

FREELIFE 4X4

Aylık Off Road, Doğa ve Motor Sporları Dergisi

**Survival Set
yapıyoruz**

**4x4 kampçının rüyası:
Her yere giden karavan**

**Kuleler ve ormanlar
Malezya**

**Dakar 29. kez
sona ulaştı.**

**Hızlı, sessiz ve güçlü:
WARN XD9000i**

**3 Yüzlü Otomobil
Sedan ve Kamyonet ve 4x4**

Mitsubishi L200



Ayda sadece

293^{YTL*}

SWIFT 4x4



* Bu taksit tutarı 10.000 YTL kredi için geçerlidir.

Suzuki'den büyük fırsat!
Grand Vitara'lar ve Swift'ler şimdi
size özel taksit seçenekleriyle...

Ayda sadece

986^{YTL**}

**GRAND
VITARA**



** Bu taksit tutarı 33.000 YTL kredi için geçerlidir.

Grand Vitara 5K JLX-AL AT • 2.0 lt 16 V Benzinli Motor • MacPherson Süspansiyon • Otomatik Hız Sabitleme • Monocoque Yapı • Akıllı Anahtar • 6 Hava Yastığı • ABS • EBD • ESP • LSD • Xenon Far ve Far Yıkama • Sis farları • Deri Koltuk • Sunroof • Otomatik Klima • Maun Kaplama Konsol • Direksiyondan Kumandalı Radyo, 6'lı CD Changer ve MP3 Çalarlı Ses Sistemi **Swift 4x4** • 4x4 Viscous Coupling Sistemi • 1.3 lt 16 V Benzinli Motor • MacPherson Süspansiyon • Direksiyondan Kumandalı Radyo, CD ve MP3 Çalarlı Ses Sistemi • Immobilizer • ABS • EBD • Çift Hava Yastığı • Darbe Emici Tampon • Sis Farları • Klima

Diğer avantajlı kredi ve taksit seçenekleriyle ilgili ayrıntılı bilgi yetkili satıcılarımızda.

SUZUKI
FINANS vdf

SUZUKI

Way of Life!

Soğuk hava
deposunda
stoklanan
Türkiye'nin
ilk ve tek
aküsü

İNCI AKÜ®

İlklerin
kapısını
biz açıyoruz



ÜCRETSİZ
CHECK-UP

■ BU SAYIDA ■

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

Ayşin Uysal
ayşin@4x4freelife.com

Reklam Müdürü

Bahar Kokoz

Art Director

Nuran Eşici

Grafik Tasarım

Orhan Erdem

Abone Sorumlusu

Vildan Gümüştü
Gökhan Yorulmaz

Yayın Kurulu

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

Yönetim Merkezi

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

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

Ege Bölge Temsilcisi

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

Baskı

Saner Matbaacılık

Genel Dağıtım

Yaysat A.Ş.

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

Online Abonelik için
www.4x4freelife.com

aso

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

MITSUBİŞİ L200

3 Yüzlü Otomobil
Sedan ve Kamyonet ve 4x4



Mitsubishi, yüksek performans sağlayan bir güç artırma paketi ile 136 HP'lik L200'ü 167 HP'ye çıkartınca bize de bu yeni performans verilerini test etmek kaldı.

Hızlı, sessiz ve güçlü:

WARN XD9000i



Bu ay Türkiye'de off-road yapanların tanıdığı bir markayı WARN'u test etmek için yola çıktık.

Dakar 29. kez sona ulaştı.



Her zamanki gibi kan, gözyaşı, coşku, ter, toz ve kırık kemiklerle.

Kör karanlıkta off-road



Bir yolun üzerinde hiçbir engelle karşılaşmıyorsunuz, muhtemelen o yol hiçbir ilginç yere varmıyordur. *Frank A. Clark*

Kuleler ve ormanlar



Uçaktan inince ilk gördüğüm şey palmiye ormanları oldu. O zamana dek palmiyeği sadece, hüzünlü bir kabullenişle yaşamaya çalıştığı yol kenarlarında görmüşlüğüm vardı. Ama havaalanından şehir merkezine kadar kilometreler boyunca iki yanda uzanan palmiye ormanlarını görünce ilk kez iklimi tamamen farklı bir yere geldiğim dank etti kafama. Malezya'daydım. Daimi yaz diyarında

Sonunda LRO Türkiye Düzce'de!



Daha önce gitmek için yola çıkmamıza rağmen iki defasında da yolda karar değiştirdiğimiz Düzce Yayla'larına, bu defa da Sülüklü Göl'e gitmeye karar verdiğimiz bir anda TEM'in ortasında karar değiştirerek gitmeyi başardık.

Aladağlar çağırınca gidilir...



42

29 Aralık Cuma akşamı ve biz panik içindeyiz. Yeni yıl bizi İstanbul'da mı yakalayacak?

Su hayattır!



48

Yaşamın başlangıcı ve devamı... Dünyanın ve bedenimizin dörtte üçü... En popüler fotoğraflar üzerinde gün batan sulardır. Su dokunduğu her yeri değiştirmeye başlar. Yağmur olur yeşilli başlatır, akar, sel olur, yıkar...

Yani Şimdi Ben Ne Yapıyorum?!...



52

"Ne kadar ilginç bir işiniz var! Yani şimdi tam olarak ne yapıyorsunuz? Öylesine çok duydum ki yukarıdaki cümleyi... Zamanında ilk mesleğimi de anlaşılabilir bulurdum insanlar. Şimdi yapmakta olduğum mesleği de zor anlaşılır buluyorlar."

Yangın yollarında off-road



54

İzmir ve çevresi, kışın başından beri sabırsızlıkla beklediğimiz yağışlı ve serin havalara kavuştu sonunda. Yağışlı havaların bizim için özel bir anlamı var tabii ki: "Yangın yolları" artık gerekli kıvama gelmeye başlamış demektir.

Çöp Kardeşliği



58

27 Kasım 2005'te rutin bir STH etkinliği için toplandı Harem'de. Her zaman yaptığımızı yapacak; sualtından çıkartacaklarımızı gelene geçene gösterecek; "Kirlitemeyelim!" diyecektik. Ya da bir adım öteye geçebilirsek "Gelin yaşatalım!". Kısacası başlangıcında diğer etkinlikler gibi başlamıştı STH Harem Etkinliği.

Soğukta yaşamı sürdürmek



66

Soğukta kaybolan birinin en büyük düşmanları, kendisi, soğuk ve deneyimsizliklerdir. Sıralama doğru, emin olabilirsiniz.

Motosiklet Teorisi #12

Karakış ve biz kitezerciler



70

Evet, hala ılımlı havalar çoğunlukta olsa da, yağmur-çamur mevsimi, kar buz mevsiminin göbeğindeyiz artık. Ne yapacağız, nelere dikkat etmek lazım diye sorarsanız tabii ki bir numaralı yapılacak şey, böyle havalarda paşa paşa evde oturmaktır.

Küresel Isınma, İklim Değişikliği ve Türkiye üzerine etkileri...



72

Son günlerde hemen hemen her gün basında veya çevremizde duyduğumuz sözcük "küresel ısınma" beklenmeyen meteorolojik ve iklimsel değişikliklerin doğal felaketlerin neredeyse tek sorumlusu.

4x4 kampçının rüyası:

Her yere giden karavan



76

Off-road severlerin hemen hepsi aynı zamanda kamp severdir. Ama bazen –özellikle ufak 4x4'lerde ya da büyük ailelerde- off-road'cu önemli bir seçimin eşliğinde bulur kendini. Karar vermek zorundadır: Ya kamp eşyası ya da ailesi. İkisi birden araca sığmıyordur.

Ayşin Uysal

outdoor sporlarına -negatif- basın desteği

Efendim, İstanbul'un mutena bir Anadolu Lisesi'nde Doğa Sporları Kulübü üyesi 16-17 yaşlarında lise öğrencileri karşı konulmaz bir aşkla dağlara tepelere doğru çekildiklerini hissederler. Size tanıdık geliyor değil mi? Senelerdir çeşitli eğitim kamplarına, tırmanışlara katılan bu gençler son olarak başlarında dağcı hocalar, Hasan Dağı'na bir kış kampı gerçekleştirmeye karar verirler. Hayalleri zirve yapmaktır. Ama hayalleri gerçekleşmez. Zirve yapamazlar, onun yerine haber olurlar.

Ekip, hocaları ile zirveye yaklaşırken fırtına ile karşılaştıkları için geri dönme kararı alırlar ve önlem olarak jandarmaya telefonla haber verirler. İniş yolunda Jandarma ile karşılaşırlar, birlikte güle oynaya tamamlarlar inişi. Olaysız bir gezidir bu, kimselere anlatacak bir şey yoktur.

Ama traji-komik maceraları onları aşağıda beklemektedir.

Dağın eteğinde bekleyen sayısız gazeteci ve kamera başlarına üşüşür, neler yaşadıklarının mümkünse dehşetli ve gözyaşı dolu hikayesini talep ederler. Genç dağcılar hiçbir sorun yaşamadıkları söylerler şaşkınlıkla, bu da haber olarak tatmin edici değildir kabul edersiniz. Basın olayları biraz süslemeye karar verir.

Ertesi gün gazetelerde sayısız çeşitlilikte haberler çıkmaya başlar. Meğer bu çocuklar kayak yapmak için dağa tırmanmışlar. Yok yok piknikçiymişler. Tepede bir koyun ağılında tir titreyerek kurtarılmayı beklemişler. Telefon çekmiyormuş, şarjları da bitmek üzereymiş. Son anda kurtarılmışlar. Dehşete kapılmışlar,

ağlamışlar. Basın, dağda kız başlarına ne işleri olduğundan başlayarak, bu yaşta çocukları dağa bırakan sorumsuz ailelere kadar her şeye verip vermiştir.

Ama yazılanlar doğru değil.

Nereden mi biliyorum? Çünkü oradakilerden biri kızımdı, ve ben ne olup bittiğini naklen bilme şansına sahiptim. Peki bilmeyenler ne düşündü acaba? Basın dağları öcü gibi gösterip bu korkunç dağlarda ancak çılgınların işi olabileceğini ima ederken, ailelere "göndermeyin çocuklarınızı, bak böyle afişe ederiz biz insanı" gizli tehdidini savururken ne yapmam gerek, bilemiyorum.

Bildiğim, kızım dağları seviyor. Ve benim ona "sevme" deme hakkım yok. İlerde de, gerekli güvenlik önlemlerini alarak tırmanışlara devam edecek. Ben de onu destekleyeceğim. Sorumsuz olarak görünme pahasına.

Aynı sorumsuzlukla, Sevgililer Gününde, sadece sevdiğiniz kişilerle değil sevdiğiniz ortamlarla yakın olmanızı diliyorum. 14 Şubat'ta mümkünse yanınızda sevdiğiniz biri, sevdiğiniz bir yere gidin. Dağların, tepelerin, nehirlerin, ormanların da sevgililer gününü kutlayın. Aşksınız oralara, bunu hak ediyorlar.

Bu Sevgililer Gününde ben de sevdiğim kişilerin ve yerlerin yanında, sevdiğim dergi için de bazı sürprizler tasarlıyorum. Daha heyecanlı, daha renkli ve daha merak uyandırıcı olması için kafamda bazı hain planlar var.

Hepinize duyurulur.

PARAŞÜT GÖSTERİ ATLAYIŞLARIYLA
FİKİRLERİNİZİ KANATLANDIRIN!



info@exways.com
www.exways.com

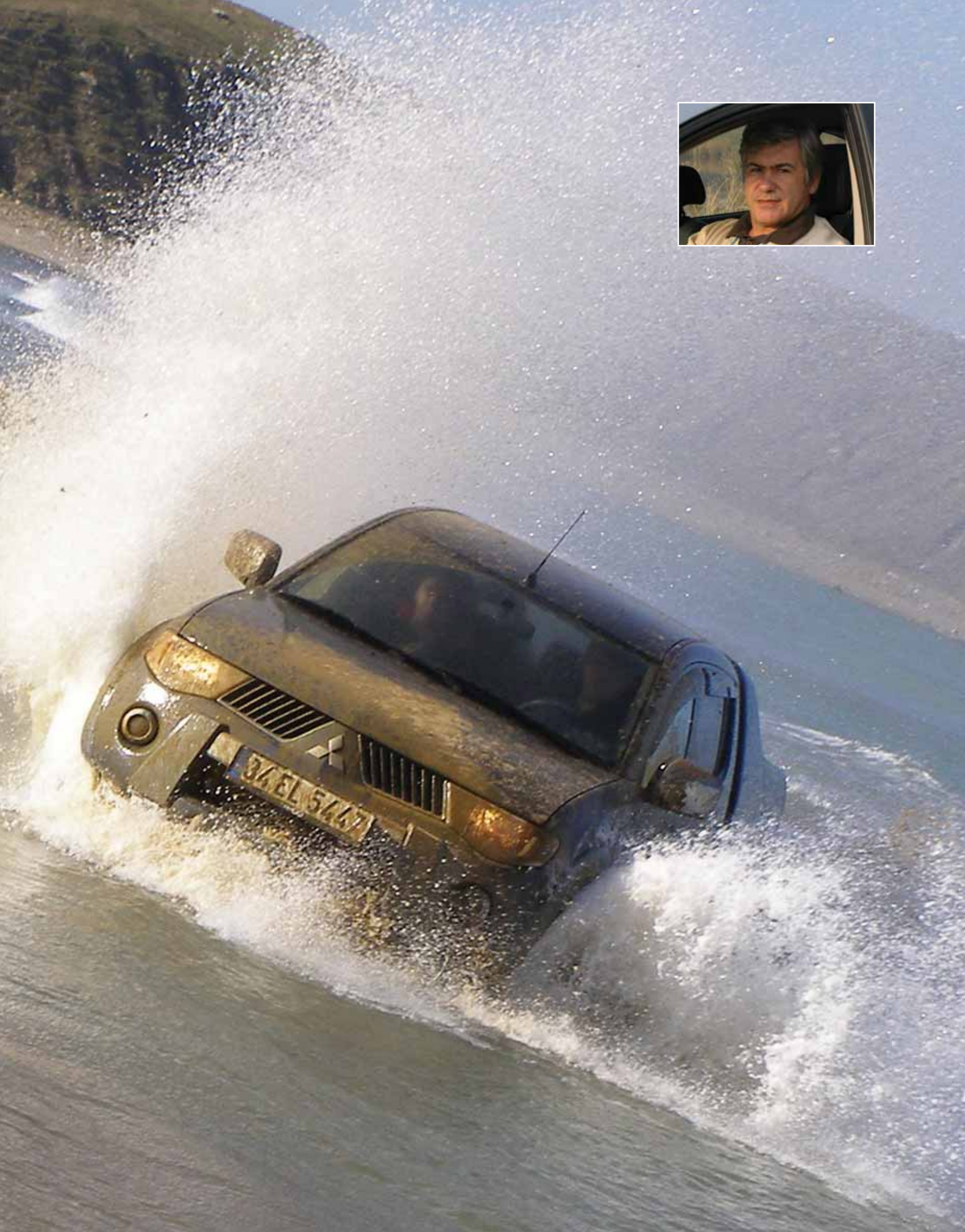
**EXWAYS**
vertical

MITSUBISHI L200

**3 Yüzlü Otomobil
Sedan ve Kamyonet ve 4x4**

Test: Derya Kızıltaş

Mitsubishi, yüksek performans sağlayan bir güç arttırma paketi ile 136 HP'lik L200'ü 167 HP'ye çıkartınca bize de bu yeni performans verilerini test etmek kaldı. Bu ay testi farklı bir ortamda gerçekleştirmeye karar verdik. Bir Pazar off-road aktivitesinde, üstelik iki kardeş L200 ile birlikte yapacaktık testi. Farklı lastik tipleri ve farklı beygir güçleri ile üç L200, kendi aralarında güç gösterisine girecekler miydi, yoksa bir L200 kardeşliğine mi tanık olacaktık?





Pazar 10.30'da buluştuğumuzda azdık. Yok yok, sayıca kalabalıktık, sadece 4x4'lerle keyifle oynamak anlamında "azdık". 11 tane 4x4 bir araya gelince henüz hala yağmurlar, karlar başlamasa da biz yine orman içi bir çamur deryası bulduk, daldık içine. Yetmedi kumsala gittik, küçücük bir derenin içinde bir sağ tekerleklerimizle bir sol tekerleklerimizle gittik geldik. Yetmedi kumsal boyunca bir deniz, bir kumsal zigzaglar çizerek dolaştık. Ufak kum setlerinde zıplayıp 4 tekerleğimizi de yerden kestik defalarca. Düştüğümüz zeminin kum olması araçlara zarar gelmemesini sağlıyordu nasılsa. Yeter mi? Tabi ki yetmez. 3-4 m yükselip, 3-4 m düz devam edip sonra tekrar 3-4 m yükselen 5-6 kademedan oluşan merdiven basamakları görünümlü muhteşem dimdik bir tepe çıktı karşımıza. Maden bulmuş gibi sevinirken herkesin ağzı kulaklarındaydı. Tam gaz daldık tepelere. Sonra geri indik aynı basamakları. Çıkmak başarı zevki verirken, inerken aslında ne kadar dik bir yere çıktığımızı daha iyi anlıyorduk. Adrenalin zirve yapmıştı. Sonra yine kumsala döndük, Kafkas folklor ekibinin oyununda olduğu gibi, hani kızlar ve erkekler yarım ay şeklide dizilip alkışlarlarken erkekler teker teker ortaya gelip figürlerini yapıp geri yerlerine dönerler ya, işte öyle bir gösteri başladı. Her 4x4 teker teker, bazen ikili olarak gösteri yaparken diğerleri onları izledi. Sırası gelen koştu, sonra yerine dönüp bir diğerini seyretti.

Deniz-kumsal-güneş batışı-ateş-şarap ve L200

İN-bin-vinçle, in-bin-fotoğraf çek, arabanın içinde hopla zıpla dur derken saat üçlerde birden fark ettik ki yorulmuşuz ve acıkmışız. Kısırkaya plajının kumları üzerinde büyükçe bir ısınma ateşi yakıp etrafına doluştuk. Ayrıca bir de ızgara telleri için ateş yaktık. Et-sosis-sucuk-köfte gibi çeşitler pişirilmeye başlandığında büyük ateş etrafında masalar kurulmuş, salatalar yapılmış, şaraplar yudumlamaya başlanmıştı bile. Karadeniz kıyısında karadan denize doğru hafiften esen rüzgar sayesinde deniz durgundu. Kum ve denizin buluştuğu yerde bulunmak ruhumuzu dinlendiriyordu ve hava karardığında hala oradaydık.

Birimiz üçümüz, üçümüz birimiz için...

Arkadaşlar gezmek güzel de, gelelim asıl konumuz Mitsubishi L200 testine. Bizim amacımız Mitsubishi tarafından L200'lere takılan Rallitronik Güç Paketi'nin, araca katkılarını test etmektir. Ama bu sefer bir ilk gerçekleşti. Üç L200 vardı grupta. İkisi Mitsubishi'nin Rallitronik güç paketi takılı ve biri standart 137 beygir. Üç L200 de, "Birimiz üçümüz, üçümüz birimiz için" misali hep birlikte dolaşıp, engelleri birlikte denedik. Sonuçta farklı güçte L200'leri ve farklı 4x4 pilotlarından izlenimleri karşılaştırma şans bulduk.



Mitsubishi L200 A/T İntense Lux Rallitronic (167 Hp/348 Nm) 4x4 çift kabin, otomatik vites

Derya Kızıldaş

Yeni L200'ler ülkemize geldiğinde standart ve lüks olmak üzere iki farklı modelde satıldı. Aradaki farklar neler derseniz, standart araçta 16 inç'lik alüminyum alaşımlı jantlar ve arka diferansiyel kilidi varken lüks modelde jant ölçüsü 17 inç'e çıkıp diferansiyel kilidinin yerine ASTC (Denge Kontrol ve Kayma Önleyici Sistem) geliyor. Mitsubishi 2007'de ilave bir opsiyon daha sunuyor. "Rallitronic güç paketi" bu ünite sayesinde aracın performansı yükseltiyor. 2,5 lt'lik Common-rail dizel motorla normalde 136 Hp güç ve 314 Nm'lik maksimum tork elde edilirken Rallitronic'li otomatik araçla yine aynı motorla 3800 devir/dakikada 167 Hp güç ve 2000 devir/dakikada 348 Nm tork elde ediliyor. Bu sistemin Mitsubishi tarafından takılıyor olması aracın mekanikte 3 yıl veya 100.000 km'lik garantisini bozmuyor. Yeri gelmişken söyleyeyim Mitsubishi ayrıca arabayı daha teslim almadan takılabileceğimiz bazı aksesuarlar ürettirmiş ve monte ediyor. Ön

tampon koruma, park sensörü, deri döşeme, arka çeki demiri, açık kasayı kapalı bagaja dönüştüren fullbox bunlardan bazıları.

Dış Görünüş

Aracın yandan görünümü, belki de hiçbir kamyonette rastlayamayacağımız sürtünme katsayısını azaltan aerodinamik yapısıyla 81 mm'lik havan topu mermisine benziyor. 507 cm'lik boyu, 180 cm'lik genişliği ve 178 cm'lik yüksekliği ile göz dolduran araç, 2995 mm'lik aks arası mesafesi ile köprü ve otopanlardaki tarifeye göre 2. sınıfa çıkmaktan 5 mm ile kurtuluyor. En arkadaki tamponvari basamak kasaya binişler için çok kullanışlı olmuş.

Uzaktan kumandalı merkezi kilit sistemine sahip kapıyı açıp içine girer girmez tavanda açılır tavan penceresi olmadığını gördüm. Bunun yerine arkada diğer yan dört cam gibi elektrik kumandalı ve sıkışma önleyici siteme sahip 5. pencereyi yapmışlar. Tam olarak

açılan bu cam sayesinde arka koltuktan kasa içine uzanmak da mümkün oluyor. Dikişleri mavi iplikli siyah deri koltuklar, yine dikişleri mavi iplikli direksiyon simidi ve vites topuzu ile göz zevki veren bir uyum sağlanmış. Mavinin uyumu göstergelerde, klima kumanda düğmelerinde ve dijital ekranda da devam ediyor.

L200'ün arkasındaki 45 cm yüksekliğindeki 132'ye 147 cm'lik kasa her türlü eşyanızı yanınızda götürmeniz için harika bir kargo alanı yaratıyor. Yazımın başlarında anlattığım ateş başında kurulan masalı sandalyeli sofraları hep bu kargo alanına borçluyuz.

Asfaltta

Aracımızı çalıştırıp 2H pozisyonunda gazladığımda Rallitronic'in etkisini hemen fark edildi. Asfalta fırlayarak hızlanan araç lüks otomobil kullanıyormuşçasına rahat bir sürüş sağladı. Superselect 4x4 sistemi



vitesin hemen yanındaki küçük kolla kullanıyoruz. Her ne kadar kolun üzerindeki konumunu gösteren işaret ve yazılar net bir şekilde okunamıyorsa da birkaç kullanımdan sonra el ve göz alışıyor, ezbere kullanmaya başlıyorsunuz.

2H'den 4H'ye ve 4H'den 2H'ye saatte 100 km kadar hızda geçebiliyorsak da, orta diferansiyeli kilitleyen 4HLock konumu ve takviye güç veren 4LLock konumuna geçmek veya geri çıkmak için vitesi boşa almamız gerekiyor. 4H konumunda, four wheel drive sürüş yapıyoruz. Öne %33, arkaya %67 olan güç dağılımı gerektiğinde kendiliğinden %50-50'ye kadar değişebiliyor. 4HLock konumunda orta diferansiyeli kilitleyerek eşit tork dağılımını sağlıyoruz. 4LLock konumunda ise maksimum torku elde edip çok dik yerleri yürüme hızında inebiliyoruz.

Yol dışında

Arazi kabiliyetlerine gelince, 17 inç'lik alüminyum alaşımlı jantlara takılmış 245/65 yol lastikleriyle aracın yerden yüksekliği 205 mm. 33.4°'lik yaklaşma açısı iyi, 24.7°'lik göbek açısı biz off-road'çular için ancak yeterli, 23.8°'lik uzaklaşma açısı sıkı off-road yaparken arkayı sık sık sürteceğimizi

gösteriyor. 5.9 m'lik dönüş yarıçapı birçok diğer 4x4'e göre çok gibi görünse de aslında bu boyda ve bu aks aralığında bir araç için oldukça başarılı.

Kaput kapağının ön kısmı aşağıya doğru bombe yaparak farlarla birleşmiş, hava filtresine giden hava emiş borusunun ağzı kaputun altında bu bombenin içine yerleştirilmiş. Dışarıdan bakışa göre tarif edersek hava emiş borusunun ağzı far üst çizgisinden 6-7 cm daha yukarıda, su geçişlerinde ıslanmamak için harika bir konumda yer alıyor. Ön alt sağda ve solda kolay ulaşılabilen 2 adet çeki kancası biz off-road'çular için hazır bekliyor. Arka altta enlemesine yerleştirilen demir boru, aracın uzaklaşma açısı yetmeyip yere sürmesi anında hiçbir kasa ve kaporta hasarı vermeden kayıp gitmesini sağlıyor.

Önde çift salıncaklı bağımsız helezon yaylı süspansiyon, arkada aks üzerine yerleştirilmiş yaprak yaylı süspansiyon hem asfaltta hem de arazide yumuşak bir sürüş sağladı. Önde hava kanallı disk, arkada tek merkezli kampana frenlerde EBD'li ABS sistemine sahip 1890 kg ağırlığındaki aracın yük taşıma kapasitesi yaklaşık 1 ton.

Performans

Sıra geldi performans verilerine, 0-100 km hızlanma süresi fabrika verilerinde 17.8 saniye. Rallitronic sayesinde bu süre 13 saniyelere düştü. 170 km maksimum hıza ulaşılabilen aracın frenli olursa 2700 kg, frensiz 750 kg römork çekme kapasitesi var. 75 lt'lik yakıt deposuna sahip araç fabrika verilerine göre 100 km'de 9.1 lt yakıt tüketmesi gerekirken biz çamurda ve kumda nasıl azdıkça tüketimimiz 12 lt'lere çıktı.

