

2007/6  
Yıl: 3 Sayı: 36  
Fiyatı : 5,25 YTL

# **FREELIFE** **4X4**

Aylık Off Road, Doğa ve Motor Sporları Dergisi

**4x4 Test**  
**Yeni Daihatsu Terios**

**4x4 modifikasyon**  
**Toyota Land Cruiser**

**Filyos'da rafring**

**Kilimanjero'nun**  
**karları**

**Denizler altında**  
**korkuyu yenmek**

**Motosikletle Fethiye**

**4x4, Enduro, motosiklet**  
**ve dağ bisikleti yarışları**

## **Türk off-road'cular** **Yunanistan'da** **Trophy'de**

## **Afrikanın zirvesine** **yolculuk**

## **Boğaz'da**

## **Yelken yarışları**





# Güç ve konforun birleşimi!

Yüksek tork üreten, düşük yakıt tüketen 1.9 litrelik motoru ve geniş iç hacmiyle Grand Vitara Diesel. Güç ve konforun birleşimi!



Way of Life!



**GRAND  
VITARA**  
**Diesel**

**Grand Vitara Diesel 5K MT** • 1.9 lt DDiS Motor • Monocoque Yapı • ABS • EBD • ESP • LSD • 6 Hava Yastığı • MacPherson Süspansiyon • Otomatik Hız Sabitleme • Otomatik Klima • Xenon Far ve Far Yıkama • Sis Fırları • Sunroof • Deri Koltuklar • Maun Kaplama Konsol • Direksiyondan Kumandalı Radyo, 6'lı CD Changer ve Mp3 Çalarlı Ses Sistemi

[www.suzuki.com.tr](http://www.suzuki.com.tr)



Gümüş-Kalay alaşımlı  
Türkiye'nin  
ilk ve tek  
kapalı  
aküsü

**İnci AKÜ**  
**İlklerin**  
**kapısını**  
**biz açıyoruz**



**ÜCRETSİZ**  
**CHECK-UP**

**İmtiyaz Sahibi**

Aso Reklam İletişim ve Yazılım Hizmetleri San. ve Tic. Ltd. Şti. adına  
M. Nuri Erdem

**Sorumlu Yazı İşleri Müdürü  
ve Genel Yayın Koordinatörü**

Ayşin Uysal  
ayşin@4x4freelife.com

**Reklam Müdürü**

Bahar Kokoz Erten

**Art Director**

Orhan Erdem

**Grafik Tasarım**

Eylem Erdem

**Finans Koordinatörü**

Uğur Erten

**Abone Sorumlusu**

Vildan Gümüşçü  
Gökhan Yorulmaz

**Yayın Kurulu**

Ahmet Demirtaş  
Ali Rıza Bilal  
Aysim Altay  
Derya Kızıltaş  
Ercan Tural  
Hakan Erman  
Hakan Tanta  
İhsan Kuşçu  
Levent Uysal  
Mehmet Becce  
Melih Eriş  
Nuri Peri  
Taner Eraslan  
Turgay Avcı  
Ümit Çukurel  
Volkan Şekerci

**Yönetim Merkezi**

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

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

**Ege Bölge Temsilcisi**

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

**Baskı**

Saner Matbaacılık

**Genel Dağıtım**

Yaysat A.Ş.

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

**Online Abonelik İçin**  
www.4x4freelife.com

**aso**

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

**Daihatsu Yeni Terios**



6

Off-road parkurlarında madalya peşinde koşmak gibi bir iddianız yoksa, ara sıra gezilere katılayım, kumda çamurda eğleneyim, karda buzda kalmayayım diyorsanız bu ayki test aracımız tam size göre.

**Seat'ın 4x4 Konsepti  
Altea Freetrack  
gerçek yaşama adım atıyor**



14

Cenevre Fuarında ilk kez gözler önüne serilen ve Seat'ın Altea XL modelinin dört tekerlekten çekişli versiyonunun habercisi olarak tasarlanan Altea Freetrack konsepti artık hayata geçiyor.

**Sınırlar ötesi  
off-road**



24

Off-road sınır tanımayan bir spordur. Gelin biraz kelime oyunu yapalım.

**Resmi ve gayriresmi  
yarış yazısı**



10

2007 Türkiye HKS Reklam Off-Road Şampiyonası 4. Yarışı İstanbul Off-Road Kulübü /ISOFF tarafından 5 Mayıs 2007 tarihinde İstanbul/Şile'de gerçekleştirildi.

**Sonu güzel biten  
zorlu bir modifikasyon macerası  
1980 Toyota Land Cruiser**



16

2001 yılında garajımda farklı amaçlar için kullandığım farklı araçlarım vardı. Her birine ayrı ayrı özen göstermeye çalışmaktan ve her birinin gerek vergilerini gerekse masraflarını ödemekten yorulmuştum.

**Karadeniz'e Filyos'tan  
mektup attık**



34

Filyos'a gittik, o güzelim ırmağın çöplerle boğulmuş coşkulu sularında rafting yaptık ve sonunda doğaya bir mektup attık. Sıkıca kapattığımız şişeye koyduğumuz mektupta, herkesin en içten düşünceleri, kederleri, sevinçleri ve üzüntüleri yer aldı.



## Uçan sörfçüler



Geçtiğimiz yaz İstanbul'da yapılan yarışlarda niyetim bu uçan yelkenli adam ve kadınları izlemektir. Ama rüzgarın azizliği nedeniyle yarışlar gerçekleştirilemeyince yarışçılar ve izleyiciler olarak bize başka şeylerle vakit geçirmek kaldı.

## Afrika'nın zirvesine yolculuk



Ekim ayında yaşlı Afrika Kıtası'nın en yüksek dağı olan Kilimanjaro'ya tırmanmak üzere Explorer Ekibi ile yine yollara düştük. Bu seyahatin benim için önem ve anlamı çok büyük.

## Göle yazı yazmak...



Suya yazı yazılır mı? Ne dersiniz? Su yazıyı tutar mı? Hafızası var mıdır? Yaşananları anımsar mı? Hani zamanında göle maya çalan Nasreddin Hoca olsa bu soruyu sorduğum, tüm cesaretiyle "Evet" diye haykırarak, biliyorum.

## Korkudan Tutkuya



Havuzda yapmaya başladığım dalma denemelerinde başarılı olduğumu görünce, bu çalışmayı doğal ortama taşımaya, belgesellerde görüp hayranlıkla izlediğim sualtı yaşamını keşfetmeye karar verdim.

## Küçük Kırmızı Gelin Gelincik



Eskiden Anadolu'da gelinliklerin rengi kırmızı olurmuş. O nedenle kırmızı gelincik çiçeklerine küçük gelin anlamında gelincik adı verilmiş.

## Yaşamı ilmek ilmek dokumak...



Bugünler öyle günler ki benim için, bugün yattığım yer bir gün sonrası yatacağım yer olmuyor genellikle... Bir ayağım bir aracın kapısında (bu kimi zaman bir uçak, bir gemi, bir araba, bir otobüs oluyor) diğer ayağım ise yere değip değmeme kararsızlığında.

## Bisiklet+Heyecan+Doğa sevgisi = Dağ Bisikleti Yarışları



Bisiklet tutkunları çeşit çeşittir. Aralarında bisikleti sadece keyif için, dolaşmak için, ulaşım için seçenler olduğu gibi yarış heyecanını bisikletle gideren kalabalık bir grup da var.

## Outdoorcunun yeni kabusu "Keneler"



Çok değil birkaç ay önce "küresel ısınma" denilen kavramla yatıp-kalkıyorduk. Sonrasında konu yumuşatıldı, ticari hale getirildi (çevreci kredi kartı, çevreci buzdolabı),

## Finans: VDF ve hedefleri



Bu sayımızda Volkswagen Doğu Tüketici Finansmanı A.Ş'nin Satış Pazarlama Müdürü Sayın Bahadır Ayrıç ile VDF'yi konuştuk.

**Editör****Ayşin Uysal**

## haydi off-road'cular ıslanmaya... (sulu bir yazı)

Yaz biraz çelişkili bir mevsim. Hem kızgın güneş demek hem masmavi deniz demek.

Biz 4x4'cüler içinse, hem olası tatil ve boş zaman demek, hem de bu boş zamanlarda en istediğin şeyi yapamamak demek.

Malumunuz yazın pek 4x4'lere atlayıp ilginç parkurlara dalamayız. (Yok illa ki yaparım dersiniz, size en yakın birkaç servisin ve farklı güzergahlardaki çekicilerin telefonlarını el altında bulundurmanızı tavsiye ederim. Bilen bilir, kuru ve sert zeminde off-road kırıcı bir gün anlamına gelir. Üstelik bir saat zıplaya zıplaya, kafanızı bir tavana bir vites koluna vura vura parkurun sonunu getirdiğinizde, araçtan indikten sonra bile uzun bir süre titreşerek yürümek de cabası.)

Üstelik kupkuru bir yaza giriyoruz. Hazirana geldik dayandık, ama klasikleşmiş Nisan yağmurları bile kapımızı tıp tıp çalmadı. Gerçi bazı bölgelerde yağmurların kapıları çalmakla yetinmeyip yıkıp geçtiklerini de okuduk haberlerde. Ama yapacak bir şey yok. Hoş geldin küresel ısınma...

Peki 4x4 Freelife olarak elimiz kolumuz bağlı mı kalacağız? Ne münasebet. Siz

okuyucularımızın yaza serin serin, ferah ferah girmeleri için elimizden geleni ardımıza koymadık ve sizleri kuru topraklardan serin sulara aldık. Karşınızda ıslak sayfalar...

Bu sayıyı su içerikli hazırladık. Artık suyun altında mı dolaşırsınız üstünde mi, size kalmış. (Hala off-road'u sadece 4x4 araçlarla yapılan bir aktivite olarak bilen var mı? Tekrar edelim, off-road yolun –ve bildik sınırların-dışında yapılan her şeydir.)

İster yol dışına yelken açarsınız, ister su altı patikalarında off-road yaparsınız, ister kıyıda şıpır şıpır yüzenler varken rüzgar sörfü yaparsınız ya da bir nehrin kenarından yürümek yerine bata çıka rafting yaparsınız. Suyu soğuk sevenler ise dağların zirvelerindeki buzullara bakıp hayallere dalabilirler, hiç karışmayız.

Serinlemek istediğiniz zaman ve canınız eğlenceli, maceralı, keyifli, hareketli –yani her zamanki gibi- bir şeyler yapmak istediği zaman sayfalarımızdan sayfa beğenebilirsiniz.

O halde, su off-road'una buyur edelim sizi.

Sular seller gibi okumanız dileği ile...



teknolojiye  
dost  
yapar



sadece  
2.5 YTL.

MP3 ÇALARINIZDA  
MAKSİMUM  
SES KALİTESİ

Teknik  
özellik ve  
fiyatları ile  
karşılaştırmalı  
500 ürün

Dizüstü bilgisayardan,  
dijital kamera, MP3 çalara kadar  
SEYAHATE ÇIKANLARA  
ALTERNATİF  
TEKNOLOJİLER



CEP'TEN UCUZ  
KONUŞMA TARİFELERİ



DJ CEP TELEFONLARI  
MP3 çaların pabucu dama abılıyor



Evin baş köşesine  
ekonomik alternatifler

Sudan Ucuz  
Plazmalar



MÜZİK  
BAHÇEYE ÇIKTI  
Diş mekan hopperörleri



HAZİRAN SAYISI  
BAYİLERDE  
TÜKENMEDEN ALIN

Sayfalar dolusu  
son teknoloji



# Daihatsu Yeni Terios



Test: Derya Kızıltaş

Off-road parkurlarında madalya peşinde koşmak gibi bir iddianız yoksa, ara sıra gezilere katılmayı, kumda çamurda eğleneyim, karda buzda kalmayayım diyorsanız bu ayki test aracımız tam size göre.

Japon'ların Daihatsu markasını ilk olarak Feroza'larla tanışmıştık. Küçük, şirin, üstü açılabilen 2 renkli 4x4'lardı. Sonra Terios geldi. Araba daha da küçüldü. Feroza'lar kadar off-road'a uygun değildi artık bu eski kasa diyeceğimiz Terios'lar. Bizim test aracımız yeni kasa Terios. Hani eskisi ile arasındaki farkları sayayım diyeceğim; ama araç yenilince o kadar değişmiş ki benzerliklerini saymak daha kolay olacak. Her ikisinin de 4 tekerleği, 1 direksiyonu var. Şaka bir yana yeni Terios yepyeni bir model olmuş.

Galeriye gittiğinizde araba Silver düz vites, Silver otomatik, Gold düz, Gold otomatik vites olarak dört versiyonda çıkıyor karşınıza. Lüks

olan yani Gold versiyonun artıları ne dersenez, önde sis farları, arka camda fasıllı çalışan cam sileceği eklenmiş, direksiyon deri kaplanmış, torpido gözüne kilit takılmış, bagaja eşya sabitleme kancaları ve klima soketi monte edilmiş, son olarak bir de yol bilgisayarımız var.

Bizim test aracımız Gold düz vites, uzaktan kumandalı merkezi kilit sistemi ile kapıyı açıp binmeden önce, aracın etrafını şöyle bir dönüyoruz. Önce çeki kancasını buluyoruz. Tamponda bir küçük kapak açılıp içine burgulu kanca takılıyor. Battıktan sonra kancayı aramak zor oluyor da! Aracın arka kapısı sağa doğru açılıyor, stepne bu kapıya dışarıdan monte edilmiş, stepne kapağı çok kolay açılabilen klipslerle sabitlenmiş. Araba, üstte siyah tavan portbagaj bağlantı boruları, arka dışta stepne, 4 tekerlekte siyah paçalıklar, 16 inç'lik alüminyum alaşım jantlara takılı 215/65 lastikler ile yerden 20 cm'lik yüksekliği yakalamış. Yanlardan geriye uzanan japon çekik gözlü farlarla, "zorla beni, 4x4'üm ben" dercesine bakıyor.

Yerden 74 cm'lik yüksekliğe sahip deri kaplı

ön koltuğa oturduğunuzda, geniş ön camın alt ve üst kenarlarından gözünüze gelen çizgiler yaklaşık 37°'lik bir açı oluşturuyor ki, bu bir çok büyük 4x4'ten daha iyi bir görüş alanı oluşturuyor. Yükseklik ayarlı, deri kaplı, hidrolik direksiyonun kolları arasından gözükken gösterge tablosunun ortasında, içinde yol bilgisayarının dijital göstergesi de bulunan 180 kadranlı km saati, solunda devir, sağında yakıt göstergeleri bulunuyor. Mini yol bilgisayarını direksiyonun solundaki "mode" düğmesi ile kullanıp saati, dış ısıyı, 100 km'deki yakıt harcamasını, seyahat süresince ortalama hızı, bulunduğunuz yüksekliği, birkaç kısa yolculuğun toplam km'sini dijital ekrandan izleyebiliyorsunuz.

Söyle bir içini seyrediyorum. Elektrikli 4 camın kumandaları sol kapı kolunda, orta diferansiyeli kilitleyen 4x4 butonu, far yükseklik ayar düğmesi ve elektrikli yan aynaların kumandası, direksiyonun solunda ön konsolda yer almış. Klima kumanda düğmeleri, flaşör, havalandırma ızgaraları, CD çalarlı radyo, vitesin ordan başlayıp bir çift bardaklıkla yukarı doğru uzayan orta konsolda bulunuyor. Ayrıca vites kolunun arkasında arka yolcular







için de bir çift bardaklık yer alıyor. Tavan açarların kumandası ise iç dikiz aynasının hemen üzerinde konumlanmış. Arkaya doğru uzandığımda aracın boyutlarından hareketle, beklemediğim kadar büyük bir bagajla karşılaştım. Buradaki 12 volt'luk soket oto elektrik süpürgesi ve yine oto buzdolapları için çok kullanışlı bir aksesuar olmuş.

Çalıştırıyoruz motoru, basıyoruz gaza. 1,5 lt'lik benzinli motor ve 5 ileri kademeli manuel şanzımanla yüksek devirde vites değiştire değiştire otobanda 160 km'ye kadar çıkabildik ve bu hız aynı zamanda fabrika verilerindeki maksimum hızı. Motoru 6000 devirde 105 HP güç ve 4400 devirde 140 Nm tork üreten aracın 0-100 km hızlanma süresi fabrika verilerinde 12.4 sn. Şimdi diyeceksiniz ki siz kaç sn'de 100'e çıktınız? Bakın yaptığım işleri aceleyle getirmem, özen gösteririm. Tabiri yerindeyse hakkını vermeye çalışırım ama elim yazmakta zorlansa da 0-100 km'yi test sırasında ölçmeyi unuttum. Hem koskoca Japon fabrikası yalan söyleyecek değil ya 12.4 sn işte.

Sürekli 4 tekerlekten çekişli araç gücü gerektiği kadar öne ve arkaya dağıtırken, bir düğme ile orta diferansiyel kilitleyip inisiyatifi ele alarak 4x4 konumunda öne arkaya eşit güç verebiliyoruz. Yoldan çıktığımızda bu konumu almanız gerekiyor. 4x4 konumundan yine o aynı düğmeden çıkıyoruz.

50 lt'lik deposunu kurşunsuz benzinle doldurduğunuzda 2 şartla benzinciye uğramadan 620 km yol yapmak mümkün. Uzun yol yapmak ve off-road yapmamak. Bizim off-road ağırlıklı test sırasındaki yakıt tüketimimiz 9 lt'leri geçti. 408 cm uzunluğu, 170 cm genişliği, 175 cm'lik yüksekliği ile 1200 kg gelen derli toplu aracın dönüş yarıçapı 5 m'nin altına düşüp fabrika verilerinde dönüş çapı 9.8 m olarak belirtilmiş. Bu arada öyle ufak tefek görüp de Karamürsel sepeti sanmayın, frenli römork çekiş kapasitesi 1350 kg.

EBD'li ABS fren sistemine sahip yeni Terios'un güvenlik açısından çift hava yastığı olduğu gibi kaza anında benzin kesici ve kapı kilit iptali devreye girip flaşörler ve iç lamba yanmaya başlıyor. Güvenlik önlemlerine bakar

mısınız? Dedim ya, Karamürsel sepeti değil.

Test sırasında yumuşak zeminli derin sudan geçtik; ama istediğimiz açıdan fotoğraflayamadık. (Nedenini sorunuz: Ayşin) Terios'a güvendiğim güvenmesine, ama altımızdaki asfalt lastiklerine güvenemediğimiz için oyduğumuz zemini 2. defa geçme riskine girmedik. Arka tekerleklerden birini askıya bıraktık, hiç tınmadı bile dördü de yere basıyormuş gibi devam etti. Dik rampaya vurduk, gazlasak kafayı fırlatıp göbük oturtmadan çıkardık da test aracımıza kıyamadık. Ne de olsa emanet. (Yalaaan! Hasar verirse orman ortasında kalacağımızdan korktuk.) Orman yollarında tozu toprağa katıp gazladık. Ani frenlerimizde savrulmadan durduk. El freniyle virajı dönüp gaza tekrar yüklenirken ralli-cross yarış havasını yakaladık.

Test gününün sonunda görünen şu ki yeni Terios, kendinden cüssece büyük ve pahalı ağabeylerini pek de aratmayacak özellikleri ile, henüz aile büyükleri kadar geniş bütçeye sahip olamayan gençlerin gözdesi olacak.





# İngiltere' den Dünyaya Açılan Haber Penceresi

[www.haberindex.com](http://www.haberindex.com)



Her saat başı güncellenen ve İngiltere gündemi ile  
yoğrulan haber merkezi...

Dünya nabzını elinde tutan İngiltere gündemini  
takip eden tek Türk haber merkezi...

Türkçe'yi Türkçe gibi kullanan, haberi haber gibi  
veren ve yorumu yorum gibi yapan haber merkezi...

Ayrıca;  
İNGİLTERE'DEN İNTERNET ÜZERİNDEN İNGİLİZCE VE TÜRKÇE  
YAYIN YAPAN İLK VE TEK TELEVİZYON KANALI...

[www.tivi1.com](http://www.tivi1.com) / [www.londratv.com](http://www.londratv.com)

Canlı yayınlar, haberler, özel programlar ve tanıtımlarla kendinden  
söz ettiren tek Türk internet televizyonu...



# Resmi ve gayriresmi yarış yazısı

Ayşin Uysal  
Fotoğraf: Savaş Yılmaz





2007 Türkiye HKS Reklam Off-Road Şampiyonası 4. Yarışı İstanbul Off-Road Kulübü /İSOFF tarafından 5 Mayıs 2007 tarihinde İstanbul/Şile'de gerçekleştirildi.

Monroe Amortisörleri'nin sponsorluğunda koşulan ve tüm İSOFF yarışlarında olduğu gibi yarış güvenlik planı, fotoğraflı yol notları, elektronik start sistemi, her noktada etap görevlileri ile uluslararası standartlarda düzenlenen yarış zorlu ve kırıcı etapları ile hem seyirciler -hem de bir kısım yarışçılar için- nefes kesici geçti.





4 Orman etabı, 1 Pist etabı, 1 Kapılı etap olmak üzere toplam 6 etap olarak koşulan yarış 5 Mayıs Cumartesi günü saat 10.00 da Şile merkez'den Seremoni Startı ile başladı. Toplam 37 ekibin start aldığı yarışta neredeyse yarışçıların yarısını finiş göremedi.

“İlerden sağa” dedi co-pilot. “Sağ sağ sağ”. Pilot hipnotize olmuş bir şekilde sola kıvrılan yolda aracı sağa doğru, dik tepenin üstüne kırdı. Takla attılar. “Pardon” dedi co-pilot. “Sol demek istemiştim.”

Şile Belediye başkanı Can Tabakoğlu'nun da büyük bir keyif ve heyecanla izlediği yarışa iki takım dışında ekipler ferdi olarak katıldılar. Aroma Off-Road Takımı ve Liteks Off-Road Team takım halinde yarıştılar. Genel Klasman derecelerine bakarsak yarışın genelde 4 ekip arasında geçtiği görüldü. Aroma Off-Road takımı'ndan Suzuki Grand Vitara ile yarışan Erkan Birinci – Batuhan Altınordu, 6 etabın 5'inde en iyi dereceyi yaparak Genel Klasman birincisi oldular. Aynı ekipten yine G.Vitara ile yarışan Saim Tekin – Cengiz İlhan iki etapta best yaptı, diğer etaplarda da yaptığı iyi zamanlarla sonuçta Genel Klasman 2. olmayı başardı. Mitsubishi Pajero ile yarışan Güneş Top – İlyas Sönmez genelde en iyi 2. ve 3. derecelere imza atarak, Genel Klasmanda 3. sraya yerleşti. Diğer iki başarılı ekip Jeep Wrangler ile yarışan Cemil İslıkçı – Selçuk Akkafa ve Suzuki Samurai ile yarışan Nihat Keskin – Selçukhan Altınordu oldu. Tüm etaplarda en iyi dört dereceyi paylaşan bu ekipler yarış sonunda da ilk dört dereceyi paylaştılar.

Yarışçılardan biri –ismi lazım değil- kum etabında hızla giderken görünmeyen bir tümsekte aniden zıpladı ve araç stop etti. Pilot söylene söylene araçtan çıkıp kaputu açmaya yöneldi. Ve donakaldı. Arka fondan baygın bir müziğin

eşliğinde bir deve ağır hareketlerle geçti önünden. Üstündeki saydam şalvarlar ve tül peçeler içinde, simsiyah saçları mücevherli, dünyalar güzeli bir kız geçerken göz süzdü ona. Bir dudağı yerde bir dudağı gökte bir arap çekiyordu deveyi. Yarışçı ağır hareketlerle aracına geri döndü ve yavaşça kapıyı açıp dikkatlice yerine oturdu. Sabit nazarlarla ileri doğru bakmaya başladı. Co-pilotu sordu: “N'oldu?” “Biz öldük galiba” diye fısıldadı pilot.

Rekabetin iyice kızıştığı ve ekiplerin birbirleri ile kıyasıya mücadele ettiği yarışın Yeşilvadi etabında kırıcı bir parkurda ter döken ekipler mekanik sorunlar yaşamaya başladılar. Araçların çoğu için bu son etap oldu.

**Not:** Bir önceki ekip ölmemişti. Yaşıyorlardı. Basit bir yanlış anlama söz konusuydu. Sadece bir klip çekiminin tam ortasına düşmüşlerdi.

TRT 1 ekranlarında Oto Gündem programında canlı olarak yayınlanan Monroe Etabı'nda ise yaşanan mücadele görülmeye değerdi. İnci Akü adına yarışan 13 Kapı numaralı Ali Gökhan Yazıcı -Tarik Sağlam ikilisi Aroma Off-Road Takımı'ndan 14 kapı numaralı Müfit Çırpanlı - Orçun Koç ile kıyasıya bir mücadeleye girdi. Neredeyse tüm etabı tampon tampona sürdüren ekipler seyircilere görsel bir şölen sundu. Aroma Off-Road Takımı'ndan 5 kapı no'lu Erkan Birinci - Batuhan Altınordu ikilisi 07.24 lük derece ile bu etabında en iyi zamanını yapan isim oldular.

ismi lazım değil bir başka ekip, yine bir kum tepesinde battı. Çaresizce etrafına bakınan co-pilot'un birden gözleri parladı. Karşısında kulüpten bir arkadaş vardı. “Küreğin var mı?” diye





sordu çabucak. “Var, getireyim.” dedi arkadaşı. Bir koşu gidip getirdi. Tam verirken bir de ne görsünler, direktör tepeden dik dik bakıyor. “Sorarsa, ben küreği vermek için çok ısrar ettim, ama o n’ayır n’olamaz, alırsam diskalifiye olurum diye şiddetle reddetti, dersin” diye fısıldadı yarışçı ve hemen kumu elleriyle kazmaya girişti.

Yarışın Kumbaba etabında ise tüm ekipleri yine zorlu bir mücadele bekliyordu. Ağır kum zemin ve yer yer kayalık bir parkurda mücadele eden ekiplerden Saim Tekin - Cengiz İlhan ikilisi 13.34 lük derece ile bu etabın en iyi zamanına sahip oldular.

Bir yarışçı ekip ise olanaksız gerçekleştirdi. Sol virajda sola takla attı. Fren merkezindeki hatayı ve aracın fren yaparken hep bir yöne çektiğini heyecan içinde unutan co-pilot, sert sol sapışı hızları kesilmesin diye son dakika söyleyince bu ilgi çekici takla da literatüre girmiş oldu.

Toplam 37 ekibin start aldığı sezonun 4. yarışında 16 araç yaşanan mekanik problemlerden ötürü yarışa veda ederken 21 araç finish görmeyi başarabildi.

Yarışın ödül töreni aynı akşam saat 20.00 de Şile Grand Otel’de gerçekleştirildi. Genel Klas-

manda ilk iki dereceye Aroma Off-Road Takımı adına yarışan Erkan Birinci-Batuhan Altınordu ve Saim Tekin-Cengiz İlhan sahip olurken Güneş Top-İlyas Sönmez ikilisi 3. olarak podyum gören isimler oldular.

Her yarışın bir çok yönü vardır. Heyecanlı, sıkıntılı, neşeli, mekanik, eğlenceli, problemlili, resmi, formal, kişisel, popüler... Sene sonunda yarış sadece bir matematik işlemidir, sene içinde kazanılan puanlar toplanır ve sonuç açıklanır. O nedenle hiç değilse şimdi, yarışın eğlenceli yönünü de yaşayalım istedim. İyi seyirler.



**Seat'ın 4x4 Konsepti**

**Altea Freetrack**  
**gerçek yaşama adım atıyor**







Cenevre Fuarında ilk kez gözler önüne serilen ve Seat'ın Altea XL modelinin dört tekerlekten çekişli versiyonunun habercisi olarak tasarlanan Altea Freerack konsepti artık hayata geçiyor. Freerack'ın seri üretim versiyonu 2007 Barcelona Otomobil Fuarı'nda tanıtılacak. SEAT'ın ilk all-road konseptli modeli olma özelliğini taşıyan Altea Freerack, Ağustos ayından itibaren Avrupa pazarlarında satışa sunulacak.

Cenevre'de tanıtılan ve Seat'ın ilk SUV modeli olma özelliğini taşıyan Altea Freerack konsepti, 2+2 kişilik iç mekan yapısı, 240 HP güç üreten 2.0 lt TFSI motoruyla dikkatleri üstüne çekmişti. Altea XL modeli baz alınarak geliştirilen Altea Freerack konsepti, Altea XL'e göre 185 mm daha yüksek yapısı ve 60 mm arttırılan genişliği kadar, alüminyum destekli yan çitaları ile 19 inçlik jantları ile farklı ve sportif bir görünüm sunmuştu. Arka tampona entegre edilmiş üçgen şeklinde iki egzoz çıkış borusu, kapılara entegre edilmiş sinyal lambalı yan aynalar, bagaj kapağına konumlandırılan yedek lastik bu görünüşünü destekliyordu. Yerden yüksekliğinin 310 mm olmasının yanı sıra, 26 derecelik yaklaşma ve 29 derecelik kalkış açıları Freerack konseptine bir off-road aracı görünümü veriyordu.

