

2007/8
Yıl: 4 Sayı: 38
Fiyatı : 5,25 YTL

FREE LIFE **4X4**

Aylık Off Road, Doğa ve Motor Sporları Dergisi

**Bir otomobilin
hikayesi-1**

**Kozadan Çıkan
Böcek**

**Temmuz Sıcaklarında
Motokros Rüzgarları**

**Oshkosh
"hibrid kamyon"**

**Off-road babaları
ve off-road çocukları**

**Kaçkarlar ve Doğu
Karadeniz'in çağrısı**

Yola yakışan bir yol dışı aracı

Freelander 2

Çekici bir "Heryol" otomobili

Audi A6 Allroad

ISSN 1304-9461
9 771304 946004



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 Farları • Sunroof • Deri Koltuklar • Maun Kaplama Konsol • Direksiyondan Kumandalı Radyo, 6'lı CD Changer ve Mp3 Çalarlı Ses Sistemi

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
aysin@4x4freelife.com

Reklam Müdürü

Bahar Kokoz Erten

Art Director

Orhan Erdem

Grafik Tasarım

Eylem Erdem

Finans Koordinatörü

Uğur Erten

Abone Sorumlusu

Vildan Gümüştü
Gökhan Yorulmaz

Yayın Kurulu

Ahmet Demirtaş
Ali Rıza Bilal
Aysim Altay
Derya Kızıldaş
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 için
www.4x4freelife.com

aso

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

**Yola yakışan bir yol dışı aracı
Freelander 2**



6

Bazen marka öyle kuvvetlidir ki modeli sürükler götürür. Bence eski kasa Freelander sahiplerinin en az yarısı çok güzel bir araba almak için değil, bir Landrover almak için bu modeli seçmiştir.

**Audi A6 Allroad: Çekici bir
“Heryol” otomobili**



10

İkinci nesil bu Audi Allroad quattro, dış tasarımı, iç konforu ve çığlık atarak bağırmanın sofistike lüks detayları, gerçekten muhteşem yol performansı, güvenlik konusunda ciddi yaklaşımı ile çok çekici bir yol aracı.

**Kozadan çıkan böcek
Bir otomobilin hikayesi -1**



14

15 yıl kadar önce başladı, ama o zaman bile daha eskiye dayanıyordu bu otomobilin hikayesi.

**Temmuz sıcaklarında
Motokros rüzgarları**



20

Türkiye Motosiklet Federasyonu'nun 2007 yarış takviminde yer alan Türkiye Motokros Şampiyonası 3. ve 4. ayak yarışları, 8 ve 15 Temmuz günlerinde MMK tarafından organize edildi.

**Katran ağaçları, bilinmedik antik kentler,
gözlemevleri... Lykia**



24

5. kez Competus Keşif Konvoyu ile yola çıkarken bu kez tarihimize yer almış en özgün uygarlıklardan birinin, Lykia uygarlığının evine, Güney-batı Torosların zirvelerine ve yaylalarına gittik.

İssizliğin Ortasında



28

Yer Büyükyayla köyü, göl kıyısı... Aylardan Temmuz, günlerden Cuma, saat gece 23:00... Sert bir rüzgar esiyor, hava serin... Etraf zifiri karanlık... Dolunay bulutların gölgesinde kalmış... İssiz bir yer...

Off-road babaları ve off-road çocukları



36

Off-road, ruhu çocuk olanların sporudur. Ha, bu sporu yapmak için ruhunun yaşlanmamış olması şart değil tabii, ama öyle bir etrafınıza bakın, bu spordan zevk alanların hemen hepsi bu kategoriye girer.

Sınır fotoğrafları



40

Sınırlar iki farklı dünyanın birleşme çizgisidir. Sınırı görebiliyorsan diğer tarafı da görürsün, ama ulaşamazsın.

Motosikletle yaylalara kaçış



44

Aman alkol almayalım, uykusuz kalmayalım dediğimiz bir akşamın sabahı...

Başardık!



48

"Benim için bir ilk daha. Türkiye'nin en yüksekine ve neredeyse en doğusuna gidiyorum". Sık sık düşündüğüm şey buydu uçağımız Van'a doğru yol alırken. Ağrı Dağı'nı hep merak ettim.

Kaçkarlar ve Doğu Karadeniz'in çağrısı



52

Kaçkar Dağı 3937 metre yüksekliğiyle, ülkemizin dördüncü yüksek dağı olma özelliği taşıyor. Kaçkar Dağı ve silsilesi, sahip olduğu doğal ve kültürel değerlerle dünyanın korunması gereken en önemli 200 ekolojik bölgesi arasında yer alıyor.

Siluet



56

Ayrıntıların görünmediği, sadece dış hatların belirgin hale geldiği bu özellik gerçekten gizem doludur. Siluet fotoğraflarının çok çekici olmalarının nedeni bu olsa gerek; gizemli olmaları.

İstanbul yarışlara yelken açtı



64

Kahve Dünyası Yelken Kupası Yat ve Centerboard Yarışları 23 - 24 Haziran 2007 de yapıldı.

Kapadokya'da pedal bastık



66

Kapadokya, büyümlü manzarası ve Dağ Bisikleti için biçilmiş kaftan olan parkurlarıyla adeta Dağ Bisikletçilerinin merkezi. Yaz aylarında arka arkaya yapılan yarışlarla Kapadokya'nın bu eşsiz parkurları farklı ülkelerden dağ bisikletçileri ile renklendi.

Oshkosh "hibrid kamyon"



70

Oshkosh gerek boyutları gerekse lojistik avantajları açısından ilgi çekici bir proje ile dev bir 8x8 kamyon tasarladı. Şu an türünün ilk örneği olarak üretilen bu etkileyici ağır kamyon, ilk etapta askeri amaçlarla kullanıma sunulmuş.

Editör

Ayşin Uysal

sizin orada havalar nasıl?

Hava kasvetli ve bulutluydu. Yağmur yağdı yağacak. Bizimse sadece birkaç günlük bir tatilimiz vardı. Ve güneş istiyorduk.

Talihimize küsüp, deniz kenarında yağmur altında yürüyüşlerle romantik bir hava mı yakalamaya çalıştık? Tabii ki hayır. Bizim 4x4 bir aracımız ve 4x4 bir bakış açımız vardı.

En yakındaki dağın tepesine çıktık. Ufka baktık. Şurası, dedi Levent. Orası ışıklıydı, güneşliydi. Tamam, dedik. Oraya gidiyoruz. Her neresiyse. İndik. Gittik.

Yolda hep güneşi takip ettik. Güneşin peşinden daha önce bilmediğimiz yol ayrımlarını geçtik, tozlu patikalarda ilerledik. Bulutların açıldığı, güneşin kesintisiz pırıl pırıl parladığı yerde de yönümüzü denize çevirdik. Kayalıklardan aşağı kendimize bir yol bulduk ve altın renkli ıssız bir kumsala indik. Kumlarda bizimkinden başka lastik izi de yoktu, ayak izi de. Çadırımızı kurduk. Tatil başladı.

Yoksa siz hala, hangi dakikada hangi kilometrelerde ne yapıyor olacağınızı haftalar önceden size yazılı olarak veren tur organizasyonları türü bir tatil mi yapıyorsunuz? Bir ay önceden parası ödenmiş otel rezervasyonları; binbir güçlükte yer bulunup alınmış uçak ve feribot biletleri; depozito ödemeleri ile sağlam kaziğe bağlanmış (yani iptal etmek için anne-

nizin nikahını isteyen, nikahtan vazgeçmeye ikna ettiğiniz durumlarda da, illa ki istemediğiniz tarihte boş yeri bulunan) anlaşmalar mı yapıyorsunuz?

Yazık.

Hayat değişken. Şartlar da. Hava da. Keyifler de. Yani siz aylarca sonra nasıl bir havada olacağınızı şimdiden garantili olarak bilip, değişmeyeceğinizi mi varsayıyorsunuz? Hadi sizin havanız değişmedi, gideceğiniz yerlerin havasına ne olacak? Hayatınızı zaten sıkıca vidalanmış çerçeveler içinde yaşıyorsunuz, tatilinizi neden aynı sıkı çerçeveler içinde “planlıyorsunuz?”

Kaldırın sınırlarınızı. Plansız tatile çıkın. Korkmayın bir şey olmaz hepi topu birkaç gün tatilden bahsediyorum. Alışkanlık yapmaz.

Bir 4 çeker edinin, çadırınızı arkaya atın ve ufku tarayıp güneşli bir yer kestirin gözünüze.

O kadar.

Ha, ufak bir hatırlatma. Sınırları esnek çizilmiş bir tatil için, sizi yolun dışına çıkaracak bir araç tek başına yetmez. Zihninizin de, ara ara yoldan çıkabilecek kıvamda olması gerekir.

İyi tatiller.

DİKKAT

teknolojiye
dost
yapar



sadece
2.5 YTL.

Teknik özellikleri ve fiyatlarıyla karşılaştırmalı 500'den fazla teknolojik ürün

AĞUSTOS SAYISI
BAYİLERDE
TÜKENMEDEN ALIN

Sayfalar dolusu
son teknoloji

yola yakışan bir yol dışı aracı

Freelander 2



Test: Derya Kızıltaş

Bazı filmler vardır, genellikle macera, aksiyon türü. Sonunu bitirmezler, hani tutarsa ikincisini üçüncüsünü çekelim diye. Uzar gider Zor Ölüm 3, Rocky 4, Terminatör 2. Şimdi aynı havayı Landrover markası yeni modellerinde yakaladı, Discovery 3, Freelander 2. Bilmem ömrümüz yeter de Discovery 7'leri görebilir miyiz?





Bazen marka öyle kuvvetlidir ki modeli sürükler götürür. Bence eski kasa Freelander sahiplerinin en az yarısı çok güzel bir araba almak için değil, bir Landrover almak için bu modeli seçmiştir. Ancak artık Freelander 2 ile bu görüşüm çürüyecek. Yol dışı konusunda eline su dökülemeyecek markalardan biri olan Landrover zaten artık ispata gerek duymayacağı off-road üstünlüklerine bu yeni kasa ile on-road başarısı ve lüks donanım ilaveleri yaparak "Ben artık şehirliyim ama kafam kızarsa dağlara da atarım kendimi." diyor.

Televizyonda ne diziler geldi geçti. Bazıları başladığında 1. sınıfa giden çocuk orta okulu bitirirken dizi hala devam ediyordu. Kaçak, Dallas, Uzay Yolu... Freelander 2'yi gördüğümde Uzay Yolu'ndaki ışınlama odası geldi gözümün önüne. Hani kaptan Kirk ile Mr.Spock gemiden gezegenlere gideceklerinde odaya girip ışınlanıyorlardı ya. Hoş hayal olarak mı kalacak yoksa bir gün gerçekleşecek mi bilinmez ama bu konuda bir de sinema filmi seyretmişim. Adam tam ışınlanırken ışın odasına giren sinek yüzünden ışınlandığı yerde moleküler tekrar birleştiğinde sırtında

kanatları olan sinek kafalı, insan vücutlu bir yaratık çıkmıştı ortaya. Konumuzla ilgisi ne dersiniz Freelander 2'yi size anlatmamın iyi yolu şu ki, Discovery 3 ile Range Rover'ı odaya koyup ışınlamışlar. Işınlama sırasında molekülerin bazıları yerine ulaşamasa da ulaşabilenlerde birbirine karışıp Freelander 2 ortaya çıkmış.

Tasarım

Dışarıdan bakınca Discover'nin tasarımı, Range Rover Sport'un hatlarıyla keskinleştirilip yan hava ızgarasıyla süslenmiş. Bir de istiridye kabuğu şeklindeki ön kaput kapağının altına Range Rover bakışları eklenmiş ki bir eski modele göre çok daha çekici dış güzelliği sağlanmış. Araç, gövde rengindeki ön ve arka tamponlar, elektrikli-ısıtmalı katlanabilir yan aynalar, titanyum kaplı ikili ızgara ve alt ızgaradaki Land Rover arması, çift yuvarlaklı halojen farlar, alüminyum alaşımlı jantlarla yakışıklı bir duruş yakalamış.

Aracın içine girdiğimizde 450 cm'lik boyunun iç mekana ferahlık olarak yansıdığını gördüm. Önde 99 cm, arkada 92 cm'lik diz

boyu mesafesine ilaveten en arkada 91 cm'lik bagaj bölmesi uzunluğu ile 755 lt'lik yüklemeye hacmi elde edilmiş. Bu hacmi arka koltukları yatırarak 1670 lt'ye de çıkartmak mümkün.

Cruise control ve müzik sisteminin kumanda düğmelerini de üzerinde bulunduran yükseklik ve derinlik ayarlı dolgun gövdeli direksiyona geçip şöyle bir bakınca A sütunlarının inceliği sayesinde çok geniş bir bakış açısına sahipsiniz. Ön tabloda devir göstergesi, Km saati, hararet ve benzin göstergeleri yer alıyor. Sürücü koltuğu 6 yönde ayarlanabilirken, arka koltuklar 60/40 oranında katlanabilirken, arka ortadaki sırttan açılan kapak kol dayama ve bardaklık olarak kullanılıyor. Arka koltuklardaki oturma konumu öne göre 5 cm daha yukarıda olup stadyum tipi oturma düzeni sağlanmış. Neyse ki bu modelde 3. sıra koltuğun çalışması bile yapılmamış. Standart oturma konumuna göre kapı üstü kumanda düğmelerine ulaşmak çok rahat değil. İleri doğru uzanmak ya da direksiyona daha yakın konumda oturmak gerekiyor. Arka kapağı camla birlikte yukarı açılan eşya sabitleme kancalarına sahip bagajda alt döşeme kapa-



ğının altında stepne yer alıyor. Bagaj örtüsü yanlardan önden ve arkadan hiç boşluk bırakmaksızın tüm bagajı örtüyor. Arka koltuktaki 3 adet kafalık o kadar güzel konumlandırılmış ki iç aynadan arka bakışı engellemiyorlar.

Motor

Arabayı çalıştırmak için önce kibrit kutusu büyüklüğündeki merkezi kilit sisteminin kumandasının direksiyonun sağındaki bir deliğe sokuyoruz. Sonra hemen üzerindeki start/stop düğmesine basıyoruz. Daha önce test ettiğimiz bazı markalarda anahtar cepteyken yaklaştığımızda kapı açılıyordu ve düğmeye basarak çalıştırıyorduk. Bu sistem anahtarı aramamak açısından çok kullanışlıydı. Ancak Freelander 2, aracı çalıştırmak için anahtarın yakınında olmasını yeterli bulmuyor. İlla ki kumandayı yuvasına yerleştirmenizi istiyor.

Yola çıktığımızda, kaputun altında yanlamasına duran sıralı 4 silindire sahip 16 supaplı 2.2 lt'lik Common-Rail turbo dizel motorla, "Command Shift" sürekli dört çeker özelliğine sahip 6 ileri vitesli, istediğimizde manuel olarak da kullanabildiğimiz otomatik şanzıman o kadar güzel bir uyum sağlıyor ki vites değişim aralarını hissetmeden gaza yüklendikçe

fırlaya fırlaya ilerliyoruz. Asfalt lastikleriyle otobanda lüks bir sedan kullanıyormuşçasına rahat bir sürüş yakalıyoruz.

Güvenlik

Gerekmediğinde yolcu tarafındaki bir kilit ile devre dışı bırakabilen sürücü ve ön yolcu hava yastıkları, ön koltuklar yan hava yastıkları ve perde hava yastıkları standart olarak sunulmuş. İlâveten sürücü tarafından bir de diz hava yastığı yer alıyor.

Ön taraftakiler havalandırılmalı 4 tekerlekten disk, ABS'ye sahip fren sistemi, acil durumlarda fren yapıldığında hidrolik basıncı arttıran EBA (Acil Fren Yardımı) ve fren kuvvetini gereken tekerleğe gerektiği kadar dağıtan EBD (Elektronik Fren Dağıtımı) ile donatılmış.

Elektronik sistemler bununla bitmiyor. Yolda bize yardımcı olanlardan CBC (Viraj Fren Kontrol) virajlarda fren yaptığımız zaman savrulmadan ilerlememizi, DSC (Dinamik Stabilite Kontrol) kaymayı azaltmak üzere motorla bütünleşerek dengeyi koruyup fren yapmamızı, RSC (Araç Denge Kontrol) denge seviyesini kontrol edip gereken yere gereken fren basıncını uygulayarak dönüş çapını

arttırmak suretiyle devrilme ihtimalini en aza indirmemizi sağlıyor.

Off-road

Yol dışında en büyük yardımcınız "Terrain Response" sistemi. Discovery 3 testi sırasında tanıştığımız bu sistem Freelander 2'de bir kademe eksiltilmiş olarak 4 pozisyonda karşımıza çıkıyor. Freelander 2'nin bağımsız ön ve arka süspansiyon sisteminde Discovery 3'teki havalı yükseltme alçaltma körükleri olmadığından kaya geçişi pozisyonu sistemden çıkartılıp diğer dördü uygulamış. 1- Genel sürüş, 2- Çim, çakıl, kar, 3- Çamur ve tekerlek izi, 4- İnce kum. Vites konunun önündeki düğmeden kademelerine geçtiğimiz sistem, elektronik motor yönetimini ve çekişe yardımcı olan diğer bütün sistemleri bize faydalı olacak şekilde çalıştırıyor.

Eğim iniş kontrol sistemi artık bir Landrover klasiği. Yine vitesin önündeki sarı basma tuşu ile kullandığımız bu sistemi devreye soktuğumuzda çok dik ve kaygan zemini hiç frene basmadan, sağa sola savrulmadan tek bir doğruya çok yavaş iniyoruz. Eğimi iniş kontrolüne bağlı çalışan geri kaymayı önleyici sistem sayesinde dik yokuşlarda geri kayma-



dan yumuşak bir kalkış sağlıyoruz.

Off-road sırasında bize yardımcı olan son sistem ise ETC (Elektronik Çekiş Kontrolü). Patinaja düşen tekerlekteki güç kaybını sezerek, bu tekerleğe fren uygulayıp gücü diğer tekerleklere ileten sistem sayesinde bir yerde takılırsanız gaza yüklenerek motor devrini arttırdığınızda yere sağlam basan tekerlekler yola devam etmenizi sağlıyor. Tabii ki tüm bu özellikler sadece yol dışında değil yolda da güvenli sürüş artıları olarak geri dönüyor.

Off-road dahil karma 9 lt'lerde mazot tüketen 2.2 lt'lik tutumlu motor 4000 devir/dakikada 160 HP güce ulaşırken, 2000 devirden itibaren de 400 Nm tork sağlıyor ki 1770 kg'lık araba ağır off-road şartları için olmasa da taktığı jant ve lastiklere göre yerden 20-21 cm'lik yüksekliği ile başarılı bir yol dışı performansı sergiliyor.

Hidrolik direksiyon simidini tam çevirerek turladığınızda 11.4 m'lik dönüş çapını yakalıyorsunuz. 31°'lik yaklaşma açısı sorun çıkarmazken 34°'lik uzaklaşma açısı çok çok iyi. Ancak 266 cm'lik aks aralığı yüzünden 23°'lerde kalan karın açısı sivri tepelere girer-

ken arabanın altını kollamanızı gerektiriyor. 2 tona kadar frenli römork çekebileceğiniz aracın, fabrika verilerindeki sudan geçme derinliği 50 cm.

Satış

Ülkemizde yaklaşık 50 ile 70.000€ arasında satış fiyatıyla karşımıza çıkan araçlardaki 20.000€'luk fark konfor, iç dizayn, bilgi, iletişim gibi opsiyonel özellikler yüzünden ortaya çıkıyor. GS, XS, SE ve HSE modelleri arasındaki çeşitli opsiyonel farklar çeşitli fiyat aralıkları oluşturuyor. Polen filtreli otomatik klima, yaklaşma aydınlatması, çamurluk ve yan ayna lambaları, arka kol dayama, hafıza paketi, koltukların kumaş, deri-kumaş ve deri kaplama oluşu, ön panelin ahşap veya metalik kaplaması, deri direksiyon simidi, yol bilgisayarı, müzik sisteminin 3 ayrı seçeneği, arka kulaklık çıkışları, Xenon farlar, park mesafe kontrolü, alüminyum alaşımlı jantların 16-17-18 inç olması bu 20.000€'luk farkı ortaya çıkartan opsiyonel özelliklerin bazıları.

Sonuç olarak eğer marka Land Rover olacaksa benim favorim Discovery 3 olsa da Freelander 2 için söyleyecek son cümlem "Tuttum bu kasayı."



Audi A6 Allroad Çekici bir “Heryol” otomobili

2000 yılında ilk kez görücüye çıkan ve geçen sene Detroit Otomobil Fuarında sergilenen Audi Allroad; station vagon, biraz ağır görümlü bir araç olarak hafızamda yer etmiş. Aradan geçen yıllar, bu konsept aracın şehir/şehir dışı çizgisinde tam yerini bulmasını sağlamış ama off-road imajına gelince sanırım orada biraz durmak gerekiyor. A6, Allroad bir araç olarak gerçekten her “yolda” gitmek üzere tasarlanmış. Yol dışında değil.



İkinci nesil bu Audi Allroad quattro, dış tasarımı, iç konforu ve çığlık atarak bağırmayan sofistike lüks detayları, gerçekten muhteşem yol performansı, güvenlik konusunda ciddi yaklaşımı ile çok çekici bir yol aracı. Ama her ne kadar 4x4 olsa da ve her ne kadar havali süspansiyon sistemi ile “ağır” arazi şartlarına (ağır şartlardan bahsederken off-road değil, bozuk asfalt yolu kastediyoruz) uygun tasarlanırsa da Audi Allroad’u bir off-road aracı olarak hayal etmek zor. Audi A6 Allroad, artık “crossover” olarak sıkça duymaya başladığımız yeni sınıfın “büyük ve uzun” bir temsilcisi.

Dış Görünüş

Simsiyah Audi Allroad’un bendeki ilk etkisi ne yazık ki pek parlak olmadı. Aslında, önden bakıldığında tek çerçeveli radyatör ızgara ile farklılaşan klasik Audi şıklığı ve çekiciliği hemen göze çarparken; kapılardaki alüminyum çitaller, geniş tekerlek yuvaları, 17 inçlik gösterişli jantlar, tepede alüminyum tavan barları, arkada paslanmaz çelikten alt koruma, geniş egzoz çıkışları; aracın sportif, hareketli, enerjik duruşuna katkıda bulunuyor. Ama profilden baktığımda bu uzun ve kara araç gangster otomobillerini hatırlattı bana. Uzunluğu iç hacme katma değer olarak

geri dönüyor, ama iki yana otomobillerin park ettiği daracık şehir içi yollardan ilerlemeye çalışırken, A6 Allroad’un otobanlar ve deniz kenarında kıvrılan şehirlerarası yollar için yapıldığına inancım kesinleşiyor.

İç Tasarım

Audi A6 Allroad’un içi tamamen konfor, fonksiyonellik ve yolcularının rahatını maksimuma çıkartmak için planlanmış. Tabii lüksü unutmayalım. Seçilen iç renkler zaten geniş iç hacme bir de ferah bir hava katıyor. Koltuk ve kafalık ayarları, uzun yol sürüşünde gerçekten olumlu katkı sağlıyor. Şimdiye dek hiçbir kafalıkla rahat etmemiş biri olarak, sürücü koltuğunu boynumun yapısına göre ayarlayıp, koltuğun sırtını da bir düğme ile şişkinleştirdikten sonra nasıl mutlu olduğumu anlatamam. Deri kaplama direksiyon da yükseklik ve derinlik ayarları ile sizin en uygun sürüş konumunu seçmenizi sağlıyor. Radyo ve CD’nin ve yol bilgisayarının kumandası direksiyonun üstünde. Kumanda yeri doğru seçildiği için direksiyonu hızla çevirirken birden radyo kanalını değiştirmeniz mümkün değil. Buna karşılık kapılardaki kumanda düğmeleri ergonomik değil. Biraz geride olan bu düğmelere aynı rahatlıkla ulaşmak mümkün değil.