Sonuç

Test gününün sonunda kısaca ortaya çıkan şu ki; günlük iş koşuşturmacısında kullanacağımız konforlu bir arabayı, kalabalık ailenin fertlerinden hiçbirini evde bırakmadan gezebileceğiniz sedan'ı, hobilerinizin gerektirdiği tüm donanımları arka kasanızda götürebileceğiniz bir kamyoneti, doğada yaramaz çocuklar gibi hoplayıp zıplayabileceğiniz bir 4x4'ü istiyorsanız, hepsi aynı 4 tekerleğin üzerinde ve aynı kasada Mitsubishi L200 ile sizlere sunulmuş.

Yeni Rallitronic Güç paketi ise aracın asfalt kullanım keyfini yükseltmiş, yol dışında da engellere daha bir cesaretle girmenizi garanti etmiş.



Mitsubishi L200 Intense Lux standart motor (136Hp/314Nm) çift kabin, otomatik vites

Mehmet Horsanlı



Kullandığım araç standart motorlu bir L200 4x4 pick-up. Yaptığım tek değişiklik lastikler (BF Goodrich All Terrain 245/75R16). Lastiklerin yanak ölçüsü orijinalinden biraz daha fazla, bu da aracın yaklaşık 1cm daha yükselmesine neden oldu.

Dış Görünüş

Yeni Mitsubishi L200 yuvarlak hatları ile tezat oluşturan agresif dış görünümü ile ilgi çekici bir araç. Ergonomik kokpit tasarımı ile de oldukça ferah bir iç mekana sahip.

Asfaltta

Arka süspansiyon sistemlerinde makas kullanılması nedeniyle pick-up sınıfı araçların ortak problemi olan zıplama, Yeni L200'de lastik havaları doğru ayarlandığı takdirde (2 bar) yok denecek kadar az. Böylece arka koltuktaki yolcularda konforlu bir seyahat imkanı buluyor. Arka frenlerinin kampana olması ve ani frenlerde yardımcı bir sistem bulunmaması pedala oldukça güçlü basmanızı gerektirse de EBD destekli ABS sistemi oldukça başarılı. Araç yüksek hızlarda da kararlılığını koruyan yol tutuşu ile sınıfının üstünde bir performans sergiliyor. Arka camın orta konsoldaki bir düğme yardımıyla açılabilmesi iç mekanın en az rüzgar sesiyle havalandırılmasını temin eden çok kullanışlı

bir özellik. Intense Lux paketinde gelen ATSC (aktif çekiş ve denge kontrol) sistemi 2H konumunda kaygan zeminlerde arkadan kayma eğiliminde olan aracın hızla güvenli sürüş çizgisine dönmelerini sağlıyor. Bu da sürücüye her zeminde güven içinde sürüş imkanı veriyor.

Yol dışında

Asfaltta genel olarak tatminkar bir performans sunan Yeni L200 yol dışında ise olağanüstü bir performans sergiliyor. Yarışçı genlerinden gelen özellikler ile her türlü arazide ilerleyebileceğiniz duygusunu veriyor. Maksimum tork değerine 2000 devir civarında ulaşan 136Hp gücündeki motor Pajero'dan gelen Super Select diferansiyel sistemi ile birlikte son derece başarılı iş çıkarıyor. Çekişin azaldığı durumlarda ATSC sistemi hemen yardımınıza yetişiyor.

Asfaltta otomatik vites konforundan vazgeçmek istemeyenlerin arazi sürüşü için vites kutusunda D dışındaki 2 ve L seçeneklerini de hatırlamalarında yarar görüyorum. Vites kolunun sol tarafındaki düğme yardımıyla OD (Over Drive) konumunun kapatılması da aracın arazide gereksiz yere yüksek vitelere çıkararak performans kaybına uğramasını önleyecektir.

L konumu (1. vites) güce ihtiyaç duyduğunuz dik çıkışlar ve saplanma riski yüksek derin kum geçişlerinde işinizi kolaylaştıracaktır.

2H : Klasik olduğu üzere yalnızca arka tekerleklerden itiş.

4H : Kaygan yol ve hafif arazi koşullarında kullanabileceğiniz, yüzeye göre gücün ön ve arka akslara değişen oranlarda aktarıldığı konum. Bu konum çok derin olmayan kumda dahi aracın ilerlemesini sağlıyor.

4HLc : Merkezi diferansiyelin kilitleyerek gücün ön ve arka akslara eşit oranda aktarıldığı konum. Çok ağır koşullar dışındaki bütün arazi yüzeylerinde bu konum ihtiyacınızı karşılamak için yeterli olacaktır. 4LLc : Merkezi diferansiyel kilitli iken araya giren dişliler yardımıyla üretilen gücün maksimum düzeyde tekerleklerle aktarıldığı bu konumda aracı yere oturtmadığınız takdirde her türlü engeli aşmak mümkün görünüyor.

Arazi yeteneğini mükemmel olarak niteleyebileceğim L200'un zayıf noktası ise 3 metreyi bulan aks mesafesi nedeniyle karın açısının dik tümsekleri aşmak için yetersiz olması ki bu da pick-up sınıfındaki bir araç için normal kabul edilebilir. Altta sistemlerin şasinin içinde çok iyi korunmuş olması bu



tür geçişlerde araç yere temas etse dahi önemli bir hasar oluşmasını engelliyor. En sık karşılaştığım durum ise yan basamakların bir yerlere sürtünerek küçük ezikler oluşması. Bu durumun olası hasarların hafif düzeyde atlatılmasına yardımcı olduğunu da belirtmeliyim.

Diğer SUV'lerden farklı olarak aracın gerçek off-road tutkunlarını da hedeflediğini gösteren ayrıntılar benim ilgimi çekti. Ön tarafta bulunan biri kapalı diğeri açık iki adet çekme halkası standart araçlarda çok karşılaşılmıyor. Açık halka, strap kullanımını kolaylaştırıyor. Motorun altındaki koruma sacı ise oldukça dayanıklı, böylece vurma sonucu oluşabilecek hasarlar asgari düzeye indiriliyor. Arka tarafta tamponun hemen altındaki şasiye bağlı boru dik kesitli kanal geçişlerinde ve dik rampalarda, uzaklaşma açısının yeterli olmadığı durumlarda yerden gelecek darbeyi karşılayarak aracın arka bölümünü korumaya yardımcı oluyor.

Performans

Bir önceki nesil izlenimi veren 136Hp güç ve 314Nm tork üreten 2.5lt hacmindeki diesel motor asfalt ve arazi kullanımında yeterli olmasına rağmen, yaklaşık 2 ton ağırlığındaki aracı ani hızlandırmakta tatminkar sayılmaz. Hızlanma zamanı aracın agresif görünümü ile uyuşmuyor.

Otomobili andıran iç mekanda soğukken oldukça sesli çalışan motor aracın bir pick-up olduğunu hatırlamanıza yardımcı oluyor. Yeterince ısınınca motor gürültüsü makul seviyelere düşüyor. Daha sportif bir sürüşü tercih edenler için chip tuning ile motor performansının yeni nesil diesel motorlar seviyesine çıkarılması uygun bir seçenek.

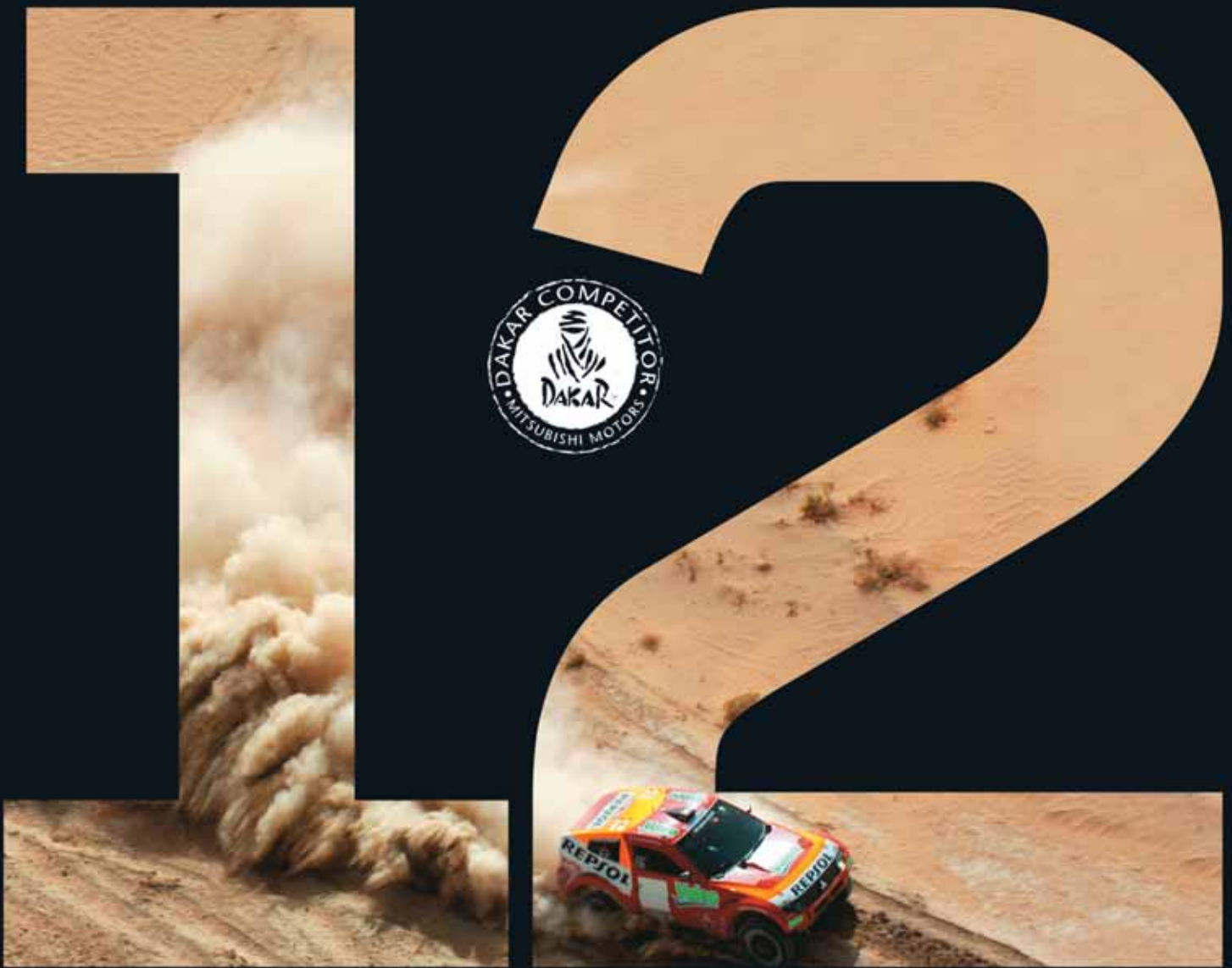
Sonuç

Sonuç olarak Yeni L200 standart özellikleriyle çok başarılı bir arazi aracı. Yapılacak küçük modifikasyonlarla yarışlara katılması dahi mümkün. Çok iyi çalışan ATSC sistemine

rağmen kontrolün ellerinde olduğunu hissetmek isteyen off-road tutkunları kokpitten kontrol edilebilen arka diferansiyel kilidine sahip manuel vitesli modeli tercih edebilirler.

Off-road kullanımı için mutlaka gerekli olan değişiklik ise lastikler. Standart lastiklerin en azından all terrain tipi bir lastikle değiştirilmesi gerekiyor. Bu değişim sırasında daha yüksek yanaklı bir lastik seçerek özellikle karın açısını biraz daha iyileştirebilirsiniz.

Her ne kadar kullanımı zor olsa da arka kasa içine vinç monte edilebilir. Arka kapağın yan bağlantılarının kolayca çıkıyor olması, kapağın biraz daha aşağı yatarak vinç halatının sürtmeden hareketine imkan verecektir.



MITSUBISHI PAJERO 12. KEZ DAKAR ŞAMPİYONU

Çöl bir kez daha boyun eğdi... Mitsubishi Pajero, Dakar Rallisi'ni üst üste 7. toplamda 12. kez kazandı ve kendi rekorunu bir kez daha kırdı. Evet, bu yıl da rakiplerimiz vardı ama onları sadece yan aynada görebildik. Bu performans deneyimini Yeni Pajero ile çok yakında siz de yaşayacaksınız...

www.pajero-dakar.com

DRIVE ALIVE



www.temsa.com.tr



Hızlı, sessiz ve güçlü:

WARN XD9000i

Test: Levent Uysal





Dergide sık sık off-road ekipmanları içinde en önemlisinin vinç olduğunu ve doğru araca doğru vinç seçmenin ne derece önemli olduğunu belirttik. Araçta güvenilir bir vincin varlığı, off-road'cunun en keyif aldığı işe girişmesine olanak tanır: Tehlike olmadan risk almak. Aracı kaldığı her yerden kurtarabileceğine dair inancı, off-road'cuya zor engeller ve olanaksız gözükten parkurlarda ilerleme konusunda destek verir. Bu ay Türkiye'de off-road yapanların tanıdığı bir markayı WARN'u test etmek için yola çıktık.

Türkiye'de henüz yapılmamış bu tarz bir testi gerçekleştirmek bize düştü. 2007 yılı içinde yapacağımız testlerde farklı WARN model vinçlerin özelliklerini uygulamalı olarak görüp, yeni modeller ve ekipmanlarla ilgili bilgi vereceğiz. Bazen WARN'ın Türkiye'de bilinen modellerini bazen de dünya piyasalarında tanınan ve kullanılan ama Türkiye'de az bilinen farklı tiplerini kapsayacak testlerimiz. İhtiyar delikanlı CJ-8'e çok iş düşecek böylece. Bu arada onu da test etmiş olacağız.

İlk test makinemiz XD9000i. WARN'un Premium Serisinin en güçlü vinci. Aslında bu kategoride, efsanevi 8274 de yer alıyor. Ancak ben ve 8274'ü tanıyan herkes şanzıman yapısıyla bu vinci ayrı bir kategoriye yerleştiriyoruz.

WARN XD9000i, köprü tipi tabir ettiğimiz, elektrik kontrol devrelerini makara üstündeki entegre bölümde taşıyan tip vinçlerden.

WARN'ın kategorizasyonunda, "XD" seriyi gösterirken "9000" libre olarak çekme gücünü (9000 libre veya 4000 kg'dan biraz fazla), "i" ise motora entegre kumanda devresini göstermekte. Bu ufaklık "i" kullanımda size çok şey veriyor. Az amperle uzun süre çalışma. Bu yeni teknik motorun daha az sesli olmasını sağlarken, kullanım sırasında ısınma sürecini de uzatıyor ve çektiği amperi azaltıyor. Yaptığımız testler de bunu doğruladı. XD9000i az amperle çok işler başardı.

Köprü tipi bu vinçler teknolojileri ile öne çıkarken görüntüleri ile de kendi içlerinde



çarpıcı olabiliyorlar. Ne var ki yüksek ve bir anlamda monoblok yapıları, yeni jenerasyon bazı araçların önlerindeki dar alanlarda sıkıntı yaratabiliyor, ya da tamponun içine gömmek istediğinizde sığmayabiliyor. Bu durumdaki 4x4'ler için uygun seçenek XD9000. XD9000'in kumanda kutusu ayrılabilirdiği için, vinç alçak bir yapı kazanıyor ve alçak hacimli alanlara daha rahat sığıyor. Ama bu ayrılabilen kumanda merkezi, montajda avantaj sağlarken zamanla bazı sorunlara sebep olabiliyor. Dış etkenlere daha fazla açık oldukları için zaman içinde korozyon, temas eksikliği ve güç kaybı gibi durumlar ortaya çıkabiliyor. XD9000'in yapısından kaynaklanan avantajı ise, uzun vadede kullanımının sorunsuz olması.

Testi yaptığımız CJ serisi Jeep, bu gibi detaylara aldırış etmeyecek kadar iri bir araç ve bize önünde koskocaman bir hacim veriyor. O ne-

denle rahatça XD9000'i monte edebiliyoruz. Vincin ağırlığı WARN'ın benzer modellerine kıyasla biraz daha fazla. 38 kg (taşıma plakası ile beraber 40 kg'dan fazla). Ancak bu vincin kullanılacağı boyutta bir 4x4 araçta bu ağırlık bir sorun yaratmıyor.

Testin birinci gününde vinci çamur ve kum ağırlıklı engellerde denemeye karar verdik. Çekebileceğim çeşitli boy ve hacimdeki 4x4 araçlarla yola çıktık. Onları devamlı batacakları, boylarını aşan parkurlara girmeleri için cesaretlendirdim. Öyle ya, test yaparken keyif almayacak mıydık yani?

İlk deneme bir L200'ü, altındaki asfalt lastiklerine bakmayıp girdiği çamurdan, çamura girdiği yetmiyormuş gibi, gösteriye kaçıp orta yerde yön değiştirerek yandaki bataklığa geçmek isterken saplandığı yerden kurtarılan yapıldı. 2 tonluk bir aracı göbeğine kadar

oturduğu balçığın içinden çekmek WARN XD9000'in ilk sınavı olacaktı. Çekme işlemi sürerken çektiğim araç L200 müydü yoksa bir Suzuki Samurai mıydı anlayamadım. 2 tonluk aracı saplandığı yerden söküp çıkartırken ne hızından bir şey kaybetti XD9000'i ne de sesi değişti.

Sonra, günün geri kalan kısmında pek fazla vinç ihtiyacı olmayınca biz başladık kendimizi olmadık yerlere sokmaya. Nasıl olsa WARN var. Girdiğimiz bir çukurdan çıkmak için en zor yeri seçtik. Yaklaşık 75 derece diklikteki 20 metre yükseklikteki duvarın önünde, bir kanalin içine aracımızı sapladık. Aracı hareketsiz bıraktığımız noktada, tekerleklerin kanalin iki yanına ancak basmaları motorla vince yardım etmeme imkan tanımıyor, çünkü en ufak bir patinaj arabanın kaymasına ve hayli derin kanal içerisinde yan yatmasına sebep olabiliyordu. Kendimi bir CJ ve ona bağlı bir Suzuki'ye



vinçlerken 4x4 test pilotu Derya'dan bana yol göstermesini istedim.

20 metrenin vinçlenmesi 2 dakikadan biraz fazla sürdü.

Hem de tam yüklü bir araçla ve son makaranın son sıralarında, yani yarı çapın en fazla, dönme momentinin de en zayıf olduğu durumda yapılan bir çekme idi. Makara son sırada olduğu için vinç olabileceği en fazla yüke maruz kalıyordu. Bu da WARN'un kataloğunda yazan verileri tam olarak doğruluyordu. Çekme hızından ötürü, Derya'nın bana verdiği direksiyon direktiflerini bile zor yerine getirebilmişim.

Ertesi hafta kısa kar yağışını fırsat bilerek testin devamı için gene yollara düştük.

Bu sefer vincin ısınmasını test etmek istiyorduk. Neredeyse sonuna kadar açtığımız vinç halatını dik bir yangın yolunda 3 kere üst üste

denedik ve her seferinde 40 metrelik halatın 35-36 metresini kullandık, yani CJ-8'i dik bir rampada 100 metreden fazla çektik.

Motorunun hafif ısınmasına rağmen, bana mısın demedi 9000i. Desibel olarak ölçme imkanımız yoktu ama sesinde hissedilir bir artma hissetmediğimiz gibi, gücünde de bir düşme hissetmedik. Tüm bu işlem esnasında CJ-8'in motorundan destek almadık, motor sadece şarj takviyesi amacı ile çalıştı ve tüm tırmanışı XD9000i gerçekleştirdi. Biz de performans konusunda istediğimizi aldığımıza ve daha fazla ısrar etmenin yersiz olacağına karar verdik.

Burada dikkati çeken bir diğer nokta da halat uzunluğunun hem diğer bazı WARN tiplerinden hem de rakip vinçlerden daha fazla olmasıdır. Mesela WARN XD9000'in 100 ft,-30,5 metresine karşı WARN XD9000i 38 metredir. Bu uzunluk makaraya bir sıra daha fazla

sargı getirmekte olup, bu sargı da genelde en çok kullanılan en üst sırayı oluşturmaktadır, ama güçlü vinç bunun üstesinden rahatlıkla gelmektedir.

Özetlersek, WARN XC9000i'nin en kuvvetli özellikleri:

- * Monoblok gövde yapısının getirdiği açık havada uzun süre sorunsuz çalışma avantajı
- * Hızlı sarma kapasitesi.
- * Az amperle uzun süre çalışma
- * Motor ısınmasının az olması
- * Sesin normal sınırlarda olması ve güç arttığında sesin artmaması
- * Halatın uzunluğu
- * En üst sargıda çekilirken bile momentin düşmemesi

Kısaca XD9000i piyasadaki en güvenilir, ciddi bir off-road ekipmanı olduğunu bize gösterdi.





XD9000i'nin Teknik Özellikleri

Çekme Kapasitesi	9000 lbs (*)	4080 kg. (*)
Vinç Ebadı	553mm L. x 160mm D. x 252mm H	
Motor:	12V 4.6 hp, (24V 2.5 hp,)	
Kontrol özellikleri	entegre kontak yapı	
Kumanda Kablo	12'	3.7m
Dişli yapısı:	3-Kademe Planet	
Dişli oranı:	156:1	
Yağlama:	Aeroshell #17	
Tavsiye edilen Akü:	650 Ah asgari	
Debriyaj (Serbest dönüş):	Kayıcı halka dişli	
Fren:	Otomatik Direkt Etkili Konik	
Makara Çap/Uzunluk:	2.5"/9.0"	6.4cm/23cm
Halat uzunluğu(**)	125 ft	40 m
Halat özellikleri	5/16	8mm (yaklaşık)
Halat Yönlendirme:	Rulo (4adet)	
Cereyan Besleme Kablo uzunlukları,	72"	1,83 m(***)
Motor ömrü (***)	Çok iyi	
Ağırlık	85 lbs	38 kg. (Taşıyıcı ile birlikte 40 kg'dan fazla)
Finişing	Toz boya	
Garanti	Ömür boyu	
Parça numarası	27550	

12V DC Performans Özellikleri

Halat Çekim kgs.	Halat Hızı M/min.	Motor Cereyan Sarfı	Her halat sırasındaki çekiş gücü Sıra/Lbs(Kgs.)
0	11.6	70 amps	1/4082
910	4.39	180 amps	2/3715
1810	3.35	255 amps	3/3402
2720	2.64	330 amps	4/3180
3630	2.10	415 amps	5/2980
4080	1.94	460 amps	

(*) Tek yönlü halatla, makara kullanmadan (**) Üretici kendi motorlarını iyi ile mükemmel arasında sınıflandırmış. (***) Cereyan ve şasi, her biri. Tüm ölçümler ilk sargı sırasına göre yapılmıştır.

Yukarıdaki rakamlar üretici tarafından verilmiş ve Fabrika test şartları altında bulunmuş rakamlardır. Ancak bizim doğada, yani gerçek şartlar altındaki testlerimiz sonucu oluşan bulgularımız ise bu tabloyu doğrular niteliktedirler.

Son bir hatırlatma,

Vinç seçiminde bulunurken, WARN aracın komple -yani tam yüklü ağırlığının- 1,5 misli gücünü önermiş. Biz tecrübelerimizden, ülkemiz ve insanımızın yapısı gibi şartlarından doğabilecek, vincin olası bakım eksikliği, eskime payı gibi faktörleri de göz önüne alarak iki misli çekme gücü öneririz.

Vinç faydalı ve aynı oranda tehlikeli bir ekipmandır. Lütfen kullanırken daha önce derginizde de verilmiş bulunan kullanma tavsiyelerine kesinlikle uyunuz. Bu tavsiyelerin her biri dünyanın çeşitli yerlerindeki off-road'cuların kullanımı sonucu ortaya çıkan tecrübelerin derlenmelerinden oluşmuştur.

WARN XD9000i'nin satış fiyatı: \$1415 + KDV

EuroWinch

WARN ve ARB TÜRKİYE DİSTRÜBİTÖRÜ

Buttim İş Merkezi Yalova Yolu Cad. D Blok Kat: 5 No: 1541, 16250 BURSA
Tel: (0224) 211 38 42 Faks: (0224) 211 28 87 E-mail: eurowinch@superonline.com
Web: www.groupedld-france.com www.warn.com.tr



TEMSA sosyal sorumluluk projesine "Emniyeti Belden Bırakmayın" sloganıyla devam ediyor

Temsa A.Ş., 2005 yılından bu yana toplu taşıma araçlarında "emniyet kemeri kullanımı" konusunda toplumu bilinçlendirmek hedefiyle sürdürdüğü sosyal sorumluluk projesinin ikinci fazını başlatıyor. Temsa, konforlu ve güvenli bir otobüs yolculuğu için emniyet kemeri takılmasının önemini "Sevdiklerinize Geri Dönmek için Emniyeti Belden Bırakmayın!" sloganıyla anlatıyor.

17 Ocak Çarşamba günü, "Emniyeti Belden Bırakmayın!" sosyal sorumluluk projesinin tanıtım toplantısında konuşma yapan Temsa A.Ş. Genel Müdürü Mehmet Buldurgan şunları söyledi: "Temsa olarak, 2004 yılından bu yana ürettiğimiz otobüslerde zorunluluk olmamasına karşı her koltukta emniyet kemeri bulunduruyoruz. Sosyal sorumluluk projemizde yeni bir dönüm noktasına geldik. Proje logomuzu ve sloganımızı yenileyerek, dikkatleri emniyet kemerinin önemine çekmeye devam ediyoruz. Otobüslerde emniyet kemeri kullanımını arttırmayı ve güvenli seyahat bilincinin gelişmesine katkıda bulunmayı hedefliyoruz. Şehirlerarası seyahatlerde otobüsleri tercih edenlere "Emniyeti Belden bırakmayın" diyoruz."