Konsept ile ilgili aldıkları geri dönüşten memnun olan Seat, ufak değişikliklere konsepti hayata geçirme kararı verdi. SEAT'ın Ağustos

ayında Avrupa pazarlarında satışa sunmayı planladığı dört tekerlekten çekişli Altea Freerack modeli, 7-17 Haziran tarihleri arasında düzenlenecek olan 2007 Barcelona Otomobil Fuarı'nda ilk kez tanıtılacak. Seat'ın her geçen gün büyüyen SUV segmentine girişini müjdeleyen Altea Freerack, aynı zamanda İspanyol üreticinin all-road konseptli ilk model çalışması olması açısından da dikkat çekiyor.

Altea Freerack, sportif bir 4x4 görünümüne sahip. Cenevre'de tanıtılan konsept'e kıyasla ufak tefek farklılıklar gözlemlense de, genel olarak aynı çizginin korunduğu, ancak detaylarda daha fonksiyonel dokunuşlar yapıldığı görülüyor. Bel çizgisinin altında yer alan özel plastikten üretilen ve arazi sürüşlerinde koruyucu görevi üstlenen çamurluk, ön ve arka tamponlar, aracın en fazla dikkat çeken tasarım yönlerini oluşturuyor. Altea XL'e göre yerden 40 mm yükseltilen Altea Freerack'te 17 inçlik jantlar kullanılıyor.

Yeni Altea Freerack'ın kaputu altında, araca ekstra performans ve dinamizm katan 2.0 litrelik 200 HP'lik TFSI ve yine 2.0 litrelik 170 HP'lik TDI motorlara yer veriliyor. Seat Altea Freerack'ın 2.0 lt TFSI motorlu versiyonları, 214 km/s'lik maksimum hıza ulaşıyor. 100 km'de ortalama 9.4 litre yakıt tüketim değerine sahip benzinli motorlu Altea Freerack versiyonu, 0-100 km/s hızlanmasını 7.5 saniyede tamamıyor. 2.0 litrelik TDI motorla

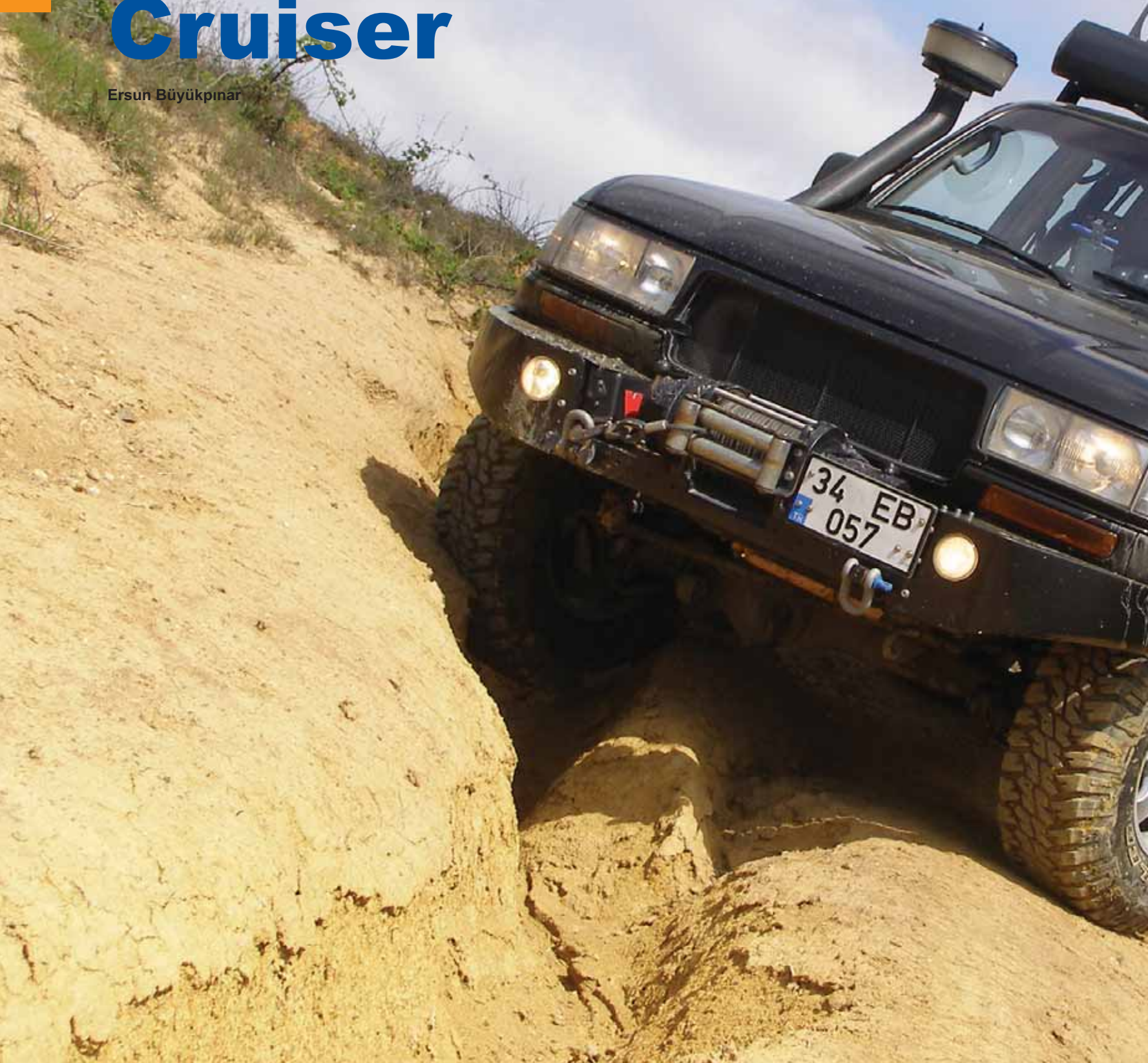
donatılmış Altea Freerack ise 204 km/s'lik son hıza ulaşabilirken 0-100 km/s hızlanmasını 8.7 saniyede tamamlayabiliyor. SEAT Altea Freerack 2.0 TDI ise 100 km'de ortalama 6.8 litre yakıtı ihtiyaç duyuyor. Altea Freerack'ın hem arazide hem asfaltta iddialı olmasını sağlayan dört tekerlekten çekiş sistemi ise Haldex tipi elektronik kontrollü ve hidro mekanik bağlantılı bir düzenek yardımıyla sağlanıyor. Normal kullanımda motordan ürettiği gücün tamamı ön tekerleklere iletilirken, ihtiyaç duyulduğunda bu gücün % 50'si arka tekerleklere iletiliyor.

Kabin içinde ise 593 litrelik bagaj hacmiyle tüm ailelerin hobilerini ve boş zaman etkinliklerinin gerektirdiği herşeyi taşıyabilecek kapasitede olan Altea Freerack'ın arka koltukları da diz mesafesini artırmak amacıyla gerektiğinde 16 cm kadar geriye kaydırılabiliyor. Ayrıca kabin içinde tavanda yer alan eşya gözlerinden birine DVD'li multimedya sisteminin 7 inçlik ekranını entegre edilirken çift iklimlendirmeli klima, yağmur sensörlü silecekler, ışık sensörü, park sensörleri, hız sabitleyici sistem, yol bilgisayarı, MP3 çalarlı müzik sistemi, ESP, 6 havayastığı ve lastik basınç uyarı sistemi gibi konfor ve güvenlik ekipmanları da standart olarak sunuluyor.



# Sonu güzel biten zorlu bir modifikasyon macerası **1980 Toyota Land Cruiser**

Ersun Büyükpınar







1996 yılının Ekim ayında beni, o zamanlar hiç tanımadığım ve tanışmadığım Orhan Çelen aradı. Motorsporlarından ortak dostlarımızdan bizim de bir arazi aracımızın olduğunu öğrendiğini belirtti. O zamanlar sabah akşam yıkayıp bol bol cilaladığımız ve kardeşimle ortak kullandığımız 1988 model bordo bir Range Rover'ımız vardı. 23 araçtan oluşan bir konvoyla Bolu civarında bir gezinin olacağını söyleyerek katılmak isteyip istemediğimizi sordu. Hemen evet dedik. Ama buluşma noktasında diğer tam teçhizatlı ve her yeri çizik-vuruk araçları görünce bir an oradan kaçmak istemedim değil doğrusu. Böylece 1985-2004 yılları arasında fiilen yapmış olduğum motorsporlarının yanı sıra off-road da hobilerim arasındaki yerini almış oldu. Şu anda beraberce çıktığımız bir dağın başında yaşamını sürdüren iyi dostum Orhan'a beni bu çamurlu yollara soktuğu için ne kadar teşekkür etsem azdır.

2001 yılında garajımda farklı amaçlar için kullandığım farklı araçlarım vardı. Her birine ayrı ayrı özen göstermeye çalışmaktan ve her birinin gerek vergilerini gerekse masraflarını ödemekten yorulmuştum. Kendime bir araç yapmaya karar verdim. Bunun için önce kriterlerimi sıraladım. Mutlaka dört tekerlekten çekiş olmalıydı. Geniş ve rahat bir araç olmalı, yolculuklarda ailemi ve bagajımı doldurduğum takımları rahatça alabilmeliydi. Çok uzun yolculuklara hiç düşünmeden çıkabilmek için dizel olmalıydı. Sağlam ve uzun ömürlü bir araç olmalıydı. Harcayacağım emek ve para sonrasında ömrünü tamamlayıp bana sorun olmamalıydı. Off-Road aksesuarları ve parçaları çok bulunan ve dünya genelinde yaygın olarak kullanılan bir araç olmalıydı. Manuel vites olmalıydı ve tabii ki arazi vitesi de olmalıydı. Araçta hiç elektronik parça olmamalıydı.

Bazı otomobil modelleri markanın önüne geçmiştir. Benim hoşuma giden araçlar hep markanın önünde olanlardır. Porsche deyince aklıma Cayenne değil de hava soğutmalı 911 Turbo gelir. Benim için Audi hala önünde kocaman dört tane projektör olan 1984 model Quattro'dur. Mesela bir Ferrari sahibi olmak istesem kırmızıyı hiç sevmememe rağmen kıp kırmızı bir 308 GTS alırdım. Gelecek çağdan bir arabam olmasını istesem 40 yıl kadar geç kalmış olmakla birlikte mutlaka 1967 model bir Citroen DS alırdım. O yüzden saydığım kriterlere uyan araca karar vermem 10 dakikamı almadı diyebilirim. Bir Land Cruiser 80. İlk yıllardaki araçlar tamamen mekanikti (elektronik saat bile yoktu). İş makinesi gibi tasarlanan "Commercial Version" araçlarda manuel vites ve dizel motorlar daha yaygın olduğundan benim için daha uygun görünüyordu. Ama böyle bir aracı bulmam tam iki yılımı aldı. Nihayet 2003 yılının Şubat ayında garajdaki diğer araçlarla vedalaşıp tüm bilgi ve çabamı harcayacağım araca kavuşmuş oldum.





### Karoseri

Aracı alır almaz soluğu Bahar Motorsports'ta aldım. Opel GSI'larla yarıştığımız 1994 yılından beri tanıdığım Hakan Bahar'ın karoseri hazırlığındaki tecrübe ve titizliğine aracımı emanet ettim. Araç tamamen soyuldu. Araç 13 yaşında 370.000 km'deydi. Üzerindeki boya tamamen orijinaldi. Ama artık boyanma vakti gelmişti. Siyah'a çok yakın metalik haki renginde karar kılmıştım. Boya yapılırken, bittiğinde 3 ton civarında olmasını tahmin ettiğimiz aracımıza, yarış regülasyonunda roll-cage yaparak monte ettik ve kasayla birlikte boyadık. Tüm ek yerleri kontrolden geçti. Gözümüze çarpan her türlü parçayı, keçeyi, civatayı orijinal yenisiyle değiştirdik. M/T lastikler kullanmayı düşündüğümüzden aracın zeminini 15mm kauçuk köpüğüyle kapladık. Bu malzeme, çok iyi ses izolasyonu sağlıyor ayrıca yangını yaymama özelliği var. Neopren Kauçuk Köpüğü, su geçişlerinde kabine sızan suyu emerek sünger vazifesi görmek ve sudan çıktığımızda mevcut az miktardaki suyun boşalarak halıların ıslanmamasını sağlamak anlamında ihtiyacımızı tam anlamıyla karşıladı. Ön koltukların şeklini beğenmemiştim. Onları çıkarıp yerine aldığım iki adet Mercedes SL ön koltuğunu, vücut ölçülerime

ve 20 yıllık motorsporlarından yorgun belime göre değiştirerek deri kapladık. Bu arada arka koltukları, tavan döşemesini yenilemeyi de ihmal etmedik. Aracın motor, şanzıman v.b. tüm elemanlarını söküp temizleyip yeniden taktık. Yarış otomobillerinin hafif parçalarına alışkın ekip parçaların ağırlığından bir hayli şikayetçiydi. 52mm/3mm çelik çekme dikişsiz borudan Roll-Cage'i yapmak ise neredeyse 2 haftayı aldı. Karoseri tamamlanırken araçtaki tüm camlar, farlar, sinyaller ve dıştan bakıldığında görünecek her parça değişti. Yaklaşık 3 ay sonra garaja giren beyaz bir ambulansa benzer araç görenlerin sıfır km sandığı bir araca dönüşmüştü.

### Klima

Aracı aldığımında kliması yoktu, ama Japon araçlara klima takmak bana göre basit bir işlemdi. İşte burada tamamen yanıldım ve sonunda belki de tarihin en pahalı klima sistemine tam üç yıl sonra kavuştum. Beni bu yolculukta bir an bile yalnız bırakmayan Hasan (Demirtaş) Usta ile beraber klima sistemi tamamlandığında aya mekik göndermiş kadar sevindik. Öncelikle daha iyi olduğu söylenen orijinal olmayan büyük çaplı bir kompresörle

yola çıktık. Kayışı, kasnağı derken bir sürü para harcadığımız ama hiçbir zaman doğru dürüst çalışmayan bu sistemi altı ay sonra söktük. Derken Toyota'nın bir başka modeline ait bir kompresör, evaporatör derken yeni bir başarısızlıkla 1,5 seneyi tamamladık. Daha sonra Dubai için yapılan modellerde buzdolabı ve çift klima sistemi olduğunu öğrendim. Buzdolabını aldıktan sonra aslında onun da üç evaporatörlü bir sistemin parçası olduğunu fark ettim ve bu iş tam anlamıyla arapsaçına döndü. Tüm klima parçalarını orijinal olarak sipariş ettik ama bu da olmadı. Çünkü buzdolabı sadece benzinli araçlarda vardı. Buzdolabı olan araçlarda buzdolabı evaporatörü hariç bir de arka kısımda ikinci bir evaporatör vardı. Dizel motorlarda kompresörün yeri farklıydı ve bir sürü tadilat yapıldı. Sonunda klima çalıştı. Buzdolabı da çalıştı. Ama bu sefer de ikisi beraber çalışmıyordu. İlk hangisini açarsam o çalışıyordu. Gaz basıncını bir türlü dengeleyemiyorduk. Biz de dengelemekten vazgeçtik ve bir gaz dağıtıcı kumandası koyduk. Şimdi buzluklu buzdolabımı ister +2 derece de istersem -18 derecede çalıştırıyorum. Hem de klima çalışırken. Sonunda becerdik. Üstelik bu sefer orijinalinden de daha iyi





oldu. Buradan çıkan ana fikir araçların klimalı olarak alınmasıdır.

#### **Vinç**

Vinç konusunda cesur davranıp hiç kimse- nin almadığı ve kağıt üzerinde her zaman elektrikli vinçlere üstünlük sağlayan 10500lb 2 vitesli bir MileMarker ithal ettim. Ve ikinci fiyasko. Vinci alırken MileMarker yetkililerine ilk sorum, "Araç stop ettiğinde, eğer dere yatağında yüzüyorsam, bu aracı nasıl çekeceğim" olmuştu. Amerika'lı yetkililer sonunda "çalışmaz" deyiverdiler. Ama bir de önerileri oldu. Yeni çıkan ve doğrudan aküden beslenen direksiyon pompalarının birini bağlayarak bu sorunu çözersiniz dediler. Yine yaklaşık 2 yıl kadar boğuştuktan sonra ve ne zaman ihtiyacım olsa beni yolda bırakan hidrolik vince veda edip 12000 lb'lik bir Warn'a kavuştum.

#### **Kilitler**

Aracın standardında kayar kilitli arka diferansiyel ve kilitlenebilir merkezi diferansiyel vardı. Birçok seçeneğin içinde özellikle Avustralya da yaygın kullanılan ARB hava kumandalı kilitleri tercih ettim. İlk defa sevgili Ertan Nacaroğlu'nun batmış bir şilebin üzerine çıkmaya çalışırken denize teslim

olması sırasında denediğimiz kilitler, hepimizi hayrete düşürmüştü. Karadeniz kıyısındaki Karaburun balıkçı barınağında tüm lastiklerimiz deniz su seviyesinin altındayken, bize bağlı 1800 Kg'lık batmış bir LandCruiser'i bir defada çıkartmak bu kilitlere tapınmamız için yetmişti. Ayrıca arabanızda bir kompresör olması da gerçekten güzel. Araçta şimdi arka, ön ve merkezi diferansiyel ayrı ayrı %100 kilitlenebiliyor. Üstelik bu kilitleri sadece Low Range'de kullanmak zorunda değilsiniz. Örneğin 40cm'lik çamurlu bir yokuşun 2 km uzunluğunda olduğunu düşünün. Tüm kilitleri bağlayıp Hi Range'de gazlayın. Gerçekten çok eğlenceli oluyor. Kilitleri takan Doğu Motorsporları ekibi ile montaj kılavuzunda diferansiyelin dışına açılacak delik bölümünü defalarca okuduğumuzu ve kimsenin matkabi eline almadığını hatırlıyorum. Serkan ve Mehmet Usta'nın ince ayarları sayesinde bir kerede doğru ve kusursuz takılan diferansiyeller gerçekten aracın olmazsalarından.

#### **Turbo, Intercooler, Alüminyum radyatör, Ön pancur**

3 tona yaklaşan ve yüklü kamyonlarla beraber paylaştığım sağ şeritten burnumu çıkaramadığım günlerde herkese turbo takacağım

diyordum. Yıllarını motorsporlarına vermiş herkes "aman ha!" diyordu. Ama canıma tak dedi ve bir gün siparişi verdim. Avustralya'dan gelecek kargoyu, Noel Baba bekleyen çocuklar gibi pencerede bekledikten sonra götürüp Vecih Usta'ya teslim ettim. Tüm Toyota LandCruiser sahibi olanlar Vecih Ustayı bilir. Tüm hayatını bu araçlara adanmış ve fabrika orijinal parçalarından başka parça kullanmayı reddeden Vecih Usta'yı nasıl ikna ettiğimi hatırlamıyorum, ama yaklaşık 20 gün tezgahdaki parçalara birlikte baktığımız hatırlıyorum. 1 sayfalık bir şema ve yüzlerce parçadan oluşan kit, 3 yaşındaki bir çocuğun 13 yaş legosu yapması gibiydi. Mevcut kiti yanı sıra Vecih Usta'nın önerisi ile atmosferik dizel modellerde olmayan ve turbo dizel modellerde olan her parçayı satın aldık. Safari Intercooler ve Safari Turbo kiti ile motor gücü 130 PS'den 204 PS'e, Tork 271Nm den 435Nm'ye çıktı. Alüminyum Radyatörün yanı sıra daha fazla hava girişi sağlamak için ön panjuru tamamen değiştirdik. 80 Serisindeki Standart TurboDizel Motorların 168 PS ve 380 Nm ürettiği göz önüne alındığında Safari Turbo'nun farkı daha net anlaşılıyor. Bu ürün yarışan Subaru'lar için turbo üreten AirPowerSystem'sin bir ürünü. Çok yüksek maliyetine rağmen aldığınıza





Kriterlerimi sıraladım. 4x4, Dizel, Manuel vites -tabii ki arazi vitesi de olmalı- elektronik parçası olmayan, geniş ve rahat bir araç olmalı. Off-Road aksesuarları ve parçaları çok bulunan ve dünya genelinde yaygın olarak kullanılan bir araç olmalı. Saydığım kriterlere uyan araca karar vermem 10 dakikamı almadı diyebilirim. Bir Land Cruiser 80



Araç tamamen soyuldu. Yarış regülasyonunda roll-cage monte ettik ve kasayla birlikte boyadık. Tüm ek yerleri kontrolden geçti. Gözümüze çarpan her türlü parçayı, keçeyi, civatayı orijinal yenisiyle değiştirdik.



Vinç maceramız 10500lb 2 vitesli bir MileMarker ile başladı ve 2 yıllık bir boğuşma sürecinden sonra ne zaman ihtiyacım olsa beni yolda bırakan hidrolik vince veda edip 12000 lb'lik bir Warn'a kavuştum.



ARB hava kumandalı kilitleri tercih ettim. Araçta şimdi arka, ön ve merkezi diferansiyel ayrı ayrı %100 kilitlenebiliyor. Safari Intercooler ve Safari Turbo kiti ile motor gücü 130 PS'den 204 PS'e, Tork 271Nm den 435Nm'ye çıktı. Alüminyum Radyatörün yanı sıra daha fazla hava girişi sağlamak için ön panjuru tamamen değiştirdik.





98 Model 80 serisi 4 soğutmalı diskli aracın disklerini aldık veeeeee takamadık. Çünkü arka dingilin de değişmesi gerekiyordu. Onu da aldık. Frenler tam istediğimiz gibi oldu. Kaymar Stepne taşıyıcı ile stepneyi arka kapağa taktım. Stepne'nin çıkarılması ile doğan boşluğa "Long Ranger"den aldığım 167Lt'lik ikinci depoyu monte ettim.



Precleaner kanatçıklar yardımı ile havayı çevirerek içeri aldığından kum ve toprak parçacıklarını hokka benzeri kapta topluyor. Neredeyse 6 ayda zor bulduğum K&N filtremi acıyarak çıkartıp yerine daha iyi sonuç alacağımı düşündüğüm Toyota'nın özellikle Afrika için tasarladığı yağlı filtreyi koydum. Aracım 430.000km'de. Hedef 2.000.000km.



Avustralya'dan OME marka teflon burçlar aldım. Tam 98 tane burcu değiştirmek gerçekten çıldırtan bir işlem ve 5000 km sonra hepsini söküp atıp orijinallerini koymak zorunda olmak daha da kötü. OME'nin en üst modeli olan tüplü ve sertliği ayarlanabilir LTR serisi amortisörleri, önde standart+110Kg, arkada ise standart+400Kg'lık yaylarla modifiye ettik.



700Kg taşıma kapasitesi bulunan ARB RoofRack'i alırken, mutlaka rüzgar deflektörünü de alın. Ben aldığım portbagajı; çamur paletleri, spot, hi-jack gibi parçaları monte edebilmek için modifiye ettim.





Ön koltukların şeklini beğenmemiştim. Onları çıkarıp yerine aldığım iki adet Mercedes SL ön koltuğunu, vücut ölçülerime ve 20 yıllık motorsporlarından yorgun belime göre değiştirerek deri kapladık. Bu arada arka koltukları, tavan döşemesini yenilemeyi de ihmal etmedik. En sonunda doğru sonuç aldığım klima sistemi ve komple kamp malzemelerimi de taşıyabildiğim arka bagajımla aracımı tamamlanmış oldu. Şimdilik...

değişiyor. Burada dikkat edilmesi gereken en önemli nokta pompaya yakıtın az verilmemesi. Standart Turbodizele verdiğiniz yakıttan bir hayli fazlasını vermeniz gerekiyor. Ama aslında yakıt sarfiyatı çok fazla değişmiyor. 17Lt/100km'den 18Lt/100km'ler seviyesine çıktı. Garip olanı ise uzun yolda daha fazla yakması. Şanzıman artık kısa geldiğinden uzun yolda bu rakam 20Lt'leri bulabiliyor. Tabii bir de 76mm paslanmaz egzoz imal edilmesi gerekiyor. Bu işin erbabı da İskender Usta. Ama ona bolca vakit vermeniz gerekiyor. Sakın egzozun 2-3 günde yapılacağı hayaline kapılmayın.

#### Frenler

Motoru modifiye edince yeni yapılacak işin de adını koymuş olduk. Motor modifikasyonu sonrasında 204 PS ve 435Nm değerleri çok güzeldi, ama 3 tonluk araç durmuyordu. Ne yaptık? 98 Model 80 serisi 4 soğutmalı diskli aracın disklerini aldık veeeeee takamadık. Çünkü arka dingilin de değişmesi gerekiyordu. Onu da aldık. Frenler tam istediğimiz gibi oldu.

#### Yakıt depoları ve Stepne yuvası

80 Serisinin bazı modellerinde çift yakıt deposu standart. 95 Lt'lik ana depo hacmine 50 Lt'lik yedek depo eklenmiş. Benim aracımda ise ikinci depo yoktu. Kaymar Stepne taşıyıcı ile stepneyi arka kapağa taktım. Çok ağır olacağını düşündüğüm için Kaymar'ın çift stepne taşıyıcısını almaktan kaçındım. Stepne'nin çıkarılması ile doğan boşluğa "Long Ranger"den aldığım 167Lt'lik ikinci depoyu monte ettim. Her yakıt aldığımızda çevrenizde oluşan kalabalığa durumu anlatmak zorunda kalıyorsunuz. Zira aracın altına eğilen pompacının "Bu yakıt nereye gidiyor? Bu bir kamera şakası mı?" gibi sorularını cevaplamamız gerekiyor. Yaklaşık 1300km yakıt almadan yol almak ise mükemmel.

#### ARB RoofRack

Portbagaj, aracın ağırlık noktasını olumsuz etkilemesine rağmen, olması gerektiğine inandığım bir parça. 700Kg taşıma kapasitesi bulunan ARB RoofRack'i alırken, mutlaka rüzgar deflektörünü de alın. Ben aldığım portbagajı; çamur paletleri, spot, hi-jack gibi parçaları monte edebilmek için modifiye

#### Modifikasyon Listesi

	Modifikasyon Öncesi	Modifikasyon Sonrası
Yakıt Sarfiyatı	15,5 Lt/100 Km	18,0 Lt/100 Km
Araç Yüksüz Ağırlığı (Dolu Depo ile)	2250 Kg	3020 Kg
Motor	1HZ Atmosferik Dizel 4163cc	1HZ+Safari Intercooled Turbo Dizel 4163cc
Motor Gücü	130 PS	204 PS
Tork	271 Nm	435 Nm
Boyutlar (Uzunluk/Genişlik/Yükseklik)	4780mm/1930mm/1875mm	5220mm/1930mm/2450mm
Arka Diferansiyel	Limited Slip Diff Lock	ARB Hava Kumandalı %100 Kilitlenebilir Difrns.
Ön Diferansiyel	Açık	ARB Hava Kumandalı %100 Kilitlenebilir Difrns.
Orta Diferansiyel	%100 Kilitlenebilir	%100 Kilitlenebilir
Yakıt Deposu	95 Lt	95 Lt+167 Lt = 262 Lt
Amortisörler	Standart Amortisör OME LTR	Sertliği ayarlanabilen Nitrojen Amortisörler
Yaylar	Standart Yaylar	Önde std+110 Kg / Arkada std+400 Kg OME Yaylar
Süspansiyon Yüksekliği	Standart	Standart + 2"
Lastik Çapı	195/70/R15	285/75R16
Ground Clearance		215mm
Son Hız	169 Km/h (GPS Ölçümü)	145 Km/h (GPS Ölçümü)
Egzoz	-	Standart 3" Paslanmaz Egzost
Hava Filtresi	Standart	Yağlı Hava Filtresi
Hava Girişi	Standart	Safari Snorkel + 10" Precleaner
Radyatör	Standart	Aluminyum Radyatör
Aküler	2 x 72 Ah	2 x 110 Ah
Burçlar	Standart	OME Poliüretan Burçlar + Caster Düzeltme Kiti
Stepne Yuvası	Standart	Kaymar Stepne Taşıyıcı
Taban İzolasyonu	Standart	15mm Kauçuk Neopren Köpüğü
Ön Tampon	Standart	4mm Sactan Vinç Tamponu
Vinç	-	Warn 12000 lb
Kompresör	-	ARB
Roof Rack	-	ARB (Deflektörlü Tam Boy)
Klima - Buzdolabı	-	Çift Kademeli Buzdolabı (+2/-18) ve Klima



ettim. Tam boy modelini kullanacaksanız açılır tavanınız olmaması gerekiyor.