Ahşap kaplama ön ve orta konsol lüks görünüme katkıda bulunuyor. Ortada yol bilgisayarının ekranı, sağ tarafından daire şeklinde hız göstergesi, sol tarafında ise devir saati var. Dijital ekran son derece başarılı. Aracın sürüş konumu ile ilgili tüm detaylar sürüş sırasında da rahatlıkla okunup izlenebiliyor. Yol bilgisayarının kontrol düğmeleri ise anlaşılır ve rahat kumanda edilir.

Performans

A6 Allroad quattro modeli ikisi dizel dört motor seçeneği ve ister manuel ister triptonik şanzıman seçeneği ile satışa sunuluyor. İkinci nesil Audi A6 allroad quattro'nun 4.2 V8 350 beygir ve 3.2 V6 255 beygir benzinli motor seçenekleri yanında 3 litre 233 beygir ile 2.7 litre 180 beygir gücüne sahip dizel motor çeşitleri de bulunuyor. Biz, A6'nın 2.7 litre 180 beygir gücüne sahip dizel motorlusunu test ettik.

A6 allroad quattroda aracın savrulmasını engellemek için otomatik olarak devreye giren ve her tekeri ayrı ayrı frenleyerek güvenli sürüş sağlayan ESP sistemi gerçekten güveni-

li. Bir yonca yaprağı dönüşünde, en stratejik noktada yolu kaplayan beklenmedik su birikintisinde, yüksek hızlarda bile dengesini kaybetmediğini ve kayan aracı toparlayabildiğini gördük. Tüm gelişmiş yeni jenerasyon araçlar gibi Audi A6 quattro da tüm inisiyatifini tamamen sürücüye vermiyor, "panik" durumları için kontrolü ele almaya hazır bekliyor.

TDI direkt enjeksiyon teknolojisi gereken yüksek tork ve performansı kolaylıkla sağlıyor. Çevre değerleri ve ekonomi açısından baktığımızda düşük emisyon ve yakıt tüketimi değerleri hoşta gidiyor. 6 vitesli tiptronic şanzıman çok başarılı. Sistem, zamanlaması güzel hızlı vites değişimleri ile yüksek torklu motor gücünü kolaylıkla performansa dönüştürüyor. 4 çeker sistem, değişik yol seçeneklerinde güvenli yol tutuşu sağlıyor.

Asfaltın dışına çıkmak istediğinizde iki şey yapmanız gerekiyor: Uyarlamalı havalı süspansiyon ile aracınızı 185 mm'ye yükseltmek ve daha kontrollü çekiş için ESP düğmesine basarak off-road konumuna getirmek. Ama aracın ön panelinde "ESP off-road" yazısı

belirdi diye A6'yı off-road parkurlarının yanına yaklaştırmayı düşünmeyin. Bu arada dikkat! Hız 35 km'yi aştığı zaman A6 Allroad konumuna geçerek ilk konumuna geri dönüyor. Beş ayrı mod seçimi olan sistemde dinamik mod'da araç 125 milimetreye kadar alçaltılabiliyor.

Donanım

Servotronic direksiyon sistemi, MMI sistemi, DVD'li navigasyon sistemi, kapıları anahtar kullanmaksızın açmanızı ve motoru anahtar olmadan orta konsoldaki butonla çalıştırmayı sağlayan gelişmiş anahtar sistemi, otomatik yağmur sensörlü silecekler gibi detaylar aracın sürmenin keyfini artırıyor. Geliştirilmiş elektronik denge sistemi/ESP istenirse devre dışı bırakılabiliyor. Yükseklik ayarlı havalı süspansiyon, güçlendirilmiş gövde altı muhafazası, çift konumlu otomatik klima, 17 inç jantlar standart olarak bulunuyor. İlave olarak ışıklı dinamik viraj farı, anahtarsız erişim sistemi, ileri park sistemi desteği, DVD'li navigasyon sistemi, BOSE surround müzik sistemi gibi özelliklerine de opsiyonel olarak sahip olabilirsiniz.



Fiyat

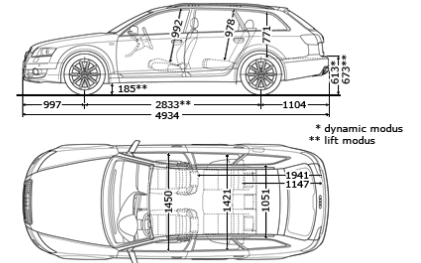
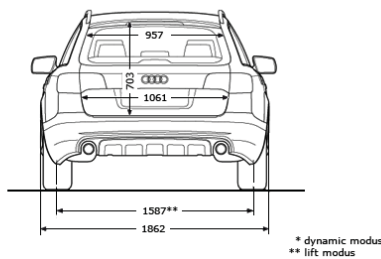
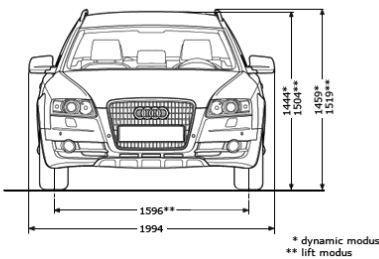
Almanya'da 47 bin Euro'dan satılacak olan ikinci nesil A6 Allroad Quattro'nun, Türkiye başlangıç fiyatı ise 85 bin Euro.

Sonuç

A6 Allroad, yol sürüş performansı ile etkileyici bir araç. Biraz büyük ve uzun olsa da klasik Audi çizgisine sahip. Her detayı ile de damıtılmış bir konfor sunuyor. Boğazda yanlışlıkla girdiğimiz sitenin özel güvenliğinin, bizi engellemek yerine selamlayarak karşılaması; ve gece yolda, kahyaların park eden araçları

yerleştirmelerini beklerken, başlarındaki görevinin araca şöyle bir göz attıktan sonra, "Z-aman kaybediyorsunuz, bakın VIP müşteri bekliyor" diye adamları azarlaması, otomobilin dışardan nasıl algılandığının en iyi göstergesi.

Ama off-road ile tek ilişkisi ESP düğmesinde. ESP off konumunu seçtiğinizde dijital ekranda "ESP off-road" yazıyor. Bunu daha çok, kendine çok güvenen bir aracın espri yeteneği olarak değerlendirebilirim sanırım.





Kozadan çıkan böcek

Bir otomobilin hikayesi -1

Levent Uysal

15 yıl kadar önce başladı, ama o zaman bile daha eskiye dayanıyordu bu otomobilin hikayesi. Üniversite yıllarında uygun şartlarda bir BÖCEK almış ve bir taraftan, son derece keyfini çıkararak diğer taraftan da iş seyahatleri yaparak Türkiye'nin o sıralarda 67 olan vilayetlerinden 55'ini gezmişim.

BÖCEK, o sıralarda Anadol'u üreten OTOSAN'ın AR-GE'sinden çıkmış ikinci otomobildi. Bildiğim kadarı ile grup, önce ÇAĞDAŞ adlı bir prototip üretimine geçmişti ama bu prototip olmaktan öteye geçememişti. Sonra, 1973'te, 1600 HC motoru ile ilk ve tek Türk malı spor otomobil olan STC geldi. Daha sonra 1975'te de "BÖCEK"...

BÖCEK 1300 LC, 63 HP, Cortina motorlu ve 4 ileri Ford şanzımanına sahip, arkadan itişli 4 kişilik bir "Arazi ve Turizm" aracı idi. Yanlış hatırlamıyorsam 209 adet üretilmişti. Benimki de galiba 137. olanıydı. BÖCEK, Standart binek Anadol'dan teknik olarak 3 noktada ayrılıyordu:

- Şanzıman, o zaman rallilerde tozu dumana katan Escort'larda kullanılan şanzımandı. Çok uzun bir "1" vardı.
- Diferansiyel ise (arazi aracına tork lazım ya!) pick-up'larda kullanılan ayna mahruti idi.
- Aracın arkası olmadığı için, arka süspansiyon diferansiyel hizasında bitecek şekilde tandır kolları ve makas yerine de helezon yaylarla donatılacak şekilde düzenlenmişti.



Uzun 1. vites ve düşük oranlı diferansiyel ile 640 kg ağırlığı olan otomobili, 1'den direkt 4'e alıp, sonra da bir daha hiç vites değiştirmeden otomatik gibi kullanabiliyordunuz. "Bu araba otomatik mi?" sorusu ile defalarca karşılaşmışım o zaman...

Zamanının ötesinde bir otomobildi BÖCEK. Tek hacimli belki de ilk otomobildi. 4 kişilik ama üniversite yıllarında 9 kişi binip kapısını da kapatabiliştik. (4 arkaya, 4 öne 1'de ön camın içine) Koltukların altından geçen şasinin uzantıları arabayı dört taraftan sarıyor ve yolcuları inanılmaz bir şekilde koruyordu. Bu korumanın önemine atlattığım bir kaza sonrası varmışım. Torpido, direksiyona yakın yerleştirilmişti ve düğmelere direksiyondan elinizi ayırmadan ulaşabiliyordunuz. Sonraları bir çok Avrupalı üretici bu konumu reklam vasıtası yapmışlardı. O-302 otobüslerden ödünç alınmış "tek" sileceği tüm camı temizlemeye yetiyordu. Tavanın arkasına doğru yükselen bir spoiler'i bile vardı.

Sonra askerlik filan derken bu adsız efsane, BÖCEK hayatımdan çıkmış ama aklımdan çıkmamıştı.

Bir çok farklı otomobilin peşinden Lada-Niva ile tanıştım. Denebilir ki bu da benim aşık olduğum ikinci otomobildi. Becerisi bir yana,

beni ve ailemi off-road deneni işe bulaştırmış ve yaşam tarzımı geliştirmişti.

Herkesin bir ideal kadını-erkeği-otomobilli filan olur ya, ben de ideal otomobilimi kafamda oluşturmuştum; BÖCEK/NIVA'ydı bu otomobil.

Şekli tamamen Böcek olacaktı, alt yapısı ise NIVA. Böylece NIVA'nın tek dezavantajı olan ağırlığı ortadan kalkacak, BÖCEK de esas yaratılış amacına uygun olarak yol dışına çıkacaktı. Ayrıca NIVA'nın şasi yapısı tamamen BÖCEK'te uygulanabilir özellikler sergiliyordu.

Bu işler kafamda geliştiğinde 90'ların başındayız, daha 92-93 filan... Önce BÖCEK bulmak lazım... Antalya benim, İzmir senin, Kuşadası benim, Datça senin derken, burnumun dibinde, İstanbul Maslak'ta buldum bir tane ve hemen satın aldım.

Sıra uygun, yürürü sağlam, üstü gitmiş bir NIVA bulmaya geldi. Bunu bulmakta o kadar acele etmedim. Bu arada BÖCEK'i de zevkle kullanmaya başladım. Ama herkes bir tuhaf bakıyordu. Öyle ya artık 40-50 yaşlarında biriydim ve acayip bir "ŞEY"e biniyordum. Birlikte bir ev bakmaya gittiğimiz bir emlakçı, önceden küçümsese de sonradan "Hayatında bundan daha havalı bir şeye binmediğini"

itiraf etmişti ama "Havalı" derken havadar oluşunu mu kastediyordu bilmiyorum.

3 yıl kadar sonra NIVA'yı da buldum. Arkadaşım Yusuf Cinal'ın Atölyesinde parçalanmış NIVA Mehmet Becce'nin atölyesinde şekil bulmaya başladı yeniden.

Şasi Böceği taşıyacak şekilde yenilendi. Ana hatları ile ortaya çıkması 1 yılı aştı. Tam bu arada benim ekonomik durumumda olan bazı değişiklikler nedeniyle projeyi durdurmak zorunda kaldık. 98 krizi, arkasından 2000 krizi, anayasa fırlatmalar filan derken bu ara verme uzadı, uzadı... Nihayet geçen yıla geldik ve projeyi tekrar ele aldık. Aldık ama, eski NIVA'dan eser kalmamıştı. Çoğu parçası kaybolmuş veya bakımsızlıktan zamana yenik düşmüştü. Ama BÖCEK duruyordu.

Hasan Bayramoğlu'nun yarıştığı NIVA'sını satın alıp tekrar işe koyulduk. Bu sefer Necmi İnan'ın Atölyesinde devamını getirdik. Yeneden bir NIVA parçalandı, şasi uygulamasında bazı tadilatlar yapıldı.

Bu arada SACHS Amortisör / Debriyaj ile bir sponsorluk anlaşması yapıldı ve yarışlara girme kararı alındı. Bunun üzerine, klasik değeri olan bir otomobille bu işe kalkışamayacağımızdan, orijinal BÖCEĞİN kalıbını



çıkarttık. Asıl BÖCEK yeniden toplanana kadar istirahatına devam edecekti.

BÖCEK'in kalıbı ile tekrar işe koyulduk. Bu arada otomobili yaparken bir çok kişi fikir vermeye çalıştı. Öne Jeep diferansiyeli arkaya Dana 40, Karbüratör, Ford motoru, tavan şöyle olsa, roll-cage böyle olsa, süspansiyon, şanzıman biraz kısa, şuradan kessek, oradan eklese vs...vs... Ben ise sevdiğim iki otomobili bir tek şasi üstünde birleştirmek noktasından hareket ettiğim için kimi doğru ve faydalı olan bu önerilerin tümüne kulak tıkadım. Bunun iki istisnası oldu. Hasan'ın NIVA'sındaki Ford karbüratörü aynen kullanıldı ve daha arabanın girdiği ilk yarışta uyumsuzluk gösterdi. Arka süspansiyonda mecburen yapılan değişiklikler de sıkıntı yarattı ve mecburen NIVA'nın orijinal şekline dönüldü.

BÖCEK - her ne kadar altı NIVA ise de o bir BÖCEK - uzuuuuu süren bir kuluçka döneminden sonra, 3 Haziran 2007 Goodyear Wrangler Kupasından önceki Cuma akşamı saat 20.30'da "dünyaya geldi" ve 21.30'da kamyonla yüklenerek Şile'ye getirildi. Yarış

yerinde, bir binek Ford'a ait olan karbüratör, dik start öncesi alanda dik bekleyişe ayak uyduramamaya taşma yaptı ve daha start anında BÖCEK öksürmeye başladı, koşu boyunca da toparlanamadı.

Bir hafta sonra da İzmir Mahalli yarışı vardı. Aracı denememiz ve olası sorunları görmemiz için en elverişli ortam yarıştı. Karbüratörü, 5-6 beygir daha az çıkarmak pahasına orijinali ile değiştirdik ve eksikliklerimize rağmen bu fırsatı değerlendirmek için yarışa girdik. Bu eksiklerin başında arka süspansiyon, silecek, kapı ve dodikler geliyordu. Arka süspansiyon daha ilk etabın ortasında "Ben buradayım", daha doğrusu "Ben burada yokum" dedi. İpler, teller vs... ile BÖCEK'i yürür halde tutmaya muvaffak olduk. Seyirci etabına geldiğimizde bir çamur kanalı ile karşılaştık. Diğerleri için bir sorun olmayan bu kanal bizim için ciddi sorundu çünkü kaportanın az dışına taşan tekerlekler inanılmaz miktarda çamur ve su kaldırıyorlardı ve silecek olmadığı için iç ve dış cama gelecek olan bu çamur devam eden yarış sırasında görüşü imkansız hale getirecekti. Kanalin kıyısından, usulca geçmek

üzere yaptığımız çalışma sonuç vermedi ve biz orada saplanarak tüm TV ve gazetelere malzeme olduk. Olsun...

10 sene sabrettikten sonra, biraz daha bekleyip neden tamamlanmış bir arabayla girmiyorsun yarışlara diye sorarlar adama...

İki cevabı var bunun;

1. 10 senedir bekliyorum.
2. Eksikler en iyi yarış alanında ortaya çıkıyor. Oradaki adrenalin başka hiçbir şart altında sağlanamıyor. Biz de bu erken iki yarış esnasında aracımızı test etmek ve gelecek sezona hazır girmek istiyoruz.

BÖCEK şu anda araç eksikliklerinin giderilmesi ve iki yarışta elde edilen tecrübenin yansıtılması aşamasında. Beklentim o ki hem iyi bir yarış arabası çıkacak ortaya hem de iyi bir off-road aracı. NIVA, yukarıda da söylediğim gibi becerikli bir araçtır. Sürekli 4 çeker oluşu ona yolda da bir üstünlük getirmektedir. Bağsız ön süspansiyonun dikey hareketi kısadır. Bir off-road aracı için dezavantaj olan bu durum NIVA'ya yolda, süratte avantaj sağlar.



Aracın, özellikle virajlarda yana yatmasını engelleyerek ve 4 çeker avantajını da kullanarak iyi bir yol tutuş getirir. Arazide ise dezavantaj olarak nitelendirilecek bu kısa dikey hareket özelliğini, NIVA'nın mühendisleri çok uzun bir arka süspansiyon yaratarak gidermişler. Böylece arazide de başarılı bir araç ortaya çıkmış. Ancak bu başarılı araç biraz ağır olmuş. Daha doğrusu beygir/kilo oranı biraz fazla olmuş.

NIVA'nın önünde bir travers vardır. Bu travers otomobilin şasisine bağlıdır, Motoru ve ön düzeni aynı zamanda taşır. Ön diferansiyel ise motora asılmıştır. Dolayısı ile bu traversi taşıyacak şasiyi, BÖCEK'in de kaportasını taşıyacak şekle getirdiğiniz zaman işin büyük kısmını hallediyorsunuz. NIVA'nın arkası zaten diferansiyel ve helezon yapısıyla BÖCEK'e benziyor. (BÖCEK NIVA'dan daha eski bir otomobil). Dolayısı ile uygulamak zor değil.

NIVA/BÖCEK uygulamasını yaparken sadece direksiyon bağlantısında BÖCEK'in tasarımına sadık kalamadık, çünkü hem NIVA'nın sistemi farklı hem de yarışa gireceğimizden orijinal yapı yetersiz olabiliirdi.

BÖCEK ise tasarım olarak bir arazi aracı olmaya çok yatkın. Zaten 2 çeker olmasına karşın, başta da belirttiğimiz gibi, arazi ve turizm amaçlı olarak pazarlanmaya çalışılmıştı zamanında. BÖCEK'le 2 çeker halinde bile off-road tecrübelerim olmuştu. Şimdi orijinalinden %25 daha hafif bir NIVA'm var, ya da orijinalinden %25 daha ağır ama 4 çeker bir BÖCEĞİM var.

Şimdi sırada diğer eksiklikleri tamamlayıp, SACHS renkleri ile BÖCEK'in ortaya çıkması var. Bu BÖCEK biraz geç dünyaya geldi ama yapacak bir şey yok. Başladığımız tarihte, yani 10 yıl önce yapabiliydik BÖCEĞİ, yarışlarda daha fazla şansımız olurdu, ama bu kadar kıymetli olur muydu benim için bu araç bilmiyorum...





Böceğin uzun bekleme dönemindeki hali, henüz orijinal kasa şasinin üzerinde...

Yorgun bir Niva'nın son anları. Niva bundan böyle yarış hayatına yeni – ve daha hafif yepyeni bir Böcek görünüşünde girmek ve elden geçmek üzere dağıtıldı.



Şasi, 10 yıl aradan sonra kumlandı, kaynakları elden geçti. Ön ve arka diferansiyeller bağlandı. Niva-Böcek bir melez olarak yeniden doğuyordu artık.

Niva'nın artık kullanılmayacak parçaları sağa sola saçıldı. Bir kısmı ileride yedek parça olmak üzere bir kenara ayrıldı. Bir kısmı için durum umutsuzdu. Bundan sonraki durakları bir hurdacı olacaktı.



Motor elden geçirildi. (İşin gerçeği tamamen yenilendi) Silindir kapağı, piston, segman, krank, süpaplara vs... hepsi yeni...

Böcek görünümünde, Niva yeteneğinde bir off-road yarış aracına sahip olmayı çok istiyordum ama orijinal Böcek'i de yarış gibi hırpalayıcı bir ortama sokmayı gönlüm elvermiyordu. Sonunda karar verildi: Orijinal Böcek kendi şasisinde yaşamaya devam edecekti. Ondan klonlanan kardeş gövde ise Niva'nın üzerinde yaşayacaktı. Yarış sonrası gövde hasar görürse kalıbı elimde olduğu için hemen yenisini çıkartabilirdim.



Motor Şanzıman toplandı ve tekrar şasi üzerine monte edildi.



Ön arka düzenler tamamlandı.

Nihayet "klon" kaporta, şasi üzerine konuldu. Böylece ortada dolaşan bilimum parça bir araya gelip otomobile benzer bir yapıya dönüştüler.

Orijinal tavan demirleri kendi asıllarına dönmeden önce ölçü alınmak üzere yeni kaporta üzerindedeler...



Yarış kurallarına ve ölçülerine uygun yeni tavan yapıldı...



Niva-Böcek melezimiz –acaba Nöcek mi demeliyim?-için özel bir roll-cage tasarımı yapıldı.



Direksiyon ve pedallar roll-cage üzerine bağlandı.



Böcek genel olarak ortaya çıkmaya başlasa da daha sayılamayacak kadar çok detay çözümlenmeyi, tasarlanmayı ve üretilip yerine monte edilmeyi bekliyordu. Ama Wrangler Cup için isim yazdırmıştım ve aracın orada start alması da gerekiyordu. Böylece en önemli detaylar tamamlandı.



Wrangler Cup'a gitmek için Böcek ilk kez güneş ışığına çıktı. İlk yarışı öncesi, Egzos ve karbüratör için dükkandan çıkması gereken Böcek hareket edecek hale gelmiş, ilk defa vites takılmış, ayak debriyajdan kaldırılmış ve hareket etmişti. Sonra da kamyonla bindirilip Yarış alanına gidecekti. Bu aşamada Böcek kozasını terk ediyor ama tekrar dönmek üzere. Henüz boyası yok, fiberglasın orijinal rengi ile çıkıyoruz pistlere



Böcek Wrangler Cup'ta edinilen bilgilerle rötuşlanmış olarak yeniden ortaya çıktı. Niva yarış aracı için kullanılan Ford karbüratörü orijinal Niva karbüratörü ile değiştirildi, arka süspansiyon ayarları eskiye döndürüldü. Sırada deneme vardı. Hemen önümüzde İzmir mahalli yarışı vardı. İlk hedef finiş görmektir ve Böcek finiş gördü. Sadece bu yarış için turuncu renge girmişti Böcek. Sonra sponsorun renklerine SACHS Amortisör - Debriyaj'ın renkleri olan Mavi Beyaz 'a boyanacaktı. İkinci kısımda Böceğin son haline gelişini göreceğiz.

Good Year yarışı. Var olduğunu bildiğimiz eksiklere rağmen Böcek göz dolduruyordu. Süspansiyondaki hatalar yarış öncesinde ortaya çıktı. 1-2 ayarla daha iyi duruma getirildi. Artık Böceğin bump'lardan uçtuğunda pinpon topu gibi zıplamayacağını biliyorduk.



**Temmuz sıcaklarında
Motokros
rüzgarları**



Türkiye Motosiklet Federasyonu'nun 2007 yarış takviminde yer alan Türkiye Motokros Şampiyonası 3. ve 4. ayak yarışları, 8 ve 15 Temmuz günlerinde MMK tarafından organize edildi.



İki hafta üst üste koşulan Şampiyona, aslında yarışçılar kadar seyircilerin de kondisyonunu ortaya koydu. 8 ve 15 Temmuz Pazar günleri Hezarfen'de toplanan seyirciler, aşırı sıcaklara aldırmadan Marmara Motosiklet Kulübü'nün organizasyonunu üstlendiği yarışları heyecan içinde izlediler.