Basın toplantısına katılan, trafik kuralları ve mevzuatı uzmanı Gazi Üniversitesi Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Süleyman Pampal emniyet kemerinin önemiyle ilgili olarak şunları söyledi: "Emniyet kemeri, yolculuk sırasında meydana gelebilecek ani fren, önden veya arkadan çarpma, kayma, yuvarlanma gibi durumlarda can kaybını önlemede ölüm riskini %50'ye varan oranda azaltan önemli bir faktördür."

Temsa; anaokulları, ilköğretim kurumları, turizm ve otobüs firmaları, otoglar ve karayollarındaki mola yerlerinde eğitim ve bilgilendirme çalışmaları gerçekleştirecek, eğitim filmleri ve eğitim kitleri aracılığıyla, herkesi otobüslerde emniyet kemeri takılması konusunda bilinçlendirecek. Ünlü karikatürist Salih Memecan'ın da destek verdiği projede, kendisinin projeye özel olarak hazırladığı Zeytin ve Limon gibi Sizin karakterlerinin olduğu boyama kitapları anaokullarındaki çocuklara dağıtılacak.



Mat Bilişim, Hava sporlarında iddialı

Türkiye'nin entegre endüstriyel bilgisayar sistemleri tasarımı ve üretimi yapan ilk ve tek bilişim firması Mat Bilişim, exWAYS'in faaliyet alanları olan zorlu gökyüzü ve dağ koşullarında kullanması için geliştirdiği bilgisayar sistemleriyle, Proje ve Ürün Sponsoru oldu.

exWAYS'in talepleri doğrultusunda üretilecek bilgisayar sistemleri, exWAYS'in yıl içerisinde uygulamayı planladığı 2 ayrı rekor denemesinde operasyonel kullanım açısından

oldukça faydalı olacak. Mat Bilişim öncelikle, bir rekor projesinde exWAYS paraşütçülerinin üzerlerinde bulundurulacak barkodla yerden izlenmesini sağlayan 3 boyutlu GPS sistemi ve uçak-yer koordinasyonunu sağlayan sesli iletişim ağının kurulumunu üstlenecek. Ekip, atlayış bilgilerini sayısal olarak izleyebilmesine olanak tanıyan bu özel üretim sistemi, gökyüzü ve arazi koşullarında test etme imkânı da bulacak.

Mat bilişim'in ürettiği bilgisayar sistemleri, su, yağ, kir, toz, şok, asit, darbe ve kurşun geçirmez özelliklere sahip ve istenilen boyutlarda üretilebilmesiyle, istenilen işlevselliğe yapısal olarak da uyum sağlıyor. Mat Bilişim, bu anlamda üretim yapan Türkiye'nin ilk firması.

Ekibin 2007 yılında gerçekleştirmeyi planladığı paraşüt rekor atlayışında kullanılacak bu sistemler, daha sonraki ekip faaliyetlerinde de test edilecek ve kullanılacak.

exWAYS'in yüksek irtifa tırmanışlarında kullanılması da planlanan sistemle ekip, her şartta kullanabilecekleri fonksiyonel bir sisteme de kavuşmuş olacak.



Hyundai, Türkiye'deki tüm Yetkili Satıcılarıyla ISO 9001 Belgesine sahip oldu

Türk Otomotiv Sektörü'nün önde gelen markalarından Hyundai'nin Türkiye çapında bulunan tam 78 Yetkili Satıcısı, araçlarındaki yüksek üretim kalitesini artık tüketiciye sunduğu hizmete de yansıtıyor. Türkiye'de kalite standardını en üst seviyede belirleyen TSE (Türk Standardları Enstitüsü) ile yapılan çalışma sonucunda, Hyundai'nin 50'den fazla ilde faaliyet gösteren bütün Hyundai Yetkili Satıcıları, ISO 9001 Kalite Standardı Belgesi'ni almaya hak kazandı. Böylece Hyundai, tüm yetkili satıcılarıyla ISO 9001 belgesini alan ilk ve tek firma oldu.

ISO 9001 Kalite Standardı Belgesi sayesinde Türkiye'deki tüm Hyundai Yetkili Satıcıları, ziyaret eden tüm müşterilere daha yüksek seviyede kaliteli hizmet sunacak ve tüketicinin tüm istek ve beklentilerini karşılayan hizmetleri TSE'nin belirlediği kurallar çerçevesinde verecek. Bu sayede tüketici taleplerini daha iyi bir şekilde karşılayacak ve müşteri memnuniyetinin artmasını sağlayacak olan Hyundai, Türk Otomotiv Sektörü'nde pazar avantajı yaratmayı hedefliyor.



Daihatsu'dan büyümeye devam

2006 yılında Türkiye'de, döviz kurlarındaki dalgalanma ve faiz oranlarındaki yükseliş toplam araç pazarının yüzde 15 daralmasına sebep olurken Daihatsu, 2005 yılı performansının üzerinde başarı göstererek satışını yüzde 6 artırıp senenin "en çok büyüyen" markalarından biri oldu. SUV segmentinde "yılın yıldız otomobil"lerinden olan Daihatsu 4x4 Terios'un 1.3 lt. ve 1.5 lt. modelleri de Aralık ayında pazar payını yüzde 10'a yükselterek 219 adetlik satış ile segmentinin "en çok satan" aracı oldu.

2006 aralık ayı SUV segmenti satış lideri olan Daihatsu Terios 1.3 ve 1.5 modelleri Türkiye'nin en ekonomik 4X4'leri olarak tanınıyor.

Dakar

29. kez sona ulaştı.

Her zamanki gibi kan, gözyaşı, coşku,
ter, toz ve kırık kemiklerle.





42 ülkeden 525 takım; 190 otomobil, 264 motosiklet ve 86 kamyonla başlayan 29. Dakar Rallisi'nde yarışçılar, 15 gün ve yaklaşık 8000 km boyunca Lizbon'dan start alarak Dakar'a kadar ulaşmak için dağları ve çölleri aşmaya çalıştılar. Her sene olduğu gibi bu sene de Dakar yarışında mekanik güç, yetenek, performans kadar şans faktörü de belirleyici oldu.

29. Dakar Rallisi Genel Klasman

Motosikletler				
Derece	Kapı No	Yarışmacı	Ülke	Araç
1.	002	Despres	FR	KTM
2.	008	Casteu	FR	KTM
3.	009	Blais	A.B.D	KTM
59.	204	Torunlar	Türkiye	KTM
61.	203	Merkit	Türkiye	KTM
Otomobiller				
1.	302	Peterhansel/Cottrett	FRFR	Mitsubishi
2.	300	Alphand/Picard	FRFR	Mitsubishi
3.	310	Schlesser/Debron	FRFR	Schlesser
Kamyonlar				
1.	501	Stacey/Gotub/ Der Kindern	HOLL/HOLL/HOLL	MAN
2.	527	Mardeev/Belyaev/ Nikolaev	RUS/RUS/RUS	KAMAZ
3.	512	Loprais/Gilaz/Van Ginkel	CZE/CZE/HOLL	TATRA

Dakar Rallisi çok zorlayıcı coğrafyası ve iklim koşulları kadar, etaplardaki uzunluk ve belirsizlikle dünyanın en riskli yarışları arasında sayılıyor. Hem yarışçılar hem de seyirciler için hayati tehlikeye sahip bir yarış olan Dakar'da hava şartlarındaki ani değişimler, aşırı sıcaklık farklılıkları, kum fırtınaları, çölde hızla yol alan araçların kuma saplanması, yorgunluktan kaynaklanan pilotaj hataları ve kaybolmalar çoğu kez yaralanmalara bazen de ölümlere sebep olabiliyor.

29. Yarışta, 132 motosiklet, 109 4x4 araç ve 69 kamyon Senegal'in başkentine ulaşmayı başardı. Ancak bu kez de start alanların hepsi finiş göremedi. Bir kısmı yarıştan çekildiği için, bir kısmı hayattan çekildiği için. İki motosikletçi, Elmer Symons ve Eric Aubijoux, Dakar'ı hayatları pahasına bitirmeye çalışıp başaramayan yarışçılar olarak Dakar tarihine geçtiler. Onların anısına, Rallinin 15. ve son etabı, Lac Rose'da bir dakikalık sessiz anma töreninin ardından start aldı.

Ralli'nin sonunda, Cyril Despres motosiklet kategorisinde ikinci kez Dakar'ı kazanırken, Mitsubishi ile yarışan Stéphane Peterhansel toplam 9 şampiyonluk sayısına ulaştı. Kamyonlarda zirve yeni bir isme yer açtı. MAN ile yarışan Hans Stacey, Kamaz'ın uzun süren şampiyonluk serisine bir nokta koymuş oldu. Dakar yarışının sonuçlarına bakarsak bitirme oranlarına göre Motosikletler %50, otomobiller %57 ve kamyonlar ise %80'lik bir başarı gösterdiler.

Motosikletler - Farklı sorunlar farklı sonuçlar...

Motosiklet yarışı, en baştan da beklendiği gibi, iki favori ismin gövde gösterisi şeklinde geçti. Despres ve Coma. Ama finali birincilikle göğüsleyen Despres'in bu zaferi sadece yeteneği ve performansı ile kazandığını söylemek yanlış olur. Despres bu yarışta daha şanslıydı. Coma daha şanssız.



Marc Coma'nın, Fas'ta ilk iki etapdaki zaferi, rakipleri için moral bozucuydu. İki kere şansızın arzısı yaşayan Despres ise liderin bir saat gerisindeydi ve arayı kapatması umutsuz bir çaba gibi görünüyordu. Ama mekanik problemlerle uğraşan Despres'in aksine Coma'yı yarıştan silen mekanik değil kişisel hatalar oldu. Yarışın sonuna iki gün kala, Coma bir hata yaptı. Kayes-Tambacounda etabının 35. kilometresinde yolunu yitirdi ve dönmeye çalışırken de kaza yaptı, bir kum tepesinden havalanan motor bir ağaca çarptı. Yarış sağlık ekibi tarafından hemen kontrole alınan Coma'nın yarışa dönmesine izin verilmedi. Coma'nın şanssızlığı Despres'ye yaradı ve herkese Dakar'ın Rose Gölüne ulaşmadan bitmediğini gösterdi. David Casteau ikinciliğini sürdürürken Amerika'nın yükselen yıldızı Chris Blais ile olan mesafeyi de korudu. 3 yarışçısını kaybeden KTM Repsol takımı, neredeyse ilk 10 içinde yer alamıyordu. Favorilerin uzun arızalar listesi ise amatörler yaradı ve 7 tanesi Elit'in içinde yer almayı başardılar.

Kadınlar kategorisi de hareketli mücadelelere sahne oldu. 6 kadın motosikletçi arasında Ludivine Puy ilk sırada bitirirken, Genel Klasmanda da 44. olmayı başardı.

Kemal Merkit ve Kutlu Torunlar'dan oluşan Jim Beam Türk Takımı zorlu rallide yaşadıkları sağlık ve mekanik problemlere göğüs gererek Dakar'a vardılar. Daha önce 3 kez Dakar'a katılan ve Dakar'ı bitirebilen tek Türk olan Kemal Merkit'in yanında, ilk kez Dakar'a katılan Kutlu Torunlar da bu zorlu yarış bitirebilen 2. Türk oldu. Kutlu Torunlar Genel Klasman'da 59. sırada ilk Dakar'ını tamamlarken, Kemal Merkit 61. sırada yer aldı. Dakar Rallisi'nde mekanik destek almadan yarışan Kutlu Torunlar ve Kemal Merkit, Motorcycle Trunk Challenge (Asistansız Yarışanlar Kategorisi)'nde ilk üçe girdiler. Kutlu Torunlar 2. lik, Kemal Merkit de 3. lük kupasını aldı. 450cc KTM ile Production 251- 450cm3 kategorisinde yarışan Kutlu Torunlar 2. Kemal Merkit ise 4.sırayı aldı.

Otomobiller- Otomobil cephesinde yeni bir şey yok. Aynı hikayenin tekrarı...

Mitsubishi üst üste 7. ve toplam 12. zaferini kazanırken yıldız pilot Peterhansel direksiyonda 3. ve toplamda 9. zaferine imza attı ve onun yanında yine şampiyonlardan Luc Alphand 2. ve Masuoka 5. pozisyonda finiş gördü.

Diğer taraftan, yarışın resmi sonuçları Lizbon'dan Dakar'a olan mücadeleyi tam olarak aksettirmiyordu. Mitsubishi zafer kazanmasına kazandı ama ezici Dakar serisi, 2007 Etap birincilikleri yokluğu nedeni ile gölgelendi. Sonuca aksetmese de 14 etabın 10'unu VW kazandı (Sainz 5, Villiers 4 ve bağımsız pilot Sousa 1) ve bu sene VW için şansız bir sene olmasaydı finiş kimin önde gireceği o kadar da belirgin değildi.

VW için şans Tichit ve Nema'da döndü. Önce De Villiers'nin motoru alev aldı, dakikalar



sonra da Sainz de bir elektronik problemi yaşayınca VW ekibi muhtemel bir zafere veda etmiş oldu. VW'nin bu başarısı uzun zamandır böyle bir darbe almamış olan Mitsubishi takımının da epey başını ağrıttı.

15 Ocak Pazartesi yapılan bir röportajda Peterhansel "Etabın 150. kilometresini geçtikten sonra Alphand'i yakaladık ve bitişe 10 kilometre kala onu geçtik ama 200 kilometre boyunca onun tozunda gitmek kolay değildi. Bugünkü etap çok hızlı değildi, parkur oldukça kumluktu."

Alphand ise gün içinde avantajlı zaman elde edemedi : "Bu sabah araçlarımızı korumamız gerektiğini söylediler. Etap içinde Schlesser'i geçtik ama etapta ilk araç olmak kolay değil, tempomuzu oturtamadık. Önümüzdeki bir kaç gün fazla risk almadan ilerleyeceğiz. Stepha-

ne bir sonraki etapta önümüzde olacağı için işimiz daha kolay olacak."

Yarışın son günlerinde ilk iki sıraya yerleşen Peterhansel ve Alphand, VW karşısında risk almaktan kaçındılar. Ayrıca bir başka mavi, Schlesser peşlerinde idi. Yarış sonunda, mavi buggy'si ile Schlesser iki etap birinciliği ile 2 çeker araçlarda Şampiyonluk kürsüsüne çıktı.

BMW X-Raid bu yarışta tüm ılıştısını kaybetti; Kleinschmidt'in çabuk teslim olması, Guerlain Chicherit'in kazası ve takımın tek best yapan ismi, Al Attiyah'ın aldığı ceza her şeyin sonu oldu. Seri üretim otomobillerde, Genel Klasman 25. Jun Mitsuhashi, Toyota'sının direksiyonunda 1. olurken Strugo (Nissan)'ın 30 dakika önündeydi.





Kamyon Kategorisi – Stacey şansını iyi değerlendirdi...

Kamaz'ın 5 yıllık hakimiyetinden ve Vladimir Chagin'in 4 zaferinden sonra Kamyon yarışını yeni bir Elit gördü. 6. zafere imza atmayı uman Rus, bir kaza sonucu 5. etapta Tan Tan yolunda yarışa veda etti. İki gün sonra da baba-oğul De Rooy'lar GINAF'larında ortaya çıkan ciddi bir mekanik arıza nedeniyle yarışa bırakılmak zorunda kaldılar. Böylece meydan, geçen yılın ikincisi Stacey'e kaldı. Daha 5. etapta liderliği ele geçiren Holandalı, Rose Gölüne kadar arkasındaki diğer Kamaz pilotu Ilgizar Mardeev'le olan farkı gittikçe açmaya muvaffak oldu. Sonuçta Stacey 3 saatten fazla bir farkla yarışa kazanarak MAN'a tarihinin ilk Dakar zaferini tattırdı.



İlk özel etabını Tambacounda'da kazanan Loprais gibi, üç pilot daha ilk etap galibiyetlerini burada gördüler; Holandalı Van Ginkel ve Arjan Brouwer (Rose Gölü etabı ile iki best) ile beraber Fransız Philippe Jacquot bu kategorideki Holandalı hakimiyeti alışkanlığını kırdı.



Bir yolun üzerinde hiçbir engelle karşılaşmıyorsanız,
muhtemelen o yol hiçbir ilginç yere varmıyordur.

Frank A. Clark

Kör karanlıkta Off-road

Yazı: Ayşin Uysal
Fotoğraflar: Hüseyin Akbulut







Karanlıkta belli belirsiz hareket ettiğini ama ne olduğunu anlamadığınız tuhaf şekiller, hışırtılar, kırılan dalların sesleri kafanızda inanılmaz hikayeler kurmanızı sağlayabilir. Hele de, tam nerede olduğunuzu ve tam nereye gittiğinizi bilmiyorsanız.

Evde, pırıl pırıl ışıklı sokakların ve kalabalığın aldattığı güveninde bile bir çok insan için evin arka odalarındaki ya da şehrin arka sokaklarındaki karanlık ürkütücüdür. Peki ya hiçbir ışığın olmadığı, kapkara bir ormanda, bastığınız yeri bilmeden gitmeye ne dersiniz?

Gündüz yön bulmada kullandığınız tüm noktalar, gece ortadan kaybolur. Sağdaki vadiyi takip edip, karşı kıyıdaki garip şekilli kayalık sırtın önünden geçince, uzaktaki iki tepenin birleştiği nokta istikametinde ileri... Sorun şu ki gece sadece yakın mesafeyi aydınlatır farlar, o da tuhaf gölgeler ve olmadık açılarla. Her şey iki boyutlu algılanır. Gündüz görülen ayrıntıların hiç biri gece bulunamaz. Gece, kaybolma zamanıdır.

Ama biz off-road'cular kaybolmayı severiz.

Değil mi?

Şimdi, biraz geçmişe gidelim –hayatımızın son bir ayı film şeridi gibi geçsin gözlerimizin önünden- Canım hemen öyle karamsarlığa kapılmayın, bir şey olduğu yok. Sadece nereden geldik, nereye gidiyoruz, niye buradayız, burası neresi ki sorularına cevap arayacağız birlikte.

İSOFF yine geleneksel İğneada gezisini yapmıştı hatırlıyor musunuz? Günlerden 24 Aralık'tı. (Biliyorsunuz artık, İğneada gezileri özeldir. Sadece en donanımlı 4x4 araçlar ve en cesur pilotlar katılır bu gezilere. Önemli olan İğneada'ya varmak değil, ne kadar yaklaşıldığıdır.) Konvoy tam bir motivasyon ve enerji ile sahile ulaşmak için kendini ormana atmıştı, ama heyhat. Sadece 500 metre ilerleyebilmişlerdi bu kez. Sonra ellerinde kalan araç parçalarını toplayıp şehre geri dönmüşlerdi. Ulaşabildikleri yer Binkılıç'tı.

Ama vaz mı geçtiler, İğneada ile uğraştığımız yeter deyip daha kolay başka parkurlara mı sevdalandılar? Ne münasebet. 13 Ocak'ta yarım kalmış bir hesabı temizlemek için tekrar, bu kez kaldıkları yerden, Binkılıç'tan ormana daldılar.

Bilirsiniz off-road'cular biraz tuhaftır. Nedense geçemedikleri parkurlarla takışmaya bayılırlar.

Evet, nerede kalmıştık? Binkılıç'tan ormana girmişlerdi değil mi? Aslında ilk kilometreler ilgi çekici geçti. GPS vardı ellerinde ve daha hazırlıklıydılar. Çok fazla bir sorun olmadan ilerleyebildiler. (Her zamanki gibi birkaç aks, biraz şanzıman, bir sürü arıza, çizilme, ufak tefek çarpışmaları saymıyorum tabii ki.) Hatta yolda bir de sürprizle karşılaştılar: Bir yaban domuzu.

Alaycı bir gülümseme ile onlara bakan yaban domuzuna önce temkinli yaklaştılar, sonra da kanka oldular ve birlikte resim çektirdiler. Doğrusu ya az sonra başlarına geleceği



bilseler, resim çektiirmek yerine yol sormayı düşünebilirlerdi.

Domuzu arkalarında bırakıp ormanın içine daldılar. Akşam yaklaşıyordu, daha önceki seferlerde geçtikleri yerde ise orman geçit vermiyordu. Onlar da önce şu tarafı denediler, sonra da bu tarafı. Sonra güneş battı. Ve karanlık çöktü doğal olarak. Sonra da kayboldular.

Aslında başta durum vahim değildi. En azından nereye doğru gideceklerini biliyorlardı. En öndeki araç o tarafa gitmek için öncü çıktı, o yol ararken diğerleri bekleyeceklerdi. İyi de yaptılar. Çünkü öncü aracın ilerlediği yol giderek çetrefilleşti. Dik balçık bir tümsekten indi, sonra neredeyse ayakta durulamayacak kadar eğimli ormanda dar iki ağacın arasından geçti, derken kaldı, ama tekrar kendini vinçledi ve ilerledi. Sonra takıldı. Geri dönmeye çalıştı, dönemedi. Telsizle "gelmeyin" dedi gruba. Tüm grubun buradan geçebilmesi gelecek yılın İğneada gezisine dek sürebilirdi. Beni merak etmeyin, dedi, GPS'e göre yola çıkmaya az kalmıştı. İlerde buluşmayı kararlaştırdılar.







Tabii ormanda ve gece vakti, “ilerde” kelimesi, taşıdığı anlamdan fazlasını içerir.

Geldik hikayenin başındaki noktaya. Bakalım off-road’cularımız şimdi ne yapıyor?

Karanlıkta, bilmedikleri bir yolda ilerliyorlardı. Bahsi geçen “yol” yol değil; orman yaratıklarının yaşadığı, kalabalık ağaçlardan, sarmaşıklardan ve çeşitli orman nesnelere oluşan bir “yer” olduğu için, biraz zorluk çekiyorlardı. Üstelik bu nesnelere için neyin nerde olduğunu belirtir bir plan da yoktu ellerinde ne yazık ki. Siyah beyaz bir filmde gider gibi, 4x4’ler içinde tangır tungur ilerlerken, farların ışığı zıplayıp bir ağaçların tepelerini, bir yerdeki kökleri aydınlatırken kısa süre sonra ormanda öylesine ilerlemenin tehlikeli olduğunu anladılar. İki kişi fenerlerini alıp araçların önünde yol göstermek için ilerledi. Ağır ve zahmetli bir yürüyüşü onlarınkı. Fenerleri yere tutsalar kafa hizasındaki dallara tosluyorlardı, ileriye aydınlatılsalar birden önlerinde belirivercek bir çukura düşmeleri işten değildi. Üstelik bir sorun daha vardı: Yürüyen öncüler de kaybolma tehlikesi içindeydi. Çünkü biraz ilerleyince, gece geride kalan her şeyi yutup hazmediyordu. Ne arkalarındaki konvoyu duyabiliyorlardı ne de diğer fenerli arkadaşlarını görebiliyorlardı. Tek başlarıydılar.

Araçlardaki pilotlar ise kafalarını ön cama yapıştırmış, ağır ağır, metre metre önlerindeki titrek ışık huzmesini takip ediyorlardı.

En kötüsü, bu zahmetli ilerleyiş sadece GPS’e göre doğrudu. GPS varmak istedikleri nokta ile aralarında, mesela bir uçurum olup olmadığı gerçeği ile ilgilenmiyordu. O sadece “aha şurası” diye göstermeyi bilirdi. O nedenle tam anlamıyla körükörüne ilerliyorlardı.

Tabii diğer grup da öyle.

Ara ara GPS verilerini karşılaştırıp birbirlerine moral veriyorlardı. Kayıp Konvoy 1 telsizle, “bak çok yaklaştık, az sonra birbirimizi göreceğiz.” derken Kayıp Konvoy 2’deki bir off-road’cu “gördüm, gördüm, köyün ışıkları önümde” diye bağırp herkesi heyecana gark ediyordu. (Sabah buldukları noktadan köyün 15 km ilerde olduğunu üstelik arada bir de geçilmez vadi bulunduğunu göreceklere) Düz bir çizgi halinde hedefe gidemedikleri için ulaşmaları gereken “A” noktası ile aralarındaki uzaklık devamlı değişiyordu. Bazen 100 metre yaklaşıyorlardı, bazen de 2 km uzakta tam ters yöne doğru ilerlemek zorunda kalıyorlardı. İki konvoy da bazen –aralarında geçilmez bir nehir ya da sık ağaçlar- birbirlerine dokunacak kadar yaklaşıyor bazen de ters yönlerde ormanın içinde uzaklaşıyorlardı.

Yeteri kadar karamsar oldu mu buraya kadar. Ama derin bir nefes alabilirsiniz. Çünkü hikaye mutlu sonla bitti.

Sabaha karşı kavuştular. Ve bu İğneada seferi de, “torunlara anlatılacak olaylar dizisi 128” numarası ile –tabii gerekli abartmalar yapıldıktan sonra- anılarda yerini aldı.



Kuleler ve Ormanlar

Yazı ve Fotoğraflar: Ayşin Uysal

Uçaktan inince ilk gördüğüm şey palmiye ormanları oldu. O zamana dek palmiyeyi sadece, hüzünlü bir kabullenişle yaşamaya çalıştığı yol kenarlarında görmüşlüğüm vardı. Ama havaalanından şehir merkezine kadar kilometreler boyunca iki yanda uzanan palmiye ormanlarını görünce ilk kez iklimi tamamen farklı bir yere geldiğim dank etti kafama. Malezya'daydım. Daimi yaz diyarında





İlk uğradığım şehir Kuala Lumpur oldu. Fazla zamanım yoktu. Otele eşyalarımı attığım gibi soluğu pencerenin önünde dev boyutlarda uzanan kulede aldım. Petronas Towers. 452 metre yüksekliği ile dünyanın en yüksek ikiz kuleleri. İki gökdeleni birbirine bağlayan Skybridge'de bulunduğum noktadan yer değil gök daha yakın görünüyordu. Uzakta koyu renk fırtına bulutları kümeleniyor ağır hareketlerle kıvrıla kıvrıla üzerimize geliyorlardı. Rehberimiz hafif tedirgin bir aşağı bir yukarı baktığımızı görünce Malezya'nın Tanrının şanslı ülkelerinden biri olduğunu söyledi. Deprem yokmuş ve kasırga yokmuş. Sadece Muson yağmurları ve sel.