### Safari Şnorkel, 10" Precleaner, Yağlı hava filtresi

Su geçişlerinde motoru korumak için şnorkel şarttır. Ama şnorkelin montajında bağlantı parçalarının montajı da bir o kadar önemlidir. Aralık 2005'te Kağıthane deresinin taşıdığı gün atölyeye ulaşamayan personeli taşıırken ön camın orta seviyelerine kadar girdiğimiz su bize iyi bir test imkanı sağladı. Ne kapılardan, ne de zeminden su almadık. "Commercial Version"un faydaları da var tabii. Standart Snorkel ağzını arkaya çevirirseniz performans düşüyor. Öne çevirirseniz ve konvoyda gidiyorsanız, tozları en kısa yoldan hava filtresine göndermiş oluyorsunuz. O yüzden biraz çirkin de görünse Precleaner takmakta fayda var. Kanatçıklar yardımı ile havayı çevirerek içeri aldığından kum ve toprak parçacıklarını hokka benzeri kapta topluyor. Neredeyse 6 ayda zor bulduğum K&N filtremi acıyarak çıkartıp yerine daha iyi sonuç alacağımı düşündüğüm Toyota'nın özellikle Afrika için tasarladığı yağlı filtreyi koydum. Aracım 430.000km'de. Hedef 2.000.000km.

### Poliüretan burçlar

Önceki aracıma İngiltere'den Procomp marka teflon burçlar almıştım ve yol tutuşunda ciddi fark olmuştu. Bu burçlardan gerçekten çok memnundum. Aynı hayallerle Avustralya'dan OME marka teflon burçlar aldım. Tam 98 tane burcu değiştirmek gerçekten çıldırtan bir işlem ve 5000 km sonra hepsini söküp atıp orijinallerini koymak zorunda olmak daha da kötü. Ne yazık ki Procomp LandCruiser için üretim yapmıyor. Sakın OME teflon burçlarını almayın.

### Amortisörler ve yaylar

Aracın ağırlığı, ek yakıt deposu sebebi ile arkada daha fazlaydı. Bu yüzden OME'nin en üst modeli olan tüplü ve sertliği ayarlanabilir LTR serisi amortisörleri, önde standart+110Kg, arkada ise standart+400Kg'lık yaylarla modifiye ettik. 40 psi'da kullandığım amortisörler çok konforlu bir sürüş sağlıyor. Off-Road için 80psi, yarış için se 120 psi öngörülüyor. Ama ben tarlada saatte 100 km ile giderken 40 psi'in konforunu seviyorum. Ama bu ayarla asfalt yolda ideal çizginin dışına çıkmamak çok önemli. Süspansiyon çok güzel ama Avustralya'dan genel malzemelerde büyük bir pas sorunu var. Aldığınız her ürünü mutlaka takmadan önce iyice bir zımparalayıp yeniden boyayın.

### Son söz

Aracınızın sizin ihtiyaçlarınızı karşılaması ve kişiliğinizi yansıtması gerekir. Dört yıldır şehirlerarası yolculuklarımı asfalta çıkmaksızın yapmaya çalışıyorum. Bandırma-İzmir 22 saat sürse de çok keyifli oluyor ve yoğun iş temposundan kaçıp gerçekten dinlenebildiğim tek yer bu yolculuklar. Bu yolculuklara hep tek başına çıktığım için aracımın bana verdiği güven duygusu çok önemli. Kullandığım araç tam olarak beni yansıtıyor ve ihtiyaçlarımı karşılıyor. Darısı başınıza.

## Maliyet Tablosu

<b>Araç Maliyeti</b>	<b>17.158,61 \$</b>
Araç Alım Bedeli	17.158,61 \$
<b>Modifikasyon Giderleri</b>	<b>42.002,00 \$</b>
Safari Turbo & Intercooler	9.900,00 \$
Klima ve Buzdolabı Donanımı	6.998,00 \$
Büyük Boy Disk Frenler ve Arka Dingil Değişimi	4.641,70 \$
Paslanmaz Egzost 3"	1.655,72 \$
Müzik Sistemi	1.266,08 \$
Deri Koltuklar	1.101,08 \$
Goodyear Wrangler MT-R 285/75/16 Lastikler	1.027,00 \$
Projektörler, Düğmeler ve Projektör Montaj Ayağı	754,50 \$
Long Ranger 167 Lt Ek Yakıt Deposu ve Montajı	595,95 \$
AEZ Jant 6x139.7 8x16" 4 adet	590,00 \$
Alüminyum Radyatör	590,00 \$
İç Mekan Aksesuarları (Switchler, Vites Konsolu, Pandizotlar, El Freni Kolu, Muhtelif Plastik Aksam v.b.)	955,62 \$
Roll Cage 52mm/3mm Çelik Çekme Dikişsiz Boru	491,80 \$
Aküler	261,14 \$
Roofrack ve wind deflector ve Roof Rack Revizyonu	137,03 \$
Elektrik İşleri (İlave Hatlar, Kahve Makinesi, Spot Hatları v.b.)	156,56 \$
Göstergeler	122,58 \$
Taban İzolasyonu 15mm Neopren Kauçuk Köpüğü ve Diğer İzolatörler	325,51 \$
OME Amortisör ve Yaylar, Snorkel ve 10" Precleaner, Hi-Jack, ARB Air Lockers, ARB RoofRack, OME Bushes	10.181,72 \$
Vinç Tamponu	250,01 \$
<b>Kullanım ve Bakım Giderleri</b>	<b>30.792,95 \$</b>
370 000 km Enjektör Memeleri, Boruları ve Pulları Değişimi, Ateşleme ve Yakıt Sistemi Bakımı	2.092,47 \$
370 000 km Kaporta ve Boya	893,21 \$
370 000 km Lastik Değişimi Goodyear Wrangle MT-R 265/75/16	890,65 \$
370 000 km Motor İndirme-Bindirme ve Genel Bakım Parça ve İşçilikleri	4.078,17 \$
370 000 km Ses İzolatörleri ve Keçeleri Değişimi	281,19 \$
370 000 km Sinyaller, Stopların Değişimi	427,41 \$
383 000 km Hidrolik Vinç ve Pompa Sistemi Montajı	2.200,00 \$
385 000 km Debriyaj Baskı, Balata Değişimi	286,29 \$
398 000 km Direksiyon Sistemi Revizyonu	774,62 \$
398 000 km Eksantrik Kayışı ve Gergisi Değişimi	150,19 \$
398 000 km Silecek Süpürgeleri, Kolları ve Kapakları Değişimi	279,67 \$
400 000 km Enjektör Memeleri, Boruları ve Pulları Değişimi, Ateşleme ve Yakıt Sistemi Bakımı	1.238,99 \$
401 000 km Kapı fitilleri değişimi	111,11 \$
404 000 km Yürüyen Aksam Bakımı	1.409,58 \$
411 000 km Diferansiyel Bakımı	106,45 \$
411 000 km Şanzıman Bakımı	567,61 \$
411 000 km Kupa takozları, civataları, pimleri, körük lastikleri ve saplamaları değişimi	778,01 \$
413 000 km Şarj Dinamosu Revizyonu	132,64 \$
420 000 km Burçların Değişimi	357,37 \$
428 000 km Basamak Braketleri	78,50 \$
Diğer Bakım Giderleri (Orijinal Parça Değişimleri ve İşçilikler)	485,18 \$
Rot-Balans ve Lastik Bakımları	92,19 \$
Yağlama Giderleri	707,32 \$
Yakıt Giderleri (52 349km / 9432,75lt)	12.258,00 \$
Yıkama Giderleri	116,12 \$
<b>Diğer Giderleri</b>	<b>7.320,44 \$</b>
Vergi ve Harç Giderleri	3.807,08 \$
Sigorta Giderleri	3.445,56 \$
Dokümantasyon	67,80 \$
<b>Toplam</b>	<b>97.274,00 \$</b>





**Yunanistan Evros Trophy 2007**

# **Sınırlar ötesi off-road**

Fotoğraf: Hüseyin Akbulut



Off-road sınır tanımayan bir spordur. Gelin biraz kelime oyunu yapalım. Sınır tanımayan bir sporu yapan off-road'cularımız, Türkiye sınırlarını aşip da, farklı ülkelerde aynı şekilde sınır tanımayan off-road'cularla karşılaşiyor ve ne mutlu ki iletişimde de sınır tanımadıklarını fark ediyorlar. Kimse anadilinden başka dil konuşmasa da tüm off-road'cular aynı dili konuşuyorlar: Maceranın ve sınır tanımazlığın dilini.



Seneler önce İSOFF'a İsrail'li bir off-road'cu gelmişti. Onu kamplarımızdan birine götürdüğümüzde adamcağız şoka girdi. Kendini toparlayabildiğinde İsrail'de ciddi bir off-road'cu grubu bulunduğunu fakat bizim bir haftasonunda tükettiğimiz parkuru hayatları boyunca göremediklerini anlattı.

Ülkemizin görünümünün cennet tanımına uygun olduğunu biliyorduk şüphesiz, ama bir off-road cenneti de olduğunu ilk kez o zaman idrak ettik. Canımız istediğinde sarmaşıklarla kaplı serin ormanlara, canımız istediğinde kayalık sarp dağlara ya çöllerde, ya da derelere ya da kumsallara ya da çamurlu patikalara ya da yeşil çayırlara gidebilmek bize hep normal gelmişti. Başka ülke coğrafyalarının daha sade ve homojen yapılarının olduğunu, bu kadar çeşitli parkuru bir arada yaşayabilmekten ne büyük nimet olduğunu yeni anlamıştık.







İsrail’li arkadaş, birkaç ay sonra diğer arkadaşlarını getirdi, bir yıl sonra Toroslarda bir geziye katıldılar, bir sonraki yıl ise kendileri gezi düzenlemeye başladılar. Biz ise Türkiye’de hala keşfedilmemiş dünya kadar yer olduğunu bilip pek dışarıya göz atmadık. Derken Bolu Off-Road Oyunları başladı, yurt dışından da giderek artan bir katılım oldu, farklı ülkelerden off-road’cularla tanıştık. Sonra uluslararası bir Trophy düzenledik Sapanca’da ve kampta tanıştığımız arkadaşlarımızın sıkı birer yarışçı olduklarını da gördük. Arkasından onlar davet ettiler bizi Yunanistan’da, Bulgaristan’da ve Romanya’daki Trophy’lere. Sonrası iplik söküğü gibi geldi. Artık her sene karşılıklı aynı yarışlarda buluşuyoruz.

Trophy’ler, normal off-road yarışlarından farklı bir karaktere sahip. Özel donanımlı, iki araçtan oluşan 4x4 ekipleri, off-road’cular için bile aşılması zor engellerle dolu bir parkuru bitirmeye çalışıyorlar. Günlerce, gece ve gündüz sürüyor trophy. Bazı engeller araçların tek başına geçemeyeceği diklikte ve özellikle seçiliyor. O zaman birlikte yol alan iki araç birbirine yardım ederek önce birini sonra diğerini aşıyor engelden. Tabii her ekip, her zaman, her engeli geçemiyor. Bazen takla ata ata tepeden yuvarlanan ekip arkadaşının ardından üzüntüyle bakan diğer aracın ekibi, yarışa tek başına devam etmek zorunda kalabiliyor. Bazen de tüm ekipler birbirlerine destek oluyorlar ilerleyebilmek için.

Ancak gerçek olan şey trophy tarzı yarışların uzun vadeli strateji gerektiren ve uzun soluklu kondisyon isteyen yarışlar olduğu. Sadece fiziksel kondisyon da yeterli olmuyor. Saatlerce denediği engeli aşamayan ekibin, hala yeterli sabrı, farklı tarzlar deneyecek yaratıcı gücü ve motivasyonu olması gerekiyor.

Bu sene İstanbul Off-Road Kulübünden bir grup yine Yunanistan’a, Evros Trophy’ye katılmak için Orestiada’ya gitti. Türk ekibi 3 takım halinde gitti Yunanistan’a. İlk ekip Suzuki Grand Vitara ile Mehmet Becce - Turgut Barış ve Mitsubishi Pajero ile Cemil Isıkçı – Selçuk Akkafa’dan oluştu. CJ 8 ile Ahmet Tınkır – Engin Tınkır ve Grand Vitara ile Yalçın Türkeli – Bayram Eyri ikinci ekip olarak start aldılar. Ali Doğaner – Murat Yolbulan Suzuki Jimny ile ve İlyas Sönmez – Hüseyin Aşvar da Mitsubishi Pajero ile üçüncü ekibi oluşturdular. Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Macaristan ve İtalya gibi ülkelerden toplam 56 araç katıldı Trophy’ye. Sonuçta bitirebilen araç sayısı tahmin ettiğiniz gibi çok az oldu. Aslında orada

neler yaşadıklarını artık tahmin ediyor olmalısınız. Türk ekibi de bir çok sorunla, mekanik arızalarla, taklalarla uğraştı diğerleri gibi. Hayır ilk üçe giremedi hiç biri. Ama görünen o ki çok da sorun etmediler bunu.

Trophy bu tarz bir şey zaten. Girmek, cesaret için bir sınav ve bitirmek ödül oluyor ekipler için. Kazanmak da işin sosu.

Yunanistan’dan eski dostlukları tazelemiş ve yenilerini kurmuş olarak geldi Türk off-road’cular. Neler konuştular mı diyorsunuz? Artık anlamış olmalısınız, off-road’da anlaşmak için konuşmak gerekmiyor, neler yapabiliğini, neler hissettiğini göstermek yeterli.

Buna sınırsız iletişim diyoruz biz.









# Yarış bahanesi ile tatil

Taner Eraslan



Az yol değil Fethiye. Son dakikaya kadar kararsızlık devam ediyor tabii. Üstelik bir geceliğine ve salt seyirci sıfatıyla gitmek için hatırı sayılır bir kilometre kat etmek ve yorucu bir yolculuğu göze almak gerek. Cuma akşamı tüm haftanın yorgunluğu ile otobüs yolculuğu ve Pazar akşamı tüm yorgunlukların birikmiş haliyle otobüse binip Pazartesi sabahı bu halde işe gelmeyi düşünsenize. Yok yok, aklınızdan bile geçirmeyin, düşünmesi bile yorucu.



Bir de şu açıdan bakalım. Sezonun ikinci Enduro yarışı Ölüdeniz'de hem de Nisan ayında yapılır da gidilmez mi? Hele Ölüdeniz Racing Team bunca hazırlık yapıp yarışı yarış olmaktan çıkarıp panayır haline getirmişse. Pek çok arkadaşım bu yarış için zaten çoktan yola çıkmışken benim ne işim var İstanbul'da. Belirsizlikleri çözen en güzel şey belirli bir şeylerin olması. O da Çiğdem'in Cuma akşamı saat 18.00'de kalkacak otobüs ile gideceğini öğrenmem. Bana düşen tek şey "bir bilet de bana al" demek olunca tüm kararsızlıklar ortadan kalktı bir anda ve kendimi tatile giderken buldum. Cuma akşamı İstanbul'u

geride bırakmış olmanın zevkine diyecek yok. Şimdiden çok keyifli. Otobüs yolculuğu demek tatil demek.

Sabah erkenden Fethiye'deyiz. Saat henüz 8.00. Dükkanlar yeni açılıyor. Otele vardığımızda insanlar yeni yeni kahvaltıya iniyorlar. Duyduğumuza göre yarışçı tayfası dün gece fena dağıtmış. Sabaha kadar dans etmişler. Söylemişim çok eğlenceli olacağını. Bugün nefis bir gün olacak. Cumartesi hem resmi antrenman var hem de bizim gibiler için MX yarışı. Şampiyona yarışı değil ama olsun. Kıbrıs'tan bile yarışçılar gelmiş. Güzel de bir

tribün hazırlamışlar. Yeme içme vs. hazırlıklar on numara. Her şey güzel. Pırıl pırıl güneş, cıvıl cıvıl insanlar, rengarenk motosikletler, oradan oraya koşturan yarışçılar, hakemler, görevliler. Benim gibiler için bulunmaz nimet bunlar.

**Hazır buraya kadar gelmişken Ölüdeniz'de denize girilmez mi? Babadağ'a çıkıp paraşütle atlanmaz mı? Gemile Koyu'na gidilip Robinson Ahmet'in hali hatrı sorulmaz mı?**



Yarışçı arkadaşlarımızı saldıkk ormana, kendimizi vurdukk yollara, yollar dediysem 15 dakikada Ölüdeniz'deyiz. Şöyle bir iki tur atıp sahilde kumların üzerinde yürüyelim derken yaw denizin dibine gelmişiz girmeyecek miyiz dedik ve attık kendimizi serin sulara. Mayo mu? Yok ki. Çıplak girecek değiliz ya, baktım sadece yabancı turistler var etrafta, bir cesaret geldi. Dedim ki yeni nesil mayolar ve yeni nesil donlar aynı moda ürünü. İndirdim pantolonu, donla koştum denize. Ohh bee, walla hayat bu işte. Bunları yapmayınca yaşadığını anlamıyor insan. Kimin umurunda ıslak dolaşırsam pantolonumun arkası ıslanır mı, komik olur mu? Halbuki dipten kum çıkar-maca oynamak varken, sere serpe kumlara

uzanıp güneşlenmek varken, tüm dertlerden tasalardan bir süre için bile olsun sıyrılmak varken. Oh bee, iyi ki gelmişiz Ölüdeniz'e...

Tam otele dönerken bir baktık bizim kahramanlar tapagaz gelmişler arkamızdan. Antrenman bitmiş, onların da canı çekmiş deniz kenarında sefa sürmek istemişler. Gemiler Adasını karşımıza alıp çayları yudumlamak için bundan iyi fırsat mı olur. Yalnız yolun bir parça uzun olduğunu çaktırmamak gerekiyor. Kayaköy daha yolun yarısı ama az kaldı diye oyalyorum herkesi. Çok geçmeden tepeden öyle bir manzara karşılıyor ki bizi, herkesin dili tutuluyor bir anda. Sonra kıvrıla kıvrıla iniyoruz deniz kenarına, minik koya. İşte Gemiler

Adası Koyu'ndayız sonunda. Garsona verilen sipariş açık ve net, yiyecek içecek ne varsa getir :) Daha iki dakika önce ne bitmez yolmuş bu diye mızıldananların keyfini tarif etmek imkansız. Daha az önce kim soktu bizi bu yola diye öfkelenenler, şimdi kimden çıktı bu güzel fikir diye ağız kulak mesafesi sıfır vaziyette dolanıyorlar bu güzel doğa parçasında.

Gözlemeler, çaylar, gazozlar, sohbet, kayalıklarda gezinti, gazete okuma keyfi derken güneş alçalmaya başlıyor yavaş yavaş. Bu arada Robinson Ahmet ne olmuş hiç merak etmiyor musunuz? Hani buradaki arsa payını satıp da çuval dolusu parayla İstanbul'a yerleşecekti. Ataköy'den bir daire satın alıp kırımızı bir ara-





baya binecekti. Acaba hayallerine kavuştu mu diye merak içerisindeyim ben de. Sordum gözlemciye. Arsa payını satmış. Fakat eline geçen para pek çuval dolusu olmamış demek ki, yine Kayaköy'den bir yer almış. Oğlu Robin Hood ne oldu diye sordum, eliyle işaret etti koyun taaa öteki ucunu göstererek, işte orda dedi. "Kimseyle konuşmaz, herkes gittikten sonra bir tek benim yanıma gelir" dedi. Üzüldüm.

Otele dönünce ne yapılır, elbette herkes odasına çekilir, duş alır, biraz dinlenir. Sonra akşam yemeği öncesi tekrar buluşulup sohbet kalınan yerden devam edilir. Buraya kadar ve yemek bitimine kadar olan kısım aynen böyle gelişti. Sonrası evlere şenlik. Bodrum Dans Kulübü bizim otelin barını bastı. Evet bastı diyorum çünkü otobüsler dolusu kızıl

erkekli dans tutkunu insanlar geldi. Bir anda atmosfer değişti. Düşünsenize bir tarafta hala yüzünde gözünde üstünde başında çamur toz toprak izleri taşıyan Endurocular, diğer tarafta iki dirhem bir çekirdek giyinmiş her adımı ahenk ve zarafetle bezenmiş Latin dansı yapan insanlar. Eğlenceli bir geceydi. En son hatırladığım şey gece saat 1.00 civarı oyun havası çalıyor ve Latin dansçısı da otel personeli de Endurocusu da coşmuş göbek atıyordu.

**Pazar sabahı herkes çok heyecanlı. İki tane taze yarışımız var. Onların heyecanı daha da fazla.**

Elimizden geldiği kadar destek oluyoruz arkadaşlarımıza. Yarış alanındayız. Yine gümbür gümbür müzik, renk cümbüşü cıvı cıvı bir







ortam. O kadar çok katılım var ki arkadaşlarımıza sıra gelinceye kadar zaman geçmiyor bir türlü. Bu arada boş durmuyoruz tabii, 2 dakika arayla start veriliyor, her yarışmacının start heyecanına ortak oluyoruz kendimizce. Yarışın detaylarına girmiyorum. Tek söyleyebileceğim şey sorunsuz bir organizasyon ve nefis bir havada harika vakit geçirdiğimiz. Seyirci gözüyle bakınca olay böyle. Yarış heyecanını yaşamak için yarışan biriyle konuşun veya daha iyisi siz de yarışın...

Yarış bittiğinde artık geri sayım başlamış oluyor. Bu dakikadan sonra keyifli tatil modu yerini yavaş yavaş dönüş hazırlıklarına bırakıyor. Otele gideceksin, eşyalarını toplayacaksın, hesabı kapatırken ekstraların hepsini

senin oda numarana yazdıklarını fark edip bütün bunları ben mi yiyip içmişim dercesine bir iç geçireceksin... Sonra daha motorların kamyonete yüklenmesi var, kolay değil, iki ters bir düz yöntemi ile sığdılar ama nerdeyse 1 saat sürdü yükleme işi.

#### **Neye niyet neye kısmet...**

Dönüş yolculuğu başladı. Bayram değil seyran değil, trafik falan yok, yollar bomboş. Herkesin üzerinde tatlı bir yorgunluk var. Birazdan karnı acıkanlar başlıyor sızlanmaya. Korkuteli yolunda da bırak lokanta bulmayı in cin top oynuyor desem yeridir. Bir yerleşim yerinden geçerken heyecan baş gösteriyor hepimizde, acaba açık lokanta var mıdır umduyla. Sonra gösterişsiz bir lokantanın zayıf

ışıkları dikkatimizi çekiyor. İçerisi bomboş. Arabayı kapıya park ederken gezginliğime güvenip başlıyorum vaaz vermeye. Böyle yerlerde gelen giden pek olmadığı için doğru düzgün yemek bulunmaz genelde, heveslenmeyin diyorum ve ekliyorum ocak soğuktur şimdi, köfte var mı dersin, var derler ama yarım saat beklersin gelen giden olmaz, diye bitiriyorum çok bilmiş edasıyla sözü.

Sonra hep beraber giriyoruz içeri. Ve hepimiz şoktayız. Bu civarın meşhur kuyu kebabçısına gelmişiz haberimiz yok. Sıcacık çorbalar, üstüne kuru fasulye pilav ve en son olarak da nefis kebablar. Yanında da yeşil salata ve bolca yoğurt. Bir yandan yanan odun sobası, üzerinde fısırdayan güğüm... **Hayat bu işte...**







# Ölüdeniz’de sürpriz olmayan sürprizler...

Ömer Ölçer  
motomer@mynet.com

TMF 2007 Enduro Şampiyonası 2. Ayak Ölüdeniz yarışı tam anlamıyla bu başlık altında geçti. Organizasyona ev sahipliği yapan Ölüdeniz Belediyesi Motosiklet Kulübü sahip olduğu belediye imkanları ile her detayını düşünerek muhteşem bir program ile mahalli Motokros ve ulusal Enduro organizasyonu hazırladı.

Ölüdeniz Yarış Arenası olarak adlandırılan Hisarönü-Kayaköy Yolu üzerinde muhteşem doğa içerisindeki alanda yapılan iki aylık çalışma sonucu öncelikle Motokros Pisti hazırlandı. Alana yarış izlemeye geleceklerin ihtiyaçlarını karşılayacak her türlü detay düşünülmüş, Yarış alanı çevresinde motosiklet markalarının ve isteyen firmaların standlar açabileceği alanlar hazırlanmış, bu alanda her türlü yeme içme ihtiyacını karşılayacak bölümler oluşturulmuştu. Türkiye genelinde seyir zorluğu nedeniyle izleyici, sponsor ve basın ilgisizliği yaşayan “Enduro” branşı, hazırlanan bu tip sportif etkinlik alanları ile kurumsal ilgi kazanmaya başladı. Bu motosiklet sporu için umut vaat eden bir durum ortaya koymaktadır.

6 Nisan Cuma günü Motokros Teknik Kontrolü sonrası resmi antrenmanlarla başladı. Ölüdeniz Beldesi yaşayanları sessiz ve sakin geçen kış mevsiminin bitiminde, etrafta dolaşan teknoloji harikası arazi motosikletlerinin canhıraş feryatları ile istemeden de olsa kış uykusundan uyandılar. Cuma günü bir taraftan motokros antrenmanları yapılırken diğer taraftan motokros pisti ile bağlantılı olan Enduro parkurunda Enduro yarışçıları antrenmanlarına devam ediyordu. Seyirci önünde yerçekimine karşı koyarak birbirlerinin peşi sıra havalara zıplayan motosiklet sürücüleri, seyircinin damarlarındaki kanın hızlandığını bildiklerinden bir sonraki tur geçişinde daha yükseğe ve daha ileriye uçmaya uğraşıyorlardı. Sanırım motosiklet sporunda sporcular seyircinin, seyirciler de sporcuların ne istediğini öğrendi. Bu durum antrenmanların dahi yarış havasında geçmesine neden oluyordu.

7 Nisan Cumartesi günü yapılan mahalli Motokros yarışlarında uzun zamandır spor etkinliklerinden uzak kalan Burak Özel TITUS Feronia sponsorluğunda tekrar yarışlara döndü. Eskiden beri Burak ile Şakir arasında ya-

şanan unutulmaz çekişmeler yarış camiasında iddialaşmaya kadar gidiyordu. Peki, Kunter, Serkan ve Yıldırım ev sahibi olma avantajını değerlendirebilecekler miydi?

Motokros Yarışı’nın mahalli olması hiçbir sporcunun umurunda değildi. Şakir ve Burak arasındaki çekişme yarış boyunca teker tekere devam etti. Fakat Enduro karakterli KTM EXC525 ile Motokros karakterli KTM SXF450 arasındaki mücadele Şakir’in galibiyeti ile sonuçlandı. Kunter üçüncü sıraya yerleşti. Ardından minik krosçular sahneye çıktı. Bu o güne kadar böyle bir sporun varlığından haberdar olmadan yaşayan bir sürü anne yürekleri hoplayarak yarış izlediler. Cumartesi öğleden sonra ise, sabah ortada kalan kozları paylaşma zamanı geldi ve Motokros’ta TMF GP KUPASI başladı. Seyircinin heyecanlı tezahüratları eşliğinde 14 yaşında KTM SX85 ile yarışan Ata Nurcan, Kawasaki KX250F ile yarışan Serkan abisini 5 tur, Kıbrıs’tan gelen ve Honda CRF250R ile yarışan Erim abisini 6 tur peşinden koşturdu.. Motokrosta deneyimini konuşuran Şakir yarışı yine ilk sırada bitirdi. Yine Burak peşinde ve Kunter de arkasından üçüncü olarak motokros yarışı tamamlandı.





### **Ve Enduro Yarışı...**

Pazar sabahı saat 10.01de Şakir KTM SXF450 ile yayından fırlamış ok gibi Enduro parkuruna daldı. Ardından tüm motosikletler Enduro Yarışının 1. Etap kilometrelerini tüketmek için hırsla parkurun içlerinde gözden uzaklaştılar. Tabii ki Kunter'den, Serkan'dan ve Yıldırım'dan bahsetmeden olmaz... Bu üç sporcu ev sahibi olmanın verdiği avantajla ve bu avantajın getirdiği sorumluluğun altında ezilmeden bu yarışı tamamlamak ve kürsüye çıkmak zorundaydılar. Bu sporculara yapılan tezahüratın yanında Şakir'e yapılan tezahüratlar bebek ninnisi gibi kaldı. İnanılmazdı... Start alanı, dağlar, taşlar sallandı...

Son motosikletin ardından sıra dört tekerlekli ATV denilen hilkat garibelerine gelmişti. 58 erkek yarışçının arasına tek başına katılan Kemer Motosiklet Kulübü sporcusu Ahu Örün son gaz gidiyordu. Yarıştaki Ahu ile, ayakları üzerinde arkadaşları ile sohbet edip şakalaşan Ahu arasında dağlar kadar fark vardı.