Yarış heyecanından sıcakları fazla hissetmeyen motokrosçular ise, yarış sırasında yerden metrelerce havalanarak, hem birbirleri ile kıyasıya bir mücadele sergilediler hem de seyircilere hak ettikleri gösterileri sundular.

8 Temmuz günü 14 farklı kategoride yapılan yarışlara toplam 62 motokros'cu, 15 Temmuz'daki yarışmaya da 65 yarışmacı katıldı. Yarış MX 1/2 C + E 1/2 C, MX 1/2 B + E 1/2 B, MX 1/2 A + E 1/2 A, 80 cc + 65 cc, Minikler 50cc A+B Yarı Otomatik sınıflarında gerçekleştirildi.





Hezarfen Havaalanı'nda özel olarak hazırlanmış ve 13 rampadan oluşan 1800 metrelik parkurda yarışan katılımcılar, 7 ve 14 Temmuz Cumartesi günlerini serbest antrenman ve sıralama turları ile geçirdiler.

8 Temmuz'da 11.30'dan itibaren start alan motokrosçularda özellikle TMF Kupasında Burak Özel ve Şakir Şenkalaycı'nın inanılmaz rekabeti seyircilerin nefeslerini kesti. Yarış sonunda birincilik kürsüsüne MMK'dan Beta ile yarışan Burak Özel çıkarken, ikinci Yamaha ile yarışan BMF kulübünden İsmet Bekirov, üçüncü KTM ile yarışan EMK'dan Şakir Şenkalaycı oldu.

MX-2A sınıfında birinci İsmet Bekirov olurken, MX-1B'de Kawasaki ile yarışan Yıldırım Hakkı Günel, MX-2B'de Honda ile yarışan Deniz Gençel, E-1B'de Yamaha ile yarışan Hakan Karadutlu, MX-1C'de Yamaha ile Ahmet Şen, MX-2C'de Honda ile Selçuk Altay, E-1C'de KTM ile Aydın Küçük, E-2C'de Honda ile Mümtaz Pak, 80cc'de KTM ile Ata Nurcan, 65cc'de Kawasaki ile Kancan Bozkurt birinci oldular. Miniklerde ise KTM ile yarışan Asrın Rodi Pak birinci olurken, Beta ile Deniz Memnun ikinci, KTM ile Saltuğ Taşlıdağ üçüncü oldu.

Daha yarışın yorgunluğu ve heyecanı geçmeden yarışçılar da seyirciler de bir sonraki Pazar günü tekrar kendilerini Hezarfen Havaalanında buldular. (Bazı yarışçıların ve

MMK yarış sorumluların, hatta seyircilerin, "bu kadarcık zaman için o kadar yolu geri dönmeye değmez" deyip orada yattıkları rivayetler arasında.)

Yarıya çeşitli bölgelerden 58 yarışçı katıldı. Yarışta yine aynı isimler aynı mücadeleler heyecanla izlendi. Özellikle TMF GP kupasında geçen yarıştan bilenen üç motokros'cu Burak Özel, Ahmet Yılmaz ve Şakir Şenkalaycı'nın müthiş çekişmesi izleyicilere keyifli anlar yaşattı. TMF Kupasında MMK'dan iki yarışçı ilk iki sırayı paylaştılar. Burak Özel yine birincilik kürsüsüne çıktı, ikinci Ahmet Yılmaz olurken, bir önceki yarışta olduğu gibi üçüncü Şakir Şenkalaycı oldu.

MX-1A sınıfında birinci Burak Özel olurken MX-2A'da Yamaha ile İsmet Bekirov, MX-1B'de Honda ile yarışan EMOK kulübünden Deniz Algün, MX-2B'de Kawasaki ile yarışan UMOK kulübünden Cihad Altınkök, E-1B'de KTM ile yarışan MMK kulübünden Hakan Karadutlu birinci oldular. 80 cc'de Şevki Şevkiev birinci gelirken, 65 cc'de Kaancan Bozkurt birinci oldu.

İki haftalık bu yarış maratonunun ardından yarışçılar ve seyirciler 12 Ağustos'ta yapılacak 5. ayak yarışına kadar dinlenmek için evlerine dönebildiler.

**Katran ağaçları,
bilinmedik antik kentler,
gözlemevleri...**

Lykia

Ayşin Uysal
Fotoğraf: Müfit Çirpanlı

5. kez Competus Keşif Konvoyu ile yola çıkarken bu kez tarihimizde yer almış en özgün uygarlıklardan birinin, Likya uygarlığının evine, Güney-batı Torosların zirvelerine ve yaylalarına gittik. M.Ö. 2000'li yıllara, Bronz çağına kadar izlenebilen Lykia'lılar Luwi kökenli bir halk. Lykia'lıları dağların zirveleri arasına gizlenmiş ufak kentlerinden, teslim olmamak için tüm bir kent birlikte intihar edecek kadar mağrur halklarından, Homeros'un da anlattığı eski efsanelerdeki yerinden tanıyoruz. Zarif medeniyetlerini, kahraman savaşçıları, bilge zanaatkarlarını, savaşlarını, taşlara yazılmış işaretlerden ve dilden dile dolaşıp günümüze kadar gelen efsanelerden okuyoruz.



Lykia döneminde uygarlıklar sırtlarını denize vermişler ve Akdenizin mavisinde değil Torosların yeşilinde yaşamayı tercih etmişler. Yine de başları Roma'lılarla, Perslerle ve korsanlarla belaya girmekten kurtulamamış.

Lykia'nın taş mezarlarından Türkmenlerin tahıl ambarlarına uzanan mimari zincir

Antalya'dan yola çıkıp kıpkırmızı meyveleri ile nar ağaçları arasından ilerleyerek Sinan değirmenlerine geldik. Buralarda yaşayan Türkmenler, eski Lykia taş aile mezarlarını birbir kopyalamışlar, ama bambaşka bir fonksiyonla: Tahıl ambarı olarak. Ambarlar; farklı, ilgi çekici ahşap yapıları ve özellikle üzerinde asma kilitlerin sallandığı kapıları ile dikkat çekiyordu. Antik kültürle olan ilişkilerinden ötürü bu tahıl ambarları yerel halk tarafından "Gavur ambarı" olarak adlandırılıyordu. 209 numaralı gavur ambarının karşısında durup, farklı uygarlıkların birinden ötekine geçen bilgilerini ve alışkanlıklarını düşündüm. İkisi de aynı tarzı kullanmıştı yapılarında, ama biri sonsuzluk için inşa etmişti diğeri günlük yaşam için.

Değirmenlerden sonra tırmanmaya devam ettik. Hava sıcaklığı hem kullandığımız 4x4 araçların hem de biz kaşiflerin dayanma sınırını çabucak bulup aştı. Soğuk suları etrafa sıçratan bir kaynak başında durup su kaynatan araçlara ve fırsattan istifade kendimize serin bir mola verdik. Etraf elma ve vişne ağaçları

ile kaplıydı. Dağlar parmak parmak gökyüzüne yükseliyordu. Toroslardaydık.

Normalde yılın bu mevsiminde yaylalar Türkmenler ve Yörüklerle dolu olmalı ve etraf birbiri peşi sıra yan yana kurulmuş kara kara çadırlarla örtülü olmalıydı ama ufka kadar göz alabildiğince boştu yaylalar. Hayvancılık geçim ve yaşama biçimi olmaktan çıkınca ilk yaylalar ıssızlaşmıştı.

Bakırlı zirvesinde Türkiye'nin en büyük teleskopu

Öğlene doğru Saklıkent kayak merkezini ve teleferikleri geçip, 2200 metrelik Bakırlı gediğini aşarak 2500 metredeki Bakırlı zirvesine geldik. Tırmanırken ara ara zirvede gözü müzü kamaştırın ışık parlamasının kaynağı burada belli oldu. TÜBİTAK Ulusal Gözlemevi. Burası görüş berraklığı ve hava durumuna bağlı görüş süresi açısından dünyadaki sayılı gözlemevinden biriydi. İnanılmaz bir rüzgar az önce sıcaktan şikayet eden konvoy üyelerini oraya buraya uçuştururken, gözlemevi yetkililerinden bilgi aldık. Kışın binanın 2. katına kadar karla kaplandığını ve dış dünya ile bağlantılarının tamamen kesildiğini anlattılar. İlgi çekici geldi bana. Kar bastırınca gözlemevindekilerin tek iletişimi "en dışarıdaki dünya" ile oluyordu. Birkaç kilometre ilerdeki köyler, yüzlerce ışık yılı uzaktakilere daha erişilmezdi.



Bakırlı tepesinden aşağı inerken hiç istemeyeceğimiz bir şey gördük. Duman. Dağlar asından kesif gri bir duman kıvrıla kıvrıla yükseliyordu. Orman yanıyordu. Şimdi daha tanıdık yollardan geçiyorduk. WRC parkurları. Geçtiğimiz senelerde İSOFF Kulübü olarak hazırladığımız Kemer etabının start noktasına Söğütlücumu Köyü'nde bulduk kendimizi. Rehberimiz Ümit Işın köyün tahta kaşıkları ile meşhur olduğunu söyledi. Ne tuhaf, o günlerde köy bizim için sıcak çayları ve menemeni ile meşhurdur. Ovacık köyü çıkışında ufak bir dağ oteline geldik. Otelde neredeyse şehir standardında bir hamam ve sauna bulmaksa günün en çlgün keşfi oldu.

Aslında Toroslarda dolaşip Lykia'lılarla daha yakın tanıştığımızda, hamam kültürü devamlı karşımıza çıkmaya başladı. Anlaşılan kendine saygısı olan antik toplulukların ilk yaptıkları şey, ufak da olsa bir tiyatro ve hamam inşa etmiş. Demek ki bu alışkanlıklar sıçraya sıçraya günümüze kadar etkilemiş insanları.

Dağların arasından kıvrılarak geçen incecik orman içi yolları takip ederek tarihin derinliklerine gitmeye başladık. Bu antik kentler ulaşım yollarının o kadar dışındaydılar ki, sadece mezar soyguncuları, bilim adamları ve bizim gibi inatçı gezginler ulaşabiliyordu buralara. Dağların vadilerin arasında ne bir yönlendirme tabelası vardı ne de nereye geldiğimizi gösteren bir işaret levhası. Toz bulutları içinde, sık ağaçların arasında ilerlerken birden kapağı açık bir lahit gördüğümüzde, anladık ki biraz ilerimizde gizlenmiş ufak bir antik var. Kitanaura. Eski dilde "ormanlık yer" Buradaki sayısız taş aile tipi lahitlerini ve kahramanların şerefine dikilen üzeri kabartma at başları ile süslü anıtsal mezarı inceledik. Ufacık bir kenti burası ve dış duvarları bu tarz birbirini üzerine yapılmış tüm eski yerleşimler gibi kat kat farklı uygarlıktan taşların üst üste konmasıyla örülmüştü.

Kitanaura'yı arkamızda bırakıp vadiye doğru inmeye başladık. Arada eski antik kentlerle kıyaslandığında sadece bir miktar daha yeni görünen köylerden geçiyorduk. Tahta bir köprüyü geçtik, bir başında elle yazılmış bir levha vardı: "Dere"

Alev alev yana yangın yolları

Bir dereden ötekine Alakır vadisine indik. Alakır nehri tüm heybeti ile önümüze serildi. Elbirliği ile kayalıkları kenara çekip araçlarla nehri geçebileceğimiz bir giriş yeri hazırladık, sonra ağır ağır dereye daldık. Bir kısım kaşif ise bellerine kadar gelen dereyi yürüyerek geçmeyi tercih ettiler. Nehri geçer geçmez, bir gün önce dumanını gördüğümüz yangın bölgesinde bulduk kendimizi. Tüm yamaçlar kömürleşmiş tütüyordu. İçimize su serpen tek şey arka arkaya sıralanmış orman itfaiyesi araçları ve görevliler oldu.

Yangın yolunu geride bıraktık ve sapa bir ayırmadan yukarı doğru saptık. İlerledikçe yolun bir sel yatağı olduğu çıktı ortaya. Bu kurak mevsimde ve cayıp cayıp yanan güneşin altında hayal etmesi zordu ama Ekim ayında

sel olmuştur burada. Dağlardan gelen dereler yataklarındaki kayaları ve iri taşları etrafa saçsa saçsa yollara taşmışlar, arada birkaç evi de sürüklemişlerdi. Anlaşılan o tarihten bu yana da o yollardan gelen geçen olmamıştı. İlk bizdik bu kaya yığınları arasında ilerlemeye çalışan. Yukarıda başka bir antik kente ulaştık. İdebessos'a. Bu kent bakır çağından bu yana üst üste kurulmuş sayısız kentin sonuncusuymuş. Rehberimiz İdebessos'un ortasındaki çift "s" in uygarlığın Anadolu kökenli, luvi olduğunu, yunan kökenli olmadığını gösterdiğini anlattı. Tabii ki kentte lahitlerin yanı sıra ufak bir tiyatro ve kemerli bir hamamın da kalıntıları vardı.

O çağlarda insanlar yerleşmek için deniz kıyılarına değil dağ tepelerini tercih edermiş. Dağlar daha güvenliymiş, hayvanlar için otlaklar varmış. Deniz kenarları hem tuzdan dolayı verimsiz, hem de fırtınalar ve korsanlar söz konusu olduğundan tehlikeliymiş. (O devirde yaşayanlar da turizm kelimesini henüz keşfetmemişler) Bu alışkanlık tarih dönemleri boyunca devam etmiş. Aileler dağ tepelerindeki değerli arazileri oğullarına, deniz kenarındakileri de kızlarına verirmiş. Ama tarih intikamını almış. Çağlar sonra bomboş otlakların sahibi erkek evlatlar şaşkınlık içinde, dev oteller ve tatil köyleri inşa edip duran "zavallı" kız kardeşlerine bakakalmışlar.

Çarşak, ya da köylü dilinde çağıl denilen heyelan bölgesinden geçerek Oluklu Yaylaya yaklaştık. Endemik bitkiler ve Katran ağaçları nedeni ile 2002'de burası Milli Park ilan edilmiş. Mis kokulu kekik ve salebi ile ünlüymüş bu yaylalar ve inanılmaz manzarasıyla. Sarıkaya'daki Orman Gözetleme kulesine çıktık. Bir uçurumdan diğerine bağlanan belli belirsiz patikalarda fosiller ayak altında ufalanıyordu. Altımızda ufka kadar Toroslar. Toros antik dilde boğa demekmiş. Geçmişten bu güne kadar uzanan öyküye göre, dev boğaları güden genç çoban, bir denizkızına aşık olur. Bir yanda aşkı bir yanda görev sorumluluğu arasında bocalarken, boğalar dile gelir ve "sen git sevgiline, biz burada bekleriz" diyerek taşlaşırlar. Toros dağları olur. Ama görünen o ki aşık genç bir daha geri gelmemiş, boğalar taşlaşdıkları ile kalmışlar.

Torosları geride bırakıp aşağı indik. Kendine özgü eski evleri ve sakız çarşafı kasaba oteli ile Elmalı'ya. Otel, camisi olmayan bir minarenin hemen yanında. Minare belli ki eski, camii ne olmuş bilen yok. Elmalı'da aynı şeyleri satan bir sürü dükkan yan yana sıralanmıştı, soba borusu, bisiklet, kiraz, civciv yemi, ocak, halı... Kasabada dolaşırken yanından geçtiğim iki tonton 90'lık dede, rahat rahat, bağıra çağıra burada ne aradığımı tartışmaya başladılar. Biri "Şimdi yabancıdır garibim, soru da soramaz" diye görüş bildirdi. Dönüp hınzır hınzır baktığımda da hiç mi hiç utanıp bozuntuya vermeden sohbete başladılar. Kasabanın kahvesinde oturup yerel gazetenin sahibi, yazarı, fotoğrafçısı, reklamcısı ile konuştum (tek kişi). Kasabanın en önemli sorununun tembellik olduğunu söyledi. Bak, dedi elindeki gazeteyi gösterip, telefona bakacak





biri arandığı yazıyordu. Mahsus koydum, dedi, elemana ihtiyacım yok, ama bir kişi bile başvurmadı, yaaa! Gece eski bir konakta, yer sofrasında humuslu tahinli “hibeş” yedik.

Ormanın zombileri

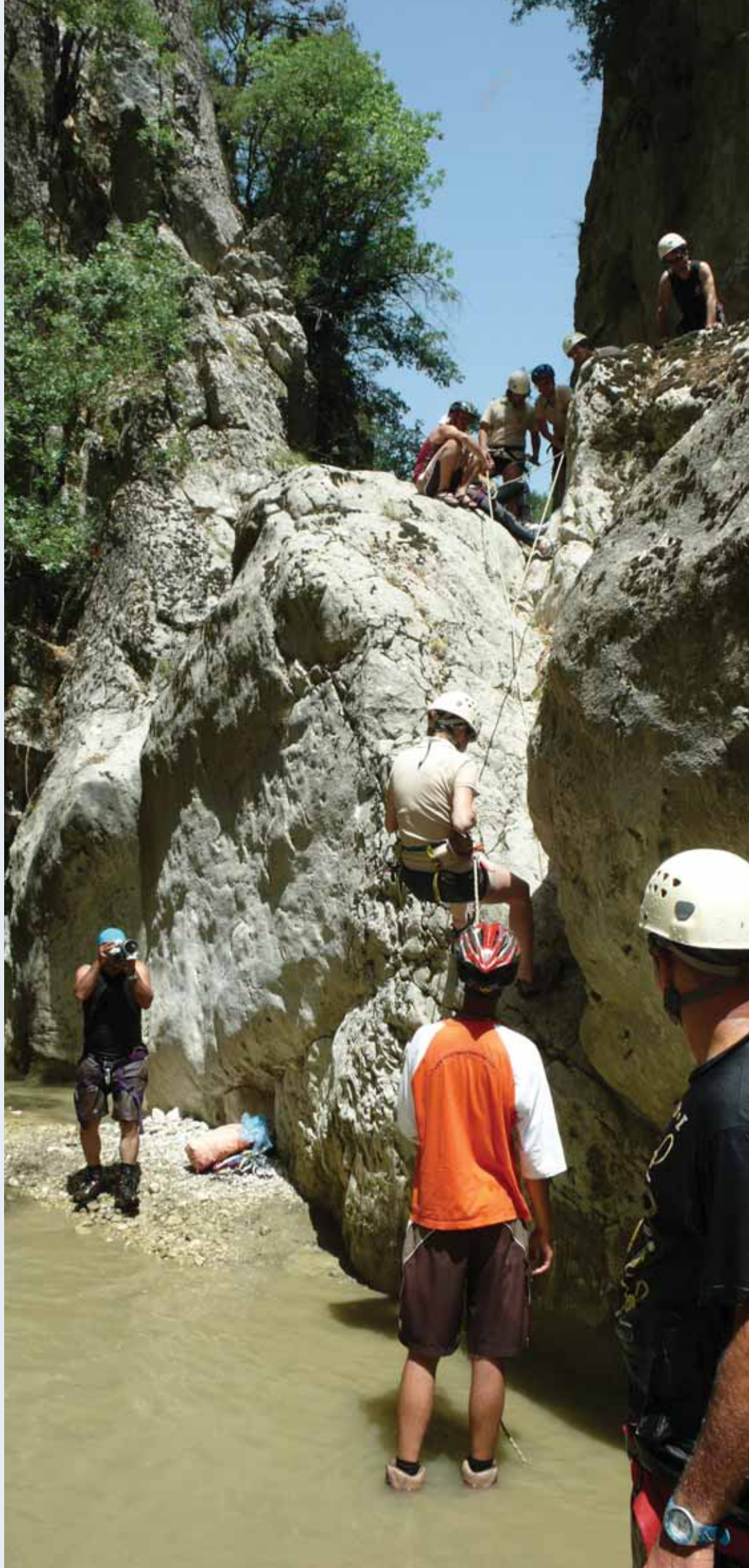
Ertesi gün, Kızılağaç kapısından Dokuzgöl / Çiğlikara Tabiat Tarihi Ormanlarına, asırlık ardıç ve Sedir ağaçlarının arasına geldik. 1550 metrede 677 yaşında bir anıt ağaç vardı. Adı, Koç Sedir. Çap 2 metre boy 38 metre. Cedros Libani, türkçesi Lübnan Sediri. Bunca yıl keçilere, yıldırımlara ve en önemlisi insana direnmiş. Dümdüz kule gibi uzanıyor göğe doğru. Büyük mü geldi gözünüze, az sonra abisi ile tanışacağız, 2000 yaşında. Aracın camlarına kadar yükselen yemyeşil çimenlerden bir çayırın içinden geçtik. 2000 yaşındaki “Koca Katran” a ulaştık. Çap 2.52, boy 25 m, rakım 1925 metre. Etrafı living dead, yaşayan ölü ağaçlar ile çevriliydi. Alt kısımları canlı ama üst dallara doğru ölü ağaçlar. Ormanın zombileri.

Adını kaybeden kasaba

Ertesi gün Kaş sırtlarında Kasaba’dan geçtik. Kasaba’nın adı önceleri Kaş’mış. İdari merkez oradaymış. İdari merkez aşağı Andifli’ye taşınca, Kaş dağ sırtlarında bir kasabaya dönüşmüş. Derken bürokratik bir cinlikle matbu evrakların üzerindeki bilgiler değişmesin, diye Andifli’nin adı Kaş olarak değiştirilmiş. Garibim eski Kaş, hem önemini, hem idari merkez kimliğini hem de adını yitirmiş, adı da Kasaba olarak kalmış.

Ernez yolunu takip ederek Sütleğen Köyü yakınlarındaki Kıbrısık Kanyonuna ulaştık. Sırada sıcak güneşin altında serin bir kanyon yürüyüşü vardı. Kasklarımızı ve iniş ekipmanlarımızı kuşandık. Dizlerimize kadar gelen suda, ara ara ufak şelalelerden aşağı atlayıp, dik kayalıklardan iple inip, yolumuzu kesen duvarlara tırmanıp, zevkle yürüdük. Ama en büyük keyfi metrelerce yukardan dökülen bir şelalenin buz gibi suyunun altında çiğliklar atarak bağırırken yaşadık.

Toz duman dağlarda süren yolculuğumuz, şelalelerde ve denizde bitti. Yine farklı konvoy üyeleri, farklı hikayeler ve farklı keşiflerle...