Sabah kahvaltıda facia kapımı çaldı.

Evet yabancı bir ülkede idim. Kurutulmuş balık, soya soslu spagetti, ilgi çekici kokuları ile soslu sebzeler, kızarmış tavuk butları... Peki kahvaltı nerede? Sonunda devasa açık büfenin dip köşesinde, ufak bir tabakta özenle jelatine sarılmış 6 adet incecik çedar peynir dilimi buldum, biraz da meyve.

Kahvaltımı bitirir bitirmez hevesle oteldeki görevliye Kuala Lumpur'un gezilecek görülecek yerlerini sordum. Görevli tereddütsüz, Petronas Towers'a gidin dedi. E, orayı gördüm, başka neresi? Bir an bakiştik. Cevabı zor bir soruydu anlaşılın. Çaresizce, "Kulelerin içindeki alışveriş merkezine gittiniz mi?" diye önerdi. Evet, orayı da gördüm. Her büyük şehirde örneği olan standart lüks alışveriş merkezi. Başka? Düşündü, düşündü, sonra ani bir ilhamla, "Bir de radyo kulesi var", dedi. "O da çok yüksek."

Kulelere takıntılı yardımsever halktan umudumu kesince şehre dalıp kaybolmaya karar verdim. Sizce de bir şehri keşfetmenin en keyifli yolu kaybolmak değil mi?

Kuala Lumpur yatay değil dikey bir şehir. Ve sağdan trafiğini unutursanız herhangi bir büyük metropolle aynı görüntüleri veriyor. Karşıdan karşıya geçerken hep yanlışı tarafa bakıp birkaç kez ezilme tehlikesi de atlattıktan sonra Kuala Lumpur'u havadan kat eden tek raylı tren sistemini keşfettim. Monorail. Ve kendimi uzak mahallelerin ve rengarenk insanların karmaşasına attım.

Malezya karma bir ülke. Ama homojen bir yapı yok. Değişik kültürler, farklı alışkanlıklar, mutfaklar, giyim tarzları, inançlar birbirine harmanlanmamış. Hayır Malezya zeytinyağı ve su örneğine uyuyor. İncecik topuklu iskarpinleri üzerinde bileklerine kadar uzanan şık ipek elbiseleri ve aynı renklerde başörtüleri ile Müslüman kadınlar, inanılmaz renk kombinasyonlarında sarilerini kuşanmış Hintliler ve mini şortları ve punk saçları ile Çinliler birbirlerine hiç mi hiç karışmadan ve de aldırmadan akıp gidiyorlar sokaklarda. Çin lokantaları yanında "halal" yemek satan aşevleri, akla hayale gelen her çeşit kokulu nesneyi iç içe geçen tencerelerde pişiren açık hava lokantaları ve Mc Donald'lar yan yana müşteri bekliyor. Tezgahlarda çin ipekleri ve ejderhaları, yağmur ormanlarından gelen tahta oymalar ve maskelerle ve çok kollu

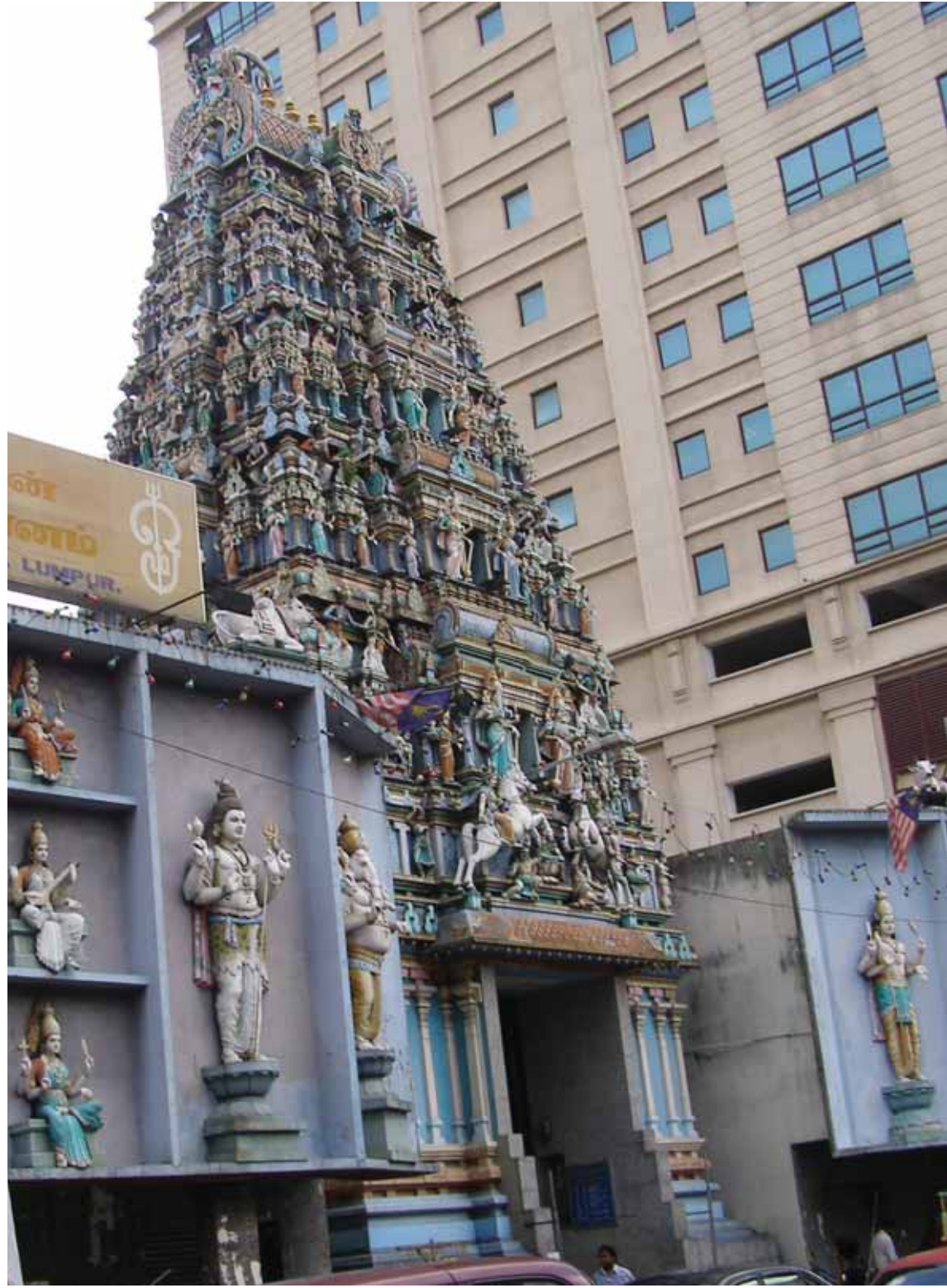
budaları yan yana Malezya'yı temsil ediyorlar. İndiğim durak –Pesar Sedi- Çin Mahallesiine götürdü beni. Hep bir Çin mahallesi görmek istemişim. Ama heyhat! Çin mahallesinde hayal ve gerçek çok farklıydı. İpek, kağıt ve barut kullanarak şaşırtıcı ufak tefek şeyler yapan Çinliler yerine, ucuz taklit saat, kemer ve tişört satan ağzı kalabalık tezgahları görmek moral bozucu bir deneyim oldu. Ardından Büyük Pazar yerini keşfettim. Orada küreselliği başka bir açıdan gözleme şansım oldu. Dünyanın her yerinde aynı "otantik" eşyalar satılıyordu. Hasır ve bambudan kutular, tahta hayvan oymaları, masklar, tütsüler, ipek eşarp ve batıklar, şans getirmesi için yeşim taşından minik figürler... Hemen her şeyin, yaşadığınız şehrin de bir yerlerinde illa ki satıldığını görmüş olmanız farklı bir ülkede alışverişin gizemini öldürüyordu. Ama arayan için, ara sokaklarda yine de gizem vardı.

Malezya bir kokular ve renkler ülkesi. Her ülke gibi temiz, düzgün ana caddelerinde değil, ara sokaklarında yaşıyor.

Tuhaf kabuslardan fırlamış dikenli, köşeli, rengarenk meyveler satan insanlar; adını hiç duymadığım sebzeleri pirinçle karıştırıp pişirerek bir kısmı İngilizce bir kısmı Malay'ca bir şeyler anlatarak elinize tutuşturveren satıcılar; gözler, kulaklar, burun ve zihin için değişik deneyimleri garanti ediyorlar. Cesaretiniz varsa...

Renkleri solmuş eski Çin yapıları arasından ilerlerken biraz kaybolmayı ve hafif bir müzik sesiyle çiçek kokularını takip etmeyi göze alırsanız, birdenbire karşınıza bir ara sokağın içine sıkışmış eski çağ tapınakları çıkabiliyor. Çingrak sesleri arasında ilerleyen insanlardan gözlerinizi ayırıp etrafınıza bakındığınızda fil suratlı dört kollu mavi bir tanrı ile burun buruna geliyorsunuz. Bir adım geri çekilip kafanızı göğe kaldırdığınızda; pastel renklere boyanmış, kat kat sivri yapının her boşluğuna yerleştirilmiş aslan yüzü insanlar, tavus kuşlarının sırtına binmiş dört kollu figürler, uçan kanatlı yaratıklarla karşılaşıyorsunuz ve bir Budist tapınağında olduğunuzu anlıyorsunuz.

Dolaşırken birden yağmur bastırdı. İri damlalı tropikal bir yağmur. Yağmur sadece dolaşırken içinde yüzdüğünüz nemi hissedilmez yapıyor, sığağa bir etkisi yok. Zaten kimse de şemsiye kullanmıyor –en azından yağmur için.





Malezya'luların en keyifli özellikleri hemen herkesin İngilizce konuşabilmesi, devamlı gülümseyen yüzleri ve yardıma hazır oluşları, en keyifsiz özellikleri de yardım edememeleri.

Adres arıyorsanız nasılsa sorar bulurum yanılışına düşmeyin. Malezya'lular genelde adres bilgilerine bulaşmadan yaşıyorlar. Büyük bir binadan çıkan kadına, aradığım yerin adını söyleyince "Dur bir bakayım" diyerek benimle birlikte çıkıp yaşadığı binanın adına ve numarasına baktı. Sonra gülümseyip, "Değilmiş," dedi. Pes ettim.

Bir başka tarafları çok tanıdık, çok Akdeniz'li, çok tropikal. Zamanı fazla kafalarına takmıyorlar, saat kavramını da fazla önem vermeden kullanıyorlar. Program yaparken devamlı gündemde olan konu hangi zamanı kullandığımız. Malezya saati mi İngiliz saati mi? 4'de buluşuruz dediğinde biri diğerine hemen soruyor, hangi saate göre? Malezya saatine göreyse bu 4.30 ile 6 arasında herhangi bir ana tekabül ediyor.

Ertesi sabah -İngiliz zamanına göre- tam 9.00'da otobüslerimize binip Alor Star'a gitmek üzere yola koyulduk. Yaklaşık 450 km mesafeyi son derece güzel otopanlarda harika tropikal ormanlar ve basamak basamak



tırmanan dağlar arasında aldık. Arada mola yerlerinde durup yemek yedik. Malezya yemekleri şaşırtıcı ve fena halde yanıltıcı. Kurutulmuş şekerli muz alıyorum, üstü acı biber soslu çıkıyor; baharatlı etli yemek görüntüsünde bir tabak seçiyorum, meğer kıtır bir tatlıymış. Ne renkler ne de şekillerle, bildik tatlar arasındaki bağlantıları kurmaya imkan yok. Tezgahtan bir şey seçtikten sonra yapmanız gereken, kendinizi serbest bırakmak ve beklenmedik bir şey tatmaya hazırlanmak.

Yemek burada çok ciddiye alınan bir ritüel. Akşam Alor Star'da bir davete katıldık. Ön sırada rengarenk desenli ipek gömleklerini giymiş protokol oturuyordu. Bölgenin bakanları ve yöneticileri. Genel bir bekleyiş havası vardı ortamda. Derken ışıklar söndü, müzik heyecanlı bir ton aldı, salonun öteki ucundan dört kişinin taşıdığı tahtirevan içinde ciddi yüzlü, fesli bir adam gelmeye başladı. Sahnenin önünde indi tahtından, iki yandan iki güzel kız koşup adamın ellerine birer tabak yemek tutuşturdular, sonra da fesini aldılar saygıyla ve yerine -sıkı durun- bir aşçı şapkası oturtular. Adam -anlaşıldı ki yemekleri hazırlayan aşçı- törenle elindeki yemeği tatması için bakana sundu. Sonra el çırpıtı ve kükredi "Yemek sunulsun!" Birden müzik hareketlendi, dansçı kızlar fırladı sahneye ve garsonlar servise başladı.

Malezya'da otantik dansçı kızların seçimi özenle yapılıyor. Makyajları da. Ortaya gerçek olamayacak kadar muntazam hatlı, biblo gibi yaratıklar çıkıyor. Ellerinde kollarında kemik yokmuş gibi dalgalı hareketlerle yaptıkları danslar da kızlar kadar büyüleyici ve gerçek dışı.

Alor Star, Kuala Lumpur'un aksine bir ovaya yayılmış yatan bir şehir. Ama -kuşkunuz mu vardı?- tam ortasında yüksek bir radyo kulesi var. Alor Star'da nereyi görelim dediğimizde, hemen radyo kulesini işaret ettiler, bir de Pirinç Müzesini. Müzeye geldiğimizde -açılış saatine daha yarım saat varmış- önu hıncahınç yerli turistlerle doluydu. Hepsinin çıplak ayaklı ya da çoraplı olduğunu görünce başımıza geleceği anladık. Burada müzeler ayakkabısız dolaşılıyordu.

Malezya'nın bence en etkileyici yerleri ormanları -ya da cangıları-

Cangıl şehirden bambaşka bir dünya. Her şey alıştığımızın birkaç katı boyutlarda. Dev ağaçlar arasında, zemine düşmüş iki-üç karış boyunda dev yaprakların arasında yürüdüm günlerce. Şelalelerin, nehirlerin, nehirlerin iki yakasını birleştiren ağaç gövdelerinin, sarmaşıkların, yılanların, sülüklerin, sivrisineklerin hepsi dev boyutlardaydı. Devler ülkesinde Gülliver gibi hissettim kendimi. Kamp yapmak istediğimizde yerdeki uzun





otları kesip yer açtık kendimize, yıkanmak için nehirlere girdik, bir taraftan cangılın içinde bambaşka bir mücadele sürerken -4x4 araçları ile yarışçılar bu dev ormanı ve dev vadileri aşmaya çalışırken- bizler yarı hayal yarı gerçek bir dünyada yürüdüğ durduk.

Ormanda birden etrafım kelebeklerle sarıldı.

Gece mavisi dev bir kelebek etrafımda dolaşıp elime kondu birden. Yavaşça fotoğraf makineme uzandım, kaçtı. Makineyi yere bıraktım, gel diye elimi uzattım kelebeğe. Geldi, önce omzuma, sonra elime konup kanatlarını kapadı. Yanımdaki Malezyalı yerli, ciddi bir yüzle “Güzel.” dedi, “Demek ki elektriğin olumlu.”

Bir Türk olarak Malezya’da inanılmaz sıcak karşılandım. Türkiye Malezya’lıların sevdiği ve kendilerini yakın hissettikleri bir ülke.

Tam Müslüman kadın şablonuna uymasam da bu ilgi ve sevgiden payımı fazlasıyla aldım. Ülkeden ayrılırken pasaportumu damgalayan asık suratlı memurun, kaşlarını kaldırarak “Türkiyeye?” diye sorması ardından



gülümseyerek beni uğurlaması en keyifli andı. Tüm farklı ülkelerden yolcular içinde kendi dilinde “güle güle” denerek uğurlanan tek kişi ben oldum

Dönüşte güneşi arkamıza alıp batıya doğru uçtuk. Yolculardan biri bir türlü sabah olmayınca sıkılarak pilota söylenmeye başladı: “Bu kafayla giderse güneşi asla bulamaz bu uçak...” Doha’ya tam güneş doğarken indik.

Yolculukların tuhaf mola yerleri: Uluslararası Havaalanları.

Tüm dünyadan insanların birbirine aldırmadan dolandığı zaman ve mekan ötesi yerler. Genelde buz görünümlü, soğuk ruhsuz yerler havaalanları. Renklendirme işi ise insanlara ait. Mimarlar insan faktörünü düşünerek yapmışlar planlarını sanki. Biri mor topuklu ayakkabısının üstüne mor kumaşlara sarınmış diğeri de aynı moda akımının sapsarı versiyonu iki iri yapılı Afrikalı kadın; giysileri ve yüzü ifadesiz ama kafasına cart pembe bir türban dolamış bir Hintli; parlak renkli



tişörtler giymiş iki çok şişman zenci; soluk pastelere bürünmüş porselen Japon kadınlar; siyah çarşaf kadınların yanında yürüyen bembeyaz çarşaflı adamlar... Bu kadar rengin arasında bir de mekan renkli olsaydı algılarımız iflas ederdi herhalde. Bu kadar çok ırk, gelenek, tarz aynı mekana sıkışmış. Pekî iletişim nasıl sağlanıyor bu hayali ülkede? Dil genelde İngilizce, pekî tarzınca? Hiç tavsiye etmem. Bir ülkede çok olumlu anlamı olan bir hareket diğeriinde hakaret olabilir, iyisi mi elinize kolunuza yüzünüze hakim olun. Ama hayret bu kadar yanlış iletişim sinyali bir tatsızlığa yol açmıyor. Bir cins tarafsız bölge havaalanları. Hem insanlar, hem de alışkanlıklar ve sınırlamalar için. Çağımızın Babil kuleleri. Herkesin konuştuğu ama kimsenin birbirini tam anlamadığı yerler.

Kayboldum, keşfettim, tattım, dokundum, izledim, tanıdım. Siz de öyle yapın.

Bir yabancı ülkeyi tanıdık kılmak, bir şehri keşfetmek için, tek başına kaybolun sokaklarda, ormanlarda...



BOYS TOYS ilan Quarkdan gelecek

Sonunda LRO Türkiye Düzce'de!



Yazı: Ümit Çukurel
LRO Türkiye
umit@discovery-tr.com

Yazıyı teslim etmek için bana verilen sürenin sonuna yaklaşırken –yani editörümün gazabına uğramak üzereyken- sizlere yılbaşı ve bayram tatilimizin bir kısmını geçirdiğimiz Düzce gezimizden bahsetmek istiyorum. Bu arada, hemen konuya giriş yaptım fakat umuyorum hepimiz sevdiğinizle keyifli bir bayram tatili ve eğlenceli yılbaşı gecesi geçirmişsinizdir. Bizler son derece güzel bir günde başlayıp karlı bir doğada biten bir gezi ile 2007'nin perdesini açtık. Aslında açıkça söylemek gerekirse nazara da inanmaya başladım, sezon başında çok hızlı ve neredeyse her hafta gerçekleştirdiğimiz geziler, yağmurun göklerimizde terk etmesiyle beraber şimdilik maalesef geçmişte kalmış güzel bir anı gibi görünüyor.

Daha önce gitmek için yola çıkmamıza rağmen iki defasında da yolda karar değiştirdiğimiz Düzce Yayla'larına, bu defa da Sülüklü Göl'e gitmeye karar verdiğimiz bir anda TEM'in ortasında karar değiştirerek gitmeyi başardık.

Yılbaşı gecesi herkes sabahlara kadar çılgınca eğlenip, ertesi gün geç saatlere kadar

uyuyabiliyorken, muhtemelen LRO Türkiye'nin az eğlenen -veya çok eğlenip az uyumayı seven- kesimi saat 10:00'da Pendik'te yola çıkmaya hazır bir şekilde buluşma karar aldı. Daha önceden de kar yağdığını bildiğimiz Sülüklü Göl'e bu defa kamp yapmaya gidecektik. Tüm hazırlıklar yapıldı ve buluşma noktasına doğru yola çıktık; bir yılbaşı sonrası sabaha göre bence o saatte yollarda fazla bile araba vardı.

Bolu istikametine yaptığımız bütün seyahatlerde olduğu gibi, o gün de TEM üzerinde benzincide buluştuk. Her zaman olduğu gibi ufak tefek gecikmeler de olsa sonunda 6 araçlık konvoyumuz yoldaydı.

Sülüklü Göl yolu, -geçmiş tecrübelerime dayanarak- karlı mevsimlerde pek kolay geçit verecek bir yol değildi; hem çok dar, hem de yanlış hatırlamıyorsam 20 km'yi aşan yer yer ciddi tırmanmalı bir patikaydı. Son yıllarda yolun başlarında kurulan ve sayısı artan alabalık çiftliklerine kadar gidiş rahat olsa da, sonrasında bize izin vereceğini sanmıyordum. Bu durum da doğal olarak, yola çıktığım

andan itibaren içimde bir sıkıntı halinde kafamı kurcalamaktaydı.

Çok fazla düşünmeden telsizden gruba ilk mesajı yolladım; "Arkadaşlar ne dersiniz, değişiklik olsun Sülüklü Göl yerine bu defa da Düzce'ye gidelim mi?" Beni hiçbir zaman yüzüstü bırakmayan dostlarım, bu fikrimi de hemen desteklediler. Yolda haritalar baştan kontrol edildi ve ilk hedefimiz olarak Güzeldere şelalesi işaretlendi.

Hendek'e kadar günlük güneşlik başlayan seyahatimiz Düzce'ye yaklaştıkça yerini yoğun sis ve buna bağlı olarak da soğuğa bıraktı.

Artık dış sıcaklık göstergesi buz alarmı veriyordu. Otobandan çıkıp Düzce'yi de geçtikten sonra yoğun sis altında Eftene gölü kenarından geçip, akşam güzel bir şelale kenarında kamp kurma hayaliyle tırmanmaya başladık. Yaklaşık 600 metrelerde sisi tamamen altımıza almıştık; manzara görülmeye değermişti; sis bulutu bir son derece yoğun ve bir battaniyeyi andırıyordu.



Keyifli gidiş, bölgedeki su boruları inşaatına ait olduğunu düşündüğüm bir Caterpillar'ın yol ortasında terk edilmiş olması nedeniyle son buldu; bu durum bizi aşardı.

Gruptaki vinçlerin toplam çekim gücünü üst üste koysak bile o koca aletin ağırlığını karşılamazdı. Sonuç çok fazla düşünmeden ortaya çıktı geri dönecektik; her zaman olduğu gibi konvoyun bu dar ve karlı yolda geri dönmesi çok da kolay olmayacaktı.

Tekrar sis içine girdiğimizde saatler öğleni geçiyordu; şelaleye diğer çıkıştan ulaşmaya çalışacaktık. Bunun için geldiğimiz yoldan Gölyaka istikametine geri dönüp, alternatif çıkışı kullanmalıydık. İlk yoldan çıkarken, dağın karşı yamacında o yol da görünüyordu ve daha ilk gördüğüm andan itibaren "inşallah oradan gitmek zorunda kalmayız" diye kendi kendime söyleniyordum; her zaman olduğu gibi, arzulamadığım şey meydana geldi ve yaklaşık yarım saat sonra o patikadan yukarı tırmanıyorduk. Tekrar sis ve battaniye hikayesini yazmıyorum, aynı olaylar tekrar ettikten sonra başka bir Caterpillar'la daha karşılaştık, devam edemiyorduk. Olacak



iş değildi; aslında şelaleye varmıştık, ama şelale bizim hayalimizdeki gibi değildi; biz daha yukarı devam etmeye çalışmıştık, orada da yine bir yol makinesi vardı; o gün şans LROTürkiye'den yana değildi.

Saatler ilerleyip kamp yapacak uygun bir yer bulamadıkça, kafalarda acaba kamp yapamayacak mıyız soruları oluşmaya başladı. Ben de devamlı içimden acaba Sülüklü Göl'e mi gitseydik, yoksa buraya gelmekle iyi mi yaptık muhasebesini yapmaya çalışıyordum; malum geri dönüşte günah keçisi belliydi. Çok sevdiğim bir deyiş vardır, -yıllar önce yurtdışında bir tabela dükkanında görüp almıştım ve uzun süre de odamın duvarını süslemişti- doğru olduğum zaman kimse hatırlamaz, yanlış olduğum zaman da kimse unutmaz; işte tam da günün sözü ve bende kamp stresi diz boyu.

Tekrar Gölyaka yoluna indiğimizde, artık hem sis hem de saatlerin ilerlemesiyle biraz umutsuzluk baş göstermeye başlamıştı. Bölge halkının da yardımıyla, Kardüz Yayla'sına doğru yola çıktık.

Artık hava kararıyordu ve bu da bizim için tek atışlık bir kurşun gibiydi, kamp yapacak yer bulmalıydık.

Yayla evlerine vardığımız zaman artık hava kararmıştı ve maalesef uygun boşluk bulamamıştık; görünen tek çare boş yayla evlerinden birinin bahçesinde çadır kurmak olacaktı. Son çaremiz elde olduğu için patikadan yola devam etmeye karar verdik. Gittikçe gidiyorduk, anlaşılın şuydu ki galiba kimse yayla evleri bahçesinde konaklamak istemiyordu; çünkü patikada aşağı devam ettikçe geri dönelim diyen de yoktu.