İlk iki etapta etap Kunter, tezahüratları boşa harcamamış ve adeta ezbere gidebilmenin avantajını kullanarak etapları ilk sırada tamamlamıştı. Burak her iki etapta da 2. sırayı alırken, Şakir ilk etapta 3. en iyi zamanı yaptı. 2. etapta ise 2007 Enduro şampiyonasında ilk kez yarışmaya başlayan Kemer'li Burak Özdemir üçüncülüğe çıktı. 3. Etap yarışın esas kırılma noktasını oluşturacağı için herkes nefeslerini tutmuş bekliyordu. Kunter start aldığı anda Şakir ve Burak çoktan etabı tamamlamışlardı. Bu iki kıdemli sporcu

için sancılı ve gergin bir süreç başlamıştı. Etap sonunda, Burak daha iyi derece yapsa da sonucun değişmediği anlaşıldı. Bu haber Kunter hayranları arasında hızla yayıldı ve Start alanı tekrar yoğun tezahüratlarla sallandı. Yarış sonuçları açıklandığında yerçekimine karşı koyarcasına havalarda uçan başka bir ekip daha vardı. Kemer Belediyesi desteği ile Ölüdeniz Yarışına gelen sporcular genç arkadaşları Burak'ı aralarına almış hep birlikte havalara atıp yakalayarak kendi tarzlarında kutlama yapıyorlardı. Adrenalin bağımlısı bu gençleri izlemek herkese müthiş keyif veriyordu. Türk motosiklet sporu kendi branşlarında farklı yıldızlar yarattığının müjdesini veriyordu. Bu yıllardır hayali kurulan dileğin gerçeğe dönüştüğünü görmekle, biz eskilerin yıllarca hiçbir menfaat gözetmeden ortaya koyduğumuz çabaların boşa olmadığını anlıyorduk.

Dereceye giren sporcular için Ödül Töreni, ayrı bir keyif zamanı idi. Herkes her Enduro Yarışı sonrasında olduğu gibi yorgun fakat mutlu idi. Herkes bir sonraki yarış için planlarını yapmaya başladığı sırada; günlerdir hummalı çalışmaların, insanüstü çabaların, sıkı rekabetlerin yaşandığı Ölüdeniz Yarış Arenası çoktan eski sessizliğine bürünmüş; kenarda köşede koyu sohbetlere dalmış eski arkadaşların neşeli kahkahalarının dışında bir patırtı kalmamış; Türkiye'nin dört bir yanından gelen yarışçı ve izleyiciler yönünü geldiği memleketine çevirmişti.

**Fotoğraflar için Eylem, Ceren ve Orhan'a teşekkür ederiz.**





# Karadeniz'e Filyos'tan mektup attık

Yılmaz Ece  
Fotoğraflar: Ayça Yıldırım, Celal Demirkıran  
[www.trekist.com](http://www.trekist.com)



Filyos'a gittik, o güzelim ırmağın çöplerle boğulmuş coşkulu sularında rafting yaptık ve sonunda doğaya bir mektup attık. Sıkıca kapattığımız şişeye koyduğumuz mektupta, herkesin en içten düşünceleri, kederleri, sevinçleri ve üzüntüleri yer aldı. Filyos'u kirleten, yemyeşil/masmavi doğayı kirleten ve boğan insanlar adına ırmaktan özür diledik.

### Filyos Irmağı hakkında

Bolu ilinin, Aladağlar mevkiinden doğan Filyos Irmağı; Çankırı-Kastamonu il sınırını oluşturmakta ve Karabük il sınırını geçtikten sonra Zonguldak ili topraklarında Devrek Çayı ile birleşerek Karadeniz'e dökülmektedir. Toplam uzunluğu 228 kilometredir. Yenice, Gökçebey, Perşembe, Çaycuma, Saltukova ve Filyos bölgesinden geçerek bölgeye hayat vermektedir.

### Filyos aktivitesinin amacı neydi?

6 aydır planladığımız Filyos Irmağı geçiş aktivitesini sonunda gerçekleştirdik. Organizasyonu bundan böyle "Nehir Postacısı" olarak ünlenecek sevgili İbrahim bey üstlenmişti. Grup olarak son zamanlarda etkilerini iyice gözler önüne seren Küresel ısınma ve bu ısınmanın sonucu oluşan yan etkileri endişeyle izliyorduk. Bu yan etkilerden biri de dengesiz ve azalan yağışlar sonucu akarsularımızın debilerinin azalmasıydı. Birey ve grup olarak bizler, konunun gündeme gelmesi, insanların daha duyarlı davranması için bir şeyler yapmalıydık. Aynı zamanda; trekking, kanyon, dalış, rafting gibi değişik uzmanlık gerektiren aktiviteleri yapan grubumuza yeni bir heyecan yaşatacaktık.

### Aktivite planı

Küresel ısınmayı, nehirlerdeki kirlenme ve suların azalmasını gündeme getirmek için neler yapabiliriz diye düşünürken beklenen fikir İbrahim ve Celal Demirkıran kardeşlerden geldi. Rafting. Bu aktivite için en uygun yer Filyos Irmağıydı. Bu yörenin çocukları olan Demirkıran kardeşler hem yöreyi hem de insanlarını tanıyorlardı. İlahi tesadüf müdür bilinmez, bir Abant kampımızda gece yarısına doğru merhaba demek için gelen arkadaşlar da yöredeki tam aradığımız insanlardı.

Konu hemen projelendirdi. Yöreyi ve ırmağı tanımak için 2006 yılının Kasım ayında keşfimizi gerçekleştirdik. İlgililerle konuştuk ve destek sözlerini aldık. Özellikle Yenice Belediye Başkanı sayın Mustafa Akay konu ile ilgilendi. Bu aktivite aynı zamanda Yenice bölgesinin eşsiz botanik ve doğal güzelliklerini de tanıtacaktı. Yenice'de tanıştığımız orman mühendisi sayın Ahmet Elbir aktivitenin gerçekleşmesinde bize büyük katkılar sağladı. Valilik, belediye ve emniyetle yazışarak, gerekli izinler alındı. Irmağın Yenice-Filyos arasındaki yaklaşık 80 km'lik bölümünü aşmayı planlıyorduk. Proje kesinleşince malzemeler tespit edildi, bütçe çıkarıldı, katılım için gruba çağrı yapıldı. Ve 16 duyarlı Trekist'li çağrılara cevap vererek bot ekibinde yer alacağını beyan etti. Botlardaki 5 er kişilik ekipler ve ekip başkanları belirlendi. Aktivite boyunca botları araç ile takip edecek kara ekibi oluşturuldu.

### Aktivitede kullandığımız malzemeler

Bizim için öncelikle insanların can güvenliği önemli idi. Nehir geçiş aktiviteleri ile ilgilenen grubumuz bu konuda deneyimliydi. Botlarda yer alacak aktivistlerde neopren elbise, kask ve can yeleği zorunluluğu getirildi. Kara ekibi ile haberleşmek için telsiz kullanıldı. 3 adet bot, kurtarma ipleri ve su geçirmez çantalar kullanıldı. Ayrıca 2 adet 50 metrelik statik ip emniyet kolunu ve diğer malzemeler hazır edildi. Ekipte dağcılık, mağaracılık ve dalış deneyimi olan arkadaşlar yer almaktaydı.

### Filyos mektupları

Bundan yıllar önce elektronik postalar yokken, telefonun adı henüz fazla anılmaz-

ken, insanlar vakitlerini magazin programları karşısında geçirmekten; Postacılar önemli insanlardı. Her mahalle ve her evde tanınırlar, asker, sevgi, hasret, ayrılık, aşk mektupları taşırlardı. Yazılan mektuplar yıllarca rengi sararana kadar saklanır, çevrilip, çevrilip tekrar okunurdu. Benim de hala çocukluğumdan kalma mektuplarım var. Bu eski günleri yad etmek, mektupların kıymetini hatırlamak, insanların belki de birbirine söyleyemediklerini bir şişeye doldurmak amacı ile, Nehir postacısı İbrahim, tüm gruba çağrı yaptı ve yazacak iki satır yazısı olan herkesin mektupta yer almasını sağladı.

Cuma gecesi 16 bot 14 kara ekibi toplam 30 kişilik Trekist ekibi yola çıktı. Bu tip aktivitelere alışık olan ekibimizin içinde yine de tatlı bir heyecan vardı. Nede olsa daha önce denenmemiş bir nehirde rafting keşfi yapacak ve Filyos Irmağı'nın korunması, kirlenmemesi için sesimizi en azından yöre halkına duyuracaktık. Cumartesi sabah erkenden aktiviteye başladık.

### Saat saat Filyos

**06:30 Safranbolu'dayız.** Sabahçı kahvesinde zeytin peynir domatesten oluşan zengin bir kahvaltı münüsü. Karşılıklı şakalaşmalarla kahvaltı yapılıyor.

**10:00 Karabük'ten bize eşlik eden emniyet aracı ile birlikte aktivitenin başlayacağı noktaya geliyoruz.** Botlar şişirilip kıyafetler giyiliyor, malzemeler yüklenip son talimatlar veriliyor

**11:00 1. bot suya iniyor.** Onları 2 ve 3. botlar takip ediyor. Artık ırmaktayız. Yol boyunca doyumuz Filyos manzaralarını seyrederek ilerliyoruz. Hemen yanımızdan demiryolu geçiyor. Arada yaşlı ama hala iş gören kara trenler, geçerken bizi düdükle öttürerek selamlıyor. Bizler de küreklerimiz kaldırıp selamlarına cevap veriyoruz. Yol boyunca zaman zaman küçük rapidlere rastlıyor ve bunları başarı ile geçiyoruz. Bu inanılmaz güzel tablonun bir de öteki yüzü var. Irmak gerçekten çöplükten farksız. Irmağın sularında yüzen çocuk bezinden halıya kadar her şeye rastlamak mümkün. Tablo o kadar vahim ki geçtiğimiz yerlerde nehre dökülen düzenli çöp alanları, standart mavi poşetler içinde bir hastanenin ya da bir kamu kuruluşunun çöp atıkları bile burada.

**12:00 İlerlemeye ve sorgulamaya devam ediyoruz.** İnsanlar neden bunu yapıyor, neden bindikleri dalı kesiyorlar? Oysa doğal yaşama dönüşü olamayan zararlar verirken iş işten geçecek, bir çok canlı türünün yanında insanoğlu da yok olacak .

**13:00 Zor bir rapidten geçerken 2. bottan 2 arkadaşımız suya düşüyor.** Arkadan gelen bottakilerin de yardımı ile düşenleri yakalayıp ilk molamızı veriyoruz. Düşme esnasında sevgili Semra'nın sol bacağı sakatlanıyor. Devam edemeyeceğini anlayınca telsiz ile kara ekibinden yardım istiyoruz. Yenice belediyesinin tahsis ettiği ambulans ve kara ekibi Semra'yı ambulansa alıyorlar. Dr Sinan eşliğinde Karabük Devlet Hastanesine doğru yol alırken ekibin geri kalanı yola devam ediyor. Telsizden aldığımız habere göre sağ





ayağında küçük bir çatlak oluşmuş. Aklımız Semra'da kalıyor.

**14:00 Rapidler gitgide zorlaşmakta.**

Melen'de tecrübeler yaşamış ekibimiz yılmadan yoluna devam ediyor. Bir noktada botlardan biri kayanın üstünde askıda kalıyor. Yine kara ekibinden telsizle yardım istiyoruz. Karadaki ekipmanları kullanarak botu ve ekibi karşı kıyıya statik ipler yardımı ile kıya çekiyoruz. Henüz nehrin 12. kilometresindeyiz. Debi tahminimizden yüksek. Bu nedenle rapidlerin şiddeti fazla.

**15:00 Zarar görüp devre dışı kalan 1 botumuz araca alınıyor.** Bölgenin en zor rapidlerine geldik. 2. botumuz da bir kayanın üstünde askıda kalıyor. Uzun uğraşlar sonucu botu kurtarıyoruz ancak elimizdeki bot ve malzeme ile bu bölgeyi aşmanın riskli olduğuna karar verip katılımcıları riske etmeden aktivitenin bu günkü bölümüne son veriyoruz.

**16:00 Kara ekibi, kampın kuracağı Yenice Şeker kanyonuna ulaşıyor.** Çadırlar kuruluyor yemek için hazırlıklar yapılıyor. Bir süre sonra 2 bottaki arkadaşlarımız da onlara katılıyorlar. Bir süre sonra Bölge Orman şefi yanımıza gelerek biraz tadımızı kaçırıyor. Ona göre yanlış yerde kamp kurmuşuz. O yorgunlukla, burada misafir olduğumuzun bilinci içinde kurduğumuz düzenli kamp alanını, üstelik yanımızda yaralı bir arkadaşımız varken değiştirmek zorunda kalıyoruz. Aktivite esnasında tadımızı kaçırın tek olay bu oluyor.

**20:00 Şeker amcanın yerindeyiz.** Ateş yanın-

ca, biraz bozulan morallerimiz tekrar yerine geliyor. Birazdan Yenice belediye başkanı sayın Mustafa Akay kampımıza konuk oluyor keyifli sohbetler ve Yenice için projeleri konuşarak geceyi tamamlıyoruz.

**Pazar sabahı** hiçbir kampta bu kadar lüks bir kahvaltıya alışık olmayan bizleri sürpriz bekliyor. Ne balımız eksik ne yumurtamız. Kahvaltının ardından Ahmet Elbir liderliğinde keyifli bir trekking yaparak bölge botanikliği hakkında bilgi alıyoruz. 1200 yaşındaki porsuk ağacı bizde hayranlık uyandırıyor.

Sıra geldi mektupları sahibine ulaştırmaya. Bir şişeye konulan mektuplarda, belki de yıllarca kalplerde tutulmuş sözcükler bulunuyor. Şişe törenle sahibi Karadeniz'e ulaştırılmak için ırmağın sularına bırakılıyor.

**Bu aktivitenin kime ne yararı oldu diye soruyorlar bize, başımız göğe mi erdi?**

Aktivite sonucu planladığımız 80 kilometrelik parkurun sadece 15 km'sini gidebildik. Ama en azından yörede Filyos nehrinin kirliliğini gündeme getirip insanların biraz daha duyarlı olmaları konusunda dikkatlerini çektik. Yöre halkı tarafından aktivite ilgi ile karşılandı, yerel TV kanallarında, gazetelerde haber olarak çıktık. Bizler Yenice'yi, Yenice'yi, çok sevdik. Bölgedeki botanik zenginlik ve Filyos Irmağı henüz vakit geç değilken korunmalı. Yöre halkı zenginliklerine sahip çıkmaları için aydınlatılmalı.





Yenice yöresi belki de bir rafting parkuru kazandı. Bu konuda Sayın Mustafa Akay'a görüşlerimizi ilettik. Bence Melen'den de daha iyi bir rafting parkuru çıkabilir.

Yeni tecrübeler elde ettik, deneyimler yaşadık. Her aktiviteden olduğu gibi bu aktiviteden de tecrübelerimize tecrübe katarak döndük.

En önemlisi kötü gidişe dur demek için çırpınan bir avuç topluluğa biz de katıldık. Evlerimize dönüp yastığa baş koyunca tebesüm ederek iç huzuru ile uyuduk. Grup olarak bu tip etkinliklere devam edeceğiz.

Düşündüm de topluma direkt yarar sağlama, magazin ağırlıklı konularda, kalabalıkların dikkatini çekmek çok kolayken; topluma direkt yarar sağlayacak bu gibi aktivitelerde bir nebze de olsa ses verebilmek ne kadar zor. O nedenle bu duyarlılığı gösteren, riske giren arkadaşlarıma ne kadar teşekkür etsem azdır. Gündemi meşgul eden bir sürü gereksiz konu varken, bizler toplum için yararlı bir şeyler yapmaya çalışmıştık. Toplum kendi için neden yararlı bir şeyler yapmıyor/yapamıyor bunu uzun uzadıya sorgulamak gerek.

#### **Teşekkür**

Bizler amatör bir grubuz, şahsi ve ortak malzemelerimizi kendi olanaklarımız ile temin ediyoruz. Bot ekibine teşekkür ediyorum, ciddi bir finansman ayırıp bu aktiviteye

katıldıkları ve cesaretleri için. Kara Ekibi teşekkürler, bizi yalnız bırakmadıkları, her konuda destek oldukları ve değerli yardımları için, onlar olmasa aktivite gerçekleşmezdi. Güvenle gidip gelmemizi sağlayan Lojistik Erdoğan'a ve Mehmet Ünal'a teşekkürler. Karabük Valiliğine, Emniyet Müdürlüğüne, Yenice Kaymakamlığına ve Jandarmasına ilgileri için; Yenice Belediyesine ve değerli başkanları Sayın Mustafa Akay'a ilgi ve yardımlarından dolayı teşekkürler. Yeniceli Dostumuz Ahmet Elbir'e katkı ve yardımlarından dolayı teşekkürler, aktivite boyunca her konuda rehberimiz oldu. Şeker Amca'ya teşekkürler. Katkı ve desteklerinden dolayı 4x4 Freeliflife dergisine de teşekkürler. Aktivitede emeği geçen herkese, katılmayıp ta bizi destekleyenlere çok teşekkürler. Yine çılgın ve doğa ile bütünleşen aktivitelerde görüşmek, buluşmak dileğiyle.

#### **Nehir Ekibi**

##### **1. Bot**

İbrahim Demirkıran (Mozaik Sanatçısı, Nehir postacısı, mağaracı, kanyoncu,) Pınar Tuncay (Finans uzmanı, dalgıç) Ahmet Elbir (Orman Mühendisi, Yenice'li dostumuz) Murat Koparrı (Üretim uzmanı, Çorlu'dan dostumuz) Behiye İşler (Dış ticaret uzmanımız, dalgıç, mağaracı, kanyoncu) Mehmet İncesu (üretim müdürü, mağaracı)

##### **2. Bot**

Semra Ulhanlı (İnsan kaynakları uzmanı, dalgıç) Aksel Agan (İç mimar, kanyoncu) Bahadır Seyrekoğlu (Satış koordinatörü, mağaracı, kanyoncu, dalgıç) Celal Demirkıran (İşletmeci, proje adamı, kanyoncu, mağaracı) Muhittin Gürçay (Satış koordinatörü, dağcı)

##### **3. Bot**

Hatice Tarhan (Medya satış müdürü, dağcı, dalgıç) Orkun Uzel (Elektronik mühendisi, dağcı, mağaracı, kanyoncu, dalgıç) Yılmaz Ece (BT uzmanı, mağaracı, dalgıç) Bahadır Kahraman (namı değer hoyy hopp bahadır. Aktivitenin en genç ve yakışıklı aktivisti) Banu Özer (Finans uzmanı, Anne ve oğul aynı botta daha temiz nehirler ve dünya için kürek çektiler. Bundan daha güzel bir paylaşım olabilir mi?)

#### **Kara Ekibi**

Serap Kuzgun Funda Ece Tülay Karakaş Ayça Yıldırım Ayşe Gülay Hakyemez Serpil Kilimci Sinan Bodur Mehmet Demirkıran Gülçin Kara Mehmet Ünal



# Uçan sörfçüler

Damla Tamer



Kiteboard adından da ele verdiği gibi iki birbiriyle ilgisiz gibi görünen ekipmanı bir araya getiren, hem sudan hem de rüzgardan olabildiğince istifade etmeye dayanan gayet zevkli bir spor. Windsurf'deki yelken aniden uçurma ile paraşüt arası bir kanada dönüşüyor, sporcu hem altındaki board'u, hem de bu hilal şeklinde, yelkenbezinden yapılmış, başından 15 metre kadar yüksekte seyreden nesneyi kontrol etmek zorunda. Yelkenden çok daha fazla rüzgar toplayan paraşüt, adamı board'uyla beraber alıp havalandırıyor bile uzun uzun. Zevki uçmasında olsa gerek, kiteboard ancak 8 deniz milinden daha güçlü rüzgarlarda yapılabilir.





Geçtiğimiz yaz İstanbul'da yapılan yarışlarda niyetim bu uçan yelkenli adam ve kadınları izlemektir. Ama rüzgarın azizliği nedeniyle yarışlar gerçekleştirilemeyince yarışçılar ve izleyiciler olarak bize başka şeylerle vakit geçirmek kaldı. Rüzgar bir türlü 8 deniz mili sınırını aşmayınca sporcular da gevşemeye karar verdiler ve etrafa bir karnaval havası hakim oldu. Board'lar bir kenarda dinlenedursun dart yarışları, bilardo turnuvaları, ortalıkta dolaşan bikinili kızlar yapılamayan yarışlara alternatif getiriyordu. Yanlışlık olmasın, her ne kadar sporcular ellerinde biralarıyla, basın mensupları da waffle kuyruğunda bekliyor olsa da herkesin gözü kulağı rüzgarın şiddetlenip yarışın başlaması umuduyla açıktı.

Yarışmalar yapılamayınca bana da yarışçılar arasında dolaşip sohbet etmek düştü. Yarışmacıların arasında en popülerleri geçtiğimiz senelerin Bayanlar Dünya Şampiyonu olan 11 yaşındaki Gisela Pulido'ydu, ki kendisi yarışı hakkını vererek ve çenesini kırarak kazanmıştı. Konuştuğum 2005 Erkekler Dünya Şampiyonu olan Fransız Thomas Cocquet ise 19 yaşındaydı, 10 yıllık buz pateni ve 5 yıllık kiteboard macerası vardı, zamanının tümünü kiteboard'a adanmış, yanında oturan Boris'in dediği gibi bu yaşta dünya şampiyonu olunca yeteri kadar para kazandığına karar verip sadece kiteboard ile ilgilenilebilmek için üniversiteden de vazgeçmiş. Yugoslavya için yarışan Boris 10 yıl windsurf ve skateboard yaptıktan sonra 3 yıl önce babasından kaparak kiteboard'a başlamış. Güney Afrikalı Tyrone 3 yıl önce kiteboard'a başlamış, şimdi 16 yaşında.







Neyse ki, etrafımı saran ve birkaç senedir bu sporlarla ilgilenip mükemmelleşen “11-19 yaş arası genç” profilini, Julia Simsar bozdu. Julia 24 yaşında, annesi Fransız, babası Türk ve iki senedir Türkiye adına yarışıyor, hatta 2005 yılının Bayanlar Dünya üçüncüsü, Türkiye ayağının birincisi olarak dereceye girmiş. İlla ki hızlı ve kaygan başka bir yan sporla da ilgilenen diğer yarışmacılar gibi, Julia da zamanında windsurf ve su kayağı yaparken kiteboard ilgisini çekmiş. Türkiye’de kitesurf yapmaya aşına, çünkü yazın Porto Rico’dan kalkıp anne-babasının yaşadığı Çeşme’ye gidiyor.



Geçtiğimiz günlerde Julia’dan bir mail ve fotoğraflar alana dek bu “teenage” yaşından büyük kiteboard’cuyu ve rüzgarın azizliği nedeni ile ilk günden herkesin rehavete kapılmasına neden olan yarışmayı unutmuştum. Fotoğrafları görünce hatırlamam ve yazmam şart oldu. Julia üç kiteboard’cuyu daha toplayıp Çeşme’ye götürmüştü bu sene; Yeni Zelanda’da yaşayan kızkardeşi Charlotte, Fransa’dan Antoine Auriol ve Avustralya’dan Miguel Willis. Ve kendisi aşına olsa bile yanındaki sporcular Çeşme sahillerine hayran kalmışlar tabii ki.

“Çeşme’de birçok harika kumsal var, ama en kiteboard yapılısı olanı Pırlanta Plajı. Zamanımızın çoğunu Çeşme’den 10 dakika uzaklıktaki bu plajda geçirdik. Orada bir kite-surf okulu sahibi olan Hüsnü Baylav bize tekne ayarlamak ve izin çıkarmak konusunda yardımcı oldu.





Koydan dışarı, Chios'a doğru surf yaptık; koyu çevreleyen beyaz uçurumlar, dibindeki siyah kayalar ve keşfettiğimiz yarım bırakılmış bir kale bize harikalar diyarında olduğumuzu hissettirdi. Pirlanta Burnu'nun hemen diğer tarafında bembeyaz kumlu bir plaj daha bulduysak da rüzgar orada çok hızlı esiyordu bu yüzden kite yapmayı biraz zora soktu."

Son bir bilgi, Julia, geçtiğimiz sene turnuvanın ikinci günü, sonunda rüzgarlar esmeye başladığında serbest stilde yarışarak bayanlar birincisi oldu, kardeşi Charlotte Simsar ise hız kategorisinde birinci oldu.





# Afrika'nın zirvesine yolculuk

Alev ankayalı  
alev@iksa.com.tr

Ekim ayında yaşlı Afrika Kıtası'nın en yüksek dağı olan Kilimanjaro'ya tırmanmak üzere Explorer Ekibi ile yine yollara düştük. Bu seyahatin benim için önem ve anlamı çok büyük. İlkokul yıllarında "Büyük Modern Atlas"ta resimlerini gördüğüm ve hayallerini kurduğum Afrika'ya gidiyorum. İlk kez Afrika kıtasına

ayak basacağım, ilk kez Güney Yarım Küre'ye geyeceğim, hani řu yıllar önce Barış Manço'nun programında öğrendiğimiz suyun ters yöne dönerek aktığı yarım küre, yaşadığımız veya bildiklerimizden çok farklı bir kültürle tanışacağım ve sınırimi bir kez daha, bu kez Kilimanjaro Dağı'nın zirvesine ulaşmak için, zorlayacağım. Bu

zirve yolculuğu esasında, ilk katılımcıları da olduğumuz K8000 adlı bir projenin de parçası. Maceraperest, sportif, dağcılıkla az veya çok ilgilenen kişilerin belirli bir program dâhilinde çalışarak bir kaç yıl içinde dünyanın en yüksek dağlarının zirvesine ulaşabilir mi? Sorusuna cevap arayan bir birliktelik, bir kulüp K8000.



## İngiltere Kraliçesinin torununa hediye ettiği dağ

Kilimanjaro Dağı Tanzanya'da, Kenya sınırına çok yakın bir bölgede. Hem Kenya hem de Tanzanya eski İngiliz kolonileri. Dağ rehberimiz Ertuğrul Melikoğlu uçakta, dağın bir zamanlar Kenya sınırı içinde olduğunu, fakat İngiltere Kraliçesinin torununa hediye ettiği Tanzanya'da hiç karlı dağ olmamasına üzülerek dağı torununa hediye ettiğini, böylece Kilimanjaro'nun Tanzanya'ya geçtiğini söylüyor. Yedi saatlik uçuştan sonra, sabahın erken saatlerinde Kenya'nın başkenti Nairobi'ye ulaşıyoruz. Beş kişilik ekibimiz heyecanlı. Bu tırmanışın hazırlığı aylar öncesinden başladı. Sadece teknik ve sportif hazırlık değil, basitmiş gibi görünen seyahat organizasyonunun bile aylar öncesinden yapılması gerekti. Çünkü bölgeye fazla uçuş yok ve olanlar da genellikle dolu. Her iki ülke için de vize alınması gerekiyor. Ayrıca, hijyen sorunu yaşayan ve tropik iklime sahip bir ülkeye gidileceği için olunması gereken bazı aşılar ve seyahat öncesinden kullanılmaya başlanması gereken bazı ilaçlar var. Uzun süren bu hazırlık sürecinin sonunda nihayet Nairobi'ye ayak basmaktan mutluyuz. Günü Nairobi'de gezecek geçirdikten sonra akşam üstü karayolu ile Tanzanya'ya doğru yola çıkıyoruz. Nairobi şehir merkezinde herhangi bir batı şehrinde görebileceğiniz manzaralar var, çünkü Kenya Afrika'nın sanayileşmiş ülkelerinden biri. Ancak kırsal alana çıktığımız anda, özellikle de Tanzanya sınırından geçince, manzara keskin bir şekilde değişiyor. Uçsuz bucaksız Afrika savanalarının arasından, gayet dar bir karayolu üzerinde ilerlerken ilk dikkatimizi çeken yerel kıyafetleri ile yolun iki tarafından yürüyen Masai'ler oluyor. Öğreniyoruz ki yürüyerek ulaşım Afrika ülkelerinin çoğunda Masai'lerin tercih ettiği bir yöntem. Sonraki günlerde bu manzarayı kanıksayacağız, fakat ilk gün bu durum bizi bayağı şaşırtıyor. Yol boyunca fondaki Afrika manzarası önünde rengârenk giysileri, ellerinde sopaları ile yürüyen Masai'lerden gözümüzü alamıyoruz. Beş saat süren minibüs yolculuğundan sonra, akşam saatlerinde Kilimanjaro Dağı'na tırmanışların başladığı şehir olan Arusha'ya ulaşıyoruz.

21 Ekim sabahı, 6 gün sürmesi planlanan tırmanışımız başlıyor. Kilimanjaro Dağı aynı zamanda millî park olan bir bölgenin içinde ve Tanzanya hükümeti bu bölgenin korunması ve tırmanışların belli kurallara çerçevesinde yapılması konularında çok hassas. Tırmanış için mutlaka yerli rehber ve taşıyıcılardan oluşan bir destek ekibi almak, tırmanışın başlangıcında ve ulaşılan her ara kampta kayıt yaptırmak zorundasınız. Dağda geçirecek her gün için kişi başına belli bir ücret ödenmesi gerekiyor. Her taşıyıcının taşıyacağı ağırlık belli, taşıyıcı sayısı yükünüze göre belirleniyor ve girişte eşyalarını tek tek tartılıyor, ona göre almanız gereken taşıyıcı sayısı belirleniyor. Çöp atmak, araziye tuvalet olarak kullanmak yasak. Bu konularda sıkı denetim var. Görevlilerin bu konudaki hassasiyetlerini görünce, bunların hiç birinin yapılmadığı kendi ülkemiz adına utanıyoruz. Rehberimiz ile birlikte 5 kişi olan ekibimize dağda kamp kurma, yemek yapma,

ve eşya taşıma gibi lojistik hizmetleri vermek üzere 16 kişilik bir yerli destek ekibi eşlik edecek.