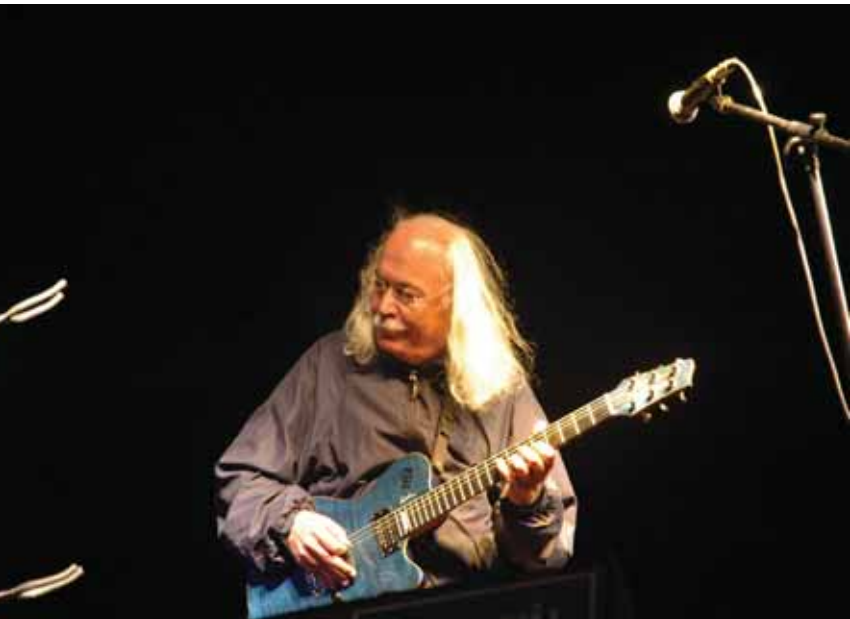
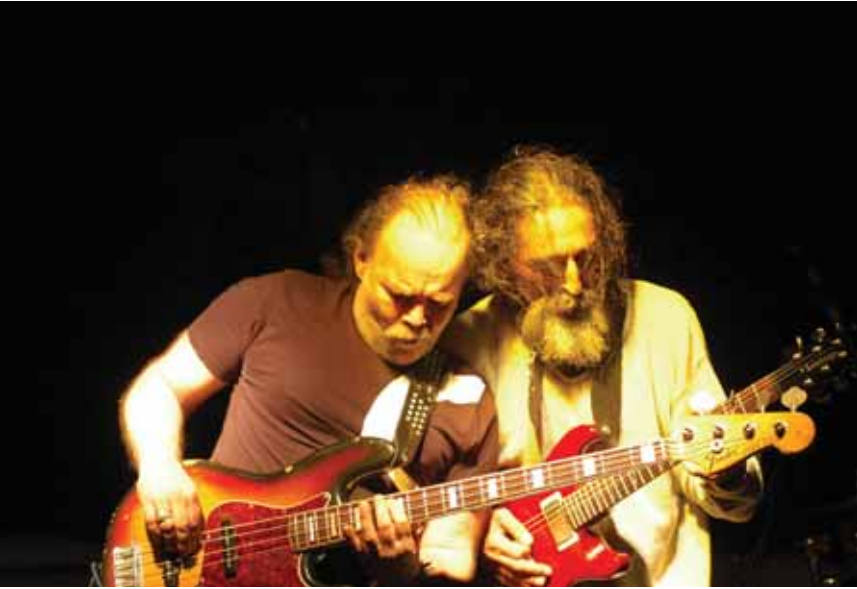
Issızlığın Ortasında

Taner Eraslan

Yer Büyükyayla köyü, göl kıyısı... Aylardan Temmuz, günlerden Cuma, saat gece 23:00... Sert bir rüzgar esiyor, hava serin... Etraf zifiri karanlık... Dolunay bulutların gölgesinde kalmış... Issız bir yer... Tir tir titriyorum... Sebebi çok açık, karanlığın içinde sessizliği delen bir gitar sesi ve Cahit Berkay'ın bitmeyen tükenmeyen nefesi ve hevesi... 6. EMOK Motosiklet Festivalinden bahsediyorum. Her yıl olduğu gibi bu yıl da Anadolu'nun az bilinen ve az gidilen bir bölgesindeyiz. Eskişehir'in Seyidgazi ilçesine bağlı Kırka beldesinin Büyükyayla köyü yakınlarındaki göl kıyısı aslında ıssız bir yer. Ama bu gece değil. Yaklaşık 1500 kişi var ve daha da gelmeye devam ediyorlar. EMOK yine zoru başardı. Dağın başında, ıssızlığın ortasında Cahit Berkay'ın "Issızlığın ortasında..." parçasıyla yankılandı her taraf.

Gelelim maceramıza. "Canım İstanbul'dan 400 km. yol kat edip alt tarafı Eskişehir'e gitmişsiniz nesi macera bunun" diyenler, buyurun dinleyin. Biliyorsunuz festival Perşembe günü başlıyor. Biz de Çarşamba akşam üzeri yola

çıkıp gece yarısı olmadan festival bölgesine varmayı planlıyoruz. Gel gör ki planlamakla iş bitmiyor. Plana göre Çarşamba günü saat dört gibi işten çıkıp eve gideceğim ve zaten az buçuk topladığım eşyalarımı çantalara tıktırıp saat beş gibi marşa basacağız. Tamam bu tür durumlarda az çok sapmalar olur ama yola dört saat gecikmeyle dokuzda çıkmanın nasıl bir açıklaması olabilir ki? Eğer yol arkadaşınız Ahmet gibi ehlikeyf biriye ve siz de benim gibi hazırlık konusunda telaşlı ve ağır biriyseniz olur. Hatta yola çıkabildiğinize ve gideceğinize yere geç de olsa vardığınıza bile şükredersiniz. Abartmıyorum, Ahmet'le önceki gezilerimizden birisinde bir köyün hem girişinde hem çıkışında mola verdiğimiz hatırlıyorum. Bu sefer de durum farklı değil. Plana uygun olarak saat dörtte işten çıktım, hemen hazırlanmaya başladım. Başlamakla ilgili bir problem yok, sorun bir türlü bitmesi. Ahmet'in de gelmesiyle olay yanımıza neleri almamız konusunda sil baştan tartışmaya dönüştü. Mola meraklısıyız ya, evde eşyaları toplarlarken bile mola verdik, balkona çıkıp hava alalım dedik. Böylelikle dakikalar



motorlu kamp alanının hemen yamacındaki hareketlilik, dev spotların ışığı mega starların stadyum konserlerini çağırıştırıyor. Herkes gibi ben de o tarafa doğru yürüyorum. Sonra seyirci değil direktör olduğumu hatırlayıp koşmaya başlıyorum. Kayıtlar devam ediyor. Seyirciler yerlerini almış. Ay ışığı muhteşem. Delikanlı Motorcu adayları sıralanmış. Aralarında 100 cc. Çin malı kros görünümü motorlardan tutun da BMW R 1200GS'e kadar her tür motor var. Transalp de var, DR650 de var, Honda XL 185 de var. Parkur 16 adet kapıdan oluşuyor fakat oldukça kısa. Tamamı en çok bir dakika kadar sürüyor. Ama siz gelin de oradakilere sorun bu 60 saniye nasıl geçiyor. Yarışçısından seyircisine, hakeminden görevlisine, kameramanından ışıkçısına kadar herkeste heyecan dorukta. Start verilir verilmez 50 metre ilerde sert bir viraj, ardından yamru yumru bir kanal ve sert bir viraj daha. Sonra çamur deryası ve ardından bir atlama rampası. Sonra yine viraj ve finish. Finish için en güzel tarafı. Güzelliği sizi bekleyen sarışın kızlardan kaynaklanıyor. Kızların güzelliğine bir diyecek yok ama asıl güzellik ikram edilen Drinqa içeceğinin tadında. Delikanlı Motorcu oyununun sponsoru Drinqa'ya yaklaşık bir saat süren bu görsel şölen için teşekkürler.

Cumartesi günü gelip çıktığında günün ilk aktivitesi Delikanlı Motorcu yarışmasının Navigasyon etabı yol notlarının dağıtılması ve brifing ardından saat 11:00'de start alıyor. Toplam 17 kişi. Aralarında Fazer kullanan bir bayan bile var. Geçilmesi gereken yolların o motora hiç uygun olmadığını bilmiyor tabii. Ben dilim döndüğünce ifade etmeye çalışıyorum ama sonunda heveslerini de kırmak istemediğim için "zorlandığınız yerden dönersiniz" demekle yetiniyorum. Son yarışmacı start aldıktan sonra ben de düşünüyorum yollara. İlk kilometrelerdeki asfalt kısmı geçip toprak yola girdiğimde Fazer'li bayan dönüyor. Denemesi bile takdir edilecek bir davranış. Kendisini kutluyorum. İlk kontrol noktası olan yangın gözetleme kulesine vardığımda, henüz 8. km. olmasına rağmen pekçok yarışmacının gelmediğini görüyorum. Yadırgamamak lazım. Zira katılan herkes ilk defa böyle bir yarışa giren sıradan sürücüler. Daha önce katılmış olamazlar çünkü Türkiye'de yol notu ile gidilen ilk organizasyon bu. Fakat henüz ilk kilometreler olmasına rağmen kaybolanların bu denli fazla olması için en eğlenceli kısmı. Demek ki eğlenceli saatler bizi bekliyor. Orada fazla oyalanmadan aşağı inip yola devam etmek istiyorum fakat telefon bir türlü susmak bilmiyor. Kaybolan yarışçılar arıyor. Birisi kel alaka bir köye gitmiş kimisi ise imkansız bir sürede Kirka'ya varmış. "Ben şimdi Kirka'dayım, ne yapayım?" Senin için tamam, festival alanına dön o zaman diyorum. "İyi ama ben ikinci kontrol noktasını ve gölü bulamadım ki" cevabı beni koparıyor. Diğer bir arkadaş ise bizim yol notunda belirttiğimiz gölü değil başka bir gölü bulmuş. Madem direktör olduğum için yarışmıyorum bari yarışıyor gibi gideyim de eğleneyim biraz diyorum. Tempoyu arttırdıkça adrenalin daha da artıyor. Ağzım kulaklarımda



asılıyorum gaza. Efsane Çelince Tiim'in sloganı hep aklımda; "Korkma ver gazı..." Finişe iyice yakın bir yerlerde Emre ile karşılaşılıyor. Parkurun çıkarılmasında Emre'nin büyük desteğini aldık, teşekkürler Emre. O da kimselere rastlamamış yolda. Epey bir kişi var kayıp durumda. Finişte bekleyen Gökmen'deki listeye göre start alanların en az yarısı kayıp. Fakat çare yok bekleyeceğiz. İlk yarışmacıların yarım saat kadar ardından hala gelenler oluyor. Hele Yamaha DT125 ile yarışan bir arkadaş var ki onu özellikle takdir etmek lazım. İnatla arayıp tarayıp buluyor saklandığımız yeri. Üstelik yol notlarının burayı tarif eden ikinci sayfasını düşürüp kaybettiği halde. Demek ki neymiş, sora sora Bağdat bulunur diye boşuna söylememişler. Sonuç: 17 kişiden sadece 9 kişi finiş varabiliyor.

Biz dağlarda Navigasyon Etabından toz toprak içerisinde tepişirken festival alanında da çok büyük bir organizasyon gerçekleşiyor. Suzuki AN125 CUP. Kısaca bahsetmek gerekirse tıpkı delikanlı motorcu oyununun gece etabında olduğu gibi -zaten aynı yerde yapılıyor ama parkur azıcık farklı- yine toprak arazide fakat bu sefer biraz daha kolay bir güzergahta ikili kalkış sistemi ile gerçekleşen bu oyunda Suzuki AN125 scooter'ların nasıl minik birer off-road canavarına dönüştüğünü görmüş oluyoruz. Bu oyunlara sponsor olduğu için Suzuki'ye ve medya desteği sağladığı için TRT Oto Gündem programı ekibine teşekkür ediyoruz. Cumartesi gününün kalan saatleri ise her festivalin olmazsa olmaz oyunu yavaş gitme yarışması ve ilk kez geçen sene yapıldu büyük ilgi gören sarkan toplar yarışması ile geçiyor. Honda'nın destek verdiği her iki oyunda da Honda CBF 150 kullanılıyor.

Festivalin en kalabalık, en dolu dolu geçen Cumartesi gecesi sahneye çıkan Kurtalan Express "Dönence" ile başlayıp "Gül Pembe" ile devam edince herkesin yüzünde aynı ifade var. Teşekkürler EMOK, ne iyi etmişiz de gelmişiz. Kurtalan Express'i anlatmaya gerek yok. Bizim ekip hep birlikte yemekyiz, masadakiler bir türlü duramıyorlar yerlerinde, sürekli sahnenin önüne gidip gidip geliyorlar. Siparişler geliyor, yemekler soğuyor, bizimkiler kopamıyorlar bir türlü sahneden. Böyle bir konser işte. O gece nasıl mişmiş miş uyumuşum anlatamam.

Pazar günü festivalin en sevimsiz günü. Çünkü hiç bitmesin istediğimiz bir şeyin sonu, çünkü ayrılık vakti. Bir de alanın toparlanması var. 4 gün boyunca 2000 kişiye ev sahipliği yapmak kolay mı? Tuvaletler sökülecek, variller toplanacak, spotlar, elektrik kabloları, jeneratör vs. o kadar çok iş var ki. Fakat bir de ne var biliyor musunuz? EMOK'luların bitmeyen özverisi, isteği. Bu festival ilk değil, son da olmayacak. Bu festival bizim festivalimiz. Motorcuların festivali. İssizliğin ortasında, simsiyah gecenin koynunda, yapayalnız... Uzaklarda bir yerlerde bir şeyler kök salıyor...





Anadolu'nun ilk macerası Kürtün Macera Yarışı

Ali Rıza Bilal
Team Touareg Türk Kaptanı
www.touaregturk.net

Sayın Kaymakam Osman Bilgin'in daveti ile Utku ile beraber Kürtün'e gittik. Yarışın detaylarını konuştuk. Yarış 2 yıl önce tamamlanan Kürtün baraj gölünde 1. Kürtün Su Sporları Şenliği kapsamında yapılacaktı. Yöreyi karış karış gezdik. Koştuk bisiklete bindik. Geceleri dolaştık. İsmail Tozlu ev sahibimiz olarak günlerce rehberlik yaptı. Eşi yemeklerimizi pişirdi. Sabahları taze sağılmış sütlerle taze toplanmış çileklerle besledi bizleri.

Ülkemizin ilk ve tek macera yarış takımından Utku ve bana çok iş düşüyordu. Parkurun hazırlanması, haritaların bulunması, işlenmesi; güvenlik güçleri, jandarma, orman şefliği, muhtarlar, kaymakamlık, sağlık hizmetleri ile defalarca toplantılar yapmak; sponsorları ikna etmek, dereceye girenlere hediyelerin hazırlanması, kupaların ellerimizle yapılması, internet sitesinin devamlı güncel haberlerle donatılması, kayıt için tek tek yarışmacıların

peşinden koşulması, otobüs, kamyon gibi ulaşım araçlarının ayarlanması, yemek, kalacak yer gibi işlerin organize edilmesi... Tüm bunlar daha önce benim ve Utku'nun yaşamış olduğu tecrübelerdi. Ancak bu sefer iki kişi olmamız bizi fazlası ile yordu. Yine de bu yorgunluk yarış başlayınca geçti.

Parkuru tam anlamıyla bitirince harita üzerinde çalışmalara başladık. Jandarma ve Orman şefliklerinden temin edilen haritalar maalesef eski haritalardı. Çizdiğimiz güzergahı harita üzerinde oturtmak; yeni yapılan baraj gölünü sıfırdan çizmek gerekiyordu. Burada imdadımıza Karadeniz Kara Elmas Üniversitesi Harita bölümünde okuyan Görkem yetişti. İnanılmaz mesailer vererek bizimle çalıştı ve ortaya çok güzel bir yarış haritası çıktı. Böylece İstanbul, Ankara, İzmit ve Bandırma'dan gelecek Maceracılar için; Kürtün'ün yüksek yaylaları ve dağ bisikleti, macera koşusu, kano ip parkurları,

Dünya kupası, Dünya şampiyonası derken, askere gitme zamanım geldi. Ama macera beni askerde de takip etti. Deniz Harp Okulunda Kürek takımında Kürek çekerken Utku aradı beni. Maraton yarışında tanıştığı bir arkadaş, Gümüşhane Kürtün'de macera yarışı yapalım demiş. Tamam dedim. "Hocam Kürtün'de macera yarışı olur. Yörenin Kaymakamı da sponsor olacak, yapalım şu işi." deyince, yapmamak olmazdı. Ülkemizde macera yarışı kaç kere yapılıyor ki?



rafting, orienteering ve yüzme etaplarını gösteren harita hazırlandı. Parkuru Utku ile kah koşarak kah yürüyerek kah bisiklet ile geçtik. Bizim geçişimiz 14 saat sürdü. Yeni takımların katılacağını ve hızlarının da daha yavaş olacağını düşünerek yarışı 20 saat olarak hesapladık.

İstanbul-Ankara Kürtün ve oradan Yaylalı köyü 24 saat süren yolculukta maceracılarımız yarış başlamadan yoruldu. Onları İsmail Tozlunun ev/otelinde alarak çatı katında yatırdık. Sabah Bakiye ve Yeter hanımın elleri ile hazırladığı açık büfe kahvaltıda, yemyeşil dağlara, buz gibi akan derelere karşı kahvaltılarını yaparlarken yorgunluklarını bir nebze olsun atmış görünüyordular. Akşamüzeri yapılan teknik toplantıda yarış hakkında bilgi verdik. Parkurun zor olduğunu ve sıcaklığın takımları çok etkileyeceğini belirttik. Sonra haritaları dağıttık. Yarışın başlamasına birkaç saat kala takımlar son hazırlıklarını yaptılar.

Yarış başlangıcı saat 21.00'da yapılacaktı. Sn Kaymakam Osman Bilgin'in yarış yerine gelip başlangıç tetiğini çekmesi ile yarış tüm hızı ile başladı.

Başlangıç yerimiz 2000 m. irtifadaydı. İlk nokta ise Kara Göl denilen 2600 m. irtifada bulunan krater göletiydi. 3000 metredeki 2. kontrol noktasında Acembol dağı zirvesinde yarışmacıları beklerken, bir yandan da korucularla çay ve köy ekmeklerini paylaştık. Ancak ani bastıran sis yarışmacıları kötü avlamıştı. Sis dağıldıkça, Kara Göl'den yola çıkıp farklı farklı patikalardan zirveye doğru gelen takımların kafa lambaları ateş böcekleri gibi görünüyordu karanlıkta. Onlar zirveye geldikçe bizim de neşemiz artı. İlk gelen 12 takımı görüntüledikten ve bol şans diledikten sonra bir sonraki nokta olan Taşdibi köyüne doğru yola çıktık. Yolda bizi bir sürpriz bekliyordu. Kaymakam Osman Bilgin arazi aracına atlanmış ve sporcuları görmeye gelmişti. Onu

da yanımıza alarak hem yarışı anlattık hem de noktaya doğru gittik. Bu arada sis yüzünden tamamen yoldan çıkmış bir takıma da doğru yönü gösterdik.

Taşdibi köyüne takımlar geldikçe yığılma oldu. 2600m/2200m arası yığılmış sis burayı da kapsıyor ve kontrol noktasını bulmayı epey zorlaştırıyordu. Noktayı bulan takımlar hızla bir sonraki etap olan 2300m'deki ip etaplarına doğru hareket ettiler. Bulamayan hatta köyü kaçıran bazı takımlar ise yarışı bırakmak zorunda kaldılar. Bu noktaya kadar ortalama 4 saat koşup, yürüyüp tırmanmışlardı. Düşünün; gece ışısız ve sis dolu ısız dağlarda 4 saat koşuşturan maceracılar... Gerçekten cesaret ve kendine güven isteyen bir iş... Ama yol daha bitmemişti. İp etabı için sis içinde yaklaşık 2-4 saat daha yürümeleri gerekiyordu. İp etabında Utku dağcı arkadaşlarla daha önceden yerini almıştı. İlk gelen takım yoğun sis ve sisin getirdiği bulut içinde



çiseleyen yağmurla birlikte ip etabına girdi. Etap Flying Fox dediğimiz (yatay ip veya tel üzerinde makara ile kayma – Tango & Cash Filminde olduğu gibi) etaptı. Ancak ilk takım geçerken oluşan bir takım aksiliklerin üstüne, güvenlik ipi de yağmurdan dolayı karışınca ip etabını iptal ettik.

Bir sonraki etap olan dağ bisikleti etabı sabaha karşı 5:30 sularında başladı. Yarış başta düşündüğümüzden daha hızlı akıyordu. Yarışı simule ederken 41 derece sıcak vardı ama yarış sırasında takımlar kah sis içinde kah yağmur bulutunda gittiklerinden vücut ısıları artmıyor, elektrolit ve sıvı daha az kaybediyorlardı. Bu yüzden daha hızlı bir bisiklet etabı gerçekleşiyordu. Ben ve kameraman Oğuz bisiklet etabında yol alırken Utku ve Faruk da Rafting etabı için hazırlıkları yapıyorlardı. Sis ve yağmurun altında hızlı ve yorgun yarışçıları izlerken hem acıyor hem de imreniyorduk.

Beklediğimiz Kazıkbeli yaylasında, daha önce buradan 1. durumda geçmiş ve SAT komandosu olan Combat Divers takımının üyesi olan İrfan bisikleti ile geri geldi. Önce yolu kaybetmiş olduğumu düşündük. Ancak partneri Hakan virajda yoldan çıkıp bisikleti ile uçmuş. İrfan ciddi bir şeyi olmadığını ama yardıma ihtiyaçları olduğunu söyledi. Hemen 4x4 ambulansımızı ve doktorumuzu da yanımıza alarak kaza mahalline geldik. Gerçekten viraj içinde bisiklet 3 metre yol dışında dururken Hakan 10 metre kadar aşağıya uçmuş yatıyordu. Bulunduğu yer hem

rüzgarlı hem de yağmurluydu ama İrfan onu Survival Blanket ile –Aluminyum battaniye- sarıp sarmalamış, üşümelerini önlemişti. Doktor hemen kontrolünü yaptı. Hakan iyi durumdaydı, ancak düşmekten dolayı ağrıları vardı ve eli incinmişti. Yarışa devam edecek durumda değildi. Yatmaktan dolayı sıcak kasları soğumuş kramplar girmeye başlamıştı. Hemen ambulansa aldık ve tedavisi için sağlık ocağına gönderdik.

Bisiklet etabında SAT komandolarının sakatlanarak yarıştan çekilmesi ile yarışta Mission Imposible öne geçti. Hemen arkasından İzmir’li iki takım Sıra Dışı ve Bişi Olmaz ile İzmir/ Balıkesir takımı Team Triatlon geliyordu. Onların daha gerilerinde ise Ankara’dan Kaldon İstanbul’dan da Maceracılar, Endorfin, Evli ve Çocuklu takımları vardı. Diğer takımlar çeşitli yerlerde ya kaybolup yarışa bırakılmışlardı ya da yorgunluk, sis, yağmur ve ilk macera yarışı deneyimi onları bezdirmiş yarıştan çekilmeye itmişti.

Yüksek yaylalar arasında bol çıkışlı (2600m kadar) bisiklet etabından sonra Çıkrık Düzü yaylasından takımlar Örumcek Ormanlarına daldılar. Bu yöreye Örumcek isminin verilmesinin başlıca sebebi çok sık orman olmasındandı. Ayrıca Milli Park olan bu ormanda Avrupa’nın da en yüksek Ladin ve Gökknar ağaçları bulunuyordu. Yükseklikleri 60-70m arası değişen ağaçlar 4-6 metre çapında ve 400-500 yaşındaydılar. Bisiklet etabında, son kontrol noktası olan 500 yıllık bir Gökknar

ağacında mola veren takımlar, son hızla yokuş aşağı inip 900m rakımdaki Yeşil Köprü üzerine vardılar. Artık 21 takımdan geriye 8 maceracı takım kalmıştı. Köprü üzerine gelirken son 200 metre kala Team Triatlon ekibinden Hüseyin yere düşünce kolu incindi ve yarışa devam edemeyeceğini açıkladı. Artık serüveni 7 takım devam ettiriyordu.

Rafting etabında baraj sularının salınması için yarış 1 saat durdurduk. Sonra tüm ekipler sıralı olarak yarışa başladı. Görülmeye değer bir manzaraydı. Karadeniz’in doğusunda dağlarda onlarca yarışmacı bir macera için köpüklü sulara turuncu kayakları ile ilerlemeye çalışıyorlardı. Su kapaklarından sadece bir tanesi açıldığından su dereyi tam doldurmuş, açıkta duran kayaları tam kapatmamıştı. Bu da sert kanolarla ile bu suda kayabilmeyi imkansız kılıyordu. Takımlar kah devriliyor kah tekneye tekrar binerek çalgınca akan suda bitişe varmaya çalışıyorlardı. Macera tüm hızı ve bol adrenalin ile devam ediyordu. Bitişe varan takımlardan Mission Imposible ile Evli ve Çocuklu takımları sakatlandılar. Mission Imposible takımından Cüneyt yarılan dizine pansuman yaptırmak için ambulansa koştu. Evli ve Çocuklu takımından Aysin kolu ezildiği için eşi ile devam etmeme kararı aldılar. Diğer takımlar tekrar bisikletlerine binmek için koşarak devam ettiler. Pansumanını yaptıran Cüneyt yarışa devam kararı alarak Maceracı ruhunu konuştu. Bu arada ayakkabısının tekini kaybeden İzmitli takım tek ayakkabı ile koşarak bisiklet etabına ulaştı.