En ümitsiz anımızda karşımıza çıkan bir alabalık konaklama tesisinden aldığımız bilgiyle ileride bir çeşme ve etrafında boşluk olduğunu öğrendik. Önden gidip yeri kontrol ettiğimde dizimizi biraz aşan derinlikte bir karla kaplı uygun ve dere kenarı –dereyi sabah görebildik- bir alan bulduk. Tahminim geri dönecek enerjimizin kalmadığı bir anda böyle bir yeri bulmak herkesi memnun etmişti. Konaklama tesisinden aldığımız odun desteği ile de akşam ateşimiz artık garantiydi. Fakat her zaman olduğu gibi

ateşi yakabileceğimiz garanti değildi. Bizler çadırı kurarken ateş ve kamp işlerinin takibi, araçlarının içinde yatacak olan Hüseyin, Hakan ve Taşkın'lara kalmıştı. Ateş uzun saatler yanmayınca, ismi lazım değil, keşke Hakan da kendi çadırında yatsaydı da, ateş işi başkasına kalsaydı diye çok düşündük.

Neşeli bir sohbet ve büyük bir ateş etrafında, LROTürkiye'ye layık birkaç kademe, hafif olarak adlandırılmayacak ve uzun uzun bir akşam yemeğinin sonunda herkes çadırlarına ve araçlarına çekildi.

Söylemeden geçemem; her kampta harekete geçme ve pişirme hızı ile benim ispiro ocağımı geride bırakan tüp gaz Düzce tepelerinde tükendiğinden dolayı yemek konusunda Çağlar ile beraber iki kişilik bir performans sergilemek durumunda kaldım.

Gece çadırın içi -4 C idi ve aslında çok da soğuk sayılmazdı; eninde sonunda, tulumun içine girdiğiniz zaman sizi evinizden daha sıcak –eğer bir saunada yaşamıyorsanız tabii- bir ortam bekliyor. Karanlıkta, diz boyu kar üzerine ve tentesi



neredeyse hiç gerdirilmemiş bir şekilde kurulan çadırım sabaha karşı çok rutubet yapmaya başladı. Bu sene edindiğim kamp tecrübesi, gerdirilmemiş bir çadırın içerinin rutubetlenmesine sebep olduğu, kuş tüyü uyku tulumun da rutubetle hiç iyi geçinemediği idi. Sabah çadırı terk etmek için ayaklandığımda, tulumun dış katındaki rutubet neredeyse bana erişmişti; yani Hüseyin'in gürültüsü ile uyanmasaydım da kalkma vakti gelmişti.

Sabah kahvaltısında her zamanki yumurtalı mönü ve toparlanmayı takip eden dakikalarda akşam yarım kaldığımız Kardüz Yayla'sı yoluna devam etme kararı verildi. Düzce'de şöyle bir şey gördüm, dağlar boyunca birçok patika var, bu patikalar genellikle bir tarafı uçurum, bir tarafı da kayalıktı; dolayısıyla tam yaylaya ulaşmadan bir kamp yapacak yer bulmakta çok zorlandık. Yollar çok inişli, çıkışlı ve dar olduğundan derin karda bilmediğimiz bir yola devam etmek, konvoyun geri dönmesini çok zor bir hale getiriyordu.

Birazcık da acele ile çıktığımız yolun devamında, kötü bir organizasyonun



sıkıntısını yaşadık. Geri dönmeye çalıştığımız zaman en önde ve en arkada saplanmış iki araç bizi çok fena kilitledi. Uzun süre bu düğümü çözmek için uğraştık, en sonunda da araçlardan birini diğerleri kurtuluncaya kadar yolun kenarına doğru batırdık. Herkes kurtulduktan sonra da, daha rahat sayılabilecek bir ortamda battığı yerden çıkartıp yolumuza devam ettik.

Düzce gezisi kamp yeri bulma stresi yaşadığımız bir LRO Türkiye seyahati olarak albümlerimizdeki yerini aldı.

Benim aklımda da, yeni yıl ertesi gezilerde bir şanssızlık mı var acaba düşüncesi geçmiyor değil; 2000 yılının ilk gününde eski Discovery'm ile yaptığım gezide de tek araç olarak Belgrad Ormanı'nda mahsur kalıp, gece traktör yardımı ile ancak çıkabilmişim.

Her neyse, şu yazıyı yazdığım ana kadar yağmur duamıza bir cevap almış değiliz; geçtiğimiz bir ayı da her hafta sonu ormanda bisikletle off-road yaparak geçirdim. Ne yalan söyleyeyim, 4X4 ile gezmek kadar keyifli; yarın öbür gün karşınıza bisiklet konulu haberler ile çıkarsam hiç şaşırmanın – ama tabii okumaya devam edin – sizlere de dağ bisikletini tavsiye ederim; hem çok sağlıklı, hem de eğlenceli. Fakat açıkçası, çocukluk günlerimden beri dizlerim böyle kabuk bağlamış yaralar görmüyordu, omuzlarımız da morarmıyordu, zamanla daha iyi olmayı –daha az düşmeyi- diliyorum.

Bu aylık benden bu kadar, gelecek ay umarım daha iyi veya daha yeni bir gezi ile karşınıza çıkabilirim. O zamana kadar hepinize bol gezili ve eğlenceli bir ay diliyorum



Aladağlar çağırınca gidilir...

Yazı: Yılmaz Ece ve
Semra Ulhanlı
Fotoğraf: Ayhan Karalın

29 Aralık Cuma akşamı ve biz panik içindeyiz.
Yeni yıl bizi İstanbul'da mı yakalayacak?



Hala ne yapacağımız belli değil. Derken bir telefon! Diyor ki Funda “Aladağlara’a ne dersin?” Fazla düşünmeme gerek kalmadı, ne zaman kötü geçti ki birlikteyken, tabi ki evet! Yılmaz, dağ evinde kalan son iki odayı son anda bulup, rezervasyonu yapmış bile. Hemen oluşturduk dörtlüyü. Yılmaz, Funda, Ayhan ve ben. Harika!!! Hem ilk kez burayı görecek, hem de grupla gelecek sefere gelmek için keşif yapacaktık.

Aladağlar’ın adını duymakla birlikte açıkçası nerede ve nasıl bir yer olduğunu bilmiyordum. Bir de Bolu’da Aladağlar varmış. Niğde Aladağlar ise, Orta Toroslar’da 1024 km²’lik bir yer kaplıyormuş, 50 km uzunlukta ve 24-30 km genişliğindeymiş. Niğde’nin 40 km güneydoğusunda ve Çamardı İlçesine bağlı olan Demirkazık zirveleri ise, görünce daha iyi anladım ki Aladağlar’ın en heybetli, en iddialı yüzü.

Cumartesi gecesi akşam 22.30 gibi Yılmazın jeep’iyle yola koyulduk. Gerçekten çok zorlu bir yolculuktu. Funda bütün gece şoförümüz Yılmaz’la sohbet edip ona eşlik etmeye çalıştı, Ayhan da yol ve yön konusunda destek verdi. 12 saat süren bu zor yolculuktan sonra, Pazar günü öğlene doğru yorgun ve sersem bir halde kendimizi dağ evine attık. İlk günü



yorgunluk atmaya çalışarak geçirmeye karar vermişken birden aklımıza geldi: Aaa bi dakika o gün yılbaşıydı değil mi? İçki içmek yasak olduğu için odalarımızdan birinde toplanıp, yeni yıla yanımızda getirdiğimiz sıcak şarabı kaloriferin üzerinde ısıtmaya çalışarak, musluk suyuyla rakı ve kuruyemiş eşliğinde, birbirimize sarılarak ve yanımızda olmayan bazı arkadaşlarımıza dokunakları mesajlar yollayarak girdik.

Demirkazık Köyü'nde kaldığımız bu dağ evi 1550m. yükseklikte imiş. Demirkazık zirvesine ulaşmak için genelde Demirkazık Köyünü takip edip, 1,5 saatlik yürüme mesafesindeki Sokulupınar'da kamp kurar veya 4 saatlik yürüyüş mesafesi olan Arpalık yaylası ve Çimbar (Cimbar veya Cinbar da diyorlarmış) yolu ile Küçük Demirkazık zirvesinin kuzeyinden geçen yolu takip edip zirve yapıyorlarmış. Demirkazık zirveleri küçük ve büyük Demirkazık olmak üzere 2 tane. Küçük olan 3100 m. büyük olan ise 3756 m. Bakın sizin için bir alıntı yaptım:

Küçükdemirkazık (3100 m): Arpalık kampından, pınarın hemen üzerindeki patikayı takip

ederek kuzey yönünde sağa doğru yükselinir. Dar bir kaya aralığından Apışkar Vadisi'ne girilir. Bu vadinin sonunda bulunan kaya setinden kuzeye doğru devam ederek baca kısmına ulaşılır. Bacanın bitiminden sonra dik bir yükselmeye zirveye ulaşılır. Süre 5 saat, zorluk derecesi III.

Demirkazık (3756 m): Batı rotası için ideal kamp yeri Arpalık'tır. Arpalık kampından hemen sonra güneydoğu yönünden yükselerek, çarşak bitiminden sonra kaya blokları arasında yükselinir. Rota son derece karışıktır. Amaç görülen yüzün arkasında bulunan kar kulvarına inmektir. Bu kulvarın bitiminden sonra zirveye ulaşılır. Süre 12 saat, zorluk derecesi III.

Ertesi gün dağ evindeki personelden bilgi toplayıp çevreye göz atmaya karar verdik. Sabah kahvaltısı sonrası Cimbar denilen ve uzaktan gerçekten de muhteşem görünen, iki dağın arasındaki bir yarıktan girerek yürümeye başladık. Saat 14.00 gibi Funda rahatsız, ben de hafif kırıklık hissettiğimiz için oyunbozanlık yaptık. Geri dönmeye karar verdik. Yılmaz'la Ayhan'an ayrıldık ve dağ evine geldik. Onlar

da akşam 16.30 gibi geldiler. Bizi sinir ettire tabi. Neler görmüşler neler, biz onları utandırmışız filan.

Geldiğimizde kaza geçiren dağcıların haberini aldık. Dağ evinde bir telaş başladı. Zaten çim hokeyi milli takımının kampı da olduğu için otelede bayağı hareket vardı, buna akşama doğru jandarma, Akut ekibi, bölgenin resmi makamları, başka dağcı gruplar da katıldı. Ne yazık ki karanlık çökmeye başlamış, ekipler bir bir gelse de kurtarma operasyonu ertesi güne kalmıştı. O gece çok gergin geçti.

Ertesi sabah Orkun, Elif ve Memet'in de içlerinde olduğu ayrı bir grup gelecekti, onlar da Demirkazıklar'a çıkacak kamp yapacaklardı. Sabah onları karşıladık, biraz sohbet ettik. Onlar gittiler. Sonra biz aynı dörtlü, bu defa traktör yolundan başladık yürümeye. Arpalık denen bölgeye geldiğimizde yaklaşık 4 saattir yürüyorduk. Çevreye göz attık. Aman Allahım! Sanki helikopterden çevreye bakıyordum. Dört bir yana hakimdik. Konuşmadık bile. Uzun uzun ve büyülenmiş şekilde çevreye bakakaldık.



Soğuk bir Ocak sabahıydı. Cıbar kanyonu tepelere doğru yükseliyor, yükseldikçe de daha da güzelleşip dikleşiyordu.

Sanki kocaman bir elin kanyona yerleştirdiği taşlar arasından akan sular donmuştu. Etrafta kurt, tilki, tavşan izleri görülüyordu. Son bir tırmanıştan sonra beklenen ödül nihayet görüldü. Demirkazık zirveleri bütün güzelliği ile tam önümüzde duruyordu. Duruyor durmasına ama meydan okur gibi. Öyle mağrur ve erişilmez ki insanı adete çağırıyor. İnsan ve dağın çekişmesi uzun zamandır sürüyor. Kimi

zaman insan galip geliyor, kimi zaman da bu dağlar çok can yakıyor.

Hava güzel, güneş tam üstümüzde, sanki baharı andırıyordu. Sanırım 3000 mt üstünde olmanın verdiği bir ağırlık vardı üstümüzde. Önce gözümüzü karlı dağ manzaralarıyla doldurduk, ardından çantadakilerle midemizi. Sonra da birer sigara çıkarıp, hasret şurubunda da bir yudum alıp dostlarımızı yad ettik. Birer tane de onların yerine tüttürdük.







Akşam 16.00 gibi tekrar dağ evine döndük. Dağcıların ikisinin öldüğü birinin de yaralı olarak kurtarıldığını öğrendik. Dağ evinde her şey normale dönmeye başlamıştı. O gece son gecemizdi ve yine odada sohbet edip, bu üzücü olayı atlarmaya çalıştık.

Dağlara tutkun olan; parmakları, bacakları donsa hatta kesilse bile dağdan vazgeçemeyen insanları anlamazdım eskiden, ama şimdi anlıyordum ki kesinlikle bu da bir tutku.

Demirkazıklar'ın eteklerinde durduğunuzda bir güç sizi çağırıyor adeta, daha ileri gitmek, çevreye taa yukarıdan bakmak istiyorsunuz. Her şeye hakim olmak, her şeye gücünün yettiğine ve yeteceğine inanmak, uçsuz bucaksız özgürlüğü içine çekmek, onu iliklerinde hissetmek, sessizlik, çok insanın olamayacağı bir yere adım atmış olmak, daha neler neler.

Aladağlar olabildiğine uzanıyor ünümüzde, sanki uzansak tutacak elimiz, seslensek duyup cevap verecek. Kimileri için dağların doruklarına çıkmak bir seveda, kimileri için yerin yedi kat altına inmek. Kimileri için suyun altında olmak ya da bir kanyonda yol almak. İnsanı yaşatan, büyüten, olgunlaştırıp güzelleştiren, tutkuları sevdaları aşkları değil mi? Ama bazı zaman hepsinin bir bedeli oluyor. Bedel bu, ödemedi olmaz. Bedel, bazen kar beyazlarda uzanan gencecik bir beden oluyor. Bazen de ardından ağıt yakan anaların yüreğinde ödeniyor.

Bedel ödemekten kaçılabilir mi? Elbette! Maceraya hayır dersiniz. Sizi çağıran kızılın beyaza çaldığı zirvelerden vazgeçersiniz. Aşkların sevdaların peşinden gitmesiniz. Onlar her ne kadar sizi çağırsa da. İçinizi yakan bir sızı olsa da. Bunu bazen birilerini korumak adına da yapabilirsiniz. Karar sizin ve bizim dostlar. **Onlar ölümün tutku ve sevdalarını yaşarken tattılar, anılarda hep var olacaklar. Kısa ömürlerine rağmen belki de aslında çok ama çok yaşadılar.**

Size sadece denemediğiniz bir şey hakkında fikir yürütmeyin, peşinen yapmam/yapamam demeyin derim.

Su hayattır!

Yazı ve Fotoğraf: İhsan Kuşçu



Yaşamın başlangıcı ve devamı... Dünyanın ve bedenimizin dörtte üçü...

En popüler fotoğraflar üzerinde gün batan sulardır.

Su dokunduğu her yeri değiştirmeye başlar. Yağmur olur yeşili başlatır, akar, sel olur, yıkar... Afet olur. Amnios sıvısı olur hayatı başlatır. Su hayatın da kendisidir.

Bir su deposu, bir zamanlar yüksek bir kulenin üzerine yerleştirilmiş. Hani “su kulesi” olarak adlandırılan. Belli ki sulama amaçlı, bir meyve bahçesinin hemen yanı başına dikilmiş. Çevreye hakim,



görmeli, neredeyse on katlı bina yüksekliğinde.

Depodan çıkan su borusunda bir delik var, küçücük bir delik. Depodaki yüksek basınçla su ileriye doğru fışkırıyor, hemen altındaki armut ağacını ve yakın çevresini ıslatıyor. Mevsim-

lerden kış ve hava çok soğuk, dökülen su değdiği yerde hemen şekil değiştirip katlaşıyor. Her zaman iyi fotoğraf vermeyi seven su bu kez de gerçekten güzel poz veriyor. Görüntü objektife sığmayacak kadar güzel, gün doğumu ışığı sarı-pembe. Fotoğraf çekerken

aklımdan pek çok düşünce geçiyor. Bazen bir masal uyduruyorum görüntüyü anlatan, bazen merak ediyorum “bu buzlar ağaca ve çevresine zarar verir mi?” diye.

Meyve ağaçlarından oluşan bir kuru varmış zamanlar. Hayatla-



rı inanılmaz düzenli geçermiş. Kıyafetleri de bu düzene uygun olurmuş her zaman, örneğin baharda pembe beyaz çiçekli elbise gibi. Bu kış, tam da yılbaşı “hadi parti zamanı” demişler ve parti akşamı, alışkanlık bu ya, tüm ağaçlar benzer kıyafetler giymişler ve

partie öyle katılmışlar, biri hariç.

Parti gecesinin sabahı oradaydım. O küçük meyve bahçesinde yorgun bir sessizlik vardı sanki. Sonra birden bu armut ağacını gördüm, buzlar kraliçesi kostümü giymiş, inanılmaz

güzel. İlk bakışta göze çarpıyor. Ama, aykırı ve farklı. Sanki itilmiş, bir kenarda yalnız bırakılmış.

Sessizce yalnızlığını paylaştım, güzelliğini övdüm ve elimden geldiğince görüntülemeye çalıştım.





Yani Şimdi Ben Ne Yapıyorum?!...

Aysim Altay

İş Tanımı: Zihin Koçu, Motivasyon Sihirbazı, Yaratıcı Düşünce Eğitmeni, Zihin-Beden Uyumunu Moderatörü, Kurumsal Ruh Jimnasitiği Uzmanı...

İş Alanı: Bir basketbol sahası, bir konserin izleyici koltuğu, bir yarışın tozu toprağı, bir firmanın toplantı salonu, bir dağın zirvesi...

İş Ortakları: Limitlerini keşfetmeye ve geliştirmeye azimli sporcular, yarışçılar, kurumlar, takımlar, insanlar...

“Ne kadar ilginç bir işiniz var! Yani şimdi tam olarak ne yapıyorsunuz?”

Öylesine çok duydum ki yukarıdaki cümleyi... Zamanında ilk mesleğimi de anlaşılmaz bulurdum insanlar, yani Bilgisayar Mühendisliği’ni, şimdi yapmakta olduğum mesleği de zor anlaşılır buluyorlar.

Sahi ne demeliyim ben mesleğime? Davranış Bilimleri Danışmanı mı? Eğitmeni mi? Zihin Koçu, Yönetim Geliştirme Koçu, Mentör mü? Performans Akademisyeni mi? NLP, TLT, DHE, HK, EAT, PE, MI, CBT, MEH, Sedona Metot uzmanı mı? (Not 1) Hangisi ne derece tanımlar yaptığım işi?

Anladım ben!... Ben tuhafım.

Oysa daha henüz ilköğretim 2’deyken karar verdiğim işi yapıyorum. Yani konuşarak ve yazarak insanlara yol göstermek...

Farklı meslek gruplarındaki kişilerle çalışıyorum, farklı alanlardaki kurumlara eğitimler veriyorum, kişilerin ve kurumların değişim süreçlerinin içerisinde var olup, gözlemliyorum.

yorumluyor, doğru zamanda doğru sorular sorarak kah var olanın keşfini sağlamaya çalışıyor, kah geleceğe uzanan bakışlar oluşması için çaba sarf ediyor, kah yeniden oluşturma süreçlerinin içerisinde oluyorum.

İşin doğrusu ilk mesleğim dönemin en yeni mesleğiyken, şimdi yapmakta olduğum mesleğim ise dünyanın en eskilerinden biri: İnsanla uğraşmak...

Ben kelimelere takılıyım. "Uğraşmak" deyince sanki bana zorla mesleğimi yaptırıyorlarmış gibi bir anlam çıktı. Oysa ben mesleğime aşığım. Tam zamanlı ve hep mesaili çalışıyorum. Her anında yeniden doğuyormuşçasına bir coşku, evrenin ve insanın sırrına erecekmişçesine bir merak, tüm dünyaya yüreğimi açmışçasına sınırsız ve sorgusuz bir sevgi duyuyorum. Hani biraksam kendimi, evrenin her zerresine karışacakmışçasına genişlemiş ve en sağlam her neyse bu evrende, işte en az onun kadar tek ve tam hissediyorum.

Bana "Anlat mesleğini" dediklerinde neler söylemek gerekir diye düşünemiyorum bile. Çünkü bana mesleğim, yaşamın kendisi gibi gözüküyor. Ya da daha doğrusu bir yaşam serüveni gibi...

Öyle bir serüven ki bu, hep bir yerlerinde insanlarla karşılaşıyorsunuz.

O insanlara içlerinde zaten var olan, ama binbir farklı nedenden dolayı göremedikleri, ya da görmeyi bıraktıkları ışığı hatırlatıyorsunuz kimi zaman.

Ya da ümitsizliğe düşmek üzereyken rastlıyorsunuz bir başkasına. Diline Behçet Necatigil'in
"Ya ümitsizsiniz, ya da ümit, sizsiniz,
Ya çaresizsiniz, ya da çare, sizsiniz"
mısralarını takip, geleceğe dair ümit ve cesaret geliştirmesini sağlıyorsunuz.

Bir diğer kişiyle zihni soru işaretleriyle dolu, kararsızlığın karanlığında rastlıyorsunuz. Mantıklı karar alma süreçlerinin de işlemediği

anlar oluyor kimisi. Ona kendisinin doğrusunu nasıl bulacağını öğretiyorsunuz.

Kendini keşfettiriyor, dünyayı fark ettiriyor, tekerleği tekrar keşfetmeden yol aldırıyor, yepyeni ufuklar olduğunu gösteriyor, cesaretlendiriyor, insanları anlama yollarını açıyor, tercihlerimizi doğru koydurtuyor, bu dünyada yaşamayı daha anlamlı ve daha keyifli hale getirmeye çalışıyor mesleğim kısacası.

Mitolojideki Atlas misali dünyayı sırtında taşıma cezasından azat oluyor ve yaşam serüveninin meraklı, coşkulu, fark eden, öğrenen, uygulayan yolcusu oluyor insanlar adım adım.

Ve elbette kurumlar da... Kurumlar da kendi kimliklerini, dil birliklerini, yaşam hedeflerini, insan algılarını, birlikte çalışma prensiplerini, olmazsa olmazlarını ortaya koyuyor ve daha iyiye ilerlemenin yollarını buluyorlar.

Şu yazdıklarına bakınca "Aman ha!" dedim kendi kendime. "Sakın ola kendine ve yaptığın mesleğe fazla önem atfediyor olmayasın!" Benim mesleğimde kişi sadece bir katalizör olduğunu bilmeli, egosunu asla şişirmemeli. Öyle ya yaptığımız ne ki aslında insanlara doğru zamanda hatırlatıcı olmaktan ve bilgi aktarmaktan başka...

Hani bir söz var "Yaşam, silgi kullanmaksızın yazı yazma sanatı" diye... Davranış Bilimleri ve Koçluğun pek çok farklı çeşidi de kol kola girince işte insana ve kurumlara yaşamı silgiye gereksinim duymadan yaşamının yollarını keşfettiriyor.

Her anında yaşamın özünün keşfedildiği, insan doğasının gökkuşağı renklerinin aydınlattığı, gözlerdeki ışık, yüreklerdeki istek, gerçekleşen değişimlerle güç bulan bir canlı adeta bu meslek.

Amaç, bir fark, bir tat daha eklemek bu hayata. Yaşamı daha anlamlı ve keyifli kılmak, yapabileceğimizin en iyisini yapmak, verebileceğimizin en çoğunu vermek, katabileceğimizin en çoğunu katmak, sevebileceğimizin



en fazlasını sevmek... İşe de kendimizi keşifle başlamak. Ve hemen ardından insanları, insanlığı ve yaşamı keşifle devam etmek. Yöntemler öğrenmek, uygulamak, hep daha da iyisi olabilir diyerek çocuksu bir neşe, merak ve heyecanla geleceğe uzanmak...

İyi bir konuşma mini etek gibi olmalıymış. Merak uyandıracak kadar kısa, insanı sıkımayacak kadar uzun. Bence yazı da öyle... Eğer yeterince merak da uyandıysa ne mutlu bana. Kimbilir belki de mesleğimin yeni sevdauları oluşuyordur bir yerlerde. Bir yerlerde rastlaşmak ümidiyle... Mesela bir basketbol sahası, mesela bir konserin izleyici koltuğu, bir yarışın tozu toprağı, bir firmanın toplantı salonu, bir dağın zirvesi... Ya da neresi en doğru yerse... Sevgiyle...