## Dünyanın "tek başına duran" en büyük dağı

Kilimanjaro Dağı Afrika Kitası'nın en yüksek dağı olmasının yanısıra, "Dünyanın en büyük yanardağı" ve "Dünyanın tek başına duran en büyük dağı" unvanlarının da sahibi. Dağ gerçekten çok büyük, öyle ki tamamını görebilmek veya bir fotoğraf karesine sığdırabilmek için çok uzağına gitmek gerekiyor. Ayrıca, bulunduğu iklim kuşağı nedeniyle Türkiye ve dünyadaki pek çok dağdan farklı ve bir kısmı tamamen kendisine özgü ekolojik özelliklere sahip. Örneğin, hemen hemen tüm dağlarda 2000m'nin üstünde artık bitki örtüsü bulunmazken, Kilimanjaro'da 2000m ile 4000m arasında farklı özellikleri olan yoğun bir bitki örtüsü bulunuyor. 3000m'ye kadar uzanan yağmur ormanları, 3000-4000m arası yerlerini maki tipi bodur ağaçlardan oluşan ormanlara bırakıyor.

Tırmanışın ilk iki günü yağmur ormanlarının arasından, nispeten yumuşak eğimli patikalardan yürüyoruz. Ormanların içinden geçen tırmanış rotası, muson yağmurlarının yıkıcı etkisinden korunmak amacıyla kalaslarla desteklenmiş, adeta özel yürüyüş yolu haline getirilmiş. Bu nedenle ilk iki günümüz tırmanıştan ziyade, orta sertlikte bir doğa yürüyüşü havasında geçiyor. Kilimanjaro Dağı'nın kendine özgü zorluklarını henüz görmüş değiliz. Şu ana kadar gördüğümüz bizleri adeta büyüleyen bir doğal güzellik. Öyle ki kendimizi zaman zaman masal ülkesinde hissediyoruz. İlk kez yağmur ormanı görüyoruz, ağaçların sıklığından ve büyüklüğünden gökyüzü görünmüyor. Yüzlerce farklı ağaç, bitki, sarmaşık türü ile karşılaşılıyor. Günlük ortalama yürüme süremiz 7-7,5 saat, bu aynı zamanda kamplar arasındaki ortalama mesafe. Henüz hava ılıman, gündüz güneş çıktığında 25 dereceye ulaşabiliyor. Fakat yükseklerde öğleden sonra oluşan yağmur bulutlarını görebiliyoruz.

## Gelenlerin sadece %60'ı zirveye ulaşabiliyor

Kilimanjaro Dağı Tanzanya devletinin en büyük gelir kaynaklarından biri. Her yıl 250.000 kişinin bu dağa tırmanmaya geldiğini ve sadece %60'ının zirveye ulaşabildiğini öğreniyoruz. Millî park sınırı için kaza geçiren veya rahatsızlanan dağcıları kurtarmak üzere sürekli hazır bekleyen sağlık birimleri var. Bakalım biz bu %60'lık dilime girebilecek miyiz?

Tırmanışın 3. günü artık ilk iki günün tatlı rahavet havasından çıkıyoruz. 3. gün aklimize olma günü, çünkü bundan sonra Kilimanjaro Dağı'nı zorlu yapan özelliklerini yaşamaya başlayacağız.

Dağcılıkta 4000m'nin üstü yüksek irtifa sayılır, bu seviyeden sonra insan sağlığı açısından ciddi riskler oluşmaya başlar ve tırmanışın bu riskler dikkate alınarak planlanması gerekir. 3. gün 3600m kampından aklimize olmak üzere 4600m. ye çıkıp, tekrar 3600m. ye dönüyoruz. Yorucu bir gün oluyor, ekip arkadaş-







larımızdan Renay Onur'un başının ağrması dışında bir sorunumuz olmuyor. 4. gün 4600m kampına taşınıyoruz. Bugün hepimizde biraz tedirginlik var. Çünkü bugün, bir sonraki güne, yani 26 Ekim'e bağlandığında, bizim de zirve yolculuğumuz başlayacak. Artık hava bayağı soğuk, kapalı ve sisli. Rotamız ara ara dik yerleri aşsa da genelde yumuşak eğimli, fakat kat edilmesi gereken mesafeler çok uzun ve oksijen azlığı hafif hafif kendini hissettirmeye başladığından daha kolay yoruluyoruz. Bu yükseklikte artık sadece çalılar ve tamamen Kilimanjaro Dağı'na özgü, insana adeta masal ülkesindeymiş hissi veren, garip görünümlü lobello ağaçları var. 4600m kampına yaklaştıkça rota ansızın keskin bir şekilde dikleşiyor, nitekim bu diklik yüzünden 4600m kampında diğer kamplara kıyasla dikkat çekici bir alan sorunu var: çok sayıda tırmanış ekibi arazinin dikliği yüzünden çadırları dar alanlara, dip dibe kurmak zorunda kalmış.

#### **Uhuru tepesine yolculuk**

Hemen akşam yemeği yemek ve tırmanış planı yapmak üzere toplanıyoruz. Ekibimizin en neşeli üyesi rehberimiz, tecrübeli dağcı Ertuğrul Melikoğlu, daha önce Kilimanjaro'ya tırmanmış olmanın verdiği rahatlıkla, bizlere tırmanış planını anlatıyor. Bizler bugün onun kadar neşeli değiliz, hepimizde tedirginlik ve merak var. Kolay değil: bir kaç saat sonra dünyanın en yüksek dağlarından birinin zirvesine doğru yola çıkacağız ve tırmanışın bu safhası bugüne kadar aşılın safhalardan çok daha farklı ve zorlu olacak. Ertuğrul ve yerli rehbe-

rimiz Ernest zirve rotasının krater platosuna kadar çok dik olacağını söylüyorlar. İrtifanın etkisi heyecanla birleşince yemek yemek zorlaşıyor, ancak ne olursa olsun yemek ve sıvı almak zorundayız. Kendimizi zorlayarak zirve öncesi son akşam yemeğimizi yiyip, erkenden çadırlarımıza çekiliyoruz.

Kilimanjaro Dağı bir zamanlar 6000m'yi geçen bir yüksekliğe sahipmiş, ancak bir kaç yüzyıl önce olan bir depremin sonucu olarak artık 5895m. Yine de, hala 6000m.lik dağlar kategorisinde değerlendiriliyor. Bu dağı zor yapan ise büyüklüğü ve yüksekliği. Yoksa, pek çok dağa göre çok daha yumuşak eğimli, güvenli bir tırmanış rotası var. Eski bir yanardağ olması sebebiyle, dağın zirvesi de pek çok dağ zirvesinden farklı. Örneğin, Ağrı Dağı'ndaki gibi, aşağıdan bile ucu görülebilecek, belirgin, klasik bir zirvesi yok. Bunun yerine, en tepede devasa bir yanardağ krateri bulunuyor. Zirveyi bu kraterin çökmeden kalmış en yüksek ucu ("Uhuru Tepesi" diye bilinir) oluşturuyor.

Yaklaşık 7,5 saat sürmesi beklenen Zirve yürüyüşü 26 Ekim saat 01.00'da başlıyor. Hava soğuk fakat açık. Yağış ve rüzgâr yok, bunlar gayet iyi işaretler. Rota gerçekten çok dik, yer yer kaya setleri olsa da genelde çarşak patikalardan oluşuyor. Daha 2. saatte oksijen azlığı azizliğini göstermeye başlıyor: Önümüzde 6 saatten fazla mesafe olmasına rağmen ekibimizde şiddetli yorgunluk alametleri baş gösteriyor. Renay ayaklarıyla ilgili sorun yaşadığını, parmaklarının üşüdü-

ğünü söylüyor. Erken saatte ortaya çıkan bu olumsuz gelişmeler moralimizi bozuyor. Diğer ekip arkadaşlarımıza göre benim ve eşim Başak'ın daha çok tırmanış tecrübesi var, ancak altimetre açısından bundan sonraki her adım kişisel rekorumuz olmaya başladı. Bu seviyeden sonrası bizim için de bir bilinmez. Sürekli durup dinlenmek istiyoruz fakat sık sık durmak, kalbin ritmini ansızın düşüreceği için teknik olarak irtifa hastalığına davet çıkarmak anlamına geliyor. Ağır çekimde bile olsa sürekli yürümek, saatte bir kez, o da bir kaç dakikayı geçmeyecek şekilde, mola vermek zorundayız. Ritmimizi Ertuğrul belirliyor, yavaş ancak tempolu yükseliyoruz. Şafağın sökmesine daha epey zaman var. Bu arada şiddetli bir ayazla birlikte hafif hafif yağmaya başlayan yağmur moralimizi biraz daha bozuyor. Tüm bu yorgunluk ve moral bozukluğu yüksek irtifanın etkileri, kendime ve ekip arkadaşlarıma bunu hatırlatıyorum. Bunun farkında olup, bu duruma teslim olmamak gerekiyor. Ritmi bozmadan, sessiz bir şekilde yürümeye devam ediyoruz. Tırmanışı yarım bırakarak, inişe geçmiş bazı dağcıları görmek de hoş olmuyor. Ancak, dağda tırmanışı bırakma kararını vermek de zirveye ulaşmak kadar takdire şayan bir davranıştır. Kendinizi tatsız sonuçlardan ancak sağduyulu ve zamanında verilmiş bu tip kararlarla koruyabilirsiniz. Ben sürekli ufku takip ediyorum, kızarmasını bekliyorum. Doğacak güneşin moralimizi düzeltereğini biliyorum, aynı zamanda zirveye az kaldığının habercisi olacak. Kafamı kaldırıp zirve yolunun yukarılarına baktığım zaman



tek sıra halinde yürüyen dağcıların kafa lambalarını görüyorum.

Böyle uzun ve zorlu yürüyüşler, hele de az oksijen altında, insanda ilginç meditatif etkiler yaratıyor. Düşünce hızınız yavaşlamakla birlikte, kendinizi belki daha önce hiç düşünmediğiniz şeyleri düşünürken bulabiliyorsunuz. Sahip olduğunuz şeylerin kıymetini anlıyor, bunların hepsi için tek tek şükrediyorsunuz. Bunun, dağcılığın insana kazandırdığı hoş özelliklerden biri olduğunu düşünüyorum.

### **Kilimanjaro'nun karlarını görüyorum, belki de erimeden önce son kez**

Saat 6.30 civarı, sonunda güneş doğuyor, ekibimiz üzerine pozitif etkisini tüm şiddetiyle salarak. Yerli rehberimiz Ernest zirve kraterine yirmi dakikalık mesafemiz kaldığını söyleyince seviniyoruz. Gerçekten de yirmi dakika sonra krater'e ulaşıyoruz. Ansızın Kilimanjaro'nun meşhur karları ve güneş cephesini kaplamış devasa buzullarıyla karşı karşıya geliyoruz. Büyüleyici bir manzara. İleride, kraterin çok uzak noktalarında bir çok dağcı görünüyoruz. Fakat sevincimiz kısa sürede yine hayal kırıklığına dönüşecek. Artık 5800 m'ye yakınız, oksijen azlığı çok belirgin. Bu, her adımda 3-4 nefes çekmek zorunda kalmak anlamına geliyor. Dolayısıyla, hareketlerimizde iyice ağırlaşıyor. Sık sık durup nefes alma ihtiyacı hissediyoruz. Asabiyet ve yılgınlık da irtifa rahatsızlıklarından biridir, her ne kadar ciddi asabiyet sorunları yaşanmasa da, zirve kraterindeki yürüyüşümüz sırasında yılgınlık duygusunu hepimiz yaşıyoruz. Çünkü "şu seti de aştıktan sonra zirveye varıyoruz" diyen Ertuğrul ve Ernest'e rağmen, o zirveye bir türlü ulaşamıyoruz. Funda'nın arkamda söylendiğini duyuyorum. Trajikomik bir durum olduğunu söyleyebilirim, biz yaklaştıkça zirve uzaklaşıyor sanki...

Sonunda, yani zirve kraterine ulaşmamızdan neredeyse 2 saat sonra, saat 8.30 civarı Kilimanjaro Dağı'nın en yüksek noktası olan Uhuru Tepesine ekip olarak ulaşıyoruz. Tabela 100m kadar ileride görüldüğü anda hepimizin gözünden kontrol dışı yaşlar akmaya başlıyor. Bu duyguyu ifade etmesi zor. Zirve tabelasının önünde fotoğraf çekmek için makinelerimizi hazırlıyoruz. İşte Afrika Kitası'nın en tepesindeyiz, 5895m'den şöyle bir dört tarafıma bakıyorum. Bu kısmı yarı rüya olarak hatırlıyorum: Oksijen azlığı ve tükenmişlik duygusunu bir anda alt eden coşkulu bir mutluluk yaşıyoruz, algımızı ağırlaştığı için olsa gerek, zaman sanki durmuş gibi, sevinç çığlıklarımız, birbirimizi tebrik ettiğimiz çok uzaklardan gelen sesler gibi. Bir tabelaya bir de Kilimanjaro'nun ne yazık ki bir süre sonra tamamen eriyip kaybolacak bembeyaz buzullarına bakıp bakıp duruyorum, bu anı zihnime iyice kazımak için. Hava pırl pırl. O ana kadar hissettiğim tüm yorgunluğu unutarak, buna binlerce kez değindiğini düşünerek ve hayal etmekten hiç vazgeçmediğime bir kez daha şükrederek.

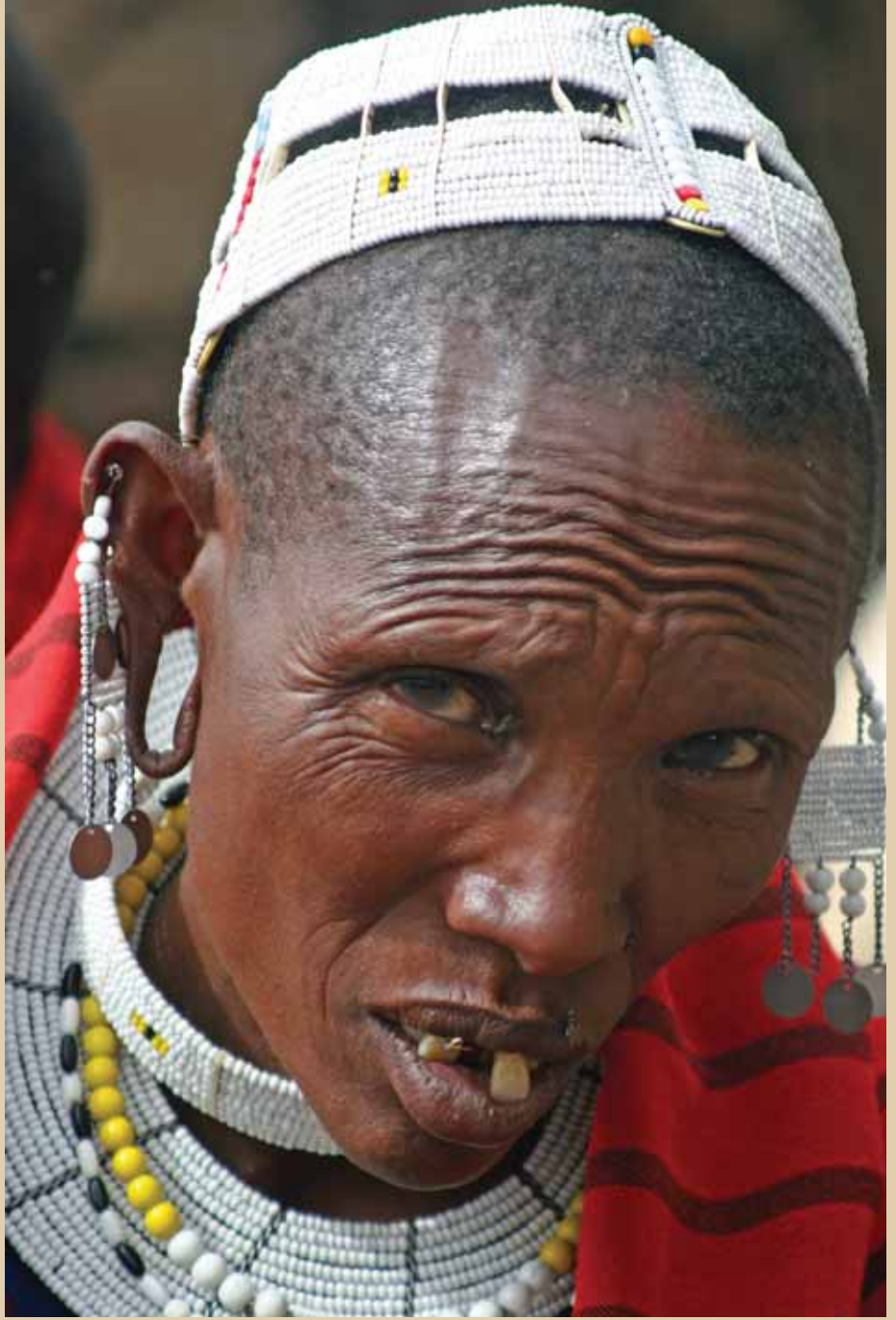






Foto: Coşkun Aydın

**12 Mayıs 2007**

# IYK- Boğaz Komutanlığı Kupası'ndan...

Selma Uca

Hafta içi 12 Mayıs boşa çıkınca nihayet 'Aggressivo-Kahve Dünyası' kızımızla yarışa girmek nasip oldu, pek bir sevinçliyim haliyle... Cuma akşamı telefon trafiği sonrası Murat Sussa (Papyon olarak ta bilinir)'nın kendi distribütörlüğünü yaptığı BWA marka şişme botuyla Ataköy'e gitmek üzere sabah 08:10'a sözleştik. Provezza ekibinden yelkencilerle 12 dk.da Ataköy'deydik, şaka değil gerçek; bundan daha az süreli rekorlarımız da var...

Provezza V ve VI da hummalı hazırlıklar vardı, Aggressivo'nun İzmir ağırlıklı ekibinden bir kişinin uçağı rötarlı geldi, marinadan ayrılışımız 08:30 yerine 09:00'u buldu. Bugün 'Kahve Dünyası Kadınlar Ekibi'nden üç kişi olacaktık teknede. Mihri, Eda ve bendeniz:) Ece Ermeç'i Blue Wind'de görecektik start alanında.

İşin diğer tuhaf tarafı, bu yıl 4.sü yapılan bu Boğaz yarışına ilk kez katılıyor olmamı, ben de şaşıtm kendime. Önümüzde arkamızda filodan tekneler Beşiktaş önlerinde seyrederken sahilde bir iskeleye yanaşık gibi duran batık bir yelkenli gördük, hemen yanındaki iskelede de muhtemelen teknenin ekibi. Teknenin sadece baş kısmı su üzerinde, kığı tamamen batık duruyordu. Muhtemelen yarışa giden bir tekne. Mihri hemen, komite botuyla gelip bize intikal edecek Tarkan Kara'yı arayarak haber verdi. Aklımız teknede ilerlerken komitenin bir şişme botu Tarkan'ı bize bıraktı ve kazazede tekneye gitti. GS Adası civarı yelkenlilerle doluydu, Boğaz trafiği belli ki kesik, lakin dolmuş ve tur motorları vızır vızır faal vaziyette...

Start genel Güney yönüne yapılacağından, akıntı nedeniyle zaten hızla ilerliyorduk:) OCS olmamak da gerekiyordu. Tabii oldu, genel geri çağırma düşüldü, böylece IRC 1, 2 ve 3

sınıfları sonraki sınıfların startını bekledi. Bir daha start işlemleri başladı, gene adrenalin, ve tabii gene olmadı, gene genel geri çağırma... Galiba biz bugün start edemeyeceğiz diye korkmaya başladım. Neyse ki üçüncü demede genel geri çağırma düşmeden ama bireysel geri çağırma filoları start ettik, OCS çağrılarını dikkatle dinledik, zira komitenin tespiti esastır, geniş start hattında etraf teknelerle dolu, emin olmak gerekiyor. UNO tekrar start için balon mayna, rota değiştiriyordu, Miki Levent' in 'nayır nolamaz' modlu kafa sallayışını görüyordum.

Çırağan önü şamandırasına kadar balonla seyir çok güzel de, ama asıl iş ondan sonrası kısa aralı bol bol tramolalar. Sahildeki insanların bazılarının "aaa... çarpacaklar" bakışları gayet net görünüyordu yani... Birkaçı geri adımlar bile atabiliyordu. Bu kısa aralı, bol bol tramolalar (KABBT) dışarıdan seyirci olduğunuzda hoş güzel de, içinde olunca başka oluyordu haliyle... Tam trapeze yerleşiyor, hadi bir daha, sonra bir daha, böyle uzayıp gidiyordu. Önce bir sayayım dedim acaba kaç tramola edecek yarış süresince. Sayamadım tabii, sayacak halim kalmadı, artık yaşımın hamlığı mı, masabaşı iş hamlığı mı, kıştan yeni çıkış hamlığı mı, bir sürü mazeret yaptım kendime ama yiğitliği de elden bırakamı-



yordum, sonunda alıştım zaten. Öyle güzel bir rüzgar vardı ki anlatamam, hani limonata deriz, ee.. tabii arada sağanaklar biraz güçlü. O da olsun ama. Akıntının güçlü olduğu burunlar geçilirken stresli oluyordu, gene o daha da sıklaşmış KABBT'ler vardı tabii; yalnız eğlenceli bir manzara çıkıyordu ortaya. Önünüzdeki tekne akıntıya bir biniyor, yengeç gibi koşarak geri gidiyordu, yüzünüzde garip bir tebessümle bakarken aynı yengeçliğe siz de başlıyordunuz. Bu arada dümençimize de teknede çiçek verdik, sanal tabii. Hak etti.

Demıştım ya, ilk kez bu yarışa giriyordum, KABBT'ler devam ediyordu ama biz Boğaz Komutanlığına geleliyorduk. Sonunda geldik dedim, Allahım... Karadeniz işte orada, bekle beni geliyorum demek geldi içimden. Komutanlık önündeki şamandırayı geçtik, Büyükdere' ye, oradan da Komutanlık önündeki finiş hattında yarışı tamamladık. Hesabı kitabı yaptık teknede hemen, IRC 2 de 2. olmuş olmamız gerekiyor, sonunda da öyle olmuş.

İstanbul Boğazı ne muhteşem, ne alımlı... Şu koca şehirde trafiğinden, kalabalıklığından olsa gerek yaşamak zor geliyor bazen ama bu haftasonu hepsi silindi gitti benim için. Kendimi formatlamış sayıyorum.

Provezza, Oğuzhan Too ve Oğuzhan JR yanyana bağlı, biz de Provezza' nın yanına girdik. KABBT'ler ve güzel Boğaz rüzgarıyla acıkılmışız. İşkelede Boğaz Komutanı bizi selamladı, tekneden karaya sohbeti yaptık. Alanda müzik var, halk kermeste, çok güzel bir görüntü vardı. Sonra Okay Temiz' i dinledik Kahve Dünyası karavanı önünde, kahvelerimizle. 17:00 de yarışın süresi bitiyordu, bir iki tekne henüz gelmemişti. Galiba 10 - 15 dk. sonrasıydı, Timurboray'dı sanırım, bayrağı arya edilmiş finiş hattına ilerliyordu. Onca mesafe gelmişti.

Ödül törenine geçildi, keyifli ve neşeliydi. Aggressivo Ataköy'e gideceğinden ben Kalamış'a gidecek Goblin'le dönmeyi planladım. Kızımızı ve ekibimizi uğurladıktan sonra biz de yola koyulduk. Ara duraklarımız Yeniköy ve Bebek oldu. Yelken dolu sohbetle Kalamış'a vardık, oradan İYK'ya gittim. KABBT'ler acısını çıkartıyordu ama Engin Sili (Temel olarak da bilinir) arkadaşımızın "40'a bir kala" buluşmasına gitmeden edemedim.

İlerleyen saatte baktım ki olmayacak, KABBT'siz uzun seyirli bir rota için eve geldim... Uyku...

Bugün çok güzel geçti, Boğaz'da 63 tekneydik, çok keyifli görüntüler oldu.

Teşekkürler İstanbul Yelken Kulübü, teşekkürler İstanbul Boğaz Komutanlığı... Seneye gene buluşmak üzere..

Tabii KABBT antrenmanlı geleceğim kısmetse.

Denizin keyfinden, yelkenin ufkunda kalın...



Fotoğraflar: Belmin Marangoz

**Aggressivo** - Kahve Dünyası ile ilk yarışımdan...

**Fotoğraf paylaşımları için Coşkun Aydın ve Belmin Marangoz' a teşekkürler...**

**OCS (On the course side)** Erken start demektir teknik olarak.

**KABBT** ise, benim yazıda yaptığım bir kısaltmadır; "kısa aralı bol bol tramola" nın baş harfleridir.





Suya yazı yazılır mı? Ne dersiniz? Su yazıyı tutar mı? Hafızası var mıdır? Yaşananları anımsar mı? Hani zamanında göle maya çalan Nasreddin Hoca olsa bu soruyu sorduğum, tüm cesaretiyle “Evet” diye haykıracak, biliyorum. Ben de kendimi zor tutuyorum zaten “Evet, evet, evet!” nidaları atmamak için. Benim yazı yazmak dediğim, Masaru Emoto'nun kitaplarında bahsettiği suyun üzerine yazılan yazılardan değil: Hani şu düşüncenin, müziğin ve sözlerin frekansının suyun dokusunu değiştirmesinden bahsetmiyorum. Ahhh o da bir başka dünya ya, ben yine zor zaptettiğim beynimin oyunlarına esir olmayayım. Aklımı yazımdan almayayım.



# Göle yazı yazmak...

Aysim Altay  
aysim@aysimaltay.com  
Fotoğraf: Coşkun Teziç





Benim bahsettiğim su aynı su. Göl deseniz aynı göl. Hani herhangi birisi belki. Yoldan geçenken ismi aklınızı çelmese, belki de hiç dönmeyeceksiniz o levhanın gösterdiği yöne. “Gölyazı” diyor levha. Hani göl yazı tutarmış gibi. Çok uzaklara götürmüyor yol sizi. Yoldan biraz içerlerde önce birkaç bina ve hemen ardından bir ağlayan çınar karşılıyor sizi. Hani her tür gerçekliğe inat, sanki fantastik bir filmde çıkmış gibi adeta... Bu çınar ağlıyor. Ucuna çeşme bağlanacak kadar gözyaşları gür üstelik.

Biraz daha öteye geçeyim dediğinizde göl “adamı vermem” diyor, kara “ben daha güçlüyüm” diyor ve ip çekişiyorlar adeta. Gölün içerilerine kadar tombul bir gözyaşı gibi uzatmış topraktan ellerini Gölyazı. Ada olmaya ramak kalmış desem... Gölün üzerine imzasını atmış desem... Eee o zaman gölün üzerinde ağlarıyla imza atmayı bekleyen onca balıkçı kayığına haksızlık etmiş olmaz mıyım sizce? Ya dallarını göle erişirmeye çalışan onca ağaca? Ya gölgeleriyle gölde oyun oynayan o güzelim leyleklere...

Burası sanki bir sırrı biliyor. Suyun, gölün yazı tuttuğunu, hafızası olduğunu ve yarattıkları bu görüntülerle insanların hafızalarına kazınacaklarını biliyor. Japonlar da bilmişler. Bir grup Japon gelmiş ve Gölyazı’daki binaları boyamışlar. Onlar bu yazının sırrına belki bizden önce vakıf olmuşlar.

Yazıya zihnimin takılması boşuna değil. Çocuk seslerini takip ettiğimizde ayaklarımız bizi ilkokulun bahçesine taşıyor. O da ne!... Bir bakıyorsunuz ki ilkokulun duvarlarında resimler, şiirler... Hem de hem İngilizce hem Türkçe... Gözlerim bana oyun mu oynuyor diye birkaç kez gözlerimi açıp kapıyorum. Olmuyor.

Görüntü ısrarla aynı kalıyor. Nasıl yani? Burasının farkı nedir diğer yerlerden? Hayalimdeki “keşke”ler burada gerçeğe dönüşmüş.

“Daha durr...” diyor bir başka bina az uzaktan. Üzerine isimler yazılmış. Bir yanında bir balıkçı ağlarını onarıyor. Özeline girerim korkusuyula soramıyorum. Bir gülümsemeyi ödünç alıp, bir fotoğraf karesindeki suretini yolumuza devam ediyoruz.

Gölyazı ruhunuza ve bedeninize işlesin diye tüm dinginliğini sunarken, sanki bir yandan da oyunlar oynuyor bizlerle. “Ben yaşamın kendisiyim.” diyor, “Ruhun bedenine işlemiş yaşarken hayatı, sürprizlere hep hazır olası diye varım. Eh yaşam da bundan farklı bir şey değil ki zaten.