Bisikletlerine atlayan takımlar son hızla bitiş yerindeki bisiklet bırakma noktasına geldiler. Buradan da kah yürüyüp kah koşarak barajın bir kolu üzerindeki 30m. yüksekliğinde Araköy Asma köprüsüne ulaştılar. Buradan ip inışı ile önce bota sonra suya atlayan takımlar yüzme etabı ile karaya çıktılar. Bu etaba ilk defa Macera yarışına katılan İzmit'li takımlar ile Ankaralı Kalsedon takımı geldi. Takımlar yüzme etabından sonra son etap olan 6km'lik kano parkuru ile mutlu sona ulaştılar.

Ödül töreni Sn. Kaymakam Osman Bilgin, Gümüşhane Valisi Sn. Enver Salihoğlu, Askeri erkan ile Sn. İsmail Tozlu'nun katılımı ile gerçekleşti. Kazanan takımlar sponsor firmalarımız olan Suunto, Oakley, Sedona Bisiklet, Unifo ve Asics'den çok güzel hediyeler ve el

yapımı kupalar kazandılar.

Macera Yarışlarında favori olmaksızın yarışılır. Kaybolabilirsiniz. Yorulup, üşüyüp bırakabilirsiniz. Hatta kaza geçirebilir, takım arkadaşınızla kavga edip yarış dışı kalabilirsiniz. Önemli olan macerayı beraberce yaşayabilmektir. Bitiş çizgisini saatlerce veya günlerce her şeyinle ortak olduğun takım arkadaşınla beraber geçebilmektir. Kürtün Macera Yarışına katılan takımlar bunu fazlasıyla gösterdiler. Sıkılma, üşüme, kaybolma, demotive olma gibi sebeplerden bırakanlar ise eminim "gelecek yarışa..." diyerek birbirlerine söz vermişlerdir.

Biz Touareg Türk Takımı olarak hep öyle yaptık. Macera ile kalın.



Dereceye Giren Takımlar

Erkek Kategorisi

1. SIRA DIŞI / Yunus Çoban – Musa Kadioğlu / İzmit
2. BİŞİ OLMAZ / Ömer Vatanserver – İbrahim Kadioğlu / İzmit
3. KALSEDON / Fırat Kara – Derya Duman / Ankara

Mix Kategorisi

1. MACERACILAR / Tatiana Kalenderoğlu – Caner Odabaşoğlu / İstanbul
2. ENDORFİN / İlknur Albayrak – Aytaç Özbakır / İstanbul
3. EVLİ VE ÇOCUKLU / Aysin Özer Başkır – Alptekin Başkır / İstanbul

Cesaret Ödülü

MISSION IMPOSSIBLE / Cüneyt Gazioğlu – Ahmet Onur / İstanbul

Tüm Katılan Takımlar:

ADOST, TWIN SPIRITS, MISSION IMPOSSIBLE, EVLİ VE ÇOCUKLU, OKYANUS, VERDERVEREMEM, ŞEN DULLAR, OLD TOPRAKS, RALLITRONIC, COMBAT DIVERS, MERU, ÇİMENS, KALSEDON, FEATHER LIGHT, TEAM TRIATLON, KONTÖR GERİLLA, MACERACILAR, CHALLENGERS, SIRADIŞI, BİŞİ OLMAZ, ENDORFİN



off-road babaları ve off-road çocukları

Kemal Akçayazı

Foto: Kemal Akçayazı, Hüseyin Akbulut



Önce bilmeyenler için kısa bir hatırlatma. Off-road, ruhu çocuk olanların sporudur. Ha, bu sporu yapmak için ruhunun yaşlanmamış olması şart değil tabii, ama şöyle bir etrafınıza bakın, bu spordan zevk alanların hemen hepsi bu kategoriye girer. Bir de, hem ruhen hem de bedenen çocuk off-road'cular vardır: Off-road'cu çocukları. İşte İSOFF her sene bu büyümemiş çocuklarla, gerçek çocukları bir araya getiren bir kamp yapar. Ba-Ço. Yani Baba-Çocuk kampı. Şimdi diyebilirsiniz ki "Anne" off-road'culara ne oluyor? Yapacak bir şey yok. Bu kamp babalarla çocuklarına. Anneler isterlerse babalarını alıp gelebilirler kampa.

Sıcak, sımsıcak bir kamp

Her sene olduğu gibi Ba-Ço sıcak ve keyifli geçti tabii. Ama bahsettiğim sıcak o sıcak değil. Dünya iklimindeki değişimler sonucu, oluşan yüksek sıcaklıklar Ba-Ço kampımızı da etkiledi. Hem babalar hem de çocuklar öfkeli güneşin altında her zamanki off-road oyunlarını, halat çekmeceyi, çuval yarışını, yumurta düşürmeceyi oynarken fırsat buldukça kampın sığındığı koyu gölgeli ağaçların arasına kaçtılar.

Genelde Mayıs ayının son haftasına denk getirmeye çalıştığımız kamp tarihi, çocuklarımızın sınavları ve araya giren yarış haftası nedeniyle yazın en sıcak günlerine sarktı. İklimin getirdiği anormal sıcaklar ve son zamanların en çok konuşulan konularından kene olayı nedeniyle, kampa katılım, geçmiş seneleri düşünürsek daha azdı. Fakat bu durum sadece kamp mutfağındaki malzeme listesinin şaşmasına neden oldu. Çocuklarımızla baş başa kamp yapma amacımızı değiştiremedi.

Eski lopez yeni lopez

23 Haziran 2007 Cumartesi sabahı her zamanki toplanma alanında, birer ikişer toplanıp, cadde boyunda konvoy oluşturarak

harekete geçtik. Yaklaşık 20 adet 4x4 aracıyla Lopez'in çayırına doğru yola koyulduk. Lopez bizim bir çok güzel kampımızı ve tüm Ba-Ço kamplarını gerçekleştirdiğimiz orman içi harika bir yeşillik alan. Hem kamp kurmak için çok uygun oluşu hem de -bizim 4x4 araçlarımızla gidebileceğimiz dışında oraya ulaşan başka bir yol olmaması Lopez'in Çayırını tam bize uygun hale getiriyordu. Ne var ki medeniyet oraya da uzandı ve çayır tarla haline getirildi. Bize de yeni bir Lopez bulmak kaldı. Keşfe susamış üyelerimiz eskisine çok yakın ikinci bir Lopez adayı bulmakta gecikmediler. İşte bu sene kampımız bu yeni Lopez'de yapıldı. Artık Yeni Lopez mi deriz, Yukarı Lopez mi bilmem ama keyifli bir off-road ile varabildiğimiz bu yemyeşil alan bizim yeni kamp yerimiz olmaya aday. Konvoy halinde, daha önce yapılan keşif çalışması neticesinde belirlenen yoldan gidilerek kimi zaman tozlu, kimi zaman dalların araçlarımızı çizdiği bir yolculuk sonrası kamp alanına ulaştık.

İSOFF hem ev sahibi hem misafir

Sabah saat 11:00 olmasına karşın çok boğucu bir sıcaklık vardı. Yaz kamplarının daha zor olduğu malum. Sıcak ve uçuşan sinek çeşitleri gerçekten insanı zorluyor. Öğlen saatlerini





düşünmek bile istemiyorduk. Kamp mutfağı ve kamp çadırları yavaş yavaş kurulmaya başlandı. Çuvallarla getirdiğimiz buzlar hızla erirken, öğle üzeri artık sığağa dayanamayanlar, araçlarıyla orman içinden en yakın deniz kenarına gidip, kendilerini sulara attılar. Döndüklerinde anlattıkları, kamp alanında kalanlara "keşke biz de gitseydik" dedirtti. Bu arada, kamp mutfağında olan bazı eksikleri temin etmek için İSOFF aracı şehre doğru yola çıkmıştı. Ama durmadan gelen yeni (içecek,buz..) istekleri nedeniyle bir türlü kampa vasıl olamıyordu.

Hem misafir hem ev sahibi

Ba-Ço kamplarında kimin kime hizmet ettiği belirsizdir. Ya da özetle, hepimiz hem misafir hem ev sahibiyizdir. Kamp mutfağı beraber kurulur, yemekler birlikte dağıtılır, sonra da afiyetle yenir. Oyunlar için hep beraber hazırlık yapılır, sonra hep beraber oynanır. Bu sefer de akşam güneşin batmasına yakın, kamp mutfağından yemek kokuları yükselmeye başladı. Kızartma köfte ve patatesten oluşan yemek, orman içinde kurulmuş bir kamp için beğeniyle karşılandı. Ancak yemek sonrası, çocuklar oynamak için çayıra çıkabildiler. Kimileri uzaktan kumandalı maket aracını sürerken, kimileri top oynayıp kalan tüm enerjilerini tükettiler. Tüm gün güneş





altında sıcaktan bunalan farklı yaşlardaki off-road'culara bu kez gece kamp ateşinde oturmak bile çok çekici gelmedi. Daha doğrusu ateş ihtiyacı hissetmedik diyebiliriz. Yine de ateş etrafında oturanlar, ateş üstünden atlayanları seyredip eğlendiler. Belli bir saatte biten gürültü sonrası kimi çadırlarında uykuya dalarken, kimileri de muhabbete devam etti.

Tüm off-road'cular eğlendi sadece çocuk off-road'cular kupa aldı

Sabah erkenden kalkan kamp sakinleri, İSOFF'un hazırlamış olduğu güzel bir kahvaltı sonrası, hızlandırılmış şekliyle yarışların yapılacağı alanda toplandılar. Halat çekme, koşu, baba ve çocuklarının ayaklarını birbirine bağlayarak yapılan koşu gibi yarışmalarda herkes hem eğlendi hem çok güldü. Çocukların ve babaların gerçekleştirdiği yarışmalar neticesinde katılan tüm çocuklarımıza katılım kupalarını verdik. (Sadece hem ruhen hem de bedenen çocuk olanlara) Zaten bu sıcakta gösterdikleri gayret ve kamp kurallarına olan saygılarıyla onlar zaten bu kupaları hak etmişlerdi..



Kamp alanında birkaç saat daha vakit geçirmek isteyenler dışında, geri kalanlar birbirleriyle vedalaşıp, evlerinin yolunu tuttular. Ayrılırken açıkça konuşulmasa da ortak kararımız; kampı seneye yine bu zamanlarda yapmak zorunda kalırsak Lopez'den vazgeçip bir deniz kampı organize etmekti.

Nasılsa baba ve çocuk off-road'cular evlerine ve anne off-road'culara döndüklerinde, kumları temizlemek annelerin problemi olacaktı.

Sınır fotoğrafları

Nehir Kubilay
Fotoğraf Coşkun Teziç





Sınırlar iki farklı dünyanın birleşme çizgisidir. Sınırı görebiliyorsan diğer tarafı da görürsün, ama ulaşamazsın.

Sınırı geçmek istiyorsan, önce sınır-ötesi yerinin kendi kurallarına uyarısın. Bazen de kural yoktur. Geçemezsin.

Doğal sınırlar, bir çizgi ya da bir hat değildir. Fiziksel bir başkalık haline dönüşümdür. Orman vardır ve yoktur. Kara vardır ve yoktur. Ateş vardır ve yoktur. Su vardır ve yoktur. Bir an içinde, bir adımda, bir göz kırpmada.



Yaşam aynı gezegende farklı dünyalarda gelişti. Yerüstü dünyası ve yer altı dünyası, su üstü dünyası ve sualtı dünyası. Bir dünyanın bittiği yerde diğeri başlıyordu.

Her dünyanın kuralları farklıydı, yaşam alanı farklıydı, yaratıkları farklıydı, düşmanları farklıydı.





Canlılar zaman içinde seçimlerini yaptılar ve dünyalarını belirlediler. O dünyalar hem ev olacaktı onlara hem de hapisane. Çünkü bir dünyadan diğerine geçiş yoktu. Sınırlar vardı.

Sadece insan, bu sınırlara uymama hakkını kullandı.

İnsan, hava dünyası ile su dünyasının arasındaki incecik kabukta gelişti. Önce dünyasını modifiye etti, kendi isteklerine uydurdu. Sonra diğer dünyalara göz atmak istedi. Hem bir hava yaratığı olarak hem de su yaratığı olarak iki dünyada da dolaştı.

Çünkü sadece insan sınırlara dayanamaz.



Motosikletle yaylalara kaçış

Yazı ve Fotoğraflar: Derya Duman, Emre Omay

Aman alkol almayalım, uykusuz kalmayalım dediğimiz bir akşamın sabahı, heyecanla kalktık. 4-5 saatlik bir uykunun ardından, alarmdan önce ayaktaydık. 05:00 gibi teker dönmesi gerekiyordu. Önümüzde sıkı tırmanışlar ve tam bilmediğimiz ağ şeklinde örülmüş yollardan oluşan güzel bir parkur vardı. Hedefimiz Ankara'dan yola çıkıp off-road parkurunu tamamlayarak, akşamüzeri Kızılcahamam Çerkeş sapağındaki benzinlikte olabilmektir. Orada bizi et sulu çorba ve pilav üstü döner bekliyor olacaktı.

Motosiklet söz konusu olunca akan sular duruyordu. Adını BEMDuro koyduğumuz bu ekiple sık sık bir araya gelip Ankara ve Bolu yakın çevresinde büyük bir kısmı anayoldan uzak geçen toprak orman yollarında keşif –ve/veya kaybolma- faaliyeti yapıyorduk.

Kısmen bildiğimiz, kısmen de keşfedeceğimiz bir parkur geçecektik

Akşamdan hazırladığımız, sandviç, meyve, kahve, dağcı tüpü, sucuk kızartmak için tava vs. ekipmanlarla, 4 kişi robocop gibi giyinerek ve telsizlerimizin frekans ayarını yaparak sabah erken E5 yoluna çıktık. Buluşma noktamızda gerekli ihtiyaçlarımızı karşılayıp, benzin depolarımızı doldurup son kontrollerimizi yaptık. Artık Ankara'yı arkamızda bırakmaya, büyük şehrin gürültüsü patirtisinden uzaklara kaçmaya hazırдық. 4 kişilik bir ekiptik bugün: Derya Duman, Rifat Öktem, Emre Omay ve Bahri Balkan. Bakalım bugünkü aktivitemiz süresince hep beraber nereleri keşfedecek, ne gibi zorluklarla karşılaşacaktık? Tabii ki bir dünya turu olmayacaktı rotamız. Yaklaşık 300km.lik, kısmen bildiğimiz, kısmen de keşfedeceğimiz bir parkuru tamamlamayı istiyorduk.

58km.lik asfalt yoldan sonra Pazar sapağın-daydık. Artık buradan itibaren özgürdük. Çeşme kenarında verdiğimiz kahvaltı molası günlük enerjimiz için önemliydi. Öyle dağ başında bir kahvaltı deyip geçmeyin. Kızarmış sucuk, peynir-ekmek-bal-zeytin- meyve- çay-kahve. Yok yok.

Kendimizi yeşil bir denizin içinde bulduk

Kahvaltıdan sonra motorlarımıza atlayıp kimselerin bizlere ulaşamayacağı orman içi parkurlara doğru yolumuza koyulduk. Rotamız Pazar kasabasıından (1000m) başlayarak İğmir, Otacı köylerinden geçerek devam ediyordu. Otacı köyünden ayrıldıktan sonra kendimizi yeşil bir denizinin içinde bulduk.

Yol boyu yanı başımızda akan derenin ve 1650m rakım'da olmanın verdiği taze hava ve serinliğin tadını çıkardık. Otacı köyünden sonra artık önümüzde sadece zorlukla takip edebildiğimiz orman içi, kanallı toprak yollar vardı. Kimi zaman yoldan çıkıp çayır çimenin üzerine dalıyorduk motorlarımızla. Etrafımızda binbir renk çiçekler büyük keyif veriyordu bizlere. Yerimizde duramıyorduk adeta. İkinci molamızı Yıldırımeciler yaylasında harika bir göletin yanında verdik. Rakım 1750 metre, etrafımızda kimseler yoktu, gölette özgürce uçan yaban kazları ve ördekleri dışında.

Yayladan ayrıldıktan sonra bizi zorlu bir iniş parkuru bekliyordu. Zemin yağın yağmurdan dolayı oldukça bozulmuştu. Motorlarımızı yağmur kanallarına sokmadan ustaca geçirmek gerekiyordu. Yoksa devrilmemiz an meselesiydi. Ama şikayetçi olan yoktu aramızda. Aslında bu işin en sevdiğimiz yanlarından biri de arazinin zorlu koşulları ile mücadele edebilmek. Kimi zaman bu şartlar çok zorlaşsa da ekip ruhu ile engellerden sıyrılmayı başarıyoruz her defasında.

Biraz da off-road

Yolumuza Yıldırıhacılar köyünden geçip Eğerlibaşköy istikametinde devam ettik. Birden karşımızı hem çok dik hem de bozuk bir toprak yol çıktı. Haydi bakalım bir gayret diyerek vurduk dik yola. Ama motorlarımız yolun en dik yerinde yığılıp kaldı. Arka arkaya aynı yerde takıldıktan sonra güç bela tepeyi tırmanıp mükafatımıza kavuştuk: Karşımızda yemyeşil çiçeklerle dolu harika bir yayla uzanıyordu. Rakım 1850m.

Eğerlibaşköy gölünde öğle yemeği ve dinlenme molası verdik. Eğerlibaşköy'den misafirlerimiz vardı. Bir köylü ve inek, keçi ve köpeklerden oluşan 200 kişilik bir grup. Köyden gelen misafirimizin de katılımı ile, demlediğimiz çayımızla birlikte ev yapımı







börek, ekmek-bal- zeytin- peynir, üstüne de meyve ve kahvelerimizi yuttuk bitirdik. Göl manzarası harikaydı. Yanımızdaki mayolarımızı giyip gölde yüzmeyi planlamıştık, ancak kar suyunun oluşturduğu 2-3 derecelik suya bırakın girmeyi, ayağımızı bile sokmayı beceremedik. Ama çok güzel dinlendik.

Genelde bu tür aktivitelerde, hava çok sıcak ise mutlaka çok sık gölgede molalar verip bolca sıvı tüketmeniz gerekiyor. Yoksa tansiyon problemlerinden dolayı bayılmalar gerçekleşebiliyor. Tabii ki bu durum motor üzerinde pek de olması istenilen bir şey değil.

Yayla, vadi, nehir kenarı, dere tepelerken hayal edemeyeceğimiz yerlerden geçiyorduk. Ankara'nın bu kadar yakınlarında böyle yerler var mı diye hayretle etrafı seyreliyorduk. Habire, "Etrafa bakın, inanılmaz..." diyerek telsizden birbirimizi dürtüyorduk.

Biraz kaybolmanın kimseye zararı yoktu.

Birbirine benzeyen o kadar çok orman içi yol vardı ki doğru yolu bulabilmek için zaman zaman durup GPS'ten ve haritalarımızdan faydalanıyorduk. Ama dikkat etmeyip hatalı bir yola ile girsek de kimse halinden şikayetçi değildi. Zaten amacımız doğayla iç içe olmak ve günümüzün büyük bir kısmını onunla beraber geçirmektir, biraz kaybolmanın da kimseye zararı yoktu.

Salın yaylası yakınlarında bu kurak mevsimde karşılaşmayı beklemediğimiz bir su etabı çıktı karşımıza. Dere yatağı değişmiş, su toprak yolun üzerinde akışına devam ediyordu, zemin tamamen balçıktı tabii. Bu etabı da keyifle atlattık ve Salın yaylasına ulaştık. Geçen sene asfalt yollardan ulaşmıştık buraya. O zamanlar çamurlu ve böylesi eğimli yollar hepimizin korkulu rüyası idi. Bugün ise yaptığımız eğitim çalışmalarım ve hafta sonu tecrübe

ve keşif faaliyetlerinin bizleri ne kadar iyi bir duruma getirdiğini görebiliyorduk.

Yaylada çimenlere yayıldık önce, sonra da motorlarla atlayıp zıpladık bu güzel yeşilde. Saatlerimiz 3:00 gösterirken artık bu güzel yayla keşif faaliyetimize noktayı koyduk. Artık dönüş zamanıydı, ama Ankara'ya dönmek için yine yeşil ve kestirme yolları tercih ettik tabii ki.

En büyük problem bizi asfaltta bekliyormuş

Işık dağı istikametinde yükseldik. Yukarıcaanlı yaylasından geçtik ve sonunda istemeden de olsa asfaltta ulaştık. Ama en büyük problem bizi asfaltta bekliyormuş meğerse: Rifat abinin benzini bitti. En yakın benzinciye 20 km mesafedeyiz, ne yapacağız derken çözümü bulduk. Çay yapmak için almış olduğumuz benzin ocağından arta kalan birazcık benzini depoya koyduk ve benzinciye kadar idare ettik. Orada motorlarımızın depolarını doldurduk ve biz de boşalan depolarımızı doldurmak için lokantaya daldık.

E-5 üzerinde Kızılcahamam'ı 4km geçtikten sonra Çerkeş sapağındaki benzinci, aslında sadece kamyon ve TIR şoförlerinin mola verdiği bir yer. Bir de biz, her hafta uğraya uğraya Ahmet Usta'nın yemeklerinin müdavimi olduk. Bizlerin dışında burada müşteri göremezsiniz. Halbuki, et yemeğinin suyunu katarak getirdiği çorba, pilav üstü döneri gerçekten muhteşem... Burayı bilmeyenler ne kaçırıyorlar, haberleri bile yok. Aşure üstü şekerparemizi ve harika çayımızı da içtikten sonra yavaştan dönüş hazırlığına geçtik.

Kızılcahamam'ın içindeki diğer bir benzincide toz-toprak-çamurumuzu attıktan sonra, medeniyetten uzak, orman ve dağlardaki yorucu ve keyifli bir günün verdiği huzur ve orgunlukla, Ankara dönüş yoluna çıktık.

Başardık!

Alev Çankayalı

“Benim için bir ilk daha. Türkiye’nin en yükseğine ve neredeyse en doğusuna gidiyorum”. Sık sık düşündüğüm şey buydu uçağımız Van’a doğru yol alırken. Ağrı Dağı’nı hep merak ettim. Türkiye’nin en yüksek, dünya tarihinin ise belki de en mistik coğrafyası çocukluğumdan bu yana beni hep etkiledi. Onu sonunda keşfedecek olmaktan dolayı çok mutluyum. Mutluluğuma yoğun bir heyecan eşlik ediyor.

Van’dan bizi bekleyen minibüsümüzle Ağrı’nın Doğubayazıt ilçesine hareket ediyoruz. Ekibimiz heyecanlı, bir o kadar da neşeli. Şehre girerken karşılaştığımız Ağrı Dağı manzarası müthiş. Herkesten kontrol dışı hayret nidaları çıkıyor bu ilk resmi karşılaşmada. Uzaktan gerçekten çok görkemli bir görüntüsü var. Zirvesi nasıl olacak acaba?

Tırmanışımız, 23 Temmuz sabahı, bir anlamda otelimizin önünde başlıyor. İnanılmaz bir cümbüş oluyor otelin önünde: Personelle birlikte toplam 27 kişi olan grubumuza ait olan teknik ve kişisel malzemelerin organize edilerek kamyonu yüklenmesi 1 saatten fazla sürüyor. Herkes çok neşeli ve telaşlı görünüyor. Ne de olsa teknik personelimiz dışında bu ekspedisyona katılımcısı olan 22 kişinin ilk Ağrı Dağı tırmanışı olacak...