NLP : Neuro Linguistic Programming, **TLT** : Time Line Therapy, **DHE** : Design Human Engineering, **HK** : Hemispheric Kinesiology, **EAT** : Expressive Art Therapy, **PE** : Persuasion Engineering, **MI** : Mental Imagery, **CBT** : Cognitive Behavioral Therapy, **MEH** : Milton Erickson Hypnosis



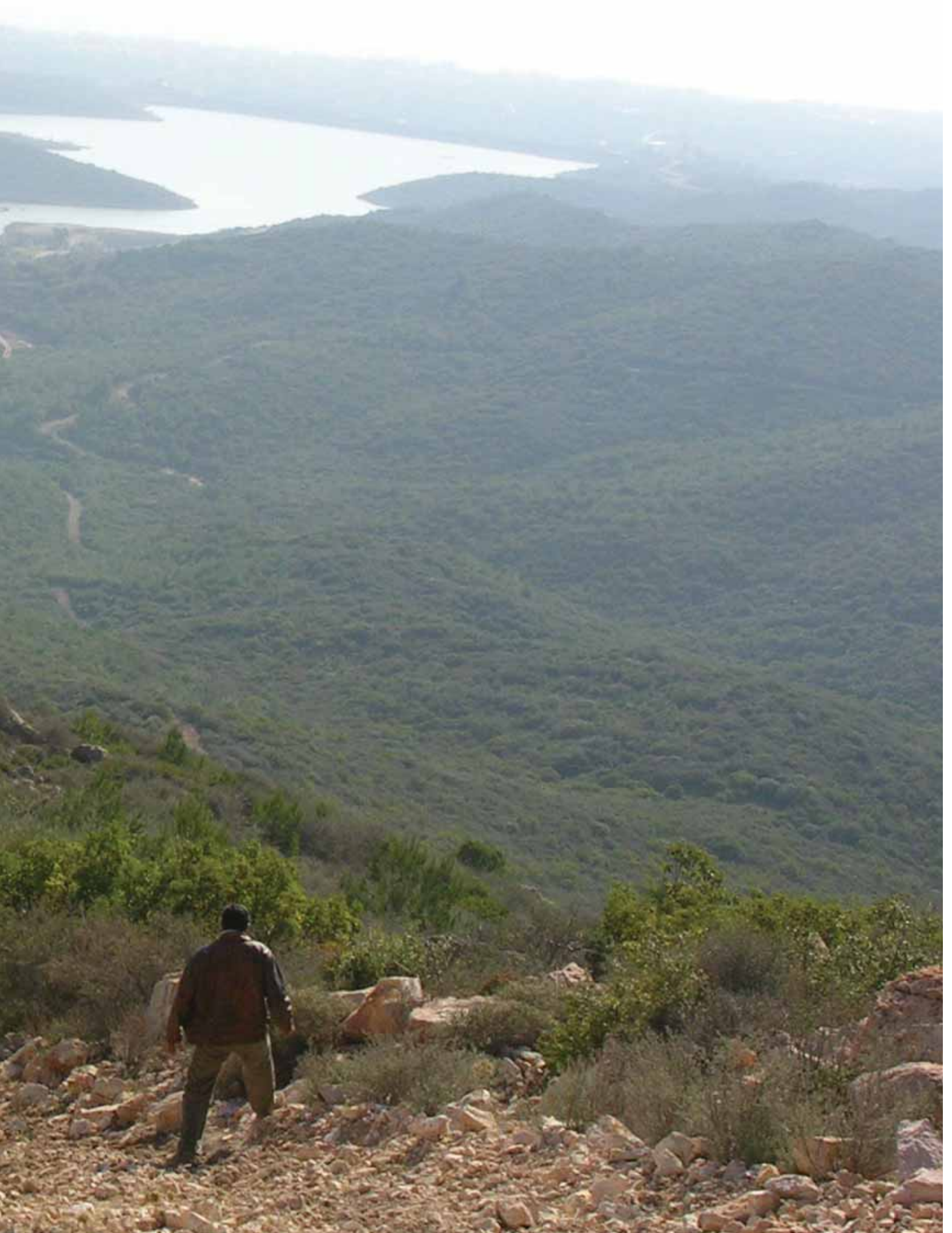
Yangın yollarında off-road

Melih Eriş

www.fotogezgin.com

İzmir ve çevresi, kışın başından beri sabırsızlıkla beklediğimiz yağışlı ve serin havalara kavuştu sonunda. Yağışlı havaların bizim için özel bir anlamı var tabii ki: “Yangın yolları” artık gerekli kıvama gelmeye başlamış demektir.





Yangın yolları off-road tutkunları için çok zevkli eğlence alanı olabiliyor. Biz de bir hafta sonu İZDOFF (İzmir Doğa Sporları ve Off-Road Kulübü) olarak 6 araç yola çıktık. Melih – Huma - Aslı LR 110 Defender, Utku Gönenç LR 110 Defender, Ömer Aklan LR 90, Serkan Kaçar LR 110 Defender, Erdal Yaman Suziki Vitara, Murat Eğri Wrangler Jeep. Araçlara eşler ve arkadaşlar da eklenince sayımız oldukça artmıştı. Rotamızı Kemalpaşa tarafındaki Kemalpaşa dağına doğru çevirdik. Bir müddet asfalt ve toprak yoldan ilerledikten sonra ilk uygun gördüğümüz yangın yoluna girdik ve sonrasında rotamızı belirlerken tamamen birbirine bağlanan yangın yollarını seçtik.

Bu yollarda yol almak için cesaretin yanı sıra, araçlarda da gerekli donanımın olması gerekiyor. Özellikle vinç, çekme halatı, mapa, kürek, kazma, yol için uygun lastik, krika, bunlar muhakkak bulunması gerekenler... Bu yollar oldukça zorlu olduğu için, donanımsız araçlar ilerlerken hem kendilerine hem de ekibin tümüne zorluk çıkartabilir.

Hava oldukça güzeldi, yağmur yeni yağmış, yerler kaygan ve yer yer sert çukurlar, tümsekler zorluyordu bizi zaman zaman. Grup liderimiz Utku Gönenç yönlendiriyordu bizleri. Öğlen yemek molasında ara verdik. Müthiş bir özgürlük anıydı, yaklaşık 1200 m yükseklikteydik. Araçlardan gerekli erzak çıkarıldı ve yemek keyfine daldık. Tarhana çorbası yaptım gruba. Çorba güzeldi de diğer yemek çeşitleri konusunda ayrıldık. Grubun bir kısmı vejeteryan olduğu için sucuk partisine katılmadık. Ekmek arası roka-peynir yetti bize. Zaten doğadan da yeteri kadar besleniyorduk.

Moladan sonra hareket zamanı geldi. Yön belirlendi, çünkü mola yerinde bir çok sapak vardı. Birine daldık, nereye varacağımızı hiç bilmeden. Yangın yollarının en sevdiğim yanı da buydu zaten. Yol ilerledikçe seçmiş olduğumuz parkur zorluklarını göstermeye





başladı. Bazı yerleri üç-dört denemeden sonra ancak çıkmayı başarabiliyorduk. Önden çıkanlar yolları iyice oydukları için, yol arkadakiler için çetin bir sınav oluşturmaktaydı. Eğimler 45-50 dereceyi zorluyordu. Araçları yan getirmemeye çalışıyorduk. En ufak bir hata her şeyi değiştirebilirdi. Zaten off-road yapanlar bilirler. Çok zevkli, bir o kadar da riskli yanları var. Ekip olarak hareket etmeyi bilmek, yardımlaşma ve grubu yönlendirmek çok önemli fonksiyonlar.

Derken yolumuz bir tarlanın içine indi. Yangın yolu orada bitmişti. Hava da hafiften kararmaya başlamıştı. Tarlanın ortasında yaşlıca bir adam duruyordu. Yanına gittim. Şaşkın bakışlarla gelişimi izledi. Doğaldır dağdan bir anda arabalar inivermişti adamın tarlasına. Ona göre sanki gökten inmiş gibiydik. "Selamınaleyküm" dedim. "Ula nereden geliyorsunuz, siz kimsiniz, dağda ne yapıyorsunuz" gibi bir çok soruyu bertaraf ettikten sonra kendi sorumu sorabildim. "Amca biz neredeyiz?" Bu soruyu sorarken çok keyif almıştım.

En sonunda yerimizi belirleyebildik. Tire-Torbalı arasında bir köye inmişiz. Rotamızı İzmir'e doğru çevirdik. Gün bitmişti ve zevkli bir yangın yolu macerası da o günle birlikte son bulmuştu.



Çöp Kardeşliği

Hakan Tiryaki



27 Kasım 2005'te rutin bir STH etkinliği için toplandık Harem'de. Her zaman yaptığımızı yapacak; sualtından çıkartacaklarımızı gelene geçene gösterecek; "Kirlletmeyelim!" diyecektik. Ya da bir adım öteye geçebilirsek "Gelin yaşatalım!". Kısacası başlangıcında diğer etkinlikler gibi başlamıştı STH Harem Etkinliği.

STH HAREM
temizlik, rehabilitasyon ve koruma
PROJESİ

Suya kafamızı soktuğumuz andan itibaren acıma, tiksinti, trajikomik görüntüler, ayakları deniz tabanına değmeden yaşayan yandan çarklı yengeçler... tarifi kelimelerle imkansız bir manzara karşıladı bizi Harem'de. Öyle bir sualtı düşünün ki her bir santimetrekaresi tamamıyla atıklarla kaplanmış.

27 Kasım günü tüm STH Gönüllüleri için bir dönüm noktası oldu aslında. Harem'in sualtı ve çıkartılan envanter; "örnekleme ve bilinçlendirme" amacıyla yapılan temizlik çalışmalarının Harem gibi bir yerde ne kadar çaresiz kaldığını gösterdi bize. Öyle bir belaya bulaştığımız ki, ne ha dedin mi bir şey yapılabiliyor, ne de unutup görmezden gelinebiliyordu... Bir avuç gönüllünün özveri ve emek destanı denebilecek STH Harem Projesi aşağı yukarı

böyle doğdu. Tam adıyla STH Harem Sahili Temizlik, Rehabilitasyon ve Koruma Projesi.

9 Eylül sabahı İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İSTAÇ A.Ş.'nin lojistik desteği ve STH Gönüllülerinin sonsuz gibi görünen emek ve özverisi Harem Sahili'nde bir araya geldi. Herkesin kafasında bir çok soru işareti vardı aslında. Çünkü bugüne kadar benzer bir çalışma yapılmamıştı. Hele ki bu boyutlarda ve bu derece iddialı... İlk sepetleri suya atarken ne bu sepetin kaç parça atık alacağını ne de ne kadar zamanda dolacağını biliyorduk... Fakat emin olduğumuz bir şey vardı ki, düşündüğümüzden büyük bir işe bulaştığımız.

Daha ilk günün sonunda bile o kadar çok şey öğrendik ki, inanılmazdı. Ama daha inanılmaz

olan ilk günün sonunda 893 parça envanter kaydedilmesi idi. Bu rakam önceki çalışmalarda 6 aylık envanter toplamıydı... Hatta ilk hafta sonu geride kaldığında toplam rakam 2058'i bulmuş ve standartlarımızı alt üst etmişti.

İkinci hafta katılımın azalması biraz moralleri bozmuştu. Projeye başlarken hedeflenen katılımcı sayısı sualtı ekipleri için 15 olarak öngörülmüş ve bütün program da buna göre yapılmıştı. Gönüllülerimizden haftanın iki günü, sabah saat ondan akşamüstü beşe kadar Harem'in sıfır görüş, kloströfobik dubasının altında, hiçbir şey görmeden el yordamıyla onlara ait olmayan ve denize ait olmayan ne varsa toplamanızı istiyorduk. Sonuçta gönüllüler bir ay boyunca her hafta



sonunu, Saros'da dalmak yerine, sevdikleri ile birlikte olmak yerine Harem'in pis hatta zaman zaman dayanılmaz sularında dalarak, bütün bir gün boyunca yılların çürümüştüğünü, pisliğini beraberinde su üstüne taşıyan atıkları ayıklayarak, sayarak geçirdiler... Arabalı vapur manevrasının dehşet verici uğultusunda, kapkara bir çamur tabakasının ortasında, defalarca yollarını kaybederek, zaman zaman suyun altında bile bir lanet hidrojen sülfür kokusu burunlarının ucunda sabahtan akşama dalıp dalıp çıktılar Harem sularına.

İşin doğrusu ne İSTAÇ ne Büyükşehir çalışanları ne de etkinlik alanını dolduran insanlar bunun gönüllü bir çalışma olduğuna inanmak istemediler. Hatta daha çok bu iş için ne kadar aldığımızı merak ettiler.

Her şeye rağmen ikinci hafta yeni bir rekor ve inanılmaz materyallerle; 2923 parçalık envanterle geride kaldı. Neler çıkmadı ki suyun altından... Mesela beni çocukluğuma kadar götüren bir parça çıkarttık suyun altından. Bir oturma grubu, tahminen eski Karaköy İskelesi'ne aitti. İkinci hafta sonu çıkartılan dev bir tank (tam olarak ne olduğunu anlayamadık), çuvallar dolusu moloz, pisuvar ve lavabolar ve daha bir çok materyal söküm çalışmalarının burada yapıldığını bildiğimiz eski Karaköy İskelesi'ni işaret etmekteydi. Sualtı, bir metal hurdalığından farksızdı.

Üçüncü hafta motivasyonun dibe vurduğu bir hafta sonu olarak kaydedildi Harem günlüğüne. Katılımcı sayısının azlığı, kötü hava, tepeleme doluyken devrilen bir sepet, ucu görünmeyen bir çalışma... 1623 parçayla geri bırakıyorduk hafta sonunu. Ve son hafta sonuna gelindiğinde mühendis, mimar, hekim, tasarımcı gibi farklı iş kollarından gelen, ancak her biri son derece kaliteli çöpçüleri vardı Harem sahilinde. İlk hafta gözlerden okunan acemilik son hafta sonu ustalığa dönüşmüştü. Öyle ki 11 dalıcı 4067 parça envanter çıkartarak kapatmıştı projenin son haftasını.

Peki ne oldu? Öncelikle bir avuç gönüllü, sualtı ekiplerinde 27, kara ekiplerinde 27 olmak üzere toplam 54 STH Gönüllüsü sadece istemekle bir şeylerin değişebileceğini cümle aleme gösterdi. Bir avuç insan canına dişine takarak 11.573 parça katı atığı Harem sularından çıkartıp ait oldukları yere gönderdi...

Envanter ekiplerinde yer alan gönüllülerin çıkartılan her bir parçayı aynı titizlikle sayıp kaydederken, aynı zamanda her bir pet şişenin, her bir bira kutusunun içinde yaşam izi arayarak; yok edici mor deniz yıldızlarından, şaşkın kayabalıklarına kadar tüm canlıları aynı hassasiyetle ait oldukları yere göndermek için gösterdikleri gayret bile başlı başına bir ders gibiydi. Yaşama, varoluşa saygı fikrinin somutlaşmış en çarpıcı örneğiydi belki. Yıllarını tiksindirici bir çamur tabakasının altında geçirmiş dev kamyon lastiklerinin her birisini gözünü kırpmadan, bir minik yengeç ya da kayabalığını dahi feda etmemek adına didik didik eden insanlar vardı Harem'de.

İyi de sonuç? Ne işe yaradı tüm bu çalışma, bu eziyet. Bundan sonra ne olacak? Soruları sonsuz. Yanıtlara gelince...

Öncelikle daha önce de belirttiğim gibi belki de en önemli çıkarım şu: Bir avuç insanın emeği ve özverisi bir bölgeyi temizlemeye yetebiliyormuş. Önemli, çünkü genelde en sık ve kolay yaptığımız “olmaz” diyerek vazgeçmek. Oysa denemek lazım, boyumuzun ölçüsünü almak lazım.

İkinci önemli çıkarım; denizlerimizin düşmanı çok ama daha da önemlisi dostu pek yok. Metal yığınlarını kaldırıp atmak, dev iş makinesi lastiklerini denize bırakmak, kamyon aküleri ile iki koldan sualtını zehirlemek öyle sıradan bir iş ki. Böyle bir otorite boşluğunun kol gezdiği ülkede gelin de bilinçlendirin bakalım kamuoyunu. İşte STH Harem Projesi'nin ikinci ve en önemli ayağı bu noktada başlayacak. Hedefine ulaşabilirse projenin bu ayağında önce Harem, sonra İstanbul daha sonra da tüm Türkiye bilecek ki; gasp neyse, cinayet neyse, denize bir şeyler atmak da aynı; SUÇ.

Nasıl dost olacağız denizlerimizle? Deniz, manzarasından öte bir şey ifade etmiyorken topraksoylu ülke insanına... İşte bu sorunun yanıtı belki çok alışıldık: Zamanla, yavaş yavaş.

Denizi yeniden anlatmamız gerekiyor. Yaşamında yeniden konumlandırmamız gerekiyor topraksoylu Türk insanının. Başka türlü ne korumasını bekleyebiliriz ne de sevmesini. Bize deniz ozanları gerek, Yaşar Kemaller, Sait Faikler, Cevat Şakirler gerek. Denizlerimize de bir Aşık Veysel gerek. Yazmak, anlatmak, göstermek gerek. En önemlisi de bıkmamak, yılmamak gerek...

“Çöp Kardeşliği” esprisinin, espri olmaktan çıkıp gerçek anlamını bulduğu Harem Projesi





üzerine her bir çöp kardeşim saatlerce konuşabilir sanırım. Denizlerimizin her koşulda emeğini özverisini ortaya koyan bir avuç dostu ve daha önemlisi koruyucusu var artık. 87 tane dev iş makinesi lastiği, 13 tane kamyon aküsü, binlerce meşrubat kutusu, tonlarca metal hurda, binlerce pet şişe... saymakla bitmeyecek 11.573 parça ait olmaları gereken yerde...

Bir grup daha var ki bahsetmeden bitirsek çok büyük haksızlık ederiz; onlar İSTAÇ A.Ş. ve İBB Deniz Hizmetleri Müdürlüğü çalışanları. Her biri her birimiz kadar emek harcadı Harem'de. Kompresör kullandılar, pankart astılar, envanter kaydettiler. Sepetlere karışan minik yengeçlerini, deniz yıldızlarını kurtardılar. Farkında olmadan birer çöp kardeşi oldular... Daha nice projede emeği, umudu ve gururu paylaşmak dileğiyle tüm "çöp kardeşlerime" sonsuz minnetlerimle...

Farkında mısınız; Harem'de bir şeyler oluyor? Hatta bir kısmı oldu, bitti. Ve olup biten aslında sadece bir başlangıçtı. Neyin başlangıcı mı? Hep birlikte göreceğiz.

SHT

- Amaç, sular altındaki kirliliğin insan sirkülasyonunun yüksek olduğu noktalarda, gönüllü dalıcılar ve destekçiler tarafından yapılacak dalışlarda çıkartılacak çöplerin sergilenmesi ve bu yolla kirlilik somutlaştırılarak kamuoyunun dikkatinin çekilmesi ve dalışlardan sonra yapılacak değerlendirmeler ve raporlar vasıtasıyla halkın konu hakkında bilinçlendirilmesi.
- Çalışmalarda elde edilen verilerin derlenerek ilköğrenim kurumlarına yönelik eğitim ve bilinçlendirme programı hazırlanması.
- Söz konusu dalışlar ile denizlerin temizliğine fiziki olarak küçük ölçüde de olsa katkıda bulunulması.
- Seçilen dalış noktalarına yapılan dalışların –belirli periyotlarla- tekrarlanması suretiyle geçen zaman içindeki durumun karşılaştırılması ve denetlenmesi
- Organizasyonun kesinlikle tüm kişi ve kurumlardan bağımsız, sadece gönüllü katılımlarla desteklenen, periyodik ve sürekli olması,
- Kabul edilecek her türlü desteğin sadece aynı olması ve hiçbir kişi ve kuruluştan maddi destek alınmaması,
- Hareketin uzun vadeli hedefi zaman içinde yerel gruplarla oluşturulabilecek ilişkiler doğrultusunda Türkiye çapında hareketin yaygınlaştırılmasına çalışılmasıdır.

www.sualtitemizlikhareketi.org

Engelleri Aşmak

Emre Tok

Geçtiğimiz aylarda kafamı meşgul eden konulardan biri çevremdeki engelli arkadaşlarımla, sağlıklı hareket edip sosyalleşmek için gereken çevre düzenlemelerinin olmaması nedeniyle yaşadıkları sıkıntılardı. Ben rahat rahat bisikletime atlayıp farklı yerlere pedal basma şansına sahipken, arkadaşlarımla yolculuklarında binbir çeşit sorun yaşıyorlardı. En azından birey olarak bu sorunlara dikkat çekmenin yolunu ararken çözüm kendi yaşam tarzımın içinde belirdi. Ve “Engelleri aşmak” projem kafamda canlanıverdi. Bisikletle Türkiye’de tek başıma belirli rotaları aşacak ve yaşadıklarımı sitemde katılımcılarla paylaşacaktım.





Projenin detayları hakkında www.engelliler.biz sitesinden arkadaşlarımla konuştum ve ilk hedefimi İstanbul-Eskişehir etabı olarak belirledim. 4 Ocak'ta yola çıkıp 300 km tek başıma pedal basacaktım.

İstanbul – İznik, 4 Ocak Perşembe

Gece uyuyamadım heyecandan. İki aydır hazırlanıyordum, hem gerçekleştirmek için uğraş vereceğim amacımın, hem de yolda karşılaşacağım yeni yerler ve yeni insanların heyecanı üst üste gelince uykuya yer kalmamıştı zihnimde.

Sabah erken kalktım. Bisikletime atladım Bostancı deniz otobüsü iskelesine geldim. Şirketten arkadaşım ve bisiklet sevdalısı Özer, yanında www.engelliler.biz sitesinin moderatörü ve organizasyonun en önemli kişilerinden Gülçin, sabah 5.45'te beni yolcu etmeye gelmişlerdi.

Yalova Hızlı feribotunun önünde lastik patladı.

Kalkışa sadece 10 dakika kaldığı için lastiği değiştirmeden feribota bindim. Nasılsa Yalova'da sorunumu halledebilirdim. Feribot uzaklaşırken eski zaman transatlantiklerindeki yolcuları hatırlayarak Özer'e el salladım. Hava fazla soğuk değildi bu saatte bile ama karada bana fazla gelmeyen rüzgar, denizde oldukça çarpıcı ve etkiliydi.

Feribotta sıcak bir çay içerek rüzgarın etkisinden ve sabah erken saatlerin mahmurluğundan kurtuldum. Feribotta beni en çok şaşırtan şey temizliğinin yanında kablosuz internet bağlantısının bile varlığı oldu.

Yalova'da beni site üyelerimden Vehbi Misilli abim karşıladı bisikleti ile. Çok yardımcı oldu, koşuşturdu, üstüne üstlük bir de hediye verdi... Çok sağol Vehbi abi...

Yalova bir bisiklet şehri... Hemen bisikletin lastiğini yaptırdım. Komik çıkartmalar aldım. Yola döküldüm. Orhangazi'ye kadar yokuş çok, kamyon çok, çamur çok. Üstelik bir de yağmur başladı. Ama yolda en keyifsiz şey Orhangazi'ye gelene kadar yolun sağ tarafında kamyoncular tarafından atılmış çiş dolu pet şişeler arasından yol almaktı. Ama çöpler haricinde kamyoncular hakkındaki tüm fikirlerim olumlu. Kamyoncular yolda bisikletçilere gerçekten saygı gösteriyorlar. En ufak sorun yaşamadım. Hepsi korna çalıp selam verdi.

Orhangazi'de moral tazeledim. Harika bir İnegöl köfte yedim, üstelik yağmur durdu. İznik sapağından saptım. 15 km sonra gölle karşılaştım. Ve köpeklerle. İnanılmaz fazla köpek vardı buralarda üstelik hepsi de peşimdeydi. Yolda en hoşuma giden ılıcalar oldu. Bu soğukta gerçekten harika geldi.

İznik'te, yolculuğumun başından bu yana ikinci kez lastiğim patladı. O zamana kadar peşimde koşturan çocuklar ilk kez işe yaradılar ve beni doğruca en yakın bisikletçiye götürdüler. Ben de onların fotoğraflarını çektim.

İznik surlarla çevrili. Göl Kapı, İstanbul Kapı, Lefke Kapı gibi surların farklı kapıları ve Aya Sofya Müzesi, I. Murad'ın hamamı ve Çini atölyeleri gibi mekanları biraz gezdim ama İznik'e bir kez daha kesin gitmeye karar verdim. Akşam Berlin Motelde konakladım ve sabah 7:30da pedal basmaya başladım.

İznik- Bilecik-Söğüt, 5 Ocak Cuma

Sabah kendime bugün zor da olsa 90km'lik etabı tamamlayacağım diye söz verdim. Gerek GPS'im gerekse haritalarım yolun yokuşlu ver olacağını haber veriyordu. Yine de sabah ayazında, buz gibi soğuk havada Lefke kapısından Bilecik yoluna çıktım. 18 km ilerdeki Beşevler'e geldiğimde donmuş haldeydim.





Beşevler’de kahvehaneye girdim, odun sobasında ayağımı zor ısıttım. Bardak bardak çay içerken bir yandan da köy ahalisi ile sohbet ettim. 15 dakikada başkalarının hayatlarına girmek bile inanılmaz bir duygu.

İster istemez tekrar soğuk havaya çıktım. 1-2 derece arasındaydı sıcaklık. 4-5 km tırmandıktan sonra inanılmaz iki iniş gerçekleştirdim. 60km hıza ulaştım ama yerlerde bazen buz olduğundan emniyeti elden bırakmadım, kaskımı da başımdan eksik etmedim. Vezirhan’da bir çay molası verdim. Bu arada yol üzerindeki köylüler bana para ödetmediler desem yeridir, hemen her çayımı onlar ısmarladı diyebilirim.

Bilecik’e tam 8km tırmandım. Önce bir şeyler yedim sonra hem siteme ulaşmak hem de ayaklarımı ısıtmak için internet cafe’ye daldım. Soğukta ısmarlanan çaylar kadar siteme gelen destek mesajları da içimi ısıttı.

Kuruluş ve Kurtuluş Diyarı Söğütteyim, 5 Ocak Cuma

Bilecik – Söğüt arası 28 km. İlk 5 km tırmanış. sonra ise iniş çıkışlı ancak yoğun olarak tırmanış. Yol tamamen ıssız. Yol üstünde ne benzinci ne de köy var. Köy bulmak için yoldan 2-3 km içeri girmek zorundasınız. Yol biraz ürkütücü ama o kadar da güzeldi. Trafik olmaması, sessizliği ve asfalt kalitesinin iyi oluşu yolculuğu keyifli hale getirdi...

Sonunda hedeflediğim gibi gün bitmeden Söğüt’e vardım. Söğüt girişinde ikmal komutanlığındaki askerler zorla çay ısmarladılar, çok makbule geçti. Gece de

otelde sıcak bir duşun ardından kendimi yatağa attım.

Sabah Ertuğrul ve Osman Gazi türbelerini gezdim, İki şerefeli 14.yy dan kalma caminin fotoğraflarını çektim ve görevimi yerine getirmek için bisiklete atladım. Bugün Bozhöyük’e asker arkadaşım Ali Rıza Bilal’e uğrayıp eşinin mektubunu teslim edeceğim. Hava yine çok soğuktu. Ama güneş açınca keyfim yerine öyle geldi ki sormayın gitsin.