Bitti sanıyorsunuz. Hepsi bu kadardı. Eee daha ne olacak ki? Bir yol ayırımından içeriye kıvrılış da beklediklerinizin kat kat fazlasına ulaşmışsınız zaten. Daha fazlasını beklemek ayıp olmaz mı? “Olmaz!” diye yanıt veriyor Gölyazı. “Sen daha ne gördün ki! Gün batımı görmedin mesela. Renklerin uzayışını, sarının turuncuya sarılışını, ağlardan damlayan suların hare hare açılışını, gölün bir ressamın paletine dönüşünü.”

Gerçekten öyle. İnanasım gelmiyor renklerin cümbüşüne. Çakılıyor ayaklarım yere. Gidemiyorum. Hani kuşun tüyü düşse sesini duyarsınız ya öylesine derin bir sessizlik anı yakalıyorum ta içimde. Sanki evren yeni baştan yaratılıyor tam da şu anda!...

(Not : Bazen her kelime fazla olur ya. İşte o an bu an. Susmak lazım. Siz resimlerden Gölyazı’yı içinize çekerken içinizin kabulü için sadece bir an tanımak. Onun için bu yazı burada bitmeli.









# Korkudan Tutkuya

Nesrin Keskin - Cmas 1\* Dalış Eğitmeni

Fotoğraflar: Kemal Çalışkan - Cmas 3\* Dalış Eğitmeni-Rehber Balıkadam

Kışların çok soğuk ve uzun, yazların sıcak ama kısacık yaşandığı Sivas'ta geçti çocukluğum. Bir yağdı mı aylarca kalmayan kalın kar örtüsü, çatı kenarlarını oya gibi çevreleyen irili ufaklı buz sarkıtları, o zamanlar çoğu tek katlı olan evlerin bacalarından yükselen dumanlar ve soğuğa aldırmdan sokakları türlü oyunlarıyla şenlendiren çocuklar kaldı anılarımda. Sabah okula gidebilmek için anne-babamızın karda açtıkları yolları kullandığımızı, hatta kardeşim Nermin'le okul yolunda tipi nedeniyle donma tehlikesi atlattığımızı hatırlıyorum. İlköğrenimimi tamamlayıncaya kadar görebildiğim en büyük su birikintisi bahar

yağmurları yağdığında yukarılardan akıp gelen ve evimizin çevresinde biriken sel suyuydu. Hayatı aksatan, bize türlü zorluklar yaşatan, çamurlu, bulanık, engel tanımaz güçlü sel suyu. Şehrin 5-6 km dışından geçen, Kızılırmak'la ilgili yörede anlatılan öyküler ise su anılarının farklı bir yanı...19 köprü diye bilinen tarihi köprüyle ilgili bir öyküyü ailemle yaz akşamları Kızılırmak'a doğru yaptığımız yürüyüşlerde babamdan dinlemiştim. Öykü uzundu ama bir düğün alayı geçerken gelinin ırmağa kapılmasıyla bitiyordu. Su korkusu o yıllarda gelişti bende. Sonrasında da uzun yıllar benimle kaldı.



Yüksek öğrenimime başladığım yıllarda Karadeniz'i gördüm. Nermin işi nedeniyle Trabzon'da yaşamaya başlamıştı. Fırsat buldukça onu ziyaret ederdim. Doğu Karadeniz mavi ve yeşilin olağanüstü görüntüleri oluşturduğu, yeşilin her tonunun görülebildiği doğa harikası bir bölge. Trabzon'da bulunduğum zamanlarda sahilde yaptığımız gezintilerde büyük dalgaların kayalarla kucaklaşarak köpürmesini izlemek hoştu benim için. Hatta bir gün Nermin'le plaja gitme cesaretini bile göstermiştim. Çakıllarla kaplı plajda güneşlenip, kayalardan denize atlayan, köpüklerle oynayan çocukları iç geçirecek izlemiştim. Karadeniz yolculuklarım Nermin'in Ankara'ya tayin olmasıyla sona erdi. Eğitimimi tamamladıktan sonra ben de Ankara'da çalışmaya başladım. İlerleyen yıllarda Marmara, Akdeniz ve Ege kıyılarına sayısız yolculuklarım oldu. Süreç içinde su korkumu yenmek için elimden geleni yapıyordum ama bir türlü olumlu bir sonuç alamıyordum. Deniz tatillerinde yüzme öğrenemeyeceğimi anlayınca yüzme kursuna gitme kararını Fethiye'de yaptığım bir tatilin dönüş yolunda aldım.

1999 yılının Eylül ayıydı. Okullar açıldığından Ankara'daki havuzların yoğunluğu azalmıştı. Yüzme kursu için ideal zamandı. Dört haftalık kursun üçüncü haftasında yüzmeye başladım. Müthiş bir duyguydu benim için. Onca yıl istemiş ve beklemiştim bunu. Suda denge hissini yakalamışken ara ara dinlenerek saatlerce çalışmışım havuzda. Havuz çıkışında sevincimi paylaşabileceğim herkesle paylaştım. O gün suyun kaldırma kuvvetini keşfeden ünlü fizikçi gibiydim. Yüzdüm! Yüzdüm!

İki yıl süreyle haftada bir günümü ayırarak yüzmeye devam ederken gerek duydukça ileri yüzme ve cankurtarma gibi kurslar da aldım. Bu süreçte bendeki su korkusu yerini yavaş yavaş suyla sevgi ve saygıya dayalı bir iletişime bıraktı. Bu iletişimin kurallarına uyulmadığı zaman sorun yaşanabileceğinin de farkındaydım. Henüz 12 aylıkken annesiyle birlikte bana eşlik etmeye başlayan sevgili yeğenim Doruk'la yaptığımız yüzme çalışmaları ve havuz oyunlarından aldığım keyif ise yüzme öğrenmemin bana sunduğu en büyük ödüldü.

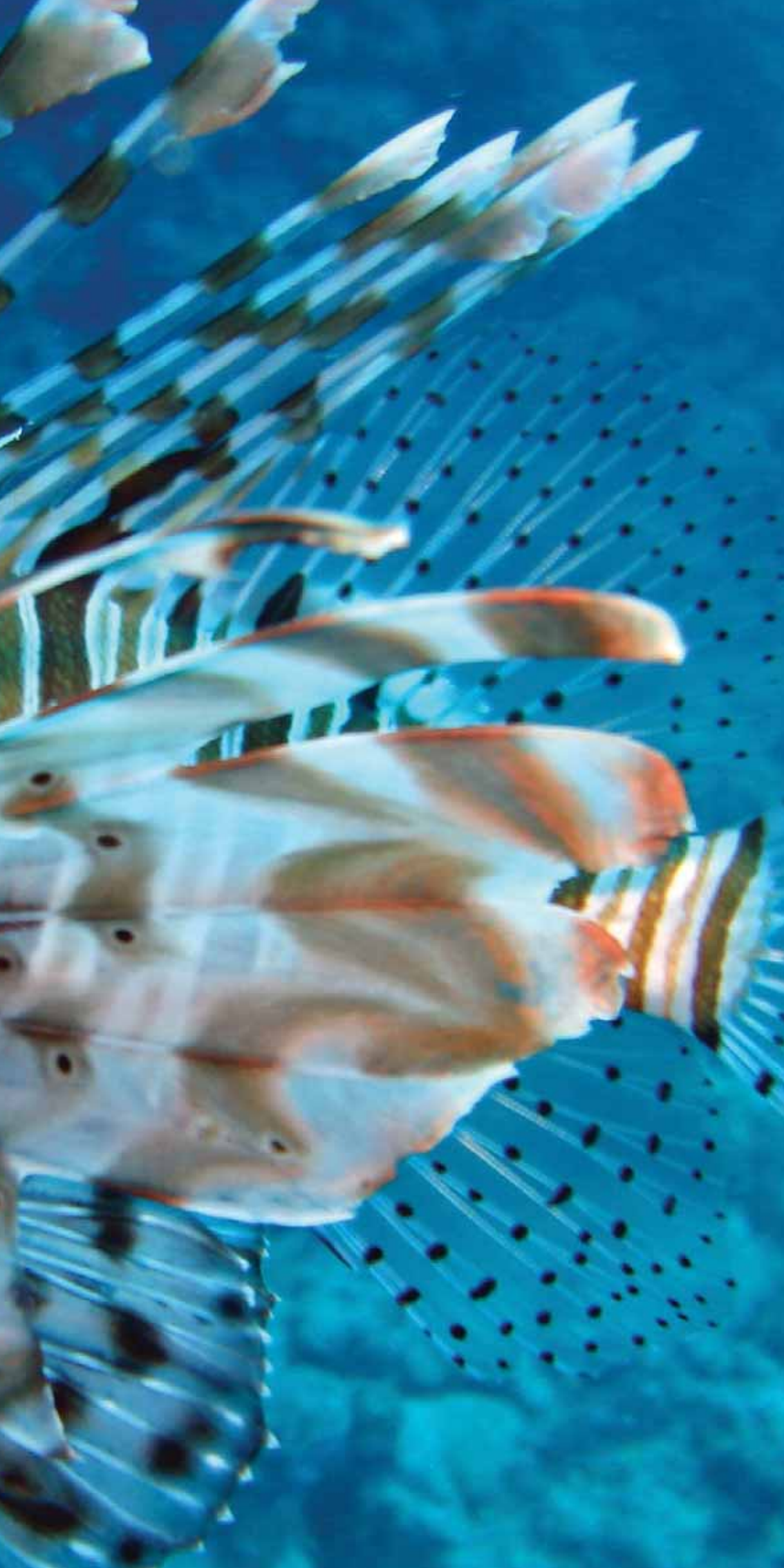
Havuzda yapmaya başladığım dalma denemelerinde başarılı olduğumu görünce, bu çalışmayı doğal ortama taşımaya, belgesellerde görüp hayranlıkla izlediğim sualtı yaşamını keşfetmeye karar verdim. 2001 yılı Mart sonlarında denizi olmayan ama sualtına ilginin oldukça fazla olduğu Başkent Ankara'nın kulüplerinden biri olan Ankara Sualtı Sporları Kulübü'nde CMAS 1\* dalış kursuna başladım. Her biri farklı meslek sahibi ama aynı hobi için buluşan yirmiyi aşkın kursiyerle öncelikle teorik eğitimlere başladık. Kulüp binasında verilen teorik eğitimler eğitmenlerimizin ve arkadaşlarımızın katkılarıyla eğlenceli geçti. Deyim yerindeyse hem eğlendik, hem öğrendik. Teorik eğitimlerden en akıldaki kalıcı olanı eğitmenlerimizin uygulamalı anlatmaya çalıştıkları ilkyardım dersi idi. Konu suni solunuma gelince, dersi kaynatmak için uygun zemin hazır. Öyle de oldu. Her sınıfta olduğu gibi











sınıf yaramazları burada da yerini almıştı. Teorik eğitimlerin ardından SCUBA temel becerilerini öğrenmek için havuz çalışmalarına başladık. İki metre derinlik bile olsa SCUBA donanımıyla sualtındaki ilk nefes heyecan vericiydi. Eğitimcinin desteğiyle nefesimi düzenleyip, etkili nefes almaya başlayınca kısa sürede heyecanım yatıştı. Bütün kursiyerlere temel beceriler kazandırıldıktan sonra, deniz dalışları için bir dalış turu planlandı.

2001 yılının Nisan ayıydı. O yıl 23 Nisan Pazartesi gününe rastlıyordu. Öncesindeki hafta sonu tatiliyle birlikte üç günlük bir tatil vardı. Eğitimcilerimiz deniz eğitimleri için bu tatili seçmişlerdi. Kırk kişiden fazla bir katılımla Cuma günü akşam Marmaris'e doğru yola çıktık. Gece yarısına kadar eğlenmeye, sonrasında uykuya devam eden bir yolculuk oldu. Sabah otelimize yerleştikten sonra dinlenmeden kahvaltı salonunda buluştuk. Kalorisi yüksek ve sualtında bizi rahatsız etmeyecek kahvaltılıklarla yaptığımız kahvaltının ardından tekneye gitmek için hazırlandık. Hava açık ve deniz sakindi. Kıyıda yaptığımız kısa bir yürüyüşün ardından teknemize ulaştık. Tekne dalış bölgesine doğru yol alırken, biz eğitimcilerimizin yardımıyla hemen ekipmanlarımızı hazırlayıp giydik. İlk gün ki dalışlar için 6-7 metrelik derinliği olan bir yer seçilmişti. Bütün kontrolleri tamamladıktan sonra birer birer suya atladık. Grubun tamamı atladıktan sonra daha önce havuz çalışmalarında öğrendiğimiz temel SCUBA becerilerini bir kez de burada tekrarladık. Acemice vurulan paletlerle aşağıda tozu dumana kattıysak da çalışmalar genelde başarılı geçti. O gün yapılacak eğitim ve keyif dalışlarının tamamlanmasının ardından teknemiz dönüşe geçti. Günün sonunda, yorgunluk ve uykusuzluğumu iyice hissetmeye başladım. Akşam yemeği öncesi biraz dinlenmek iyi geldi. Toparlandım. Akşam yemeği aynı zamanda günün değerlendirildiği bir toplantı gibi geçti.

Sabah kuvvetli dalga sesleriyle uyandım. Balkondan hava ve denizin durumunu kontrol için çıktığımda şartların çok da uygun olmadığı görülüyordu. Hava sıcaklığının biraz düşeceğini ve denizin dalgalı olacağını öğrenmiştik ama bu kadarı beklentimin, belki de isteğimin dışındaydı. Kahvaltı salonuna indiğimde herkes hava şartlarını konuşuyordu. Tahmin ettiğim gibi eğitimcilerimiz de ikinci gün ki hava durumundan çok memnun görünmüyordu. Keyif dalıcıları o gün dalış yapmamaya, Marmaris'te alternatif eğlencelerle zaman geçirmeye karar verdiler. Eğitimcilerimiz ben ve eğitim dalışlarını yapacak diğer arkadaşlarım için dalışa devam etmeye karar verdiler. Deniz çok dalgalı olduğu için dalış teknemizin kıyıya yaklaşmadığını, bizi açıkta dalış yapılacak bölgede beklediğini öğrendik. İçmelerden başka bir tekneye dalış teknemize ulaşabildik. Teknede birinci güne göre daha az kişi olduğundan çalışmalarımızı daha rahat sürdürdük. Hava şartlarının çok uygun olmamasına karşın, bütün çalışmalarımızda eğitimcilerimiz bizim için ellerinden geleni yaptılar ve günün sonunda bütün eğitimlerimizi tamamlayabildik.





İlerleyen zamanlarda bu aktiviteyi daha çok yaz tatillerinde bazen de Türkiye'nin farklı dalış noktalarında düzenlenen turlara katılarak sürdürdüm."Azotu bir kere soludunuz mu vazgeçemezsiniz" denir. Dalıcılar arasında söylenen yaygın bir sözdür bu. Azot bağımlılığı için şakası tabii. Bir kere dalmaya başladınız mı, zamanı geldikçe sualtında buluyorsunuz kendinizi. Daha fazla öğrenmek, sınırlarınızı ve yeteneklerinizi arttırarak daha güvenle inmek istiyorsunuz mavi derinliklere. 2005 yılının Ağustos ayında benzer duygularla başladım CMAS 2\* dalış eğitimine. İzmir'de aldığım dalış eğitiminin hemen ardından sualtı güzelliklerini duyduğum ama o güne kadar gidemediğim Ayvalık'ta Körfez 2 teknesiyle yaptığım iki günlük dalış turu bu aktiviteyi daha çok sevmeme ve daha çok zaman ayırmama neden oldu. Türkiye'nin hatta dünyanın en iyi dalış tekneleri arasında anılan Körfez 2, dalış için özel yapılmış. Yapımında ve her yıl yapılan düzenlemelerle dalıcıların rahatının en yüksek seviyede düşünüldüğü bir dalış teknesi olmakla birlikte yüzme ve günlük tur amacıyla gelen konukların da unutulmadığı bölümlerle denize açılmak isteyen herkese hizmet vermekte.

Türkiye'nin Kızıldeniz'i diyebileceğim Ayvalık'ta her seviyede dalıcıya uygun, farklı güzelliklerde dalış noktaları bulunmakla birlikte, bunların en önemlilerinden biri olan Tokmaklar dalış noktasına Eğitimcim Kemal Çalışkan'la yaptığım ilk derin dalış tecrübesinin bende bıraktığı etki çok farklıdır. 2005

yılıın Ağustos sonlarına doğru yapılan bir hafta sonu turuydu. O gün teknede çoğunluğu İstanbul'dan gelen çok sayıda dalıcı vardı. Tekne kıydan ayrılıp yol almaya başlayınca, tecrübeli dalıcılar ve dalış eğitimcilerinden oluşan bir grupla Tokmaklar'a dalış yapılmaya kararlaştırıldı. Dalış için gerekli hazırlıklar yapıldı, dalış eşleri belirlendi. Derin dalış tecrübem olmadığı için benim dalış eşim eğitimcimdim.

Tokmaklar bölgesine gelip teknenin çapa atmasından sonra eğitimcim Kemal Çalışkan'ın verdiği dalış brifingini dikkatle dinledim. Türkiye'nin en güzel dalış noktalarından birine dalacağımızı, kırmızı mercanları görebileceğimizi, en fazla 40-42 metreye ineceğimizi, derin dalış yapacağımız için azot sarhoşluğu ihtimaline karşı eşlerin birbirlerine dikkat etmesi gerektiğini özellikle vurguladığı brifingin ardından suya atladık. Zincirde bütün grubun toparlanması ve son kontrollerin ardından liderimizin dalıyoruz işaretiyle inmeye başladık. Daha önce yaptığım dalışlardan çok farklı bir tecrübe olacağı daha başından belliydi. Mas-mavi derinlikte önceleri görülen ışık huzmeleri giderek azalıyordu. İndikçe basınçla büzülüp, küçüldüğümü hissediyordum. Otuz metreden fazla indikten sonra ışık iyice azalmıştı ki yavaş yavaş dip görünmeye başladı. Kendimi kırmızı mercanları görmeye hazırlamışken mor renkli ağaççıklar görmeye başladım kayalıkların üzerinde. Yeterli ışık alamadığından gerçekte kıpkırmızı olan mercanlardı bu mor

renkli ağaççıklar. Eğitimcimim ve birkaç dalıcının yanında bulundurduğu ışık kaynaklarıyla gerçek renklerini görebildim. Ben gördüğüm manzarayı hayranlıkla seyrederken eğitimcimim bir yandan beni kontrol ediyor, bir yandan da gruptaki diğer dalıcıları dikkatle izliyordu. Bir süre sonra güvenli dip zamanımızın dolmasıyla biraz yükselerek zincirde toplandık. Çıkış kurallarına uygun şekilde yükselmeye başladık yavaş yavaş. Vücudumdaki azotun atılabilmesi için zaman zaman zincirde duraklarken, kendimi kaynayan çaydanlıkta gibi hissediyordum. Zincir çevresinde 8-10 dalıcının soluk sesleri ve çıkardıkları hava kabarcıkları arasında kalmıştım bir anda. Dalışın verdiği her zamanki mutluluk hissini dışında azot sarhoşluğu anlamına gelecek aşırı güven ve aşırı mutluluk hissi duymadım ve sorunsuz olarak bu dalışı tamamladım. Ben gördüğüm manzarayı hafızama kaydederken, gruptaki bazı dalıcılar fotoğraf makineleriyle tekneye taşdılar.

Yaptığım bu ilk derin dalıştan sonra kırmızı mercanlara, amforalara, sünger kayalıklarına, tüplü kurtlara, mürenlere, ahtapotlara, deniz tavşanlarına, denizatlarına, çeşitli balıklara ve çok sayıda diğer deniz canlılarına ev sahipliği yapan Ayvalık sualtına çok sayıda yaptığım dalışların her biri ayrı keyif ve ayrı birer tecrübedir. Başlangıçta hafif bir merakla başlayan, sonrasında benim için bir tutkuya dönüşen mavi derinlik öykülerinde buluşmak üzere.



# Zagor için 5.000 ağaç 500 çocuk

Taner Eraslan - EMOK



Kısa bir süre önce aramızdan ayrılan sevgili dostumuz Ahmet Feyzioğlu nam-ı diğer ZAGOR için tüm eller tüm yürekler bir araya geldi.

Zagor'u tanıyanlar bilir, tanımayanlar da bir şekilde duymuştur onun nasıl bir gönül insanı olduğunu. Aniden aramızdan ayrılması bizi onun değer yargıları etrafında buluşturdu: Doğa ve çocuk sevgisi...

Her sene Nisan ayında Çankırı'nın Çerkeş ilçesine bağlı Bedil köyü'nde düzenlenen Ağaç Bayramında bu sefer onu seven dostları, üyesi olmaktan her zaman gurur duyduğu EMOK çatısı altında "Zagor için 5.000 ağaç



- 500 çocuk" diyerek kenetlendi..

Bedil Köyü Anadolu'nun şirin bir beldesi. Köyün tam arkasına 1967 yılından beri her yıl köylüler tarafından 2000 fidan dikiliyor. Fidan dikimi şenlik şeklinde yapılıyor. Dikilen bu fidanların bakımı, sulaması köylüler tarafından yapılıyor. Şu an köyün arkasında kocaman bir orman olmuş.

Şenlik Cumartesi günü başlıyor. Tüm civar köyler şenliğe davet ediliyor ve Cumartesi akşamı köy meydanında şenlik ateşi yakılarak oyunlar oynanıyor. Pazar sabahı, önceden açılmış çukurlara ağaç dikimi yapılıyor. Ağaç dikim sonrası köy derneği tüm katılımcılara

yemek ikramında bulunuyor ve akşam üstü şenlik sona ediyor.

Bu yıl, maliyeti Ahmet'in dostları ve ailesi tarafından üstlenilen proje kapsamında Bedil Köyü'nde 5000 ağaçlık ZAGOR AHMET ORMANI'nın fidanları dikilirken Çerkeş'te okula giden yardıma muhtaç 500 çocuk ve Bedil köyünde yaşayan 35 çocuk, muhtelif okul ve ihtiyaç malzemeleri içeren hediye paketleri ile sevindirildi. Ayrıca EMOK tarafından bağışlanan bilgisayarlar ile Atatürk İlköğretim Okulu'nda bir bilgisayar sınıfı oluşturuldu.

Zagor için, doğa için, çocuklar için orada bulunan herkese şükranlarımızı sunuyoruz...







Eskiden Anadolu'da gelinliklerin rengi kırmızı olurmuş. O nedenle kırmızı gelincik çiçeklerine küçük gelin anlamında gelincik adı verilmiş.






**Küçük Kırmızı**

**Gelin Gelincik**

Yazı ve Fotoğraf: İhsan Kuşçu





Mayıs ayından başlayarak kırları süsleyen gelincikler, alışlagelen kırmızı renkte olmayabilir. Sarı, turuncu hatta beyaz renklere bile olabilirler. Ama bizim görüntülerimiz gelinciklerin doyumsuz ateş kırmızısı üzerine... Renk skalasında kırmızı ve yeşil, siyahla beyaz gibi zıt renktir. O nedenle yeşil bahar otları arasında ateş kırmızısı gelincikler bir bakışta görülürler.



Gelinciklerin benim hayatımdaki anlamı ise bambaşka güzellikleri barındırıyor. Eşimle ilk günlerimizde gelincik tarlaları arasında yaptığımız bisiklet turları hayatımın unutulmazları arasında. Bu arada tur dediğime bakmayın tam anlamıyla bisikletle yapılan off-road'du bizimkisi. Düşmeden yarasız bere-siz eve döndüğümüzde sanki iyi bir gezi yapmamışız gibi gelirdi bize.

Haşhaş bitkisiyle çok yakın akraba olan gelincik çiçeğinde hafif yatıştırıcı bir madde vardır. Bitkinin kırmızı yapraklarıyla yapılan çayın sinirleri yatıştırdığı, uykusuzluğa iyi geldiği söylenir.

Bozcaada'nın gelincikleri ve gelincik şerbetiyle ünlü olduğunu öğreniyoruz. Gelincik'in kırmızı taç yapraklarıyla yapılan bu serinletici içkinin Bozca-ada dışında Çanakkale ve Marmara Bölgesi'nde de bilindiği ve çok eski çağlardan beri ev tipi üretimle üretildiğini buraya kaydedelim.

Son olarak Japonların gelincik için söyledikleri biz sözü sizinle paylaşmak istiyorum; "Gelincik insan ömrü gibidir. Dünü vardır. Yaşamıştır. Bugünü vardır. Yaşıyordur. Ama yarını belli değildir".

Tekrar görüşene dek, ışığınız ve renginiz hiç solmasın.







# Yaşamı ilmek ilmek

# dokumak...

Aysim Altay  
aysim@aysimaltay.com  
Fotoğraflar: Coşkun Teziç







Bugünler öyle günler ki benim için, bugün yattığım yer bir gün sonrası yatacağım yer olmuyor genellikle... Bir ayağım bir aracın kapısında (bu kimi zaman bir uçak, bir gemi, bir araba, bir otobüs oluyor) diğer ayağım ise yere değip değmeme kararsızlığında. Saydım. Geçenlerde 5 gün içerisinde 7 yer değiştirmişim. Önemli olan, bedenim ve ruhumun memnun olması bu durumdan.

Memnun mu peki?

Bu yazıyı Adana'da, uzun bir eğitim gününün sonunda, baraj gölünün karşısında ayaklarımı uzatmış, bir ince belliyi belinden kavramış, tavşan kanının tadına bakarken yazmaya başladım. Ve şöyle devam etti o satırlar.

Yüreğimde insanların yüreklerindeki ısıltıların gözlerine vurmuşlu-

ğunun huzuru, bilgiyi paylaşmanın keyfi, döktüğüm alınterin yerine ulaştığını hissetmenin dinginliği var. İşte böylesi anlarda içtiğim çay çok daha lezzetli, soluduğum hava sanki daha bir çiçek kokulu... Emek verildiğinde ve o emeğin sonuçlarının yeşerdiğine tanıklık ettiğimizde çok daha anlamlı her ne varsa bu dünyada. İşte o zaman insan tam, işte o zaman güneş daha parlak, işte o zaman herşey çok daha anlamlı. Bedenim yorgun değil adeta, beynim bir çocuğunki gibi pırıl pırıl, ruhum bir bebeğinki gibi sevgiyle açılıyor katmer katmer. O halde, ben halimden memnunum.

Bir yandan fotoğraflara göz gezdiriyorum. Bu ay dergide, bu fotoğraflar eşlik edecekler yazıma. Sanki fotoğraflar benim adıma konuşuyorlar. "Evet," diyorlar, "Biz de emeğin güzelliğini sim-

geliyoruz. Kah ağ çeker ellerimiz derinlerde, kah kazanları yıkar bir derenin kenarında, kah yük taşır sırtımızda, kah tohum eker tarlalarda" Sonrası?... "Sonrası ise ferahlaşmış yüreğimizle ağırlaşmış bedenimize bir mola verdirmektir. Emek vermenin ve hak etmenin keyfini süreriz bir demli çayın tanıklığında."

"Alın teri dökmek yeterli midir peki?" Sorusu geliyor hemen ardından aklıma. "Herhangi bir alın teri mesela? Hangi amaca yönelik döküldüğüne bakmaksızın adeta!" Beynimin haykırışlarını duyuyorum. "Olmaaaaaazzz... Asla..."

İnsandan yana dökülmemişse alın teri, insan için verilmemişse emek, daha iyi bir yaşam ve daha iyi bir dünya için değilse gösterilen çaba, takdire değer diyebilir miyiz hiç iç rahatıyla!..."





Bilmiyorum haykıran kalbim miydi beynim mi? Ayırt edemiyorum. Zaten o ikisi hep öylesine karışır birbirlere ve öylesine karıştırırlar ki zihnimi. Umrum değil. Hangisi söylüyor olursa olsun doğru söylüyor. Emek vermek yeterli değil. Ne için verildiği önem taşıyor, ne yaratacağı yarınlarda, neler olacağı onun ardından...

“Emek bencilleşirse peki ne olur?” diyor birileri yine içimden. “Çekilmez olur!” diye haykırıyor dilim en yüksek perdeden. Hani şu pazarlığa dönen cinsinden olursa, hani şu “Kaz gelecek yerden tavuk esirgenmez”e dönerse... Hani şu “Benden sonrası tufan”a benzerse... Hani şu “Ben yapayım da... Bana dokunmayacak nasıl olsa... Bana dokunmayan yılan bin yaşasın”la kan kardeşliği taşırsa...

Ben işte bunlara emek demem. Benim tablomdaki emeğe benzemez hiçbiri çünkü. Benim dünyamda emek, insanı sevebilmekle kolkola gider. Benim dünyamda emek, doğruları yaratmakla kardeştir. Benim dünyamda emek, barışa, doğaya, var olmanın temel parçalarına, erdemlere bitişiktir.

Yordum zihinlerinizi, değil mi? Biliyorum ve bundan da hiç utanmıyorum. “Duruş ve düşünüş” anları gerekiyor bu dünyada çünkü. Duruş, düşünüş ve nereye gidiyor olduğumuzu iyi görüş. Daha iyiler için bu anları yaratmalıyız hayatlarımızda ve çok çok çoğaltmalı. Daha iyi yarınlar için.