Sonunda bir kamyon ve bir minibüsle, önce İlçe Jandarma Komutanlığı’ndan gerekli izinleri alarak, dağın eteklerine doğru yola çıkıyoruz. Ağrı Dağı’nın 2000-2100 metre yüksekliğine kadar ulaşım, motorlu araçlarla sağlanabiliyor. Bu yükseklik klasik anlamda tırmanışın başladığı bölge oluyor aynı zamanda. İlk gün hedefimiz 3200 metredeki 1. kampa ulaşmak. 6 saat civarında bir yürüyüşün bizi beklediğini söylüyor liderimiz Ertuğrul Melikoğlu. Ertuğrul Melikoğlu, Türkiye’nin eşsiz güzellikteki dağlarla dolu topraklarına yakışmayacak şekilde, ancak 1960’larda başlayan kısa dağcılık tarihinde önemli isim. Kendisi ülkemizin yetiştirdiği en başarılı dağcılardan biri, Türk dağlarının bir çoğunun ilk solo tırmanışları ona ait. Yurtdışında da pek çok önemli zirveye ulaşmış. Aynı zamanda AKUT’ta gönüllü olarak arama-kurtarma faaliyetlerinde bulunuyor.





Dağcılığı büyük bir sevgi ve özveri ile yaptığı için eşsiz bilgi ve becerisini bizim gibi doğa ve macera sevenlerle paylaşıyor.

Akşamüstü ilk kamp yerimize ulaşıyoruz, hava ve kamp alanı mükemmel. Hemen çadırlarımızı kuruyoruz. Portakal rengi Ağrı Güneşi batarken altımızda yemyeşil bir okyanus gibi uzanan devasa ovaları seyrederek, kendisi de tecrübeli bir dağcı olan açımız Atilla'nın enfes yemeklerini yiyoruz. Ertesi günün programı ile ilgili ekip toplantımızı yaptıktan sonra erken saatlerde çadırlarımıza çekiliyoruz.

Ağrı Dağı'ndaki ilk gecemi uykusuz geçiriyorum.

Yarın önemli ve zorlu bir gün olacak çünkü: "Aklimatize" olmak için 4200 metreye tırmanıp, tekrar 3200 metredeki kampımıza geri döneceğiz. Dağcılık sporunda en önemli risk faktörlerinden biri insanın artan yüksekliğe uyumu ile ilgilidir. Yükseklik arttıkça, azalan basıncın etkisiyle, oksijen insan vücudunun alışık olduğu yoğunluğunu yitirmeye başlar, dolayısıyla vücudumuza ihtiyacımız olandan daha az oksijen girer. Bu da insanlarda genel olarak "irtifa hastalıkları" denen, baş ağrısı ve mide bulantısından başlayarak ödem ve emboliye kadar uzanan bir dizi rahatsızlığın oluşmasına sebep olabilir. Bu istenmeyen sonuçları önlemek için, uygun gıda ve bol miktarda sıvı tüketiminin yanı sıra, ilk kez çıkılacak yüksek irtifalara vücudun uyumunu sağlayabilmek için yapılan düşük tırmanış hızı, ağır hareket etmek, çıkılan yükseklikte bir süre bulunduktan sonra başlanılan noktaya geri dönmek gibi faaliyetlere "aklimatizasyon" deniyor. Bir tırmanışın bu unsurların hepsini barındırmadan başarıya ulaşması pek mümkün değil. Ne yazık ki Ağrı Dağı'nda sıkça rastlanabilen kaçak tırmanış gruplarının bu teknik kurallara tam anlamıyla uyduklarını



söylemek zor.

24 Temmuz sabahı 6'da kalkıyor, mükemmel bir kahvaltıdan sonra tekrar yola düşüyoruz. Sağlıklı bir aklimatizasyon için tırmanış hızımız son derece düşük, ayrıca sık ve uzun molalar veriyoruz. Yürüyüşümüz bir anlamda mehter takımı ritminde: Attığımız her adımdan sonra duruyoruz, bazen de ağır çekim hissi veren adımlar atıyoruz. 3800 metre civarında rotamız iyice dikleşiyor. Ağrı Dağı volkanik bir dağ, eteklerinde görmeye başladığımız siyah bazalt taş ve kayaları yükseklik arttıkça iyice irileşiyorlar. Görsel olarak harika bir şölen sunsalar da dikkatsiz atılacak adımları tolere etmediklerini biliyoruz. Ekibin en konuşkan üyeleri dahi artık konuşmayı bırakıyor, nefes temposu ve kontrolü bu aşamadan sonra özellikle önemli. Sonunda saat 16.00 civarı, aynı zamanda 2. kamp yeri olan 4200 metreye ulaşıyoruz. Burada geçirilen yarım saatlik bir zamandan sonra inişe geçiyoruz. Her ne kadar inişler tırmanışlara göre daha kısa sürse de, iniş hızımızı da yine özellikle yavaş tutuyoruz. Akşamüstü 3200 metre kampına ulaştığımızda açığımız Atilla ve yardımcısı Yusuf'u birbirinden güzel yemeklerle bizi bekler halde buluyoruz. Yemekte, aylardır yapmak olduğumuz "biz bu dağa çıkabilecek miyiz" muhabbetlerine dalıyoruz tekrar. Dağın zirvesinde toplanan kara bulutlar endişelendiriyor. Ne de olsa Ağrı Dağı hava şartlarının belirsizliği ile ünlü. Önceden meteoroloji verisi alsanız dahi son an sürprizleriyle tüm programınızı bozabiliyor. Kondisyon ve psikoloji olarak kendimi hazır hissettiğim için, bazı arkadaşlarımla aksine

benim asıl endişem hava şartlarıyla ilgili oluyor. Liderimiz zirvede akşam saatlerinde toplanan bulutların olağan olduğunu söyleyerek endişemi gidermeye çalışıyor. Dağda geçen 5 gün boyunca ekibimizi zirvenin görüntüsü kadar etkileyen bir diğer şey de akşam indiğinde gökyüzünde pırl pırl parlayan milyonlarca yıldız oluyor. Bu yüksekliklerde sanki elini uzatsan yakalayabileceğin hissi verecek kadar yakın hissi veren bu yıldızları ışık kaynaklarının bolluğu nedeniyle ne yazık ki artık şehir hayatında görmek mümkün değil.

Dağdaki 3. günümüz bir gün önce tırmandığımız 4200 metre yükseklikte 2. kampa taşınma günümüz.

Sabah erken kalkıp kampı topluyor, katırlara yüklüyoruz. Saat 9'da yola düşüyoruz. Bir gün önceki aklimatizasyon tırmanışının faydası bugün görülüyor: Ekibimiz, sürekli yedikleri kuru kayısıların etkisiyle (!) rahatsızlanan ve 1. kampa geri dönmek zorunda kalan iki Alman arkadaşımız dışında, 4200 metreye bu sefer 4 saat gibi kısa bir zamanda herhangi bir rahatsızlık ya da sorun yaşamadan ulaşıyor. Kamp yerinde bizi yorucu bir çalışma bekliyor. Bu yükseklikte artık 3000 metrelerde yer yer karşımıza çıkan düzlüklere rastlamak mümkün değil. O nedenle yamaçlardaki taş ve kayaları toplayarak kamp yeri açmaya çalışıyoruz. Herkes tedirgin görünüyor ama bu yorgunluktan değil sadece 8 saat sonra başlayacak zirve yürüyüşünün yarattığı heyecan ve stresten olduğunu biliyorum. Herkes birbirine "Yapacağız değil mi?" diye soruyor. Saat 6'daki akşam yemeğimden hemen sonra Liderimiz Ertuğrul tırmanış brifingini

vermek üzere bizleri çağırıyor. Yarınki tırmanışın programı, bizlerin nelerin bekleyebileceği, hava durumu gibi konularda bilgi veriyor. Ekibin diğer rehberleri de bir taraftan bizlere kazma, krampon, kask ve emniyet kemerinden oluşan teknik malzemeleri dağıtıyor. 4900 metreden sonrası tamamen buzul olduğu için bu malzemelerin kullanımı hayati önem taşıyor. Sabaha karşı 02.30'da yola çıkılacağı için saat 19.30'da herkes çadırlarına çekiliyor. Dağcılıkta zirve yürüyüşleri şafak sökmeden başlar. Bunun amacı, herhangi bir istenmeyen durumla karşılaşıldığında gerekli yardım faaliyetlerinin yapılabilmesi için gün ışığından azami faydalanabilmektir. Bir an önce uyumam lazım ama heyecan nedeniyle bu o kadar da kolay olmuyor. Diğer çadırlardan gelen fısıltılardan pek çoğumuzun da aynı dertten muzdarip olduğunu anlıyorum. Gece çadırlarımızda artık yavaş yavaş erimeye başlayan buzulların koparak, düşerken çıkarttığı sesleri duyuyoruz zaman zaman.

4. günümüz, bizim için sabaha karşı 01.30'da başlıyor.

Hazırlanıp, sıcak çorbalarımızı içiyor, bir taraftan Ertuğrul'un son talimatlarını dinliyoruz. Tırmanış sıramızı aldıktan sonra, saat 2.30'da hayatımın bu en önemli günlerinden biri başlıyor. 4300 metreden sonra yamaçlar çok dikleşiyor, yavaş ilerliyoruz, kafa lambalarımız açık. Ben, her ne kadar bastığım yer konusunda çok dikkatli olmam gerekse de, arada yine gökyüzünde yanıp sönen milyonlarca yıldız bakmaktan kendimi alamıyorum. Çok ileride yanıp sönen bir grup kaç kafa lambası ışığından bizden bir kaç saat önce yola düşmüş bir başka zirve grubunun olduğunu anlıyoruz. Etrafta adımlarımızın çıkardığı sestense başka hiç bir ses yok. Saatte yaklaşık 100 metre yükseliyor, her geçen saatte bir kısa mola veriyoruz. Tırmanışımızın başlamasından yaklaşık 3 saat sonra, Küçük Ağrı Dağı'nın hemen arkasından şafak sökerken, Liderimiz Ağrı Dağı'nın en dik bölgesini geçtiğimizi söylüyor. Bu rahatlatıcı bir haber ama önümüzde hala uzun bir yol bizi bekliyor. Güneş yükseldikçe Ağrı Dağı'nın gölgesi aşağılara doğru uzamaya başlıyor. Bu çok keyifli bir görüntü. Kaya setlerini aşa aşa ilerlememize devam ediyoruz.

Sonsuza kadar devam edeceğine inanmayı başladığım bu dev setlerden bir tanesini daha aşınca ansızın karşımızda eşsiz güzellikte bir buzul platosu beliriyor.

Liderimiz platonun yukarı doğru kıvrıldığı tepenin zirve olduğunu ve şu an bulunduğumuz yerin 4900 metre olduğunu söylüyor. Yorgun ama bunu umursamayacak kadar heyecanlı ve mutluyuz. Artık zirve ile aramızda sadece 165 metre var. Sert rüzgarlar esse de, güneş pırıl pırıl ışığıyla bize desteğini yolluyor adeta. Karşımdaki manzara beni büyülüyor. Bu noktada Liderimiz hava ve zemin şartlarını değerlendirip, buzulun kazma ve kramponla geçilebileceğini, sabit hat döşeyip emniyet almaya gerek olmadığını söylüyor. Aceleyle kramponlarımızı takıyoruz. Buzul geçişi tırmanışın en zor kısımlarından biri, çok dikkatli olunması gerekiyor. Serak denilen buzul çatlak ve yarıklarının yanlarından dikkatle geçiyoruz.

Saat 8.30'da zirveye liderimizden sonra ayak basan ilk kişi Başak oluyor. Arkamdan tüm ekip arkadaşlarım birer birer zirveye ayak basıyor. Hava güneşli fakat soğuk. Ortam inanılmaz: Çığlıklar, zafer naraları, tebrikler birbirine karışıyor, herkesin gözünden yaşlar akıyor ama aynı zamanda kahkahalarla gülüyoruz.


Başardım! Başardık!



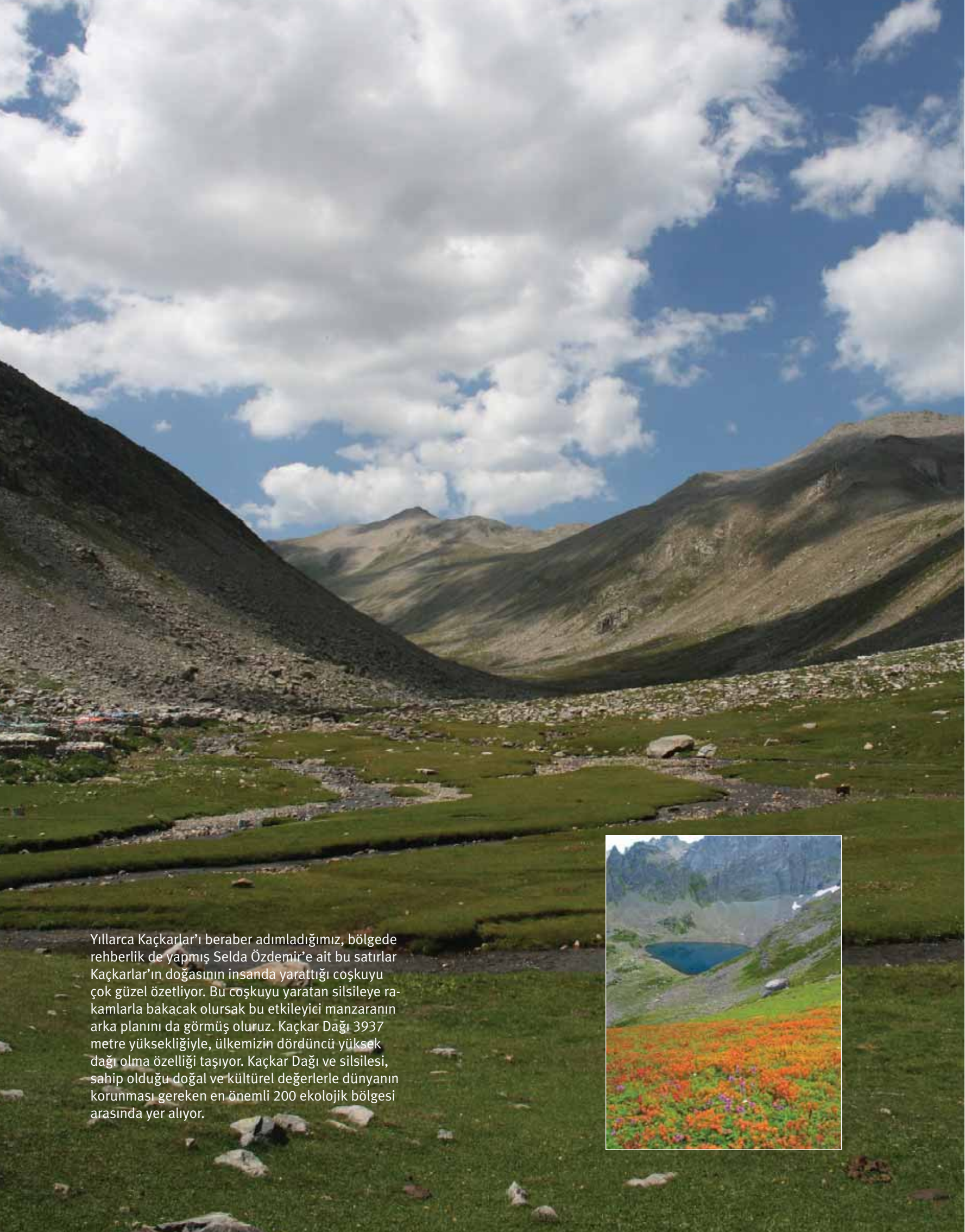
Kaçkarlar ve Doğu Karadeniz'in çağrısı

Reyhan Beler
reyhan@karıncalar.com
Foto: Cevdet Oğuz ve Karıncalar Arşivi



A wide-angle photograph of a mountain landscape. The foreground shows the backs of several hikers on a rocky, grassy slope. They are wearing hats and carrying backpacks. The middle ground is dominated by a thick, white mist or low clouds that fill the valley and surround the mountains. The sky is a clear, pale blue. The overall atmosphere is serene and expansive.

“Yaz aylarının yakıcı ve acımasız güneşi, toprağı ve ağaçları susuz bırakıp yeşili soldururken, Kaçkar Dağları’nda, yaylaların ve göllerin üzerinde sevgiyle dolaşılıyor. Bin bir türlü çiçek hiç görmediğimiz şekilleri ve renkleriyle yaylaları örtüyor. Mavi papatyalar, yangın renkli gelincikler, bulut denizinin dalgaları arasında önümüze seriliyor. Aynı gün içinde yaşanan dört mevsim, zaman dediğimiz şeyi eritip, yalnızca bugünden oluşan bir dünya sunuyor. Başrollerde bulutların ve güneşin olduğu bu oyunu, yemyeşil bir ormanın ve masmavi yanan krater göllerinin dekorunda izliyoruz.“



Yıllarca Kaçkarlar'ı beraber adımladığımız, bölgede rehberlik de yapmış Selda Özdemir'e ait bu satırlar Kaçkarlar'ın doğasının insanda yarattığı coşkuyu çok güzel özetliyor. Bu coşkuyu yaratan silsileye rakamlarla bakacak olursak bu etkileyici manzaranın arka planını da görmüş oluruz. Kaçkar Dağı 3937 metre yüksekliğiyle, ülkemizin dördüncü yüksek dağı olma özelliği taşıyor. Kaçkar Dağı ve silsilesi, sahip olduğu doğal ve kültürel değerlerle dünyanın korunması gereken en önemli 200 ekolojik bölgesi arasında yer alıyor.





Türkiye'de aktüel buzul aşındırması görülen ender yerlerden biri olan Kaçkar Dağı ve çevresi, fauna açısından da oldukça zengin. Özellikle dünyanın en önemli yırtıcı kuş göç yolunun bu bölgeden geçmesi, bölgeyi adeta bir yırtıcı kuş cennetine dönüştürüyor. Bölge ayrıca, yaklaşık 2500 bitki çeşidi barındırıyor. Bu bitkilerin 300 çeşidinin sadece Türkiye'de, 160 çeşidinin de sadece Kaçkar Dağları'nda yetiştiği tespit edilmiş. Ayrıca literatürde Türkiye'nin tek ılıman kuşak yağmur ve sis ormanları (boreal) olarak tanımlanan Doğu Karadeniz'in Doğal Yaşlı Ormanları, biyolojik çeşitlilik bakımından eşsiz doğal zenginlikler sunuyor.

Trabzon'dan Artvin'e bu coğrafyada hayat, yüzyıllardır kültürel ve doğal zenginlikle sürüyor. Trabzon'un, Rize'nin, Artvin'in gerek yaylalarında, gerekse dağ yerleşimlerinde mimari, folklorik özellikler renkli, özgün bir yapı sergiliyor. Etnik çeşitlilik, hem İslamiyet'in hem de Hıristiyanlık'ın mimaride ve yaşamda geçmişten bugüne uzanan izleri, bölgenin ilgi

ve heyecanla gezilmesini sağlıyor. Doğu Karadeniz'in dağlarını, yaylalarını ve şehirlerini özetleyen bir geziyi bir haftaya sığdırabilirsiniz. Bölgeye yapacağınız gezi Atlas, Pegasus ve THY'nin yoğun seferleri nedeniyle Trabzon'dan başlayabilir.

Şehir içindeki Ayasofya Kilisesi ve Atatürk Köşkü'nü ziyaretleri takiben öğle molanızda Akçaabat köftesinin tadına varabilirsiniz. Ardından Sera Gölü'ne inebilir derken Maçka Altındere vadisine girip, Sümela Manastırı'nı ziyaret edebilirsiniz. Maçka ve çevresinde Vazelon Manastırı, Zigana geçidinden geçip Olucak Köyü- İmera Manastırı'nı görebilirsiniz.

Gümüşhane'ye doğru devam ederken Karaca Mağarası, şehre vardığınızda ise Süleymaniye mahallesinin sokakları görülecekler arasında yer alıyor. Sonrasında Zigana Yaylası, Sürmene'de Kastel Konağı'nın güzelliklerinin ardından, Uzungöl'e de uğrayarak Rize'ye varırsınız. Yapacağınız Karadeniz turunda Çağlayan köyündeki konakları gördükten sonra

Artvin'e doğru devam eder, Sarp sınır kapısı, Borçka, Karagöl ve Maçahel'e uzanır ve Maral şelalesinin eşsiz güzelliğine tanık olursunuz.

Ayder Yaylası'ndan yürüyüşlerle Kavron Yaylası, Cengovit Gölleri, Karadeniz Gölü, Çaymakçur Yaylası, Galer Düzü keyifle keşfedilir. Sonrasında araçla Çamlıhemşin Konaklar Mahallesi, Zilkale, Palovit Şelalesi gezileri yapılır. Ayder'den dört saatte Trabzon'a transfer ve ardından tekrar eve uçuş mümkün.

Dağlara meydan okuyanlara gelince; onlar için Kaçkarlar silsilesinin her bir bölümünde Verçenik'te, Ovit'de, Altıparmaklar'da ve yine zirvenin bulunduğu Kaçkar Dağı'nın kuzey ve güney yüzlerinde birbirinden güzel rotalar ve yaylalar mevcut.

Kısacası macerayı, doğayı yanı sıra rahatını da sevenler, doğadan ve tarihten keyif alabilecekleri birçok seçeneği Doğu Karadeniz'de bulabilirler. Şimdi Kaçkarlar ve Doğu Karadeniz'e doğru yola koyulmanın vaktidir.





Siluet

İhsan Kuşçu

Siluet (silhouette) kelimesi dilimize Fransızca'dan girmiştir ve "gölge resim" anlamına gelir. Bildiğimiz gölgeden farklı, gizemli, doğru kullanıldığında çok güçlü anlatımları olan bir fotoğraf tekniğidir. Ayrıntıların görünmediği, sadece dış hatların belirgin hale geldiği bu özellik gerçekten gizem doludur. Siluet fotoğraflarının çok çekici olmalarının nedeni bu olsa gerek; gizemli olmaları.



Siluet Fotoğraf Çekmek

Siluet fotoğraf çekebilmek için özel bir ekipmana ihtiyacınız yoktur. Biraz fotoğraf bilgisi ve görme yeteneği yeterli olacaktır. Her şeyden önce konu seçimini doğru yapmanız gerekir. Her konu uygun bir silüete sahip olamaz. Belirgin dış hatları olan, güçlü görsel öğelerle çalışarak başarılı silüetler elde edebilirsiniz. Örneğin bildiğimiz, sıradan bir apartmanın silüeti iyi bir seçim olmazken, büyük bir cami, kilise, köprü, yol değirmeni...nın olağanüstü silüetleri olabilir. Burada dikkat etmeniz gereken nokta fotoğraf konunuzun siyah olduğunda, etkisi güçlü ve grafik bir kompozisyon sağlayabilmesidir. Aslında bunu “öngörmek” demek daha doğru olur, çünkü insan gözü, bir fotoğraf makinasına (film-sensor) oranla daha geniş bir kontrast aralığını görür. İnsan gözü ışıklı ortamda, en koyu gölgedeki ayrıntıyı bile görebilirken fotoğraf makinamızdaki film ya da dijital sensor bunu başaramaz. Bu durumda gözle görülen görüntüyle, çekilen fotoğraf birbirinden farklı olur. Böylece, siluet fotoğraf elde etmiş oluruz.

Ters Işık

Siluet fotoğraf elde etmek için, dış hatları belirgin ve güçlü konularla çalışmak gerekir. Böyle bir konuyu fotoğraflarken arka plan çok önemlidir. Arka planın fotoğrafa konu olan objeden daha aydınlık olması gerekir. Bunu sağlamanın en iyi yolu ters ışık kullanmaktır. Siluet fotoğraf çekerken ters ışık kullandığımızda, konunun arka planı aydınlık ama bize bakan yanı tamamen gölgede kalacaktır. Siluet fotoğraf elde etmek için mutlaka ters ışık kullanmak gerekmez de, en emin, en kolay yolu ters ışıktır.