Söğüt - Bözüyük Arası, 6 Ocak Cumartesi
Söğüt’ten yola çıkar çıkmaz köpekler yine havlayarak arkamdan koşup bana arkadaşlık etme görevini başarı ile yürütmeye başladılar. İlerlerken yavaş yavaş her yer beyazlaşmaya başladı. Motorlu bir vasıta ile çıksam 5 dakika içinde her yerin bembeyaz olmasını görebilecekken, bisikletle yol aldığım için etrafımın tamamen karla kaplanması 1 saat aldı.

Etraf pırıl pırıl güneşliydi. Çok ama çok soğuk olmasına rağmen çocuklar gibi karlarla oynadım. Yokuş aşağı buzlanmadan dolayı çok sürat yapamadığımdan etap gecikti. Yazın olsa 1 saatte alacağım yolu 2 saatten fazla bir sürede aldım. Ama en çok fotoğrafı bu etapta çektim. Bozüyük’e son 4 km sürekli yokuş aşağı ve mükemmel etaplar halinde indim. Aşağıya indikçe buzlanma azaldı ben de sürat konusunda biraz daha esnek davrandım. Aşağıda kışlada Asker arkadaşım Ali Rıza’yı ziyaret ettim ve son kilometreleri de aşarak Eskişehir’e varmak için yola koyuldum.

Ve döndüm

Muhteşem anılarla... Muhteşem dostluklarla... Tam 3 gün... 270+ KM.... -2 +4 derece arasında yolculuk... Bisikletle... Bir amaç... Bir hedef...

Karlı Dağlar ve Yollar

Yol boyunca tek başınıza yolculuk yaparken en keyifli şey tek başınıza şarkı söylemek. Kuşlar dışında kimse sizin karga sesinizi duyamaz. Fotoğraf çekmek, zıplamak, bağırarak serbesttir. Kışın, sabahın köründe Cumartesi köy yollarına düşerseniz arada bir geçen kamyonlar dışında kimse sizi göremez duyamaz. Ben de ıssızlığın keyfini çıkardım. Bol bol da fotoğraf çektim bu arada. Yol boyunca dilimde “orada bir köy var uzakta” şarkısı devamlı ağaç fotoğrafları çektim.

Yolda başıma gelen ilginç olaylar

* Köpeklerin Kovalaması (3 günde en az 10 adet)

* 2 kere lastik patlaması ikisinin de bisikletçilere 200-300 metre mesafede oluşu
* Çocukların “hello” diye bağırıp beni turist sanması

* Birer km ara ile 75 nüfuslu 5 köyde, bir ilkokul bile olmamasına rağmen hepsinin 500er kişilik birer camiye sahip oluşu.
* Kamyoncuların giderken pet şişeye çişini yapıp yol kenarına atması.

* Evinden bana hello deyip el sallayan çocuğa merhaba derken pantolonunun bileklerinde oluşunu fark edip “iyi de altın çıplak” dediğimde, bana “biliorum, sen geç çişimi yapıcam seni bekliyorum” demesi !!!! (DUMUR)

- * Günde 4000 kalori yakıp 3 gün sonra 1 kilo almış dönmem.
- * Sürekli köfte yemem, İnegöl, Adapazarı, Söğüt vs...
- * Eskişehir'in muhteşem tramvay ve altyapısı (Şehre bayıldım)
- * Köylülerin sürekli yanlış yaptığı yol tarifleri. (Örneğin Söğüt'e 10 km kala evinde oturan bir köylüye kaç km kaldı diye sorduğumda bana "Az kaldı, 40 -45 km falan" demesi !!!!!
- * Soğuktan mataramın donması.
- * Soğuktan ayaklarıma kaynar çay dökerek ısınmam....

"Engelleri Aşmak" projesinin detayları; www.geziyorum.net 'te...



	Mesafe (km)
Başlangıç Yalova	
Yalova'dan Yeniköy yol ayrımı	19.4
Yeniköy yol ayrımı'ndan düz devam Kavşak'a	1.0
Kavşak'dan sola saparak Orhangazi	0.3
Orhangazi'dan Boyalica'ya	22.3
Boyalica'dan Çakırca'ya	10.1
Çakırca'den Eybeyli Yol Ayrımı'na	4.9
Eybeyli Yol Ayrımı'ndan sağa İznik ayrımı	2.0
İznik Yol Ayrımı'ndan düz devam ederek İznik'e	0.4
Toplam :	60.4
Başlangıç İznik	
İznik'den İznik Yol Ayrımı'na kadar	0.4
İznik vzYol Ayrımı'ndan sola saparak Kavşak'a	4.8
Kavşak'dan düz Yenişehir (Bursa)'a kadar	15.8
Yenişehir (Bursa)'dan İncirli'ye kadar	14.5
İncirli'den Yarhisar Yol Ayrımı'na kadar	12.1
Yarhisar Yol Ayrımı'ndan düz devam ederek Pelitözü'ye kadar	5.6
Pelitözü'den kavşak'a kadar	1.0
Kavşak'dan sağa saparak Bilecik'e kadar	4.2
Toplam :	58.4
Başlangıç Bilecik	
Bilecik'den Küplü (Bilecik)'e	4.6
Küplü (Bilecik)'den Kavşak'a	23.2
Kavşak'dan düz devam ederek Söğüt'e	0.1
Söğüt'den Kavşak'a	0.5
Kavşak'dan sağa saparak Kavşak'a	25.9
Kavşak'dan sola saparak Kavşak'a	7.8
Kavşak'dan düz devam ederek Eskişehir'e	14.9
Toplam :	77.0
Köy yolları ve şehir içinde kat edilecek mesafeler hariç 218 km...	



Hangi başlıklara dikkat çekmek istiyorum?

Engellilerin çevre düzenlemeleri ile rahat ettirilmesi, mesela kaldırımlara rampa yapılması, tüm giriş kapılarının engellilere yönelik hazırlanması, engelli tuvaletlerinin yaygınlaştırılması ve toplu taşıma araçlarına gerekli düzenlemelerin yapılması ile ilgili mümkün olduğu kadar çok kişinin dikkatini çekmek istedim. Doğa dostu bir araç olarak bisikleti kullandığım bu gezilerden topladığım görsel ve kültürel verileri engellilerin kültür ve sosyal bilgi birikimine katkıda bulunması için internet sitemde yayınlayarak on binlere ulaştırmak diğer gayelerim...

Ben kim miyim ?

Ben bir Endüstri Mühendisiyim, Doktora Öğrencisiyim, aynı zamanda bir Telekomünikasyon şirketine uzmanım. Dağ Bisikleti, CMAS Dalgıç, Yüzme, Trekking, Rafting, Koşu, Orienteering, Macera Yarışları ile ilgili 14'ten fazla ülke gezmiş, bisikleti ile yurtiçi ve yurtdışında binlerce km kat etmiş, sosyal sorumluluğa inanan, dünyada sadece kendisi için bir şeyler yapmak amacı gütmeyen, zamanını sosyal projelere fazlası ile odaklayan çevremi duysuz kalmayan "paylaşan bir gezginim"

Soğukta yaşamı sürdürmek

İhsan Kuşçu



Soğukta kaybolan birinin en büyük düşmanları, kendisi, soğuk ve deneyimsizliktir. Sıralama doğru, emin olabilirsiniz.



Yaşamı sürdürmenin en güç olduğu durumlardan biri de soğuk havadır. Soğukta yaşamı sürdürmek görüldüğünden çok daha zordur. Soğuk, düşünme becerinizi azaltır ve zayıflatır; giderek ısınmaktan başka hiçbir şey düşünmemeye başlarsınız. Ayrıca soğuk çok sinsî bir düşmandır, hem aklınızı hem de vücudunuzu etkiler hem de hayatta kalmanızı zorlaştırır.

Çevre hakkında biraz bilgi, uygun bir plan ve işe yarar birkaç aletle soğuk havanın üstesinden gelebilirsiniz. Unutmayın kış havası bir hayli değişkendir, güneşli ve açık bir hava kolayca tipiye dönüşebilir.

Kaybolmak;

“Off-road’cu kaybolmaz” demeyin, kaybolmak çok kolaydır. Bizler her ne kadar araçlarımıza yapışık yaşayan canlılar olsak da, her olasılığı düşünmek ve ona göre hazırlanmak en doğru davranış olacaktır.

Eğer kaybolduysanız, ayaklarınızı değil kafanızı kullanın. Araç dışındaysanız diğerlerinin sizi bulabileceği bir alanda bekleyin. Yanınızdaki malzemeyi gözden geçirin, neyi hangi amaçla kullanabileceğinizi düşünün. “Survival seti”nizde bulunan düdüğü, ayna gibi araçlarınızı kullanarak yerinizi belli etmeye çalışın.

Kışın kaybolduysanız, havanın soğukluğunu ve günün kısılalığını düşünerek önce barınacağınızı kurun, sonra ateş yakın. Soğukta kaybolan birinin en büyük düşmanları, kendisi, soğuk ve deneyimsizliktir. Sıralama doğru, emin olabilirsiniz.

Araçta sorun;

Eğer aracınızla zor durumda kaldıysanız, (yalnız gezen her off-road’cunun en az bir kez başına gelen, aracın tek başına çıkmayacak şekilde batması ya da bozulması) aracınızın içinde kalın. Özellikle fırtınalı havada aracı terk etmek çok tehlikeli olabilir. Televizyonda son izlediğim “hayatta kalmak”la ilgili programda kara saplanan bir araç, ayağı kırık bir kazazede ve onun sağlıklı bir arkadaşı vardı. Sağlıklı kişi kendince en sıkı önlemleri alıp yardım bulmak için araçtan ayrıldı. Kurtarma ekipleri ertesi sabahı her iki kişiyi de bulduklarında, yardım bulmak için araçtan ayrılan kişi artık yaşamıyordu.

Eğer fırtınada aracınızda hareketsiz kaldıysanız, gitmek için direnmeyin, aracınızı itmek sizi daha zor duruma düşürebilir. Yaralanma, terleme ya da kalp krizine neden olabilirsiniz. Öncelikle fırtınanın hız kesmesini beklemek, akşam olduysa sabahı beklemek, bu arada sakın olmak önemlidir.

Aracınızda beklerken; aracınızı ısıtmak için motoru çalıştır tutmayın, eğer kar egzozu tıkarsa, zehirlenebilirsiniz. Araç içinde kurtarılmayı beklerken en uygun davranış, iç ışıkların üzerindeki buzlu camı çıkarıp yanık kalmalarını sağlamak, aracı havalandırmak, motoru donmaktan korumak için ara sıra çalıştırmak, aracın aküsünü korumak için sinyal ışığı far gibi elektrik tüketen kaynakları idareli kullanmak. Araçta yanınızda birileri varsa sırayla uyumak, sıkı kıyafetleri gevşeterek, varsa üzerinize bir şeyler örterek kurtarılmayı beklemek de doğrusu. Saydığımız tüm çabaları gösterirken konfor beklemeyin, sadece hayatta kalmaya çalışın.

Adrenalin yararlı mı zararlı mı?

Nereye giderseniz gidin ya da faaliyete katılın, doğru ekipman, doğru giyim, doğru düşünmek, daha önemlisi sakın kalmak hayatta kalmanın en önemli unsurlarıdır. Herhangi bir olağanüstü durumda (ani gelişen, beklenmeyen) böbrek üstü bezlerimiz “adrenalin” isimli bir hormon salgılar. Hayatta kalmak için bedenimiz verdiği bir tepkidir bu madde. Aslında biz outdoorcuların alışık olduğumuz hatta bağımlısı olduğumuz (adrenalin sarhoşluğu) bir maddedir adrenalin. Bu maddenin salgılanmasıyla, bedenimizde birçok değişiklik bir arada olur, kalp atımı hızlanır, kan basıncı artar, nefes derin ve sık alınır, kan bazı bölgelerden çekilir, hayati bölgelere gönderilir, sinir uçları ağrı/acı duygusunu hafifletmek için uyuşur, göz bebekleri büyür. Tüm bunlar olurken vücut ısısı artacağı için terleme başlar. Bedenimiz kaçmaya-kurtulmaya ya da buna imkan yoksa mücadeleye hazırlanır. Eğer kendimizi akıl gücüyle frenleyemezsek, bu ilkel durumun etkisi altında kalır ve bir anda kendimizi bilinçsizce koşarken bulabiliriz. Bu noktada yaşadığımız şeyin adı “panik”tir. Panik durumu çoğu zaman “hayati risk” anlamına da gelir.

Önce önlem alın, sonra her şeye hazırlıklı olun

Uzun yıllardır katıldığım off-road etkinliklerinde, yanına sadece içecek ve mangal malzemesinden başka hiçbir şey almadan katılan birçok arkadaşım oldu. Zor durumda kaldıklarında bizlerin yüzüne bakıp yardım bekleyen insanlar ne yazık ki yardım edildiği sürece her zaman aramızda olacaklar.

“Keşke...” dememek için maceranız, pardon deneyiminiz bol olsun...

Survival Set yapıyoruz

İhsan Kuşcu



“Yaşamı sürdürmek”le ilgili yazım için araştırma yaparken karşıma sürekli “survival seti” ve “ilkyardım seti” çıktı. Özellikle yabancı kaynakları incelerken bunları buldurmanın ne kadar önemli olduğunu bir kez daha gördüm.



Ülkemizde bazı satıcı / tedarikçi firmalar outdoor faaliyetleri “sezon” olarak nitelendiriyorlar ne yazık ki. Böyle olunca da ne bulursanız ona razı oluyorsunuz.

İlk iş olarak bir “survival seti”ni nasıl edinebilirim sorusuna yanıt aradım. Karşılaştığım tek marka ve yüksek bir fiyat oldu. O zaman “hadi bu seti birlikte oluşturalım” diye düşündüm. Öncelikle bu seti, ilkyardım setiyle birlikte her zaman yanınızda bulundurmak ve içindekilerin nasıl kullanılacağını öğrenmeniz çok önemli.

Survival Set (Acil Durum Seti)

Kibrit (neme karşı mumla kaplanmış)
Çakmak



Ateşleyici (fire starter)
Sağlam ince naylon ip (en az 5 metre, paraşüt ipi en iyisi)
Pusulula
Tuz – şeker
1-2 poşet çay (meyve çayı)
İşaret aynası
Düdük
Dikiş seti (iğne – iplik – düğme)
Su temizleme tableti (Anadolu’da hala ihtiyacınız olmadan gezebilirsiniz)
Çengelli iğne (birkaç boy)
Misina ve olta iğnesi
Küçük el feneri ve yedek pili (her ne kadar led’li fenerlerin ömrü çok uzunsa da, bazı piller soğuğa dayanmayabiliyor)
Bisturi (birkaç tane ve büyük boy)



Naylon torba
Büyüteç (bende büyüteçli pusula var, çok işe yarıyor)
Termal battaniye
Kağıt-kalem
Yara bandı (çeşitli ebatlarda)
Duck tape
İnce tel (1-2 m. En uygunu çiçek teli)
Tea-lite mum
İnce hortum (1-2 metre akvaryum hortumu çok uygun)
Tel testere
Keskin bir çakı

Listedeki en sorunlu malzeme “tel testere”.

Yüksek vasıflı karbon çelikten yapılmış 3 ince telin birbiri üzerine sarılmasıyla elde edilen,

pek çok nesneyi kesebilen bir alet. Aslında medikal bir malzeme ve ağırlıklı olarak beyin cerrahi ameliyatlarında kullanılıyor o nedenle de pahalı (20 YTL civarı). Fiyatı tek başına pahalı gelmeyebilir ama kullanmayı öğrenene kadar birkaç tanesi kırılacağı için sonuçta pahalıya gelecektir. Bazı “rambo” ekipmanı içinden çıkan tel testere ise sadece görünüm olarak benziyor ve asla iş görmüyor, deneyimle sabit.

Aslında çok amaçlı çakımın testeresi ve büyük av bıçağım sayesinde bu güne kadar “keşke tel testere olsaydı” demedim.

“Fire Starter” - Ateşleyici;

Her faaliyette en azından mangal ateşi yakan bir grubun üyesi olarak, özellikle ıslak mevsimlerde kuru odun bulmak, ıslakları kurutup ateşi beslemek çok zor. Fire Starter, ıslak da olsa ince dalları tutuşturmak için çok uygun bir malzeme. Piyasada bulunan “tablet” vb. ise çok bekleyince özelliğini yitirmek, rüzgarda kolay sönmek gibi bazı dezavantajlara sahip. Evimizde hazırlayabileceğimiz ateşleyiciler ise, hem hazırlarken keyifli, hem de kullanırken güvenli. Anlatacağım ateşleyicileri yapmayı denedim ve sonuç verdi.

İzci Tipi Ateşleyici:

Erimiş mumu ince talaşla karıştırdıktan sonra şerit şeklinde kesilmiş gazete kağıdına sürün ve rulo yapın. Dolma kalem kalınlığındaki rulolardan 1-2 tanesi ateşi başlatmak için yeterli oluyor.

Petrol Jelli Ateşleyici:

Önce pamuk topak yapmak gerekiyor. Evde bulunan koton pamuklardan 1,5 cm çaplı 3 cm uzunluğunda sıkı rulolar hazırlayın. Rulonun dağılmasını önlemek için dikiş ipliği ile sarabilirsiniz. Hazırlanan topakların petrol jelini iyice emmesi sağlanır. Ateşi başlatabilmek için 2-3 tane kullanmak gerekiyor, çünkü petrol jelinin yanma ısısı nispeten düşük.

Kandil yağlı ateşleyici.

Yukarıda anlattığım pamuk topaklara bu kez kandil yağı emdirilir. Bu tip ateşleyicinin yanma ısısı yüksek olduğundan genellikle 1 tanesi ateşi başlatmaya yeterli oluyor.

Evinizde ateşleyici üretmeye karar verdiğinizde dikkat etmeniz gereken birkaç nokta var.

Petrol jeli ve kandil yağı “aşındırıcı ve tahriş edici” maddeler olduğundan, çalışırken dikkatli olmakta fayda var. İzci tipi ateşleyicide ise kullanılan malzeme kesinlikle tehlikesiz, hazırlarken sadece biraz deneyim kazanmak gerekiyor.

Hazırladığımız ateşleyiciler çıplak alev temas etmediği sürece güvenli. Muhafaza için, kilitli naylon torba, fotoğraf filmi kutusu gibi sızdırmayan ve hava almayan kaplarda saklamak doğru olur.

Komet:

Son olarak ateş yakmanın bir yolunu daha anlatmak istiyorum. Bu yöntemi II. Dünya Savaşı’nda Leningrad’da Rus kışına yakalanan donanımsız Alman askerleri bulmuşlar. Önce boş bir konserve kutusu bulunur ve iki kenarına açılan deliklerden geçirilerek yaklaşık 1 metre uzunluğunda ip ya da daha uygunu telle bir sap yapılır. Boş konserve kutusunun içine doldurulan çalı çırpı, tahta parçaları kavlakıvımlandıktan sonra sapından tutulup havada hızla birkaç kez döndürüldüğünde küçük bir ateş elde edilmiş olur.

Alman askerleri komet adını verdikleri bu ısınma aracını ateşledikten sonra (alevlenmesine izin verilmez) panço yağmurluklarının içine koyar ve yere otururlarmış, içerde için için yanan komet onları dondurucu soğuktan korumuş. Zaman zaman donmamak için başlarını da pançonun içine sokarlarmış. Aman dikkat. Pek çok asker soğuktan değil duman solumaktan ölmüş.

Listedeki bir başka malzemede “ışaret aynası” ya da reflektör.

Güneşli havalarda uygun kullanıldığında çok uzak mesafelerden fark edilmenizi sağlar. Her kenarı 5-6 cm uzunluğunda, ortasında 1-2 cm.’lik bir delik olan kare şeklinde bir aynadan ibaret olan bu malzeme piyasada bulunmuyor. Önce uygun sağlamlıkta karton (plastik de olabilir) bulunup, ebatları ve orta deliği ayarlandıktan sonra üzeri evde bulunan alüminyum folyo ile kaplanır. Işaret aynanız hazır. Kullanırken güneşi karşınıza alıp, aynayı gözünüze tutun. Ortadaki delikten baktığınızda sinyali gördüğünüz yere yönlendirmiş olursunuz.

Listemizde kesinlikle en çok işe yarayacak bir diğer malzeme de, “duck tape”.

Sudan ve soğuktan etkilenmeden hemen hemen her şeye kuvvetle yapışan bir bant duck tape. Bu güne kadar, patlak radyatör hortumundan, yırtık yağmurluğa kadar her şeyi onardığım ve uzun süre öylece kullandığım olmuştur. Bir arkadaşım onardığımız çadırını üç yıldır kullanıyor (bu arada bantı bir kez yenilemiş).

1913 yılında Kuzey Kutbu kaşifi V. Stefansson, solo keşiften döndükten sonra gazetecilerin “Yaşadığınız maceraları anlatır mısınız?” sorusuna, “Maceralar yoktu, yalnızca deneyimler vardı” diye cevap vermiş.

Sizlerle paylaştığım liste ve deneyimler kendi yaşadıklarımın elde ettiğim sonuçlar ve sadece öneri niteliğinde. Kendi deneyimlerinize kendi listenizi oluşturmanızı öneririm kesinlikle.

Unutmayın, zorluklar karşısında sizi hayatta tutacak tek şey bilgi ve deneyimlerinizdir.





Motosiklet Teorisi #12

Karakış ve biz ikitekerliler

Reşat "DD" Arbaş

Evet, hala ılımlı havalar çoğunlukta olsa da, yağmur-çamur mevsimi, kar buz mevsiminin göbeğindedir artık. Ne yapacağız, nelere dikkat etmek lazım diye sorarsanız tabii ki bir numaralı yapılacak şey, böyle havalarda paşa paşa evde oturmaktır. TV seyredin, bir şeyler okuyun, web'de sörf falan yapın. Evet ciddiğim, mecbur değilseniz, profesyonel motorcu (kurye, moto-kurye vb.) değilseniz bu tip yağmur-çamur - kar - buz havada motora binmeyin. Oturun evinizde kardan adam –ya da çok istiyorsanız- "kardan motorcu" yapın.

Amacı yok illaki çıkmam lazım diyorsanız gerekenleri eksiksiz yerine getirin. Önce hazırlık aşamasına bir bakalım. İyi giyineceksiniz, su geçirmez çizme, eldiven, full-face kask ve mümkünse tam bir su geçirmez tulum tavsiye ederim. Kılığınız, fiyakası tamamen ikinci planda olmak üzere mümkün olduğunca tek ve canlı bir renkte, bol reflektörlü olmalı. Konuya yine değineceğim ama unutmayın, görünürlük, kötü havada nerdeyse tamamen yok olur.

Kıyafetiniz mümkün olduğunca ince ve aynı zamanda sıcak tutucu olmalı.

Yani, soğuktan korunacağım diye Michelin-Man görünümünde dolma gibi giyirseniz hareket edemez hale gelirsiniz. Modern malzemeleri tanımak lazım (Gore-Tex, Thinsulate vb. gibi.) En üste suyu, altına rüzgarı geçirmeyen (her ikisini bir arada yapan kumaşlar var, ve tercih edilmeli) bir dış kıyafet, onun altına yünlü, altına-vücuda temas eden tabakaya, pamuklu giymelisiniz.

Bu tabakalar nefes alabilir olmalı ki ter içinde kalmayasınız.

Soğukta motor kullanmanın en problemlisi ta-

rafı, şehir içinde dur-kalk trafikte kan ter içinde kalıp sonra uzun yola çıkıp buz kesilmektir. Ter içinde kalmak bizler için en kaçınılması gereken şeydir.

Elbisenizin kol ağzı, boyun çevresi, bel, paçalar iyice kapalı olmalı ki vücut sıcaklığınızla ısınan hava dışarı kolayca kaçmasın. İmkânınız varsa elektrikli yelek-çorap-eldiven vb. ekipman bulun, kullanın. Bunlar sizin tabaka tabaka giyinmeniz gerekmeden sıcak kalmanızı sağlar. Unutmayın, göğüs ve sırtı sıcak tutmak çok önemlidir. Vücudumuzdaki kanın büyük kısmı bu bölgede dolaşmaktadır, yani

sıcak tutarsanız kollar, bacaklar ve başınız da bundan yararlanır. Ayrıca iç organlarındaki sıcaklığın düşmesi kesinlikle hastalanmanıza yol açar. Yani elektrikli bir yelek tam bir cankurtarıdır.

Ayaklar için su geçirmeyen çizme, olmazsa olmaz önemlidir. Sonra iyi bir çorap gelir. Yine polar malzemeden dışı su geçirmez ama nefes alır kimyasal emdirilmiş kayakçı çorapları var. Bunları kış sporları malzemesi satan yerlerde bulabilirsiniz. Bu çoraplar harika. Ben bunun içine çok ince bir yün çorap da giyiyorum bazen soğukta. Eldiven de çok önemli tabii. Kontrolleri hissetmeyecek kadar kalın olmamalı, su geçirmemeli, ve sıcak tutmalı. Daha önce yazmıştım, “yen” leri ceket kollarını içine alacak kadar uzun olmalı ki ceket kolundan içeri su-soğuk girmesin. Motorunda el ısıtıcı elcikler bulunanlar çok şanslı bu konuda (benim gibi :)). İmkânınız varsa bunları tercih edin, el bazen 20 derecede bile üşüyor, eldiveniniz yazlıksa...