Yine böyle yollardan birinde, direksiyonda ben vardım, yanımda bir







gazeteci arkadaşım. Bir yerlere gidiyorduk, ne için, ne zaman, hatırlamıyorum. Ama yol gözümün önünde. Kasabalar arasından kıvrıla kıvrıla giden, tarlalara selam veren, ağaçlarla gölgelenmiş bir yol düşünün. Arabanın içerisine tatlı bir bahar ılıklığı doluyor. Arkadaşım, “Aysim bak!” diyerek bir şeyler göstermeye çalıştı. Ben direksiyonda olduğum için, yarım bir dönüşle soluma baktım. Neyi gösterdiğini anlayamamıştım. “Neyi gösteriyorsun?” diye sordum. O, “Bak, geçiyoruz. Sola, duvarın üzerine...” diye ısrar etti. Bir mezarlığın yanından geçiyorduk. Mezarlığın duvarını gösteriyordu ısrarla. Ama ben bir şey göremiyordum. Sonuç yine olumsuz olunca artık sabırsızlıkla

“Aysim, geçiyoruz. Kaçıracaksın... Bak!” dedi. Arabayı sağa çektim, camdan eğildim ve dediği yere daha dikkatli baktım. Mezarlığın duvarının üzerinde bir ayna vardı. Yer yer sırları dökülmüş, çerçevesi yıpranmış, oraya belli bir amaçla koyulduğu şekli de belli olan bir ayna. Yolu göstermek amacı taşımadığı çok açıktı. “Bu ayna niye burada?” diye sordum çocuksu bir merakla, gözbebeklerim kocaman kocaman. O anlattı. “Anadolu’da bazı inanışlarda buna benzer aynalar koyarlar mezarlığın dış duvarına. Eski zamanlar olsa yolculuklar ya yaya, ya atla, ya da at arabasıyla olduğu için yolcular da geçerken bunu görürler ve bakarlar. O ayna yolcuya şunları söyler : “Ey yolcu!

Dön bir bak bu aynaya. Bu aynada gördüğün kim? Kendinsin. Bu yaşam yolunun bitiminde sonlanacağı yer de şu arkamdaki yer. Şu anda atmakta olduğun adım, yaşamına doğru atmakta olduğun bir adımdır. İyi düşün nasıl bir adım olmasını istediğini. O son an gelmeden önce çok iyi düşün ve ona göre yaşa!” İşte o gün bugündür benim cebimde, yüreğimde, beynimde o ayna var. Ben baka baka yaşıyorum o aynaya. Emeğimin nereye gidiyor olduğunu göre göre... Aynalarınız sağlam ve bakışlarınız hep doğru öngörülü olmasını diliyorum. Ve yanibaşınızda bu anları paylaşmanın keyfini süreceğiniz sevdiğinizle birlikte...





**Bisiklet+Heyecan+Doğa sevgisi =**

# Dağ Bisikleti Yarışları

**Gökay Konuk**  
**Esbike Takım Kaptanı**  
**esbike@ttnet.net.tr**

Bisiklet tutkunları çeşit çeşittir. Aralarında bisikleti sadece keyif için, dolaşmak için, ulaşım için seçenler olduğu gibi yarış heyecanını bisikletle giden kalabalık bir grup da var. Bu grup için bisiklet heyecan ve adrenaline açılan bir kapı. Hele de sıra dışı sporları ve doğada engel aşmayı seven off-road'cu karakterinde sporcularsa bu bisiklet tutkunları, onları bir arada görmek için gitmeniz gereken adres belli: Mountain-bike / Dağ Bisikleti Yarışları. 20 Mayıs'ta İstanbul Polonezköy'de yine tüm macera sporcuları bir aradaydı. Bir yarış daha ardımızda bıraktık. Yarıştan geriye tatlı bir heyecan ve lastik izlerimiz kaldı.

20 Mayıs'ta İstanbul'un cennet köşelerinden biri olan Polonezköy'de gerçekleştirilen 2. Uluslararası Polonezköy Dağ Bisikleti Yarışmaları hem çekişmeli hem de eğlenceli geçti. Üstelik bu kez yarış keyfine kamp ve ateş başı keyfi de eşlik etti.

Yarışmaya gelen sporcular Cuma gününden çadırlarını Polonezköy Kilisesinin bahçesine kurmaya başladılar. Yaklaşık 30 tane çadır ve deli dolu bir çok yarışçı vardı. Sanırım ortamı hayal edebiliyorsunuz. Akşamki ateş başı eğlencelerini anlatamıyorum bile. O kadar eğlenceli bir kamp atmosferi yarattık ki bazen yarış bile unuttur olduk. Yağmurun yağmasına bile aldırmadan o anın keyfini doyasıya çıkardık. Yemeklerimizi hep beraber ortaklaşa yaptık ve hep beraber yedik, hele o ateşin közündeki demlenen çay ve közlenmiş patateslerin tadını unutamıyorum. Gelelim asıl hedefimize. Biz ne için gelmiştik Polonezköy'e? Yarışmak için değil mi?

Cumartesi akşamı pek de erken sayılmaya-

cak bir saatte yatmamıza rağmen temiz havanın etkisiyle dinlenmiş bir vaziyette erkenden kalktık. El birliği ile kahvaltılarımızı hazırladık. Bisikletlerimizi son kez gözden geçirdik. Artan heyecanla birlikte artık yarışa hazırдық.

Yarışma 5 kategori olarak yapıldı. Junior Bayan, Junior Erkek, Elite Bayan, Elite Erkek ve Master kategori. Her bir start ayrı heyecan veriyordu. Fotoğraf makinem ile birlikte hiçbir anı kaçırmama kararı ile en az yarışçılar kadar heyecanlıydım ben de. Ve start bayrağının kalkmasıyla heyecan doruğa ulaştı. Kendimizi bas bas bağıyor bulduk bir anda...

-Haydi oğlum...  
-Devam et az ölümler  
-Ayağa kalk....

Eğer Feedzone yardım noktasındaysanız, aynı anda hem slogan atıp hem de sporculara yardım edip motive edebiliyorsunuz. Özellikle bu yarışta parkur çok kırıcı olduğu için birçok sporcu teknik arıza yaşadı ve Feedzone ekibi sağlam olanlar hemen avantajlı duruma





geçtiler. Dağ Bisikletinin bir diğer önemli noktası da lastik seçimi, bu yarışta lastiğini iyi seçenler de avantaj sağladılar.

Öğlen vakti olmasına rağmen parkurda en ufak bir ışık süzmesi bile yoktu, gökyüzünü göremiyorduk bile. Patikalar dar ve ağaç kökleri, kayalar nedeniyle epey kaygan ve geçiş vermez nitelikteydi. Yer yer çok hızlı yerlerden adeta uçarak geçtik, kimi yerlerde ise kaplumbağa gibi yavaşladık rampa tırmandık. Nabız değerlerimiz bir aşağı indi, bir yukarı çıktı. Arabayı nasıl devirli kullanırsınız kalbiniz de tıpkı arabanın motoru gibi devir istiyor. Yoksa sizin yorulmanıza ve yavaşlanmanıza sebep oluyor. Yine araba örneğinden devam edersek bir risk de su geçişleri. Sıcak motora su dökülmez bildiğim kadarıyla, sporcular da sıcak bir motor gibi suya girdiklerinde kramp riski alıyorlar ve kramp olayı da yarışma esnasında hiç iyi bir olgu değil.

Yarışmanın en çekişmeli geçen kategorisi olan Elite Erkekler Kategorisi büyük mücadelelere sahne oldu. Başarılı sporcumuz Bilal Akgül ile Romanya'dan Tudor Oprea genelde hep çekişirlerdi, ama bu yarışta Bilal formundaydı ve Tudor'a daha ilk turda fark attı. Kamil Alev de Tudor'u geçen bir diğer sporcumuz. Bu durumda ilk 3 şu şekilde sonuçlandı. 1. Bilal Akgül, 2. Kamil Alev, 3. Tudor Oprea. Olimpiyatlara giden yolda alacağımız puanlar çok önemli, bu yüzden yarışmada iki sporcumuzun kürsüde yer alması çok güzel.

Bir diğer çekişmeli grup ise Junior Erkekler Kategorisi. Geleceğin Elite sporcuları olacak olan Junior Erkekler oldukça iyi performans gösterdiler. Yarışma sonlarında başlayan yağmur Elite sporcuları biraz engelse de eğ-





lenceli bir yarıştı. Eyüp Karagöbek başlangıçtan beri ele geçirdiği üstünlüğü yarış boyunca korudu. Ardından gelen Abdurrahman Dandal ve 3.sırada Mustafa Sayar birbirlerine yakın yarıştılar ve ikisi de aynı kaderi paylaştılar, ikisi de teknik arıza yaşadı. Bu kategori ise şöyle sonuçlandı. 1.Eyüp Karagöbek, 2.Abdurrahman Dandal, 3.Mustafa Sayar oldu.

Elite Bayanlar kategorisinde, bu yarışta yabancı sporcu olmadığı için, üç silahşorlarımız olarak tabir ettiğim sporcularımız kendi aralarında yarıştılar diyebiliriz. Yarışma sonunda Senem Güler birinci olurken, Semra Yetiş ikinci ve Esra Kürkçü üçüncü oldular.

Junior Bayan Kategorisi ise belki de en önemli kategorilerimizden biri, çünkü dağ bisikletinde bayan sporcu eksikliğimiz mevcut. Bu nedenle şimdi yetişecek olan sporcular ileride bizi temsil edecekler. Yarışmada Eda Konuk diğer rakiplerine her yarışta olduğu gibi bu yarışta da bir tur fazla atarak iki tur olan yarış 3 tur olarak tamamladı. Master kategoride ise Bora Tırki tek 6 tur atan sporcu oldu ve hak ederek birinciliği elde etti. 2. Nevzat Kırıl ve 3. İnsel Paralık oldu.

Sonunda yarış bitti fakat bizim için asıl yarış şimdi başlıyordu. Aniden bastıran yağmur altında yorgun bir halde toplanan çadırlar ekibi oldukça uğraştırdı. Ama sorunlar bitmemişti. Hiç hesapta olmayan bir aksilikle karşılaştık: Tüm Otobüsler doluydu. Zar zor tren garına ulaştığımızda bu kez de trenlerde yer olmadığını gördük. Ne yapacaktık? Eskişehir'e dönmeyecek miydik? Tek bir çare kalmıştı. Trene kaçak olarak atlamak... Biz de öyle yaptık. Tüm katile atladık trene, bisikletleri de en son vagona sıkıştırdık. Görevli geldi biraz kızdı, fakat tatlı dil yılanı deliğinden çıkarır derler, o yöntemle görevliyi yatıştırdık ve koridorlarda yatarak evimize geldik.

Bu sporun her anı adrenalin ve çılgınlık. Evet bu yarış da arşivimizde hatıra niteliğini aldı şimdi. Sırada diğer yarışlar var. Sizler de bu yarışlara lisansınızı çıkartarak katılabilirsiniz. Kaskınızı takın ve bisikletinizle bu atmosfere pedallayın.





# Yeni Freelander 2 satışa sunuldu

Borusan Otomotiv'in Türkiye distribütörü olduğu Land Rover; Defender, Discovery ve Range Rover'dan sonra 1998 yılında Freelander ile farklı bir segmentte tüketicinin karşısına çıkmıştı. 2007 yılında Land Rover bu kez Yeni Freelander 2 ile kompakt SUV segmentine iddialı bir giriş yaptı.

Bir önceki modelle kıyaslandığında dış görünüşünde ve motorda dikkat çekici farklılıklar olduğu gözlemlenen araç özellikle on-road kullanıcılarına hitap etmek üzere geliştirilmiş. Daha sade ve geometrik hatlara sahip Yeni Freelander sağlamlaştırılmış gövde burulma direnci ile dikkat çekiyor. Yeni Freelander 2 bir önceki modele göre sadece 5 cm daha uzun olmasına rağmen iç tasarımda akıllıca kullanılan hacim daha kullanışlı ve ferah bir kabin yaratmış. Ön bölümde oturma ve kumanda sistemleri hakim sürüş pozisyonu sağlarken, daha yüksek konumlandırılmış arka oturma bölümü yolcular için görsel rahatlık sağlıyor. Oturma koşulları iyileştirilirken bagaj hacmi de unutulmamış. Bir önceki modelde 546 litre olan bagaj hacmi bu modelde 755 litre.

Yeni Freelander 2'de en köklü değişiklik motorda gerçekleşmiş. Türkiye'ye sadece 2.2 lt'lik TD4 motor ve 6 ileri CommandShift™ özellikli otomatik şanzıman ile ithal ediliyor. 4000 d/d'da 160 bg güç üreten üçüncü nesil common-rail teknoloji turbo dizel motor, 2000 d/d'da 400 Nm ile sınıfının en yüksek tork değerine ulaşıyor. 181 km/s azami hıza ulaşabilen Yeni Freelander 2; 11,2 saniyede 0-100 km/s hızlanması tamamlıyor. Bu değerler bir önceki Freelander'a göre 3.2 saniye daha

hızlı. Yeni Freelander 2'nin ortalama yakıt tüketimi ise 7,5 lt/100 km olarak ölçülüyor.

Yeni Freelander 2'de, toplam 7 havayastığı, araç içi nemini ölçen elektronik kontrollü klima, yüksekliği ayarlanabilen elektrikli hafızalı sürücü ve yolcu koltuğu, yüksekliği ve derinliği ayarlanabilen direksiyon simidi, ön ve arka park mesafe kontrolü, DAB dijital radyo, adaptif özellikli bi-xenon farlar, panoramik cam tavan, 14 hoparlörlü Alpine Dolby Pro-Logic II 7.1 surround ses sistemi, arka koltuk kulaklık çıkışları, MP3 çalar çıkışı, Bluetooth® telefon sistemi, dokunmatik ekranlı DVD bazlı navigasyon sistemi, anahtarsız çalıştırma sistemi, yol bilgisayarı ve yağmur sensörü gibi sınıfında pek çok araçta bulunmayan donanımlar seçilen 3 ayrı aksesuar paketine bağlı olarak alınabiliyor. EuroNCAP çarpışma testlerinden 5 yıldız alan yeni Freelander 2, hem aktif hem de pasif güvenlik alanında Land Rover'ın ününe gölge düşürmüyor.

Sürekli dört tekerlekten çekiş sisteminde Haldex kilitli diferansiyel, tekerlekler arasındaki tork dağılımını 150 milisaniyede gerçekleştiriyor. Elektronik Çekiş Kontrolü, Dinamik Denge Kontrolü ve Eğim İniş Kontrolü ve yeni tamamen bağımsız süspansiyon sistemi ile yüksek performanslı bir on-road aracı olan Yeni Freelander'ı şüphesiz off-road koşullarında da kullandık. Her ne kadar off-road kullanıcıları için üretilmese de, Land Rover genleri nedeni ile, araç belirli bir düzeye kadar off-road kullanımı için de başarılı.

Freelander 2 modellerinde, sürücünün se-

çebileceği dört farklı Terrain Response ayarı Freelander 2'deki elektronik ve mekanik kontrol sistemlerinin seçilen yol zeminine uygun çalışmasını sağlıyor. Land Rover uzmanları bu durumu kısaca 'Bu, yanınızda size co-pilotluk yapan bir off-road uzmanının olması gibi.' diye tanımlıyorlar.

Akıllı Sürekli 4x4 Çekiş Sisteminde Ön-arka tork dağılımı, dinamik koşullara uyum sağlamak üzere sürekli olarak değişim gösteriyor. Asfalt yolda, arka tekerleklere torkun az bir kısmı aktarılırken off-road koşullarında neredeyse tüm tork arka tekerleklere yönlendirilebiliyor. 210 mm.lik yerden yükseklik, 500 mm.lik su geçiş derinliği, tekerleklerin hafif dışarıda konumlanması ve iz genişliği, kısa ön ve arka aks dışı mesafesi, doğru tasarlanmış yaklaşma ve uzaklaşma açıları off-road kullanımında kolaylık sağlıyor. Yan gövde korumaları, çakıllara karşı koruma sağlarken marşpiyelerin hasar görmesini engelliyor. Ayrıca Freelander 2'de korozyon önleyici ve boya koruyucu malzeme olan çift tarafı çinko kaplı yüzde 100 çelik paneller kullanılmış. Böylece Freelander 2, darbe ve sürtünmelere karşı da korunmalı. Eşikler, kapı altları gibi aracın hasar görme olasılığı daha yüksek kısımları, dayanıklı termoplastik koruyucu kaplı.

21-22 Mayıs 2007 tarihlerinde düzenlenen basın lansmanının ardından Türkiye'de satışına başlanan Yeni Freelander 2'nin fiyatları 48.700 ile 66.100 Euro arasında değişiyor. Bu arada dünyada ilk kez Türkiye'den bir rengin renk skalasına girdiğini de belirtelim: İzmir Blue.



# Evcilleştirilebilen bir “yırtıcı” Isuzu D-Max



SUV (Sport Utility Vehicle) araçların hakimiyet alanı, giderek kendilerini geliştiren SUT (Sport Utility Truck) araçların varlığı ile tehlikeye girmiş görünüyor. Eskiden sadece ticari amaçlı ya da belirli hobileri gerçekleştirmek için kullanılan ve fazla konfor aranmadan kabullenilen Pick-up segmenti; yolda ve yoldışındaki yüksek performansına ilaveten artan konfor öğeleri sayesinde giderek daha fazla aranıyor. Bu segmentin bilinen isimlerinden Isuzu, D-Max modelini yeniledi. D-Max, yenilenen versiyonunda özellikle dış görünüşü ve performansı ile “yırtıcı” olarak tanımlanmayı hak ediyor.

Isuzu'nun 90 yılı aşkın mühendislik evriminin ürünü olan D-Max, kurak geçen bir yılın ilk sağanak yağmurlu gününde bizimle tanışmadan önce, hazırlık olarak gerçekten zorlu testlerden geçmiş. Dakar çöllerinden, Tayland'ın balta girmemiş tropik ormanlarına, Japonya'nın buz kaplı dağlarına kadar her türlü doğa koşullarında zorlu testleri başarıyla geçen D-Max, Türk kullanıcısının karşısına güvenle çıkıyor.

Isuzu D-Max'ı incelediğimizde hem estetik, hem rahatlık anlamında önemli değişimlerden geçtiğini gördük. Hazırlanan özel off-road parkurunda araçları test etmek için sıraya girdiğimizde, olayın sıradan bir lansman sürüşü olmayacağı kısa sürede anlaşıldı. Sabahtan bu yana sağanak halinde yağın yağmurun balçık hale getirdiği zorlu parkurda D-Max'lar kendilerini kanıtlamak için tüm güçlerini göstermek zorunda kalacaklardı. Üstelik güneşli bir havaya göre hazırlanmış sürüş parkurunu geçmek için kullanacağımız D-Max'larda düz asfalt lastikleri vardı. Ama derin su geçişi, balçık kanallar ve çeşitli yükseklikte bump'lar bu “yırtıcı” araçlar için hiç de zorlayıcı gelmedi.

Gelelim yeni D-Max ile eskisinin farklılıklarına.

En görünür fark dış tasarımında. Değişen arka sinyal grupları, sis farları ve agresif görünüşlü ön farlarla bütünleşen köşeli çizgisi ve ön kaput üzerine turbo havalandırma eskiye oranla daha spor bir görünüm sunuyor. Aracın içinde de elektronik aydınlatmalı gösterge panelinde, direksiyon simidinde, ön konsolda, vites topuzunda ve döşemelerde aynı havanın devam ettiğini görüyoruz. Navigasyon sistemi opsiyonel olarak yer alırken, 3000 cc otomatik vites modelinde Cruise Control da standart olarak yer aldı. Bir diğer önemli değişiklik ise motorda. Motor teknolojisinde daha çevreci Euro 4 değerine sahip common rail turbo dizel intercooler motora geçilmiş. Maksimum gücü manuel viteste 100 HP'den 136 HP'ye, otomatik viteste ise 130 HP'den 163 HP'ye çıkartılmış ayrıca aracın fren performansı artırılarak daha emniyetli hale getirmiş. Sonuçta hem dış görünüşü ile çekici hem yüksek performanslı hem de çevreci bir araç çıkmış ortaya.

Lansmanda konuşan Anadolu Grubu Otomotiv Grup Başkanı ve Anadolu Isuzu Yönetim Kurulu Başkanı Kamil Eser D-Max'le pick-up pazarında liderlik hedefi koyduklarını belirterek, “Isuzu ile 23 yıllık birlikteliğimizden çok mutluyuz. Bu işbirliği Anadolu Isuzu'nun pazardaki varlığını güçlendirerek devam ettirecektir.” dedi. Isuzu Operations Thailand İcra Kurulu Başkan Yardımcısı Ken Takashami ise, Türkiye pazarının Isuzu için en önemli pazarlarından biri olduğunu dile getirerek, Türkiye'deki zorlu rekabet koşullarına rağmen D-Max'ın Türkiye'de piyasaya sunulduğu günden bu güne her yıl daha büyük adımlarla ilerlediğini belirtti. Anadolu Isuzu Satış Pazarlama Direktörü Fatih Tamay da söz alarak, “2006 yılı sonu ve 2007'nin ilk 3 ayında pick-up pazarında lider olduk. Bundan da gurur duyuyoruz.” şeklinde konuştu.





## Pireli ile yola devam

Pirelli'den 2 ya da 4 adet otomobil veya 4x4 lastiği alanların yararlandığı "Yola Devam" kampanyası yenilikleri ile öncülüğünü sürdürüyor. Değişen ve genişleyen kapsamıyla Yola Devam Kart ve P Zero Kart, Yola Devam üyelerine özel hizmetler sunmaya devam ediyor.

Yola Devam Kart, aracın kaza geçirmesi, arızalanması, lastiğinin patlaması veya benzinin bitmesi durumunda; lastik değişimi, çekici ve tamir hizmetleri, nakit avans, yedek parça temini ve ferdi teminatlar gibi yol yardımı hizmetlerinin yanı sıra, acil durum hizmetleri de sunuyor. P Zero Kart ile de tüm bu yol yardımı ve acil durum hizmetinin yanı sıra, özel organizasyonel ayrıcalıklardan da yararlanmak mümkün. Otel, sinema ve tiyatro rezervasyonu, seyahat organizasyonu, sörf merkezleri, golf sahaları, tenis kortları hakkında bilgi, özel şoförlü araç tahsis, çiçek gönderimi, 7/24 ilaç temini ve tıbbi danışmanlık hizmeti, P Zero Kart ile sunulan ayrıcalıkların sadece bir bölümü!

Tüm bu hizmetlerden yararlanmak için tek yapılması gereken, bir Pirelli Yetkili Satıcısı'na uğrayıp, 2 ya da 4 adet Pirelli lastiği almak.

# Yeni bir efsane doğuyor, Lewis Hamilton

Serkan Ketenci  
serkan@4x4freelife.com

Size Formula 1'de yeni start alan bir pilot, ilk dört yarışının dördünde de podyuma çıkacak ve şampiyonada lider duruma geçecek denseydi ne düşünürdünüz? Hayatta inanmazdım diyenlerdenseniz siz de benim gibi Lewis Hamilton'dan bu kadar başarıyı beklemiyordunuz demektir.

Daha Formula 1'deki ilk yarışından itibaren göz dolduran Lewis'in bugünlere nasıl geldiğinden kısaca bahsetmek istiyorum; Bütün usta pist yarışçıları gibi erken yaşta Karting'le bu spora başlayan Hamilton, hemen yarışmaya başladığı ilk senesinde başarılı olarak otoritelerin dikkatini çekti. 2 sene sonra daha 13 yaşındayken Formula 1'in efsane takımlarından McLaren de Hamilton'ı fark edince, McLaren'in genç sürücü yetiştirme programına dahil olmayı başardı. Kendisi bu programa dahil olarak bir Formula 1 takımıyla anlaşma imzalayan en genç sürücü unvanını kazanırken, anlaşma uyarınca ileride bir Formula 1 koltuğuna oturması da öngörülmüştü. Yetiştirme programı çerçevesinde daha da hız kazanan Hamilton, ilk uluslararası zaferini 2000 yılı Avrupa Karting şampiyonasında kazandı. O yıllarda yarıştığı takım arkadaşı da şu anda Williams'da yarışan Nico Rosberg idi.

Hamilton'ın Formula'ya ilk geçişi 2002 yılında Britanya Formula Renault kış serisi ile olurken, bu serideki ilk sezonunu 15. sırada bitirebildi. Fakat ikinci senesinde bu seriyi şampiyon olarak kapatınca, 2004 yılında Formula 3 Euroseries'e geçiş yaptı. Sezon boyunca sadece bir yarış en önde bitiren Hamilton, bu serideki ilk senesinde sadece 5. olabildi. 2004 yılında McLaren ile ilk Formula 1 testlerine başlayan Hamilton, McLaren'in geleceğe yatırımı olarak emin adımlarla Formula 1'e

## Formula 1



doğru ilerlemeye devam etti. 2005 senesinde Formula 3'te katıldığı 20 yarışın 15'ini birden kazanarak seri şampiyonu olan Hamilton, 2006 yılında soluğu Formula 1'in alt serisi GP2'de aldı. Yıl boyunca GP2'de cesur ve zekiçe yaptığı ataklarla dikkatleri çeken Hamilton bu seriyi de şampiyon bitirince artık Formula 1'e geçmenin vakti gelmişti.

2007 sezonunda McLaren'de Montoya ve Raikkonen'den boşalan koltuklardan birisi çifte dünya şampiyonu Alonso'nun olurken 2. koltukta oturacak pilot uzun süre açıklanmadı. Takımın yıllardan beri testlerini yapan Pedro De La Rosa ve Hamilton arasında seçim yapacağı konuşulan McLaren'in seçimini De La Rosa'dan yana kullanması daha yüksek bir ihtimal gibi görünüyordu. Hatta geçen seneki yazımda Hamilton için biraz erken olabilir, bence De La Rosa gibi McLaren'de daha tecrübeli bir pilotla devam edebilirler diye yazmıştım, ama karar Hamilton yönünde olunca açıkçası ben de çok şaşırdım. McLaren gibi büyük bir takımın işini riske atması mümkün değildi, yıllardır hep tecrübeli isimlerle çalışan McLaren bu pilotu alıyorsa bir bildiği var demiştim, hakikaten çok doğru bir karar verdikleri ilk 4 yarış sonunda ortaya çıktı.

Evet, 2007 yılında, Formula 1'deki yarış hayatının ilk 4 yarışının tamamında podyuma çıkan ve katıldığı ilk senesinde Dünya Şampiyonu aday olan bir pilot; Louis Hamilton. Bu çocuğa dikkat etmek lazım.

Bu yazıyı efsane Monaco yarışından önce yazdığım için oradaki sonuçları bilemiyorum, önümüzdeki ay Monaco, Kanada ve Amerika yarışlarının analizi ile birlikte olacağız.



# Outdoorcunun yeni kabusu “Keneler”

İhsan Kuşçu

Çok değil birkaç ay önce “küresel ısınma” denilen kavramla yatıp-kalkıyorduk. Sonrasında konu yumuşatıldı, ticari hale getirildi (çevreci kredi kartı, çevreci buzdolabı), en sonunda da içi boşaltıldı. Bahar az yağmurla da olsa her zamanki gibi geldi. Derken her yıl Temmuz ayında ortaya çıkan keneler bu yıl Mayıs ayında ortaya çıktılar. Üstelik hem çok sayıda, hem de çok sayıda kurban alarak. İşte küresel ısınma ve somut bir sonucu. Kene ısırığı, bilinçli müdahale edildiği takdirde basit bir böcek ısırması olarak nitelenebilir. Ancak özellikle bir tür kene cinsinin (*Hyalomma*) taşıyıcılığını yaptığı ve insanlara bulaştığında öldürücü olabilen bir hastalık var, “Kırım – Kongo Kanamalı Ateşi”.

Asıl korkutucu ve gerçekten korkmamız gereken kısım bu.

Kene, eklem bacaklıların örümceğimsiler (Arachnida) sınıfından kan emici ve gözsüz bir dış parazittir. İnsan ve hayvanların derilerine yapışarak kanlarını emer. “Asıl Kene” olarak bilinen kenenin halk arasında, sakırğa, yavısı, kerni gibi isimleri vardır.

Ayrı eşeylidir ve yumurta ile çoğalır. Dışı yumurtalarını yaprak, çöp veya duvar çatlakları arasına bırakır. Gelişimlerinde metamorfoz vardır. Yumurtalarından üç çift bacaklı larvalar çıkar. Bunlar bir pupa devresi geçirerek 8 bacaklı nimfalara (tam gelişmemiş yavrular) dönüşürler. Nimfalar da bir pupa safhası geçirdikten sonra ergin hale gelirler. Larva ve nimfalar genellikle kertenkeleler üzerinde, erginler ise insan, koyun, sığır, köpek gibi memeliler üzerinde parazit yaşarlar.