Siluet Fotoğraf Çekerken

Yeni nesil fotoğraf makinaları çok noktadan ışık ölçümü yapabildiği ve bu durumda konunun karanlıkta kalması gereken yerini de hesaba katarak pozlandırma yapabileceği için, “otomatik pozlandırma risklidir”. Çoğu fotoğraf makinasının otomatik pozlandırma programında “auto flash” özelliği de vardır ve biz siluet fotoğraf çekmeye çalışırken makinanın flaşı devreye girer. Bu durumda siluet fotoğraf değil başka bir şey çekmiş oluruz.

Kompozisyon

Son olarak, siluet fotoğrafta dikkat etmeniz gereken kompozisyon kuralı, konunun kenar çizgilerinin belirgin olarak fotoğrafa yansıtılmasıdır. Konu belirgin ve yalın olmalıdır. Birden çok konunun silüetleri çakışır/kesişirse fotoğrafın belirginliği, vurgulayıcılığı ortadan kalkar. Olabildiğince temiz bir fon oluşturmak çok önemlidir. Bunun için en iyi ve en kolay yöntem, konunun yer ile ilişkisini olabildiğince kesmek ve gökyüzüne düşürmeye çalışmaktır. Bunu yapabilmek için yer değiştirmeniz, yere eğilmeniz, değişik objektifler denemeniz, uzun mesafeler yürümeniz gerekebilir...

Unutmayın, iyi fotoğraf çaba ve emekle elde edilir.



Gölmarmara'da sakin bir haftasonu

Melih Eriş
www.fotogezgin.com

Canımız su kenarında kamp yapmayı çekince ve kaşif ruhumuz da ağır basınca, daha önce gitmediğimiz bir yeri keşfetmek ve kamp ateşimizi Marmara Göl'ü kıyısında yakmaya karar verdik. Bir Cumartesi akşam saatlerinde İzmir'deki buluşma noktasından üç 4x4'le hareket ettiğimizde nasıl bir yere gittiğimizi ve neyle karşılaşacağımızı hiç bilmiyorduk. Havanın geç kararmasını da avantaj bilerek yolda da biraz oyalandıktan sonra 2 saatlik yolculuğun ardından Marmara gölü kıyısına gelebildik.

Marmara gölü İzmir'e 150 km uzaklıkta Gölmarmara ilçe sınırları içinde kalıyor. İzmir-Salihli karayolunu takip ederek, Salihli ilçesinden Gölmarmara tabelasından sola saparak yaklaşık 30 km sonra ilerledikten sonra ulaşabiliyorsunuz göle. Tekelioğlu köyü sapağına girdikten 3 km sonra köy merkezinden geçerek sırtı aşırıp, gölle burun buruna geliyorsunuz.

Gölde ilk karşımıza çıkan terk edilmiş bir balıkçı barınağı oldu. Tam da gün batmak üzereydi geldiğimizde. Gölün üzerine yansımış güneşin son kırmızı ışıklarına hayranlıkla dalıp, kamp kurma işimizi biraz askıya aldık. Sonra hızlı hızlı yolda toplamış olduğumuz odunları göl kıyısındaki kamp alanına taşıyarak ateşimizi yaktık. Pek ağaçlık bir alan yoktu gölün çevresinde ama hiç değilse çadırlarımızı kurabileceğimiz düz bir alan bulmuştuk. Göl kıyısında kampımızı kurup ateşimizin başında otururken herkesin yüzünde yeni yerler ve yeni bilgilerle karşılaşacak olmanın merakı ve coşkusu vardı.

Kim demiş vejetaryenler erken yatar diye...

Ateşimiz közlenince isteğe göre vejetaryen ve et mönüleri bir bir pişirilmeye başlandı. Derken ateşimizi gören meraklı köy halkı buyur oldu soframıza, çok kalmadılar sadece merak işte! Güzel ve ılık bir akşamdı, havada sadece hafif bir esinti vardı. Zaman zaman ateşimizin başına daha da yaklaşmak zorunda kalsak da keyifli bir kamp akşamı yaşadık. Saatler ilerledikçe ateşin çevresindekiler bir bir çadıra çekilmeye başladı. Ama bir yandan da sohbet devam ediyordu. Son kalan üç kişi sabah dörde doğru çadırımıza girdik. Kim demiş vejetaryenler erken yatar diye...

Sabah güneşinin ilk ışıkları bizi uyandırdı ve hemen çadırdan dışarı çıkmak zorunda bıraktı. Yeteri kadar korunaklı bir gölge alan olmadığı için çadırların içi hamamdan farksız hale gelmişti. Uyku tulumunu, matını kapana kendine göre bir gölge bulup uykusuna oralarda devam etti. Bense etrafı bir dolaşmayı tercih ettim. Göl akşam karanlığında tahmin ettiğimizden çok daha büyüktü. Biraz yürüyüş yaparak, ilerideki köy evlerini ziyaret ettim. Seviyordum her yörede yeni insanlarla konuşmayı ve onlardan bilgi almayı. Etrafla ilgili gerekli bilgi donanımına sahip olduktan sonra kamp yerine geldiğimde, ateş yakılmış herkes uyanmıştı. Çadırlar toplanıyor, araçlardaki yerlerini alıyordu.

Kahvaltı-Öğle yemeği arası karışık bir beslenme türünü seçmek zorunda kaldıktan sonra, 4x4'lere binip, rotamızı gölün etrafındaki yolu takip etmeye çevirdik. Yol yer yer geçiş imkanlarını zorlamak için elinden geleni yapıyordu. Araçlarımızın yetenekleri sayesinde bir çok engelden rahatlıkla geçerek birçok insanın göremeyeceği noktalara ulaştık. Geriye doğru baktığımda kamp alanımız görünmüyordu artık.

Çaresi yoktu, engeli aşabilmek için ineklerin keyfini bozacaktk.

Köylüler, göldeki tarım alanlarını sulamak için büyük bir su kanalı yapmışlardı. Yolumuz bu kanalın üzerinden geçiyordu. Üstelik elverişsiz yol koşullarına, bir de yol üzerine sere serpe yatmış inek topluluğu çıkınca geçişsizlik iyice arttı. Çaresi yoktu, engeli aşabilmek için ineklerin keyfini bozacaktk. Zaten araçların gürültüsü hepsinin yerlerinden kıpırdamalarına sonra da yavaş yavaş önümüzden çekilmelerine yol açtı. Camlardan ellerimizi uzatarak özür dilercesine onlara dokunup yolumuza devam ettik. Üzerimizde uçan büyük bir kuş sürüsü de bizi tanımlamaya çalışıp, bize kılavuzluk ediyordu sanki. Ama tüm göl canlıları az sonra rahatladı. Niyetimizin kötü olmadığı kanaatine varmışlardı.

Tozlu yollardan geçerek gölün çevresini dolandık. Yol üzerindeki ekili alanlarda, tütün, pamuk, buğday, arpa, üzüm yetiştirildiğini gözlemleyebiliyordum. Bölgede oldukça fazla zeytin ağacı da vardı, belli ki zeytinlik de gelişmiş durumdaydı. Gölün karşı kıyısına geçtiğimizde bizi balıkçı tekneleri karşıladı. Etrafta da bir sürü ufak köy vardı. 37km'lik gölün etrafını 2 saatte geçip, Göl marmara kasabasına girdik. Kasabanın merkezinde kır kahvesinde bir mola iyi gelecekti. Çaylar, kahveler geldi. Yaklaşık bir saat kadar kaldık orada. Farklı bilgiler topladık. Göl marmara'nın kavun ve karpuzu'nun oldukça meşhur olduğunu hatta her sene bunun tanıtımı için bu ilçede kavun-karpuz festivali yapıldığını öğrendik. Geçen sene de tüm yurdu telaşa düşüren Kuş Gribi salgınından etkilenmişti kasaba. Karantina altına alınmış, giren çıkan tüm araçlar dezenfekte edilerek ilçe sınırlarından geçirilmiş ve 2000'e yakın kümes hayvanı da kuş gribi sebebi ile telef edilmiş o günlerde.





Marmara Gölü zaman içinde doğal bir kuş cenneti haline gelmiş. Her sene gelip geçen kuş çeşidinin artması ile bu sene araştırmacılar tarafından kuş sayımı ve çeşitlilik incelenmiş ve ondan fazla kuş çeşidine rastlanmış. Balaban, Alaca balıkçıl, Mahmuzlu kız kuşu, Bıyıklı sumru, Tepeli pelikan gibi bir çok çeşidini barındırdığı anlaşılan bu gölün koruma altına alınıp doğal bir kuş cenneti fikri bakanlığa sunulmuş.

Gölmarmara civarında bir antik yerleşim yeri olduğunu duymuştum. Hermokapelaia.

Kalıntı izine rastlanmamakla birlikte köylüler tarafından, seramik eşyalar, heykeller, kapkaçak, taş yazıtlar, sikkeler bulunduğunu öğrendim. Bunlar Manisa arkeoloji müzesinde sergileniyormuş. Bu arada Hermokapelaia'nın "Tanrının meyhanesi" anlamına geldiğini de öğrendik köylülerden.

Çay molasından sonra rotamızı Salihli yönüne doğru çevirip, 32 km ilerde, Lidya uygarlığı döneminden kalma Sart Harabelerini görmeye gittik. Tarihte ilk altın paranın basıldığı antik yerleşim bölgesi olan Sart Harabeleri, geçmişte Lidya uygarlığının başkenti olmuştu. Arkeolojik kazılar sonucunda, başta Artemis Tapınağı, Sinagog, Cımnazyum başta olmak üzere, altın arıtımevi, mermerli cadde

kenarındaki dükkanlar ile Artemis Mabedi yakınındaki küçük kilise gibi birçok eser ortaya çıkarılmıştı. Tarihi ve antik yerleri gezmeye meraklılar için görülmeye değer bu ören yeri hepimizin ilgisini çekti.

Buradan rotamızı Manisa yönüne çevirip Saruhanlı yoluna girdik. Saruhanlı sapağına gelene kadar, yol üzerindeki düz alanlarda rastladığımız belli belirsiz bir çok Timülüs (mezar), tarihin bilinmezliği ve çözülmemişliğini gözler önüne serdi yine. Hayranlıkla bakarak yanlarından geçtik. Etrafımızı zeytin ağaçları ile sarmalanmış yoldan Çal dağına aşarak Manisa'ya vardık. Bu yolu izlerken tamamen tozlu ve çamurlu köy yollarına girerek Manisa Spil dağı eteklerindeki arka sokaklarına geldik. Böyle durumlarda 4x4 araçların avantajları ve keyfini tekrar hissediyorum. Yolda nelerle karşılaşacağımızı düşünmeden her tarafa sapabiliyor, rotamızı canımız istediği gibi seçebiliyoruz. Manisa'da ufak bir mola sonrası, bugün için tarih ve doğayla yeteri kadar beslendiğimizi hissederek araçlarımızı Sabuncu belinden İzmir karayoluna çıkardık ve gezimizi bitirdik. Bir sonraki gezimizde farklı rotalarda buluşmak üzere ayrıldık. Durmak yoktu ve gezginler sürekli yollarda olmalıydı.



Dört dörtlük
2. el suzukiler ve aksesuarları
GRAND OTO 4x4
güvencesiyle...



SUZUKI

GRAND OTO 4x4
Arman Tünger

Şemsettin Günaltay Cad. No:58
enesenevler - stbostancı - İSTANBUL
Tel: 0216 464 27 81 - 464 27 82
www.suzukigrandoto4x4.com



İstanbul yarışlara yelken açtı

Selma Uca
Foto Coşkun Aydın

SYK – Kahve Dünyası Yelken Kupası Yat ve Centerboard Yarışları 23 - 24 Haziran 2007 de yapıldı. 2006 Kasım ayında Suadiye Yacht Kulübü (SYK) olarak ilk düzenlediğimiz SYK - Kahve Dünyası Kupası yat yarışı ilk günü 04 Kasım'06'de yaşadığımız olumsuz hava ve rüzgâr şartları ile çoğu yelken ve deniz sever hayatlarında daha önce hiç karşılaşmadıklarını söylemiş ve yarışın o gün yapılabilmiş olmasından aldıkları keyfi bizlerle paylaşmışlardı.

2007'de yarışımızı programlarken kupanın centerboard sınıflarına da açık olmasını düşünmüş ve hazırlıklarımızı bu çerçevede sürdürmüştük.

Bu hafta sonu da SYK - Kahve Dünyası Yelken Kupası Yat Yarışımız ilk gününe, gene hava ve rüzgâr şartlarının bizi başka türlü olumsuz etkilemesiyle başladık. Bugün için programlanan rota konfigürasyonu rüzgârüstü

– rüzgâraltı (sosis) ile iki yarış idi. Afrika sıcağı 23 Haziran Cumartesi günü yatçılara ve centerboardculara rüzgârsız bir gün getirirken, yelkencileri denize çağırmadan şansımızı bekledik ama ne yazık ki gün olumsuz olarak sona erdi... Saat 15:00'e kadar süren stresli ve yorucu bekleyişimiz ardından umudumuzu 24 Haziran Pazar gününe bağladık, zira rüzgâr tahminleri olumluydu. Çözümü bulunamayan tek konu rüzgârsızlık oluyor böyle anlarda.



Pazar günü Kahve Dünyası sabah keyfinde bulduğumuzda rüzgâr genel Kuzey'den tazelemeye başlayınca yüzlerde tebessüm çoğaldı ve programlanmış olduğu gibi hem yat, hem de centerboard filoları olarak denize açıldık.

Yıldız, Yıldız-Karayel esen rüzgârla atılan parkurda yatlarla keyif alacakları, orsa ve pupa ayakları düzgün ve apaz seyredecekleri şamandıra hafif sahile yakın olmakla beraber yarışçıların üçgen rotalardan yakın tanıdığı olimpiik ve süper olimpiik şamandıra geçiş sıralı programladığımız rota, yarışsız geçen gün de böylece unutturdu. Oldukça çekişmeli ve keyifli geçen tek yarışla, 47 teknenin kayıtlı olduğu filodan 42 teknenin start ettiği yarış böylece tamamlandı. Tamamen rüzgarsız geçen beş gün içerisinde sadece bir gün esen Pazar gününü yakalamış olmamız ise, 2007 SYK - Kahve Dünyası Yelken Kupası'nın ayrı bir şansı oldu... Center boardda Üçgen Rota ile üç güzel yarış üzerinden sonuçlar alındı. Akşam üzeri SETUR Kalamış Marina' da Kahve Dünyası'nın hazırladığı yarı açık çadırda ödül töreni için buluştuk; POWER FM'den tanıdığımız, aynı gün teknesi Blue Moon ile de yarışan Sevgili Geveze'nin eğlenceli ve espri dolu sunumunda ödüller sahiplerini buldu. Teşekkürler Geveze...

Yat yarışları detaylı sonuçlarına web adresimiz www.suadiyeyacht.org.tr den ulaşılabilir. Ekte ödül alan yat ve centerboard sınıfları dökümünü paylaşıyoruz.

Bizlere bu güzelliği sağlayan sponsorumuz Kahve Dünyası ve ailesine, organizasyonumuza özveriyle ev sahipliği yapan Setur Kalamış Marina'ya, yorulmak bilmeyen çabasıyla işbirliği için İstanbul İl Temsilcimiz Sn. Mustafa Çağatay'a, lojistik katkıları için Sn. Azat Baykal'a, İstanbul Yelken Kulübü ve Marmara Yelken Kulübü'ne, Sn. Ergin Imre'ye, Marin Ekspres nezdinde Sn. Murat Sussa'ya, Ataköy Marina'ya, centerboard yarışlarımıza sporcularıyla ilimiz dışından katılan Çeşme Yelken İhtisas Kulübü nezdinde Komodoru Sn. Mihri Ereş'e, yat ve centerboard Yarış ve Protesto Komitesi üyelerimize, ödül törenimize katılan TYF Başkanı Sn. Nazlı İmre ve diğer federasyon kurul görevlilerine, kulüplerimiz idarecilerine, yelken camiamızın saygın isimlerine ve yarışlarımızın can damarı olan tüm tekne ekipleri, 7'den 70'e tüm yelkencilerimize içtenlikle teşekkür ediyor, bu vesileyle ödül alan yelkencilerimizi tekrar kutluyoruz.

Organizasyonumuzdan ve yarışlarımızdan keyif almış olmanız dileğiyle, denizin keyfinde ve yelkenin ufkunda daha nice kez denizde buluşabilmek ümidiyle pruvanız neta, keyifli ve başarılı yarışlarımız bol olsun...



SYK - KAHVE DÜNYASI YELKEN KUPASI 23 - 24 HAZİRAN 2007 YAT YARIŞLARI SONUÇLARI

IRC 1 SINIFI

1. Oğuzhan Too
2. Provezza - 5
3. Uno

Sedat Gülçağlayan Ve Ekibi
Ergin İmre Ve Ekibi
Hasipgençer Ve Ekibi

IRC 2 SINIFI

1. Aggressivo - Kahve Dünyası
2. Goblin
3. Atılcan - Logo Team

Mihri Ereş Ve Ekibi
Aydın Yurdum Ve Ekibi
Hüseyin Erişen Ve Ekibi

IRC3 SINIFI

1. Kupa Kızı - Kahve Dünyası
2. Zig Zag
3. Şah Mat - Kahve Dünyası

Gül -Tolga Aybers Ve Ekibi
Serdar Çalışkan Ve Ekibi
Gökhan Kurtul Ve Ekibi

IRC 4 SINIFI

1. Fair Wind
2. Korsan Taxi
3. Capricorn

Levent Karabeyoğlu Ve Ekibi
Aykan Semizer Ve Ekibi
Erdoğan Soysal Ve Ekibi

IRC 5 SINIFI

1. Barbie
2. Kaçak
3. Narin

Volkan Kaan Yemlihaoğlu
Reha Akbaş Ve Ekibi
İsmail Eskicioğlu Ve Ekibi

SYK - KAHVE DÜNYASI YELKEN KUPASI 23 - 24 HAZİRAN 2007 CENTERBOARD YARIŞLARI SONUÇLARI

OPTİMİST SINIFI

1. Hazal Şişman
2. Kerim Kaan Ordu
3. Derin Javanovski
4. Efe Burcu
5. Ömer Olgaç

FB Spor Kulübü Yelken Şubesi
FB Spor Kulübü Yelken Şubesi
İstanbul Yelken Kulübü
FB Spor Kulübü Yelken Şubesi
İstanbul Yelken Kulübü

LASER 4.7 SINIFI

1. Alican Başeğmez
2. Arda Can Temizcan
3. Anıl Berk Baki

İstanbul Yelken Kulübü
Çeşme Yelken İhtisas Kulübü
İstanbul Yelken Kulübü

LASER RADIAL SINIFI

1. Cem Gözen
2. Murat Almat
3. Bora Baştaoğlu

İstanbul Yelken Kulübü
İstanbul Yelken Kulübü
Çeşme Yelken İhtisas Kulübü

LASER STANDART SINIFI

1. Onur Bilgen
2. Şevket Günter

İstanbul Yelken Kulübü
İstanbul Yelken Kulübü

420 SINIFI

1. Can Bayülken - Ongun Arisev

İstanbul Yelken Kulübü

470 SINIFI

1. Batuhan Tarım - Furkan Albayrak
2. Zeynep Güner - Melike Karamehmet

İstanbul Yelken Kulübü
İstanbul Yelken Kulübü

Kapadokya'da pedal bastık

Gökay Konuk
www.esbike.net



Kapadokya, büyüü manzarası ve Dağ Bisikleti için biçilmiş kaftan olan parkurlarıyla adeta Dağ Bisikletçilerinin merkezi. Yaz aylarında arka arkaya yapılan yarışlarla Kapadokya'nın bu eşsiz parkurları farklı ülkelerden dağ bisikletçileri ile renklendi. Ülkemizde ilk kez organize edilen Avrupa Şampiyonasında, değişik ülkelerden sporcular gözlerini etraflarında yükselen dev peri bacalarından ve tuhaf arazi şekillerinden zorlukla alıp yarışa odaklanabildiler.

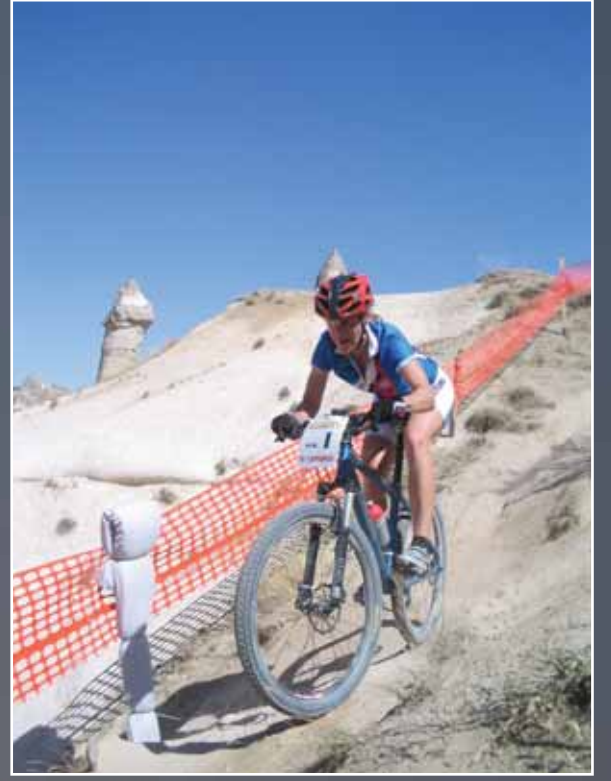
Türkiye Şampiyonası 24 Haziran Haftalar öncesinden hazırlanmaya başladığımız yarışta, parkuru ezberlemek için bir hafta önce Nevşehir Ürgüp'e gittik. Kapadokya hem teknik parkurları hem de manzarası ile her seferinde şaşırtıyor bizi. Hangi yöne pedallarsanız pedallayın ayrı güzellikler ayrı parkurlar karşınıza çıkıyor. Yarışma parkuru, Ürgüp mer-

kezden başlayıp Temenni tepesinin arkalarında bir tırmanışla devam edip, patikalardan teknik etaplardan geçtikten sonra tekrar şehir merkezinde sona eriyor. Belirlenen teknik yardım noktalarında sporcular gıda ve teknik yardımlarını alabiliyorlar.

Yarışma tarihine kadar parkurdaki dönüş sürelerimizi, nerede hangi yardımı alacağımızı önceden planladık ve stratejimizi belirledik. Yarış sabahı her zamanki gibi herkeste tatlı bir heyecan, tatlı bir telaş vardı. Sporcular bisikletlerine son bakımlarını yapıyor son hazırlıklarını tamamlıyorlardı. Starttan önce box denilen alanlarda bekletilen yarışçılar, isimlerine göre start çizgilerine çağırılıyorlardı. Bu sıralama ise yıl içindeki yarışlarda kazanılan puanlara göre gerçekleştiriliyordu.

Artık son anlar gelmişti. Hakem, son 1 dakika,

derken sporcuların hepsi özel ayakkabılarını pedallarına kilitleyip start için hazırlandılar. Son 15 saniye denildiğinde ise sporcularda heyecan daha da arttı, gerilim yükseldi ve start sesi ile birlikte yarışma başladı. Genelde yarışmalarda ilk tur kısa olur ve bu turda sporcuların arasındaki mesafenin dengelenmesi hedeflenir. Startlap denilen bu turdan sonra ise asıl yarış turlarına geçilir ve kategorilere göre tur sayısı belirlenir. Ben startta ilk sıraları aldım ve avantajlı duruma geçtim. Teknik yerlerde herkes sizin hızınıza göre iniş yapamıyor, siz de onun arkasındaysanız engellenmiş oluyorsunuz. O nedenle ilk tur ve dereceleri önem taşıyor. Yarışmada bazen teknik arza yaşarsınız ve moraliniz bir anda çöküverir. Bazen gücünüzü son damlasına kadar kullandığınız anlarda aklınıza yarışmayı bırakmak gelir, ama iradenizle bunu yenerek sonuca ulaşırsınız. Yılmadan azimle bu işleri



halledebilmek mümkün ve tabii ki feedzone dediğimiz yardım noktalarının da bu işte payı büyük.