Bir “balaklava” edin.. Hani su kayakçı maskesi denilen, sadece göz ve burnu açıkta bırakan başlıkları kastediyorum. Tercihen polar olsun, ince ve kask konforunu bozmayan bir şey yani. Kaskın buğulanmaması için gerekli önlemleri alın. Kask hava kanallarını iyi tanıyın, fonksiyonlarını tam çözün. Mesela yağışta tepe hava girişi hemen kapatılır, yoksa oradan içeri su girer ve kaskın içi iki kilo su emene kadar farkına varmayabilirsiniz:)

Motorda daima yedek bir tişört, eldiven ve çorap bulundurun. Islak-terli yakalanmayın soğuğa. Bedene, boynunuza sarın. Elbisenin yetmediği durumlarda gazete göğsünüzü soğuktan korumak için can kurtaran olabilir. Bir de kimyasal ısıtıcılardan bulundurun yanınızda. Sigara paketi büyüklüğünde ama ince, ovuşturunca aktive olan bu paketlerden, çizme büyüklüğü uygunsa ayak parmak uçlarına birer tane yerleştiririn, en az dört saat idare eder.

Biraz da karda kışta kullanıma değinelim.

Önemli: Motor baktığınız yere gidin.

Yani kışın, yağışta, buzlanmada, kaygan yüzeylerde MOTORU GÖZLERİNİZLE kullanacaksınız. Vücudunuzla yaptığınız ilk sert harekette asfalta yapışmak işten değildir bu havalarda... Viraja girdiniz, gideceğiniz yere bakın, sakın zorlamayın şu virajı biraz daha artistik, hızlı nasıl alırım filan diye.

Her zaman gördüğünüz kadar gidin.

Çıkışını görmediğiniz viraja çok daha temkinli girin. Yalnız kışın değil...

Size görünmez adam olduğumuzu söylemiş-tim değil mi?

Tekrarlıyorum... Otomobil sürücüleri gözünüzün içine bakar ama yine de sizi görmezler. Üstelik KIŞIN HIÇ GÖRMEZLER!

Onlara göre bu havada motosikletlinin ne işi vardır dışarıda... Görür gibi olduğu karaltı

tamamen bir hayaldir. Buğulu yan ve arka camları, üstü su damlacıkları dolu yan aynaları, yarım yamalak temizlenen ön camı ile, otomobil sürücüsü için siz sağ arka camına yapışmış kuru yapraktan daha az önemlisiniz. GÖRÜNÜYORSUNUZ bunu hiç unutmayın, her hareketinizde bunu bir numaralı bilgi olarak değerlendirin. Dediğim gibi siz yine görünür olmaya çalışın, ama görünüyorum zannetmeyin.

Kazalar çoğu kez dönüş yolunda, eve yaklaşınca olur.

Kışın bu etki artar, çünkü yol daha çetin ve yorucudur. (Kaç paralık dikkatiniz kaldıydı???) Hiç acele etmeyin, örneğin siste otomobil kullananların eskisinden daha hızlı gittiği gözlenmiştir, bu hataya düşmeyin. Unutmayın, motorcunun amacı A dan B ye gitmek değildir, A-B arasındaki yoldur bizim için enteresan, heyecan verici olan.

Mekanik-elektrik düzeneğe eskisinden daha fazla önem/bakım vermelisiniz çünküüüüü...

Bu meret soğukta daha çok arıza yapar. Yağmur suyu, hava basıncı ile aklınıza gelmeyecek her yere girer ve elektrik sistemi çuvallar. Bir diğer gerçek ise yağmurda lastiğin daha kolay patladığıdır. Islak çivi, vida gibi cisimler lastiğe daha kolay saplanır.

Kendinize iyi bakın, dikkatli olun, gündüz UZUN farlarınızı söndürmeyin.



Küresel Isınma, İklim Değişikliği ve Türkiye üzerine etkileri...

Bio. Dr. Kemal Tekin

Son günlerde hemen hemen her gün basında veya çevremizde duyduğumuz sözcük “küresel ısınma” beklenmeyen meteorolojik ve iklimsel değişikliklerin doğal felaketlerin nerdeyse tek sorumlusu. Cezalandırmak için etrafımızda aradığımız yaramaz bir çocuk misali. Küresel ısınma; atmosferin dünya yüzeyine yakın kısımlarında ortalama dünya sıcaklığının doğal olarak ya da insan etkisiyle artması olarak tanımlanır.

Dünyamızda geçen yüzyıl süresince, sıcaklıkta 0,5 °C'lik bir artış ve buna bağlı olarak deniz seviyesinde 20 cm'lik yükselme ve subtropik (10⁹ ve 20⁹ enlemleri arasında kalan alan) bölgede yağış miktarında azalmaya neden olmuştur. Geçen 10 yıl süresince küresel ısınmada önemli bir ölçüde artış olmuştur. 2100 yılına kadar beklenen küresel değişimler: Sıcaklıkta 3 °C'lik bir artma, Deniz seviyesinde 70 cm'lik (30–110 cm) bir yükselme, Orta ve daha yüksek enlemlerde yer alan ormanların büyük miktarlarda yok olması ve tarımsal alanlarda ve dünya gıda üretiminde azalma, evet bütün bunlar bir felaket filmi senaryosunu andırmakla beraber bilimsel veriler ışığında hazırlanan simülasyon ve dünyamızı bekleyen kaçınılmaz son...

Küresel ısınmayla Dünyayı Biyolojik açıdan Neler Bekliyor:
Biyolojik çeşitlilik hızlı iklim değişimi tarafından tehdit edilmektedir. Gelecek 100 yıl içinde 1–3,5 °C ısınma orta enlemlerin 150–550 km Kutuplara doğru hareket etmesine neden olacaktır. Bu durumda ekosistemlerin coğrafik dağılımı ve kompozisyonunun yeni şartlara cevabı değişecektir. Türlerin pek çoğu yeni şartlara yeterince hızlı uyum sağlayamayıp yok olacaktır. Tüm bu değişimler çok kısa sürelerde yaşandığı için canlıların bu hızlı değişime ayak uydurmaları mümkün değildir. Canlılar binlerce, hatta milyonlarla ifade

edilen süreçlerde meydana gelen değişimlere ayak uydurabilirler. 100'lü yıllarla ifade edilen kısa süreçlerde meydana gelen değişimler canlı türlerinin yok olmasına neden olur. “Küresel ısınma 2050'ye kadar bitki ve hayvan türlerinin dörtte birini ya da 1 milyondan fazlasını yok edecek”. 65 milyon yıl önce dinazorların dünyada silinmesinden sonra yaşanacak en kötü “türsel tükenme” olacağını söylemek sanırım abartı olmayacaktır.

Türkiye felaketin neresinde?
Büyük bir kısmı Yarı-Kurak bir iklimin etkisi altında olan Türkiye Küresel ısınmadan en fazla etkilenecek ülkelerin başında geliyor. Bunun en önemli sebebi bizim hemen güneyimizde bir ÇÖL KUŞAĞININ bulunması ve ısınmayla birlikte bu kuşağın kuzeye doğru ilerlemesi. Sıcaklıkta meydana gelecek 1-3,5 °C ısınma orta enlemlerin 150-550 km Kutuplara doğru hareket etmesine neden olacaktır.

Bu durumda ekosistemlerin coğrafik dağılımı ve kompozisyonunun yeni şartlara cevabı değişecektir. Türlerin pek çoğu yeni şartlara yeterince hızlı uyum sağlayamayıp yok olacaktır. Bu da bizi bir Çölleşme ile karşı karşıya bırakacaktır. Türkiye bulunduğu ekolojik kuşak itibarıyla Çölleşebilecek bir yapıya sahiptir. 1960'lı yıllarda KONYA-KARAPINAR'da meydana gelen ÇÖLLEŞME Türkiye'nin ekolojik olarak ne kadar hassas olduğunu göster-

miştir. Küresel ısınma tehdidi birçok ürünün yetişememesi, zaten zor durumda olan tarım sektörünün bir başka darboğaza gireceği anlamına geliyor. Gelişmiş ülkeler küresel ısınma yüzünden meydana gelecek zararları en azından maddi olarak karşılama hazırlığı içindeyken, Türkiye'de bunun sektörel bir kriz olacağını öngörmek çok zor değil. Özellikle topraktaki nem oranının düşmesi, yüzde 29 oranında bulunan ekilebilen topraklarımızı daha da azaltacaktır. Ani hava değişimleri ile uçlarda gezen sıcaklıklar giderek günlük hayatımızın bir parçası olacaktır.

Hükümetler arası İklim Değişim Paneli” (IPCC) Küresel İklim Modelleri ile yapılan projeksiyonlara göre; 2030 yılında Türkiye'nin büyük bir kısmı oldukça kuru ve sıcak bir iklimin etkisine girecek, Türkiye'deki sıcaklıklar kışın 2 derece, yazın ise 2 ila 3 derece arasında bir değerde artacak, yağışlar kışın yüzde 10'luk bir artış gösterirken yaz mevsiminde yüzde 5 ile 15 azalacak ve toprak neminin yazın yüzde 15 ile 25 arasında bir değerde azalacağı tahmin edilmektedir.

Akdeniz havzasındaki su seviyesinde 2030 yılına kadar 12 cm - 18 cm'lik, 2050 yılına kadar 14 cm - 38 cm'lik ve 2100 yılına kadar 35 - 65 cm'lik bir yükselme olacağı tahmin edilmektedir.



Uluslararası kuruluşlarca yapılan çalışmalara göre 1990'da Türkiye'de yılda kişi başına düşen su miktarı 3 bin 70 metreküp iken küresel iklim değişimi sonucu daha kurak bir iklime sahip olacağımız göz önüne alındığında 2050'de Türkiye'de bir yılda kişi başına düşen su miktarı 700 ila 1910 metreküp arasında olacaktır. Yani su fakiri bir ülke olacağız. Ülkemiz iklimsel bakımdan Yarı-Kurak zonda yer alırken, su havzası itibarıyla ağırlıklı Akdeniz coğrafyası içinde değerlendirilmektedir. Akdeniz bölgesinde yağışlı dönemle kurak dönemler arasındaki farklar oldukça fazladır. Hem yıl içinde ve hem de yıllar arası dönemlerde oldukça düzensiz bir dağılım gösteren şiddetli yağışlar, yıkıcı taşkınlara neden olabilmektedir. Akdeniz kıyı bölgesi nehir havzalarında bu şiddetli yağışların neden olduğu taşkınlar sıklıkla görülen ve ekonomik açıdan en çok zarar veren doğal afetlerdendir. Bunun sonucunda, Akdeniz kıyı şeridinde, "flash flood" olarak adlandırılan seller oldukça sık yaşanan olaylar olarak kabul edilmiştir.

Bölgesel ölçekte gerçekleşmesi öngörülen değişiklikler ışığında, IPCC raporlarından yararlanarak, küresel iklim değişiminin ülkemizdeki olası etkilerini aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:

- Ortalama iklim koşullarında, yağışlarda kışın küçük artışa rağmen, yaz yağışında büyük

bir azalma ile birlikte bu aylarda buharlaşma artacaktır.

- Yağışların mevsimsel dağılımı ve şiddeti değişecektir.
- Halen proje çalışmalarında denizden 1500 m yükseklikte kabul edilen ortalama kar sınırı yerine daha gerçekçi bir rakam belirlenmeye çalışılacaktır. Bu bağlamda, 1987'den beri zaten ortalamanın altında gerçekleşen kar örtüsü daha da azalacaktır.
- Kuraklığın sıklığı ve şiddeti artarken, taşkınların verdiği kayıplar daha büyük olacaktır.
- Mevcut su kaynaklarının gereksinim duyulan su miktarını karşılayamaması nedeniyle ortaya çıkan, su baskısı (water stress), hem ulusal ve hem de bölgesel düzeyde artacaktır.
- Su temin sistemlerinde "belirsizlikler" yaşanacağından, yatırım projelerinin maliyeti artacaktır.
- İklim değişikliğinden dolayı ortaya çıkabilecek belirsizlikten dolayı, rezervuarların önemi giderek artacaktır. Ancak, depolama tesislerinin planlanmasında, belirsizlik koşullarında planlama yapılmasına giderek daha çok gereksinim duyulması kaçınılmaz bir sonuç olarak beklenmektedir. Bu gereksinim, diğer yandan, araştırma, yönetim ve politika alanlarda çalışanların arasındaki ilişkilerin ve etkileşimlerin geliştirilmesi sonucunu beraberinde getirecektir.
- Suyu olan talebin azaltılması amacıyla, suyun gerçekçi olarak fiyatlandırılmasına her

zamankinden daha fazla gereksinim duyulacaktır.

Evet yukarıdaki yazıyı okuyunca gözünüzde canlanan tablonun bir anlık kabus olmasını dilediğinizi görür gibiyim. Ailemiz ve arkadaşlarımızla yapmış olduğumuz doğa gezileri, off-road faaliyetleri, kamplar ya da şehrin gürültüsünden uzaklaşmak için yaptığımız kaçamaklar. Sanırım çocuklarımızın torunlarına anlatacak böyle anıları olamayacak.....

Birleşmiş Milletler tarafından organize edilen ve 130 ülkeden 2.500 bilim adamının katıldığı "Hükümetlerarası İklim Değişimi Uzmanlar Grubu" nun hazırladığı rapora göre 2030 yılına kadar 7 milyon insan su baskınlarından etkilenen, 2080'e kadar 200-600 milyon insan açlık çekecek ve 1.1-3.2 milyar insan susuzluktan etkilenen. Küresel ısınmanın etkisi dünyanın yeryüzü şekilleri üzerinde de görülecek. Dünyanın en büyük organizması "Büyük Resif" tamamen kaybolma tehlikesi ile karşı karşıyayken, Amazon Ormanları ve Avusturya Alpleri de tehdit altında.



Kırmızı Karadeniz

Yazı: Sinan Yeğın

Kışın ortasına gelip de Pazar günü hala bahar havası ile karşılaşınca ne yapsak ne yapsak diye kendimizi yer bitirirken, uzun zamandır bir araya gelemeyen biz üç kafadar ailelerimizi de kandırarak küçük bir yoldan çıkış macerası yaşayalım dedik. Karadeniz’de yaşamak bize doğa ile iç içe olmak ve parkurlardan parkur beğenmek şansı sunuyor. Biz de Asarkaya Milli Parkı zirvesi yapalım dedik. Ben yeni aldığım BFGoodrich lastiklerimi, Halil ve Ufuk da yeni 4x4 araçlarını test edeceklerdi bu vesile ile.



Daha önceki acı tecrübelerimden edindiğim refleks ile bagajımı kontrol etmeye başladım, evet her şey yerli yerine idi (yangın söndürücü, kürek, çeki halatları, yedek kıyafetler, kancalar, pusula, GPS, bol miktarda pil, fotoğraf makinesi ve co-pilotum Elhun) Kontrol listemdeki en önemli madde Elhun. İlerleyen yaşına rağmen hala bekar olması onu iyi bir yol arkadaşı yapıyor, üstelik çocuklara da iyi bir dadi.

2 Hyundai, bir Kia, 7 yetişkin ve bol miktarda çocukla yola koyulduk. Kırmızı yapraklarla dolu yolumuz bol çalı ve ağaç dalları ile örtülü olsa da, kimsenin arabasının çizilmesini umursadığını sanmıyordum. Yükseklere çıkıldıkça daha fazla batma ve yol dışına çıkma arzusu hakim oluyordu mantık dolu beyinlerimize. Yol boyunca eşim İlkay beni elleri ile beslerken, co-pilot – kameraman - rota belirleyicisi - takoz çekme halatı itme kuvveti vasıflarını üstlenen arkadaşım Elhun ise elinde fotoğraf makinesi fotoğraflarımızı çekmek ile meşguldü. Kısa bir tırmanıştan sonra Halil önderliğinde zirveye ulaştık. Orman içinde kısa bir trekking yaptık ve ilerde buralarda neler yapabileceğimizle ilgili fikir edindik. Güzel bir nefes açma egzersizi

oldu ama daha ancak öğlen olmuştu ve gezi beklediğimizden de kısa sürmüştü. Biz de benim köyüme doğru uzanma kararı aldık. Hem böylece dere geçişi, bataklık geçişi, çamur geçişi gibi bir sürü geçiş yapabilecektik.

Havaların sıcak gitmesi dere yatağını kurutmuş, bol kayalarla dolu kumluk ve çamur bir off-raod parkuru ortaya çıkmıştı. Bende arazi lastikleri olduğu için dere yatağına ilk ben girdim. Daha önce acemiliğimiz zamanlarında çok battığımız için temkinli gitmek bizim için en ideal yöntemdi. Kayaların tepesinde zıplaya zıplaya ilerlerken hem Halil hem de Ufuk araçları yeni olmasına karşın oldukça istekli sürüyorlardı. Halil’in zaten önceden deneyimi ve becerisi vardı (yani beni bile battıktan sonra kurtarmışlığı vardı.)

Bir süre taşlık zeminde ilerledikten sonra, derenin kum biriktirdiği 8-9 metrelik yumuşak kum zemine geldik. İlk ben daldım, lastiklerimin de kabiliyeti ile çıktım ama Halil aracının ağır olması nedeniyle saplanıp kaldı. Şimdi macera başlıyordu. Halil araç kalınca hiç zorlamadı hemen ayağını gazdan çekti, aracın gevşek zemine iyice batmasını engelledi.

Hemen çekme halatını çıkardık, hanımların da tezahüratı ile Halil’i kaldığı yerden aldık. Sıra Ufuk’ta idi. Büyük bir cesaretle “açılın ben geliyorum” diyerek ıslak kuma daldı ama bizim beklediğimiz olmadı, batmadan geçti. Böylece hafif bir aracın arazide daha başarılı olduğunu ispatladı.

Kısa ama zevkli bir gezi olmuştu. Ailelerin bizimle beraber olması doğanın kucağında bu geziyi daha da güzel kılmıştı. Hoş bizim buralarda her yer doğa, ama iş yoldan çıkmaya gelince çevreye tamamen farklı bir gözle bakıyorsunuz. Biz de Karadeniz’de yaşamamızın nimetlerini bu şekilde kullanıyoruz. Belki her gün sinemaya tiyatroya gidemiyoruz ama canımız sıkılınca çıkacağımız bir tepe hemen yanı başımızda bulunabiliyor.

Aslında bu hikayede komik olan ayda yılda bir kere bir araya geldiğimiz ve off-road yaptığımız ekibin aynı binada oturması. Halil karşı kapı, Ufuk’un ise üst komşum. Kendimizi öyle kaptırmışız ki hayatın akışına; iyi bir iş, iyi bir eş, iyi bir ev, iyi bir çocuk, iyi bir araba derken hayat akıp gitmiş ayaklarımız altından ve biz yakalamaya çalışıyoruz.



4x4 kampçının rüyası: Her yere giden karavan

Off-road severlerin hemen hepsi aynı zamanda kamp severdir. Gününbirlik gezilerinde hafif olmayı tercih eden off-road'cular uzun süreli gezilerinde ailelerini ve kamp malzemelerini 4x4'lerinin arkasına atıp doğanın kucağında, yıldızların altında konaklamaktan hoşlanırlar. Ama bazen –özellikle ufak 4x4'lerde ya da büyük ailelerde- off-road'cu önemli bir seçimin eşliğinde bulur kendini. Karar vermek zorundadır: Ya kamp eşyası ya da ailesi. İkisi birden araca sığmıyordur.

Her off-road'cunun hayali hap şekline getirilmiş kamp malzemeleridir. Bir kısmı sorunu piramit formunda göğe yükselen portbagajlarla, bir kısmı da aracın arkasına taktığı römorkla çözmeye çalışır. Hepsinin kendine göre sakıncaları vardır. Doğayı sevdiği kadar ailesini de seven üstelik tasarımcı bir oğula da sahip olan bir off-road'cu sorunu keyifli ve basit bir şekilde halletmiş. 4x4 bir karavanla.

500 kg ağırlığında fibreglas bir karavan tasarlayan Welby Davidson, tasarımını farklı arazi koşullarında 20.000 km denedikten sonra satış amaçlı üretmeye karar vermiş. Sistem çok pratik. Kabin sistemi istenirse herhangi bir 4x4 pick-up araca monte edilebiliyor, istenirse de ayrı bir şasi üzerine yerleştirilip bir İsviçre çakısı gibi 30 saniyede

açılıp kullanıma hazır hale geliyor. Yola çıktığınızda ise kabinin aerodinamik yapısı, genelde karavan tipi araçların yarattığı problemlerin aksine hava sürtünmesini minimum düzeyde tutuyor. Sistemin ağırlığının son derece düşük olması bir 4x4 ile birlikte hemen hemen yer yere taşınıp kullanılabilmesine olanak tanıyor. Son derece akıllı bir tasarıma sahip olan kamp kabini farklı düzenekleri sayesinde, demonte halde iken de bacak takılmak sureti ile tek başına kullanılabilir.

Davidson kabinde açılma/kapanma hareketini hızlı bir şekilde yapabilmek için hava-yastıklı süspansiyonlardan faydalanıyor.

Davidson, deneme yanılma seferlerinin ardından yaylı süspansiyonları Nissan Patrol

kabin modelinde olduğu gibi tam havalı süspansiyonlar ile değiştirince kabinin yüklenmesi ve indirilmesi son derece kolay bir hale gelmiş. İlk prototipte araçtan ayrıldığı zaman da kullanılabilmesi için dört adet uzatılabilir bacak tasarlayan Davidson, sistemin sakıncalarını çabuk fark etmiş. İlk sistemde kabini ayırmak için bacaklarda bulunan sargı mekanizmalarını kullanarak aracın üzerine doğru kaldırmak gerekiyordu ki, bu da oldukça yavaş ve zaman alan bir işlemdi. Daha sonra havalı süspansiyon sistemini tasarımında uygulamaya karar veren Davidson kendi Nissan Patrol aracı üzerine yerleştirilen kontrol sistemi, kabinin altına yerleştirilen bir kızak ve havalı süspansiyon ile açma-kapama işlemini son derece basit bir hale dönüştürmüştü.

“Hava yastıkları monte edildiğinde, uzayabilen bacaklara da ihtiyaç kalmadı. Aracımı düz bir yere sürüyorum, bacakları yerleştiriyorum, hava yastıklı süspansiyon sistemini çalıştırmadan önce bacakları kilitliyorum. Sonra Nissan’ın hava yastıklarını şişirmeden önce karavanın altından ilerliyorum. Kabin sistemini tekrar kilitlemek içinse aynı prosedürün tersini yapıyorum.”

Sistemde kullanılan Firestone hava yastıkları tamamen ayarlanabilir yapıya sahip. Çok basit bir şekilde hava basarak veya hava boşaltarak karavan kullanıcılarının araçlarını değişik yüklere ve arazi koşullarına bağlı güvenlik ve performans özelliklerine göre ayarlayabilmesi sağlanmış. Kabin içi kontrollü olarak monte edilen sistem sayesinde sürücülerin durmasına gerek kalmadan yol durumuna göre en uygun süspansiyon ayarı seçilip uygulanabiliyor.

Davidson, hava süspansiyon sisteminin diğer faydalarını daha ilk off-road’a çıktığı gün keşfetmiş.

“Araç üzeri kontrol sistemi ile aracın yüksekliğini arazi koşullarının gerektirdiği şartlara uygun hale getirebiliyorum ve bu sayede gidebileceğiniz yer ve arazi seçenekleri artıyor. Nehir ve derelerden geçişler sırasında hava yastıklı süspansiyonu şişirerek aracın yüksekliğini arttırıyorum. Aynı işlemi kayalık veya çok engebeli arazi koşullarında da uyguluyorum. Açık ve düzgün yollarda ise düzeneği aşağıya doğru indirerek ağırlık merkezini yere yaklaştırıp daha iyi bir sürüş elde ediyorum. Bu sayede aracın güvenlik ve sürüş karakteristikleri inanılmaz derecede iyileşebiliyor. Üstelik tüm bu ayarlamaları, kabin içinde tek bir düğmeye basarak yapabiliyorum.”

Tasarladığı kabini önce karısı ve çocukları ile deneyen Davidson, prototipi ile uzun ve keyifli parkurları aştıktan sonra hem performansından hem de karşılaştığı tepkilerden cesaret alarak prototipi üretim aşamasına sokmaya karar vermiş. Bu noktada ipleri Endüstri mühendisi oğlu Neil almış eline. Kabine daha aerodinamik bir form veren

ve bir çok işe yarar fikirle daha kullanışlı hale getiren Neil sayesinde kabin sistemi artık meraklıların karşısına çıkmaya hazır hale gelmiş. Bu arada sistem bir de isim kazanmış: Innovan.

Tasarladıkları bu yeni kabinle dağlarda, kumsallarda, bataklıklarda, çöllerde, zorlu parkurlarda yaklaşık 20.000 km yol yapan aile sonunda karavanın 4x4 araçlarına köstek olmadığı gibi hayatlarını inanılmaz kolaylaştırdığına kesin olarak karar vermiş.

Innovan Karavan keyfine düşkün bir off-road’cunun gerçekleşen rüyası.

İki kişinin yatabileceği birer yatak, içerde ya da dışarıda kullanılabilen tam teşekküllü bir mutfak, ocak, buzdolabı, duş, tuvalet, klima, TV, su depoları, su ve toz geçirmez dolaplar, gerekirse birkaç saniye içinde kurulabilen tentesi ve daha neler neler...





Der yanın say fası





Şimdi ne yapayım?

Bir kere direksiyonu iki elle tut.

Kornaya basmayı da unutma



Turda lüks araçlarla ulaşım yazıyordu.

Dönebilirsek, paramı geri isteyeceğim.



Şimdi desem ki, ormana gittim, kocaman bir su vardı. Suyun ortasında kadife berjer koltuk. Bende gittim o koltuğa çarptım. Kim inanır?

Zirvede olmanın keyfi



Tek dokunuşla 4x4 sürüş geçiş

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



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

ISUZU
D-MAX

HONDA
The Power of Dreams



Honda Motosiklet Eğitim Merkezi

Japonya'da eğitim almış eğitmenler, dünyanın sayılı eğitim pistlerinden biri, ileri sürüş teknikleri ve motosikletlerle ilgili bilmek istediğiniz her şey... Honda Motosiklet Eğitim Merkezi, yeni sezonu Nisan'da açıyor.



HONDA TÜRKİYE A.Ş.
www.honda.com.tr