Keneler kan emerek beslendikleri için, tüm yabani evcil (kuşlar dahil) hayvanların üzerinde bulunabilir. Emdiği kanla şişen kene konakçı bulunduğu canlıyı bırakarak düşer. Sonrasında özellikle otlak alanlarda otların üzerinde tırmanarak yeni kurban beklemeye başlarlar. Keneler, uçamaz, sıçrayamaz, sadece temas edildiğinde canlının üzerine tutunur ve kan emecek uygun bir yerini aramaya koyulur. Kan emme süreci uzundur, sinekler gibi çok kısa süre kalmazlar. Keneler açlığa çok uzun süre dayanırlar, 8 ay gibi bir süreyi kan emmeden geçirebilirler.

**Risk Grupları: En yüksek risk grubunu sağlık personeli ve outdoorcular oluşturmaktadır.**

Tarım ve hayvancılıkla uğraşanlar  
Veterinerlik hizmetleri verenler  
Kasaplar ve benzeri meslek grupları

Sağlık personeli  
Her türlü outdoor faaliyet yapanlar.

**Bazı yanlış inanışların doğrusunu bilmekte fayda var,**

Keneler yumurtalarını duvar çatlağı, düşmüş yaprakların altı gibi kuytu yerlere bırakırlar, kan emdikleri canlıya yumurtlamazlar. Keneler sadece dış parazittir, gövdesi dışarıda kalacak şekilde kan emerler, bunun dışında insan ya da hayvanın her hangi bir yerine yerleşmezler.

**Kırım – Kongo Kanamalı Ateşi Hastalığı ve bulaşması**

Hastalık ilk olarak 1944 yılında Kırım’da daha sonra 1956 yılında Kongo’da tanımlanmıştır. İlk tanımlandığı iki yerin adıyla anılır olmuştur. Kırım – Kongo hastalığı virüsünü taşıyan keneler, kan emişini tamamladıktan sonra ayrılırken kanı emdikleri yere bir sıvı salgırlar. Kene bulaşksa bu sıvıda virüs vardır. Kan emdikleri ve virüsü bulaştırdıkları tüm canlılar hasta olabilir ama hastalık hayvanlarda çok hafif ya da bulgusuz seyredir. İnsanlarda ise yüksek mortalitesi olan bir hastalık olarak ortaya çıkar.

**Hastalığın Oluşması – Belirtileri**

Kırım – Kongo Kanamalı Ateşi Hastalığı, kene ısırığı ile virüsün bulaşmasından 1 – 3 gün sonra ortaya çıkar. Kişiyeye göre en fazla 9 güne kadar uzayabilir. Hasta hayvan ya da insanın kan ve vücut sıvılarından bulaşma olduysa hastalığın belirti vermesi 13 güne kadar uzayabilmektedir.







Hastalık; ateş, kıvrıklık, baş ağrısı, halsizlik, kol, bacak ve sırtta şiddetli ağrı ve belirgin iştahsızlık bulguları ile başlar. Hastalık etkeni virüsün salgıladığı toksinler kanın yapısını bozduğundan, tüm vücut deliklerinden kanama başlar, buna cilt altı kanamalar eşlik eder. Gözler kırmızıdır, yüzde ve vücudun çeşitli yerlerinde darbe sonrası görülen renk ve biçimde, kızartı ve morluklar görülür. Olgu ağırlaştıkça, karaciğer, böbrek, akciğer yetmezliği ortaya çıkabilir.

#### **Tedavi**

Çoğu viral hastalıkta olduğu gibi bu hastalığında doğrudan ve etkili tedavisi yoktur. Daha çok belirtileri ortadan kaldırmaya yönelik (semptomatik) tedavi ve destek tedavisi uygulanmaktadır. Kan takviyesi çok önemlidir. Erken dönemde tespit edilen vakalarda tedavi daha iyi sonuçlar vermektedir. Hastalığın aşısı henüz bulunmamıştır.

#### **Korunma**

Keneler uçmaz, sıçramaz, ağaçtan düşmez, sadece yerde ve otların üzerinde bulunur. Uzun otların ya da yerde kalın yaprak örtüsü bulunan yerler bu nedenle tehlikelidir.

Kene olasılığı bulunan yerlerde böcek kaçırcı ilaçların işe yaradığı söylenir (çok güvenli değil). Açık renk kıyafet üzerinizdeki kenenin kolayca görünmesini sağlar.

Kene ihtimaline karşı, kol ve bacakları kapatan kıyafetler, kapalı ayakkabı ya da lastik çizme giyilmeli, pantolon paçaları ile ayakkabı arasında boşluk bırakmayacak tedbirlerin de alınması öngörülmekte (tozluk giyilmesi, pantolon paçasının botun üzerine duck tape ile yapıştırılması...)

Faaliyet esnasında fırsat buldukça ve faaliyet sonrasında tüm vücutta kene kontrolü yapılmalıdır. Eğer yanınızda evcil hayvanınızı götürdüyseniz onu da sıkı bir kontrolden geçiriniz. Keneler kan emerlerken acı vermez bu nedenle sizin bulmanız gerekir.

#### **Eğer üzerinizde kene bulursanız;**

Öncelikle sakin olun. Önemli olan keneyi uygun bir şekilde uzaklaştırmaktır. Keneyi çıkarmak için cımbız, penset vb. bir alet bulun.

Keneyi tam olarak deriye en yakın yerinden kavrayın, bu nokta kenenin ağız parçalarına karşılık gelir. Çakılı bir çiviyi çıkarır gibi sağa-sola oynatarak keneyi çıkarın. Kullandığınız alete çok güç vermek, burğu hareketi uygulamak kenenin ezilip parçalanmasına neden olur. Bu durumda taşıyıcı kenenin kurbanına virüs bırakması ya da çıkarıcı kişinin kenenin emdiği kanla teması sonucunda risk alması söz konusu olabilir.

Eskiden kenenin üzerine eter, aseton, alkol gibi kimyasal maddelerden sürülmesi ve kenenin kendiliğinden düşmesi önerilirdi. Ancak Kırım – Kongo hastalığı tanımlandıktan sonra yapılan araştırmalar bu tür kimyasalların keneyi kusturduğunu, bu durumda, kene taşıyıcı ise, en kısa yoldan virüsü kurbanına geçirdiğini ortaya koymuştur. Keneyi uzaklaştırırken ağız parçası deri altında kalabilir. Bu parça sıvı içermediğinden hastalık açısından tehlike olmamakla beraber, enfeksiyon riski taşıdığından uzman sağlık personeli tarafından çıkartılmalıdır.

Keneyi uzaklaştırdıktan sonra bölgeyi bol sabunlu su ile yıkayın ve mutlaka antiseptik madde sürün (Bir kez daha “ilk yardım çantası” ile “acil durum seti”nin ne kadar önemli olduğunu vurgulamama izin verin). Çıkarılan kenenin bir veterinerlik kuruluşunda (Veterinerlik Fakültesi) incelenebilmesi için muhafaza edilmesi önemlidir. Sonrasında ise özellikle enfeksiyon hastalıkları kliniği olan en yakın sağlık kuruluşuna başvurun.

Bizler, yani off-road sporu ile uğraşanlar başta olmak üzere tüm outdoorcular, doğayla baş başa olmayı onunla boğuşmayı, kamp yapmayı seven bir grubuz.

Etkinlik yapmaktan hoşlandığımız yerlerden, paçamızı çorabın içine sokup yürüyüp geçmiyoruz, oranın tam içinde yaşıyoruz. Bu nedenle yazıyı hazırlarken kendimi çok çaresiz hissettim.

İlk iş olarak bu hafta sonu yapmayı planladığımız ve bize her zaman heyecan veren Mayıs kampımızı iptal ettik. Bakalım sırada hangi iptaller var. Sevgili Editörümün söylediği gibi “Yoksa çayır çimen haram mı bize?”.

**Sağlıkla kalın.**



# VDF ve hedefleri

Uğur Erten



Bu sayımızda Volkswagen Doğu Tüketici Finansmanı A.Ş.'nin Satış Pazarlama Müdürü Sayın Bahadır Ayış ile VDF'yi konuştuk. Oldukça sıcak bir karşılama ve misafirperverlik gördüğüm röportajımız öncesinde kahvelerimiz içildi ve Bahadır bey'in off-road merakı konusunda sohbetimiz oldu. Kendisini ileriki dönemlerde yarışırken görürsek şaşırmayalım.

## VDF genel hatları ile nedir?

Volkswagen Doğu Tüketici Finansmanı A.Ş. (VDF), 30 Aralık 1999 tarihinde, Volkswagen Financial Services AG 'nin %51 ve Doğu Grubu 'nun %49 ortaklığında kuruldu. VDF sadece otomobil finansmanı yaptığından dolayı oldukça uzman bir şirket durumundadır. VDF'nin bunun dışındaki şirketleri VDF sigorta aracılık hizmetleri ve VDF Faktöring şirkettir. 2007'nin son çeyreğinde bayi finansman işine başlayacağız.

## VDF'nin pazardaki konumu ve hedefleri nelerdir?

2000 yılında Volkswagen grupla başladık kredi vermeye ve 2000 yılının sonunda 17.000 adet krediye ulaştık. Daha sonra krizle beraber pazar daralınca farklı markalar gündeme geldi, 2002'de Hyundai ve Citroen ile devam ettik. 2006 başında Mazda, Suzuki, Subaru dahil oldu ve daha sonra Harley

Davidson ile de anlaştık. Şu anda elimizde 16 otomobil markası 6 motosiklet ve ayrıca DOD bulunmaktadır. 360 tane bayi 531 tane noktadan hizmet vermekteyiz. Pazarda VDF olarak dominant bir yapıdayız. Tüketici finansman şirketleri içinde %56'lık bir pazara sahip durumdayız. 2000 yılında toplam kredi verenler içinde pazar payımız %5 ile başladık ve 2001 yılında krizle beraber %15 e yükselttik (bunda diğer bankaların sistemden çıkması ile tek oyuncu gibi kalmamız etkili oldu) ve bu yıllar içinde sürekli yükselerek en son 2006 yılında pazar payımız %14 oldu ve bu payımızı bu sene sonunda 14'ün üzerinde tutmayı hedefliyoruz. 2006 yılında satılan her aracın 29 adedini biz kredilendirmişiz ki bu 2006 sonu itibarı ile 51.000 adet kredi demektir. 2007'de seçim nedeniyle insanlarımız alımlarını ertelemektedir bu nedenle de %34'lük bir daralma yaşamaktayız ve bu bize de aynı oranda yansımış durumdadır. Biz 2007 için 34.000 adet kredi bütçelendirdik. 2007'nin son üç ayında çok ciddi bir pazar artışı beklemekteyiz ertelenen alımlar seçimden sonra harekete geçecektir.

## VDF ürünleri ve avantajları nelerdir? Sisteme yeni katılacak marka var mıdır?

En evvela tek noktadan kredi verme avantajı vardır. Müşteri showroom'a geliyor aracını beğeniyor ve bizim her showroom'da bulunan bir VDF personelimiz vasıtasıyla da kredisini

kullanıyor. Bizde 2 saat içinde kredi müs-pet veya menfi sonuçlanmaktadır. Belli bir yüzdeye kadar olan kredilerde % 60, % 70 gibi oranlarda sadece nüfus cüzdanı ile işlem yapıyoruz, kredi kayıt bürosundan soruluyor ve skoru da iyiye hiç evrak istenmeden kredi kullanıyoruz bunun haricinde kefil almıyoruz, hayat sigortası yapmıyoruz ki bunlar önemli konular. Bizde kaskosunu istediği yerden yaptırabiliyor bu konuda herhangi bir zorlama söz konusu değil. Oldukça rekabetçi faiz oranlarımız bulunmaktadır 2000 yılından beri ortalamamızın hep altında olduk. Ürünlerimiz arasında autocredit sistemi özellikle pahalı ürünlerde tercih edilen bir kredi türüdür. Müşteri bunu tercih ederse kredinin sonunda bir balon ödeme bulunmaktadır. Eğer müşteri isterse o son ödemeyi de kredilendirmekteyiz. Bunun dışında 60 ay vade verebiliyoruz ki bu otomobil kredisi olarak düşündüğümüzde oldukça uzun bir vade. Erken kapamalarda gelecekteki faiz yükünü müşteriden almıyoruz. Biz rehin kaldırma masrafı da almıyoruz, maksadımız günü kurtarmak değil uzun soluklu bir güvenilir şirket olmaktır.

Son zamanlarda kredi dönüşlerinde biraz sorunlar yaşansa da aslında bizim çok fazla sorunumuz yok. %04 civarında bir batık kredi oranımız vardır ve bu 2000 yılından beri aynıdır. Bunun nedeni doğru insana doğru krediyi vermemiz. Bizde kredi oranı aracın bedelinin %80'idir, neden böyledir, çünkü insanların





elini taşın altına sokmasını istiyoruz aracın tamamına kredi vererseniz riski de beraberinde alırsınız.

**Türkiye ile gelişmiş ülkelerde tüketici finansman şirketlerinin benzerlikleri ve farklılıkları nelerdir? Yurtdışında toplam krediler içindeki payı %50 civarında bizde ise % 5 civarındadır bunun sebepleri nelerdir?**

Öncelikle Türkiye’de bu işi yapan şirketler az, yurtdışında markaların bu işi yapan kendilerine ait şirketleri var. Mesela Volkswagen, Toyota gibi firmaların aynı zamanda tüketici finansman şirketleri var ve oradaki bankalar otomotiv kredi işine çok fokus değiller. Türkiye’de büyük otomotiv firmalarının önümüzdeki dönemlerde tüketici finansman şirketi kurma yönünde adımlar atacağını zannediyorum. Tabi burada otomotiv firmalarının belli bir satış rakamına ulaşmaları da söz konusu ki kurulan finansman şirketi karlılık elde edebilsin. 2003–2004 ve 2005 de bu sektörde çok fazla rekabet yoktu ama 2006’da inanılmaz bir rekabet oldu ve 2007’de de bu hızla devam ediyor.

Avrupa’da 1000 kişiden 700’ünde otomobil bulunmakta, Türkiye’de ise rakam 1000 kişide 70–90 civarında ve üreticiler bizim pazarda hala büyük bir potansiyel olduğunu görüyor. Bizde büyük şehirlerde çok lüks ve yeni model araçlar bulunmakta ama Anadolu’ya

çıktığımızda hala eski model araçlar görmekteyiz. Pazarın biraz da Anadolu’da büyümesi lazım ama ekonomik durumdan dolayı bu biraz yavaşlamıştır. İnsanlar önünü göremektedirler şu dönemde ve bu da alımları ertelemektedir.

**İkinci elde durum nasıl?**

İkinci elde daha karlı satışların gerçekleştiğine şahit oluyoruz. Toplam kredilerimiz içinde DOD’un oranı %8 civarındadır. İkinci elde hızlanmanın sebebi gelirle alakalıdır. Şimdi sıfır araçla 2.el araç arasındaki fiyat farkı çok açılmış durumda. Sıfır araç almaya kalksanız 30.000 liranın üzerinde olacaktır fiyat, böyle olunca insanlar 2.eli tercih etmeye devam edecektir. Biz ikinci elde pazarında kredinin de büyüyeceğine inanıyoruz. Ddistribütör firmalar 2.eldeki önemi gördüler ve garanti kapsamında 2.el araç alabiliyorsunuz, mesela DOD altı ay garanti veriyor ve isterseniz bu süreyi uzatabiliyorsunuz. İnsanlar DOD’dan araç alırken güveniyorlar aracın 101 nokta kontrolünün yapıldığını biliyorlar, VDF’den kredisini kullandığını biliyorlar bu da pazarın artmasına neden oluyor.

7 yılı aşkın bir süredir piyasada olan VDF şu ana kadar ne miktarda kredi kullandırdı? Biz bu süre zarfında 250.000’in üzerinde kredi kullandırdık, şu anda 100.000 civarında yaşayan kredimiz bulunmaktadır. Şu an

ortalama 36 ay düşünürsek kredi vadesini bu rakam gayet iyidir bizim için.

**Sisteme katmayı düşündüğümüz yeni araçlar var mıdır?**

Görüştüğümüz firmalar yok değil tabi, ama asıl olarak var olan firmaların satışlarını artırmak için, özellikle 2.elde neler yapabiliriz de daha iyi satış rakamlarına ulaşırızı düşünüyoruz. Ekonomik nedenlerden dolayı satış rakamları ortada, hal böyle olunca biraz statik olma görüşümüz ağırlık basmaktadır. Önümüzdeki dönemlerde şartlar değişecektir ve biz de duruma göre görüşmelerimize devam edeceğiz.

**Motor sporları ile bağlantılarınız nasıl?**

Kosifler motor sporlarına sponsorluğumuz devam ediyor. Doğuş’un motor sporlarında biz de co-sponsor olarak bulunmuştuk zaten. Seat Cup, Polo Ladies Cup’da sponsorduk ondan önce de Hyundai’nin motor sporlarına sponsorluk yaptık.

Bu aylık yazımı bu güzel sohbetle tamamlarken önümüzdeki süreçte otomotiv sektörünün Türkiye de var olan ekonomik istikrarın korunmasında gösterdiği performansı arttırarak devam ettireceğini umuyor ve diliyorum.





Doğuş Otomotiv-Audi'nin gelenekselleşen profesyonel sürüş eğitimi programı Audi driving experience'in 2007 ayağı 18-20 Mayıs tarihleri arasında Hezarfen Havalimanı'nda düzenlenen organizasyonla gerçekleştirildi. Almanya'dan gelen Audi pilotları eşliğinde düzenlenen aktivitede etkinliğe katılanlar, Audi modellerinin ve quattro çekiş sisteminin yol koşullarında çeşitli engeller karşısındaki performansını test ettiler ve sırasında hayat kurtaran doğru teknikler konusunda bilgi aldılar.

Audi AG driving experience departmanı

tarafından görevlendirilen ve yıllarca rallilere katılmış Altfrid Heger, Ted Kottulinsky, Oscar Svenlund gibi profesyonel eğitmen ve pilotların görev aldığı organizasyonda; quattro'nun teknik sunumu, quattro tarihçesi ve sistemin avantajları, yüksek hızda ani fren teknikleri, hızlı şerit değiştirme yöntemleri ve slalom eğitimi gibi teorik ve pratik olmak üzere 4 ana başlıkta eğitim verildi.

Teorik ve pratik sürüş eğitiminin yanı sıra gün boyu süren test sürüşleri, lastik değiştirme yarışları gibi çeşitli aktiviteler ve çocuklar için hazırlanan çocuk alanı katılımcılara keyifli

## Audi Driving Experience 2007 Hezarfen'de düzenlendi.



saatler yaşattı. Organizasyona katılan tüm misafirler, Audi'nin A3, A3 Sportback, A4, A6, A6 allroad quattro, A8, Q7 ve TT Coupe gibi modellerini test ederek daha yakından tanıma imkânı buldu.

Dileyen katılımcılar ise Q7 için hazırlanan özel off-road parkurunda, aracın yumuşak zemin, kayalık, yan eğim, dik iniş ve çıkışlardaki performansını denediler.

Audi driving experience 2007'de Pirelli, BP ve Castrol ise co-sponsor olarak aktiviteye destek verdiler.

## Maceraseverler Gümüşhane'ye

13-14 Temmuz da Gümüşhane Kürtün'de düzenlenecek Triatlon ve Macera yarışı için şimdiden hazırlıklara başlandı. Vahşi doğası ve tarihi dokusu ile nefes bir coğrafya olan Kürtün'de aynı tarihlerde düzenlenecek Su sporları şenliği ve büyük bir Yayla şenliği bu bölgeye binlerce insanın akın etmesini sağlayacak.

Farklı kategorilerde koşulacak Triatlon – Yüzme ve Macera yarışları heyecan arayan ve kondisyonuna güvenen sporcuları bu bölgeye

çekecek. Federasyon yarışma kuralları dahilinde yapılacak organizasyonda Triatlon Sprint mesafesi olarak koşulacak, yüzme baraj göletinde, bisiklet ve koşu gölet etrafındaki asfaltta yapılacak. Geceli gündüzlü 20-24 saat sürecek Macera yarışmasında ise macera koşusu, dağcılık, kano, rafting, yüzme, dağ bisikleti disiplinleri kullanılacak. Takımlar iki kişilik ekiplerden oluşacak. Dereceye girenleri ise ödüller ve sürpriz hediyeler bekliyor.

Kürtün Kaymakamlığı ve Touareg Türk Macera Yarış Takımı tarafından düzenlenen organizasyona katılmak isteyenler [www.touaregturk.net](http://www.touaregturk.net) adresinden bilgi alabilirler. Başvuru: [alirizabilal@gmail.com](mailto:alirizabilal@gmail.com) [uduk@mynet.com](mailto:uduk@mynet.com)



## Karahan'dan Bronz Madalya

Europa Cup Yarışlarında Türkiye Yelken Federasyonu sporcusu Canberk Karahan bronz madalya kazandı. Canberk Karahan, 11-13 Mayıs tarihleri arasında Hollanda'nın Hoorn kentinde yapılan Laser Europa Cup 2007 Yelken Yarışları'nda Laser 4.7 kategorisinde 25 sporcu arasında 3. olarak tamamladı.

Yarıştaki Laser 4.7 kategorisinde Fenerbahçe Kulübü sporcusu Canberk Karahan dışında, Çeşme Yelken Kulübü'nün sporcuları Mithatcan Alagöz 5. ve Nicolas Manusso 18. oldu. Laser Radial kategorisinde 76 sporcu arasında Fenerbahçe Kulübü'nden Celal Tümşen 20. olurken Çeşme Yelken Kulübü'nden Bora Baştançoğlu da yarışı 23. sırada tamamladı. Laser Standard kategorisinde ise 60 sporcunun katıldığı yarışta Bodrum ERA'nın iki sporcusu Güney Can Kaptan yarışı 36. sırada tamamlarken Barbaros Tuna 39 oldu. [www.tyf.org.tr](http://www.tyf.org.tr)





## Michelin'den iki yeni 4x4 Lastiği: Michelin Latitude Tour HP ve Michelin Latitude Sport

Michelin, hızla gelişmekte olan 4x4 pazarının ihtiyaçlarını karşılayabilmek amacıyla, cross over ve yüksek performanslı 4x4'lere yönelik geliştirdiği iki yeni lastiği Michelin Latitude Tour HP ve Michelin Latitude Sport'u piyasaya sürdü.

Yol içi kullanım amaçlı tüm 4x4 araçlara yönelik hazırlanmış Michelin Latitude Tour HP, artık 4x4'lerini neredeyse yalnızca yol içinde kullanan sürücülere, binek otomobillerde olduğu gibi bir sürüş deneyimi sunuyor. Yeni Michelin Latitude Tour HP lastikleri maksimum sürüş konforu ve maksimum güvenlik sağlıyor. Michelin Latitude Tour HP ayrıca TÜV SÜD Automotive tarafından Ekim 2006 ve Ocak 2007 döneminde piyasada yer alan iki ana lastik ebatı üzerinde yapılan tarafsız test sonuçlarına\* göre rakiplerine oranla ortalama %35 daha uzun ömre sahip.

Pazardaki tüm yüksek performanslı 4x4 crossoverların kullanımı için tasarlanan Michelin Latitude Sport ise, yeni jenerasyon Porsche Cayenne gibi son dönemde tanıtılan birçok modelde görüldüğü gibi performansları sürekli artan 4x4 modellerinin ihtiyaçlarına cevap veriyor. Michelin Latitude Sport, "Omuzlara kadar inen 0 derece kuşak" teknolojisi ile güçlendirilmiş sırt yapısıyla, lastiğin deformasyonu en fazla hissettiği omuzlara

doğru dönen kuşak sayesinde, yüksek hızda temas yüzeyi üzerindeki kusursuz kontrolü devam ettiriyor. Porsche ile yakın işbirliği içinde geliştirilen Michelin Latitude Sport, ikinci nesil Porsche Cayenne'in de orijinal ekipman lastiği.

### \* TÜV SÜD Automotive'in Yaptığı Tarafsız Testlerin Sonuçları

Yeni Michelin Latitude Tour HP'nin uzun ömür performansı ve düşük yuvarlanma direncine ilişkin verilerin tümü bağımsız testlerin önyargısız sonuçlarına dayalıdır. Sonuçlar, otomobil endüstrisi için sertifikasyon testleri ile teknik etütler gerçekleştirilen bir Alman teknik hizmetler firması olan TÜV SÜD Automotive tarafından 2006'nın üçüncü çeyreğinde yapılan bir araştırmanın sonuçlarıdır.

Sırt ömrü konusunda test edilen tüm lastiklere aynı uygulama yapılmıştır. Michelin Latitude Tour HP ile karşılaştırılan lastiklerin tümü 235/65 R 17 ve 215/65 R 16 ebatlarındaki seri üretim üst sınıf markalardır. Tüm lastikler tam olarak aynı koşullarda son derece benzer testlere tabi olmuş, ilk ebat için test Volkswagen Touareg 3.0 TDI V6'lerde, ikinci ebat içinse test Nissan X-Trail'lerde gerçekleştirilmiştir.

Düzen ve kamberi benzer şekilde ayarlandıktan sonra araçlar açık yolda bir konvoy halinde yola çıkarak önyargılı sonuçlara yol açabilecek faktörleri (farklı sürücü veya araçların etkisi gibi) ortadan kaldıracak son derece kesin bir rotasyon planını uygulamıştır.

Yuvarlanma direncini ölçmek için TÜV SÜD Automotive, kampana üzerinde ISO 18164-standart test protokolünü uygulamıştır.



## İZDOFF İzmir Doğa Sporları ve Off-Road Kulübü İlk Yarışını Düzenliyor

2006 yılında kurulan İZDOFF/İzmir Doğa Sporları ve Off-Road Kulübü İzmir'de düzenlediği Mahalli Yarışa tüm off-road'cuları davet ediyor.

Kurulduğu yıl, Urla'da Türkiye'den bir çok off-road'cunun katıldığı bir Off-Road şenliği düzenleyen ve yarışçı kulüp üyeleri ile Türkiye Şampiyonası Off-Road Yarışlarına katılan İZDOFF, 2006 yılında bir yarışçı ile başlayan

yarış grubunu 2007'de İzmir'den 3, Denizli Kulübü'nden de 2 aracın katılımı ile geliştirmiş. Gelecekte Ulusal yarışlara ev sahipliği yapmayı hedefleyen İZDOFF, bu hedefi için ilk çalışmayı Haziran ayında düzenleyeceği Mahalli yarışla yapıyor. 15-16-17 Haziran 2007 tarihlerinde düzenlenecek İzmir Off-Road Yarışı'nı seyirciler için tüm hafta sonuna yayılmış bir off-road şenliği olarak planlayan İZDOFF yarışçılar ve seyirciler için renkli bir program hazırladı.

İzmir Off-Road Yarışı, 16 Haziran Cumartesi günü saat 10.00'da Urla meydanından çeşitli etkinliklerle seyirciler için görsel bir şölen olarak start alacak. Saat 12.00'de Titus – Feronia kapılı etabı start alırken TRT 1 etapta canlı yayına başlayacak. Gün sonunda yarışın galipleri kupalarını saat 19.00'da müzik ve çeşitli gösteriler eşliğinde Titus – Feronia da kaldıracaklar.

Yarışı izlemek, bu heyecanı bire bir yaşamak isteyenler 15 Haziran Cuma akşamından itibaren Titus-Feronia'da hazırlanan olduğumuz özel alanda çadırlarını kurup kamp yapabilir, hafta sonu boyunca, seyirciler için düzenle-

nen gösteri ve etkinliklerle motorsporlarıyla, Off-Road'la, doğayla, müzikle dopdolu bir haftasonu geçirebilirler. Pazar günü şanslı izleyiciler yarış araçlarında pilotların yanına co-pilot olarak oturabilir ve yarış heyecanını bire bir tadabilirler.

[www.izdoff.org.tr](http://www.izdoff.org.tr)



## Daihatsu başlattığı "Her Araç 7 Ağaç" Kampanyası sürüyor.

Nisan ayında Daihatsu marka araçlar satın alan müşterilerinin adına dikilen fidan sayısı 1.183 oldu.





Gülümseyin  
fotoğrafımızı çekiyorlar

Sanki  
isteyerek yapmış  
gibi duralım



*Der  
yanın  
say  
fası*



Neresine takayım?

Abi Sana zahmet  
kanca çamurun bir karış kadar  
altında kaldı.



# HACİYATMAZ









# EUROWINCH

Yolda Kalmazsınız...



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



Old Man Emu  
Suspension



Warn 9.5 ti



Güç 4310 kg

Warn 9.5 XP



Güç 4310 kg

ARB Air Locker &  
Air Compressor



Warn XD 9000 i



Güç 4100 kg

Warn Tabor 9K



Güç 4100 kg

Warn M 8000



Güç 3600 kg

**EuroWinch**

**WARN ve ARB TÜRKİYE DİSTRİBÜTÖRÜ**

Bütün İş Merkezi Yalova Yolu Cad. D Blok Kat: 5 No: 1541, 16250 BURSA  
Tel: (0224) 211 08 42 Fax: (0224) 211 26 87

Web: www.graupoldfrance.com www.warn.com.tr E-mail: eurowinch@sa.peraonline.com



HONDA MOTOSİKLET EĞİTİM MERKEZİ...



### 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'nde...