Yarışmalar 5 kategori altında yapıyordu, en çekişmeli geçen kategori Elite ve U-23 kategorileri oldu. Junior Bayanlarda bu yılki Türkiye Şampiyonlarımız Eda Konuk (aynı zamanda benim kardeşim.) Junior Erkeklerde Mustafa Sayar, Elite Bayanlarda Senem Güler, U-23 Erkeklerde Kamil Alev, Elite Erkeklerde Bilal Akgül oldular. Milli Takım Kampı ise hemen Türkiye Şampiyonasının ardından başladı. Bazılarımız evlerine dahi gitmeden takıma çağırıldılar ve hemen antrenmanlara başladılar. Amaç Avrupa Dağ Bisikleti Şampiyonasında iyi dereceler alabilmektir.

Avrupa Şampiyonası 12-15 Temmuz
Avrupa Dağ Bisikleti yarışı Türkiye'de ilk

defa olan bir organizasyon. Ülkemize ilk kez yarışmak için gelen sporcuları en iyi şekilde ağırlamak ve onlara keyifle yarışacakları çok güzel bir parkur hazırlayabilmek için milli takım sporcuları olarak bizler ve teknik ekip hemen kolları sıvadık. Türkiye Şampiyonası ardından yarışma parkurunu hazırlamak için tabiri caizse dağ bayır dolaştık, yol olmayan yerlerden yollar çıkardık ve parkuru kaba taslak hazırladık.

Milli Takım kampında her gün hazırlanan programa göre belirli bir antrenman disiplini vardı. Her gün erkenden kalkıp kahvaltı öncesi yürüyüşümüzü yapıyorduk bu arada Kapadokya semalarında yükselen balonları izliyorduk. Ardından öğlen ve akşam olmak üzere antrenmanlarımızı yapıp erkenden yatıyorduk. Yarış günleri yaklaştıkça dinlenmeye çekildik. Yarışma için çelişkili duygularımız

vardı. Parkuru en iyi tanıyan ekip bizlerdik. Fakat gözlemlerime dayanarak ülke olarak diğer ülkelere göre epey geride olduğumuzu görüyordum. Sponsor desteği sayesinde kalabalık ekiplerle, en gelişmiş teknik ekipman ve parçalarla yarışa hazırlanan ve yarış sırasında da her türlü ekip desteğini gören yabancı sporculara baktıkça daha çok çalışmamız ve çok yol almamız gerektiğini görüyorduk. Biz tamamen kendi gayretlerimiz ve çabalarımızla bu yarışlara hazırlanıyorduk. Türkiye'de futbola gösterilen ilginin çok ufak bir kısmı bu spora aktarılsa şartlarımızın ne kadar iyi olacağını ve hırslımızın bileneceğini düşündüm ister istemez. Ve derecelerimizin neler olacağını...

Yarışma öncesi sporcular takım bölümlerinde trainer dediğimiz antrenman aletlerinin üzerine bisikletlerini yerleştirerek yarış öncesi

ısınma hareketlerine başladılar. Böylece kaslarını alıştırmak rahatça start alıyorlardı. İlk gün Takım Yarışları yapıldı her takım en iyi olan sporcularını seçti ve start alındı. İsviçre genel olarak çok güçlüydü. Takım olarak elimizden geleni yapmamıza rağmen çok güçlü rakiplerimiz karşısında epey zorlandık. İsviçre'nin birinci olduğu takım yarışında Fransa ikinci, İtalya üçüncü oldu. Bilal Akgül, Kamil Alev, Senem Güler ve Abdurrahman Dandal'dan oluşan Türkiye Yunanistan'ı geçerek 13. olarak bitirdi yarış. İkinci Gün ise Junior Erkekler ve Junior Bayanlar yarışmaları yapıldı. Çok sıcak ve güneşli bir havada geçen yarışta İsviçreli bisikletçi birinci çıkış turunda öne geçti ve yarışın sonuna kadar da zorlanmadı. Son tura kadar ikinci sırada giden Slovak Sagan ilk teknik inişte düşünce Fransız Canal öne geçti ve ikinci oldu. Birinciliği İsviçre'den Thomas .Litcher, üçüncülüğü de Slovakya'dan Peter Sagan kazandılar. Junior Erkekler kategorisinde ülkemizi Abdurrahman, Mustafa, Eyüp, Recep, Metin ve Hüseyin temsil ettiler. Türk sporcular arasında en iyi dereceyi 33. olan Abdurrahman Dandal yaptı. Hüseyin Ballı 37., Eyüp Karagöbek 41., Metin Barışsever

ve Recep Ünalın 45. ve 46. olurken, Mustafa Sayar yarışı bitiremedi. Junior Bayan Yarışını İsviçreli Kathrin Stirnemann (01:46.235) kazandı. İkinciliği Macar Barbara Benko, üçüncülüğü de Alman Ines Thoma aldılar. Junior bayan kategorisinde Tuğba sadece ülke formamızı taşıdı çünkü diğer rakiplerine göre çok zayıf kalacağı daha önceden belliydi. Junior Bayan konusunda ülkemizde büyük bir eksik var. İlerleyen yıllarda ülkemizi çok iyi yerlerde temsil edeceği şimdiden belli olan Eda Konuk da yaş tutmadığı için yarışlara giremiyor. Bir an önce onun büyümesini bekliyoruz.

Üçüncü gün ise U-23 Erkekler ve Bayanlar start aldılar. Dünya Şampiyonu Nino zaten yarışmaya başlamadan ben birinciyim der gibiydi ve sonuçta da öyle oldu. Ülkemizi bu kategoride Gökay, Mehmet, Kamil ve Eyüp temsil ettiler. Yabancı sporcuların hem antrenman yaşı, hem bisikletlerinin kalitesi ve takımlarının desteği hem de sponsor desteği konusunda bizlerden çok üstün oldukları en çok bu yarışta gözler önüne serildi. U-23 erkekler yarışı Şampiyona'daki İsviçre üstünlüğünü perçinledi. Perşembe günü

takım yarışında İsviçre'yi birinciliğe taşıyan Nino Schurter ikincinin yaklaşık 3:30 dakika önünde yarışı rahatlıkla kazandı. İkinci Çek Cumhuriyeti'nden Jaroslav Kulhavy oldu. Üçüncü ise Danimarka'dan Jakob Diemer Fuglsang oldu. Toplam 24 sporcunun çıkışı aldığı U-23 Bayan yarışında ise İtalya'dan Eva Lechner kazanırken ikinci Avusturya'dan Elisabeth Osl, üçüncü ise Çek Cumhuriyeti'nden Tereza Hurikova oldu. Tereza Hurikova yarış öncesinde en yüksek UCI puanına sahip sporcu olarak favori konumundayken yarış esnasında iki defa düşerek sıra kaybetti.

Dördüncü gün ise en büyük yarış Elite kategori yarışı yapıldı. Dünyanın en iyileri bu kategoride yer alıyordu. Sporcularımız Bilal, Muammer, Serkan, Mehmet, Yılmaz, Yunus ellerinden geleni yaptılar. Fakat en öndeki grup adeta motor takmış gibi insan üstü bir güçle parkurda şov yaptılar. Dördüncü günün sonunda Jose Antonio Herminda 2002 ve 2004 yılından sonra üçüncü defa Avrupa Şampiyonu oldu. İkinciliği Julien Absalon, üçüncülüğü ise Fredrik Kessiakoff aldılar. Elite Bayanlar kategorisinde ise favorilerden Alman Sabine Spitz, Rus İrina Kalentieva ve Çek Katerina



Nash yarışı uzun süre başabaş götürdüler. Spitz son iki turda farkı düzenli olarak açık tutarak yarışı kazanmayı başardı.

TRT'nin yarış startına yerleştirdiği dev ekranda tüm yarış canlı olarak izlendi. Yarışma genel olarak yabancılar lehine olsa da bizler için büyük bir tecrübe oldu. Dünya'nın en iyileri ile yarışmak ve bu arada ülkemiz bayrağını taşımak hepimizi çok heyecanlandırdı. Kişisel olarak moralimi çok bozan ve tüm yarışmada negatif etkisini üstümden atamadığım hırsızlık olayı dışında (otelden Laptop'um ve fotoğraf makinem çalınmıştı) yarışma benim için heyecan verici geçti. Şimdi antrenmanlarımıza devam ederek yıl içersinde yer alan diğer müsabakalara hazırlanıyoruz. Her zaman daha iyiyi hedefleyerek pedallıyoruz. Bu adrenalin ve sporun zevkini yaşamaya sizleri davet ediyoruz.

Buyrun Pedallayamaya...





Arazide kendi kendine yetebilen 8x8 bir dev Oshkosh “hibrid kamyon”

Oshkosh gerek boyutları gerekse lojistik avantajları açısından ilgi çekici bir proje ile dev bir 8x8 kamyon tasarladı. Şu an türünün ilk örneği olarak üretilen bu etkileyici ağır kamyon, ilk etapta askeri amaçlarla kullanıma sunulmuş. Farklı arazi koşullarında destek, yardım, arama kurtarma ve ikmal aracı olarak kullanılabilen bu aracın en büyük önemi, kullanım sahalarının çeşitliliğinden çok ortaya koyduğu sistemin fonksiyonelliği. Sistemin geliştirilip farklılaştırılarak ticari ulaşım sektöründe ve arazi araçlarında kullanılması, yakıt maliyetleri ve güvenlikte çığır açacak gibi görünüyor.

Kamyonun adı, Heavy Expanded Mobility Tactical Truck ama kısaca HEMTT A3 diyebilirsiniz. Araç hem dizel hem de elektrikli olarak kullanılabilen hibrid bir sistemle tasarlanmış, ama benzerlerinden farklı olarak bu sistem herhangi bir akü içermiyor. Araç ProPulse®, olarak adlandırılan enerji-verimliliği yüksek dizel-elektrik bir sürüş sistemi ile yürütülüyor. Bu sistem arazi yapısı ve sürüş koşullarına göre %20 ya da daha çok yakıt ekonomisi sağlıyor. Kısaca HEMTT A3 “yeşil” bir arazi taşıtı.

HEMTT A3, ağır arazi koşullarında rahatlıkla ilerleyen ve 13 tona kadar yük taşıyabilen dev bir 8x8 araç. Araçta kullanılan sistem “heavy-duty TAK-4®” bağımsız süspansiyon sistemi, en zor arazi koşullarında bile her bir tekerleğin sürekli yerle temasını sağlıyor. Her tekerlek, tekil bir elektrik motoru ile donatılmış. Bu sistem her bir tekerleğe o an gerekli torku bağımsız olarak iletebilen merkezi bir sisteme bağlı. HEMTT A3, yükleme kolaylığı açısından alçaltılıp yükseltilebilen bir süspansiyon sistemi ile donatılmış.

Teknik

ProPulse sistem, tekerleklere gücü kolayca iletmek için tek, modular, seri bağlanmış motorlarla, hibrid bir uygulama kullanıyor.



Dizel motor, bir elektrik jeneratörüne güç üretiliyor. Jeneratör de doğrudan ayrı ayrı tekerlek- lere güç iletiliyor. Böylece tork konvertörü, otomatik transmisyon, arazi vites kutusu, şaft gibi sistemlerin kullanımına gerek kalmıyor. Sistemde akü kullanılmıyor. Enerji depola- mak için ultra-kapasitörler kullanılıyor. Araç fren yaparken ürettiği elektriği sisteme geri veriyor.

HEMTT A3 uzun süre, uygar bağlantılardan uzak yol alması düşünüldüğünden kendi kendine yeter, kolay tamir edilebilir ve bulunduğu yerde farklı fonksiyonları yerine getirebilir şekilde tasarlanmıştır. Kamyonunda yer alan yürütme sistemi, dizel yakıtını kullanarak aynı anda 200 kilowatt kapasiteli bir jeneratör işlevi görebiliyor. Bu özelliği ile, yol aldığı sürece, konakladığı yer için gerekli olabilecek jeneratörü taşıma külfetinden kurtuluyor. Kamyonunda yer alan kapasitör sistemi ufak bir havaalanı, bir hastane ya da bir idare binası- nın tüm elektriğini sağlamaya yeterli. Tamir ve bakım zamanının, özellikle askeri amaçlı düşünüldüğünden, kısa ve pratik olması dü- şünülmüş. Araç 30 dakikadan az bir zamanda değiştirilebilecek bir motor/jeneratör ve şarj sistemine sahip. Artı sistem tamiri sırasında depo edilmiş enerji boşaltılabildiğinden tama- men güvenli bir bakım söz konusu.

ProPulse® sistemin avantajları

- Klasik büyük araçlara kıyasla, ağır arazi

şartlarında %40 az yakıt kullanıyor.

- Sistem, her tekerlekte konuşlandırılan ayrı elektrik motoru ile her tekerleğe gereken torku ayarladığı için en ağır arazi koşullarında bile rahatça ilerleyebiliyor.
- Lojistik açıdan pratik. Elektrikli Sistemde akü kullanılmadığı için akü değiştirmek gibi bir sorunu yok. Enerji depolaması için ultra- kapasitörler kullanılıyor.
- Araç aynı anda ulaşımı kolay, el altında bir jeneratör olarak hizmet verebiliyor. Sistem gerektiğinde araç üstü bir jeneratör olarak iş görüp bir binanın elektrik ihtiyacını karşılaya- cak güç üretebiliyor.
- Askeri amaçlı kullanım düşünüldüğünde düşük ısı emisyonu izlenmesini zorlaştırıyor. Biriktirdiği elektrik gücünü gürültüsüzce, yani motor çalışmadan ve ısı yaymadan kullandı- rabiliyor.
- Teknoloji güvenlik üstüne kurulmuş. Kullanı- cı depo edilmiş tüm enerjiyi, kapasitörlerden boşaltabiliyor, destek ve tamir için güvenle çalışabiliyor.

Ayrıca HEMTT A3 belirli modifikasyonlar ile daha gelişmiş bir model olarak sunulan HEMTT Performance'a dönüştürülebilir. Bu modifikasyonlar sonucunda, ortaya çıkan tasarımın özellikleri:

- Modüler tasarım
- 16 inç daha kısa şasi
- 3,000 lbs. daha hafif

- 20% daha iyi yakıt ekonomisi
- Daha yüksek manevra kabiliyeti ve denge
- 11 inç daha az yüklenme alanına karşın 40% daha geniş kabin
- Arttırılmış kabin konforu ve yolcu emniyeti
- Minimize indirgenmiş lojistik gereksinimi

Bu uç teknoloji, tamamen yeni nesil bir siste- min ilk adımı. Oshkosh kendi kendine yeter ve her şartta ilerleyebilen pratik kullanımlı bir araç tasarlanmıştır. Tasarımcılar özellikle lojistik problemleri alt etmek ve doğaya uyumlu dost bir araç tasarlamak amacı gütmüş. Teknoloji- nin getirdiği avantajlar düşünüldüğünde, ara- cın şu anda askeri amaçla sunulması sadece önemsiz bir yan etki olarak görülebilir.

Teknik Özellikler

Motor: 400 HP Cummins ISL Dizel

Jeneratör: Marathon 305KW (200KW güç üretiyor)

Enerji depolama sistemi: 1.5 MJ Ultra- kapasitör'lar

Her bir tekerlekte bulunan sürüş motorları: Moog – 460 VAC

Şasi: Dikdörtgen kesitli tüp

Süspansiyon: Oshkosh TAK-4/ değişken yükseklikli

Aks dişlileri: 2-hızlı tekerlek tarafları Planeter dişli

Frenler: Hava kumandalı ABS'li disk

Jantlar: Alüminyum

Lastikler: 395/85R20 XZL Michelin CTIS

Yaz ishalleri

Nermin Keskin Kuşcu
İhsan Kuşcu

İshal Nedir?

İshal, dışkılama sayısındaki artışla birlikte, dışkının şekilsiz bir hal alması olarak tariflenir. İshal nedeniyle bağırsak hareketleri artar, günlük dışkılama sayısı 3 – 4 ve daha fazla olur, içerdiği su miktarı arttığından dışkı şekilsiz bir hal alır.

İshal Nedenleri

İshal nedenlerinin en başında mikrobik ishaller gelir. Yaz ishalleri genelde bu gruptandır. Bunun dışında, kullanılan çeşitli ilaçlar, virüsler, bazı mide, barsak hastalıkları, barsak tümörleri, hava sıcaklığında ani yükselme (sıcak hava dalgaları), korku, stres gibi durumlar ishale neden olabilirler.

Yaz İshalleri

Yaz mevsimiyle birlikte su ihtiyacımız ve tüketimimiz de artar. İshale neden olan mikroplar yaz mevsiminde daha çok üreme ve bulaşma fırsatı elde ederler. Kaynağı belirsiz sular, mikroplu sularla yıkanmış ya da yeterince temizlenmemiş meyve ve sebzeler çoğunlukla ishale neden olurlar. Besinler yoluyla alınan mikroplar bağırsaklara yerleşerek iltihap oluşturur ya da toksin salgırlar. Bu durumda hem bağırsak hareketleri artar hem de bağırsaktan su ve tuz geçişini artırarak ishale neden olur. Vücut hızla su ve tuz kaybeder ve bu durumda başka sorunları getirir.

Yaz İshallerinin Belirtileri

En önemli belirti, dışkılama sayısının artması ve dışkı vasfının değişmesidir. Dışkılama sayısı ve su kaybı ince bağırsakta hastalık yapan parazit ve bakterilerin neden olduğu ishallerde fazladır.

Uzmanlar ishal şüphesiyle ishal önleyici ilaç alınması halinde, ishale sebep etkenin bağırsak içerisinde uzun süre bloke olabileceği, bu durumda ağır bir hastalık tablosu olarak geri dönebileceği tehlikesine dikkat çekiyorlar.

Besin Zehirlenmeleri

Yapılan araştırmalara göre, yazın görülen ishallerde çoğunlukla sorumlunun bozuk gıdalar olduğu anlaşılmıştır. Besin zehirlenmelerinin en sık rastlanan türü, tüketimden önce meydana gelmiş olan toksinlerden kaynaklanır.



Sıcak havalarda bakteri oluşumuna en açık gıda türü her türlü et ve et ürünleridir. Ülkemizde hijyen kuralları ve soğuk zincir kolaylıkla bozulduğu için bu duruma sıklıkla rastlanır. Özellikle kanatlı kümes hayvanı etleri sıcaklığa ve dış etkilere en duyarlı besin türüdür. Bu ve benzeri ürünlerin pişirilene kadar soğuk ortamda tutulmaları çok önemlidir. Dondurucudan çıkarılmış ve tezgaha bırakılmış tavuk etinde, çözülme ve bakteri üremesi aynı anda gerçekleşir.

Izgara ya da kızartma yağında 12 – 15 dakika tutulan tavuk, köfte, sosis vb. ürünlerin pişirme sonrasında iç kısımlarında canlı bakteri bulunmuştur. En iyi pişirme yöntemi olarak mikrodalga ya da normal fırında pişirme tercih edilmelidir.

Rota Virüsler

Rota virüs, küçük çocuklarda görülen, ağır ishallerden sorumlu bir grup virüstür. Mikrobun alınmasından yaklaşık 2 gün sonra kusma, ateş, karın ağrısı ve sulu ishal başlar. Ateş ve kusma 2-3 gün sürer, ishal ise 10 güne kadar uzayabilir.

Rota virüs çok bulaşıcıdır. Mikrop bulaşmış su ya da gıdalla, mikrop taşıyan eller yoluyla vücuda alınır. Yuva vb. ortamlarda kolayca yayılır. Çok bulaşıcıdır, genel hijyen koşulları ne kadar iyi olursa olsun, hemen her çocuk 5 yaşına kadar rota virüs ishali olur. Ülkemizde kış aylarında da görülür. 2 yaş altı çocuklar daha çok etkilenir, yetişkinlerde ise daha hafif seyreder.

Tanı – Tedavi

Virüsün dışkıda tespit edilmesi ile tanınır. Tedavide ise hastanın susuz kalmaması çok önemlidir. Ağızdan ORS verilebilir. Anne sütü

alan bebeklerin emzirilmesi sürdürülmelidir. Antibiyotikler, kusmayı ve ishali durdurucu ilaçlar işe yaramaz/önerilmez.

Rota virüsler için 2007 yılı içerisinde etkili bir aşı geliştirilip uygulamaya başlandı. Amerika ve pek çok Avrupa ülkesinde zorunlu ya da isteğe bağlı aşı programına alındı. Ülkemizde ise birinci basamak sağlık hizmetlerinde (sağlık ocakları) henüz aşı takvimine alınmamakla birlikte bu konudaki personel eğitimi ve çalışmalar sürdürülmektedir.

ORS (Oral Rehidrotasyon Sıvısı)

Her türlü ishale, hastalık nedeniyle kaybedilen su ve tuzun yerine konulması çok önemlidir. Bunun için tedavinin ilk basamağında (hastalık tanımlanana kadar) evde de hazırlanabilen ORS önerilmektedir. Dünya Sağlık Örgütü tarafından da önerilen ORS tarifi şöyle:

1 litre su (kaynatılmış, soğutulmuş)
1 çorba kaşığı şeker
1 tatlı kaşığı tuz
1 çay kaşığı karbonat

Bebek ishallerinde destekleyici sıvı olarak ORS kullanımı, hasta bebeğin damar yoluyla sıvı desteği alması kadar etkilidir.

Herhangi bir ishal şüphesi ya da başlangıcı halinde ilaca başvurmadan yeterli sıvı, mineral desteği yanında size en yakın sağlık kuruluşuna başvurmanız önemli. Unutmayın, kaynağı belirsiz içme suları, açıkta satılan her türlü yiyecek ve içecek özellikle yaz mevsiminde hastalıklara davetiye demektir.

Sağlıklı bir yaz geçirmeniz dileğiyle.

Alaçatı'da Windsurf ve Müzik iç içe

Pegasus Airlines sponsorluğunda 13 -18 Ağustos tarihleri arasında gerçekleşecek PWA World Cup'a ülkemizin ve dünyanın en önemli windsurf noktalarından biri olan Alaçatı, 3. kez ev sahipliği yapacak. PWA (Profesyonel Windsurf'çüler Birliği), Türkiye Yelken Federasyonu (TYF) ve Sportworks organizatörlüğünde gerçekleşecek 2007 Pegasus Airlines PWA World Cup'a, 25 ülkeden dünyanın en hızlı 64 windsurf'çüsü katılacak.

PWA 2007 takviminde yer alan 7 ayaklı World Cup'ın 6. ayağı'nda Dünya'nın en iyi Slalom Windsurf'çüleri'nden 12 kez Dünya Şampiyonu Björn Dunkerbeck, Dünya sıralamasında ilk sıralarda yer alan Kevin Pritchard, Micah Buzianis, Jimmy Diaz ve 2006 PWA Slalom Windsurf Dünya Şampiyonu Antoine Albeau gibi isimler yarışlara katılırken, 48.70 deniz mili ile Dünya Hız Rekortmeni Finian Maynard da Alaçatı'da madalya mücadelesi verecek. Kadınlar kategorisinde ise yine Dünya'nın en önemli windsurf'çülerinden Karin Jaggi, Allison Shreeve, Verane Fauster ve Sarah Herbert gibi isimler Türkiye'de olacak.

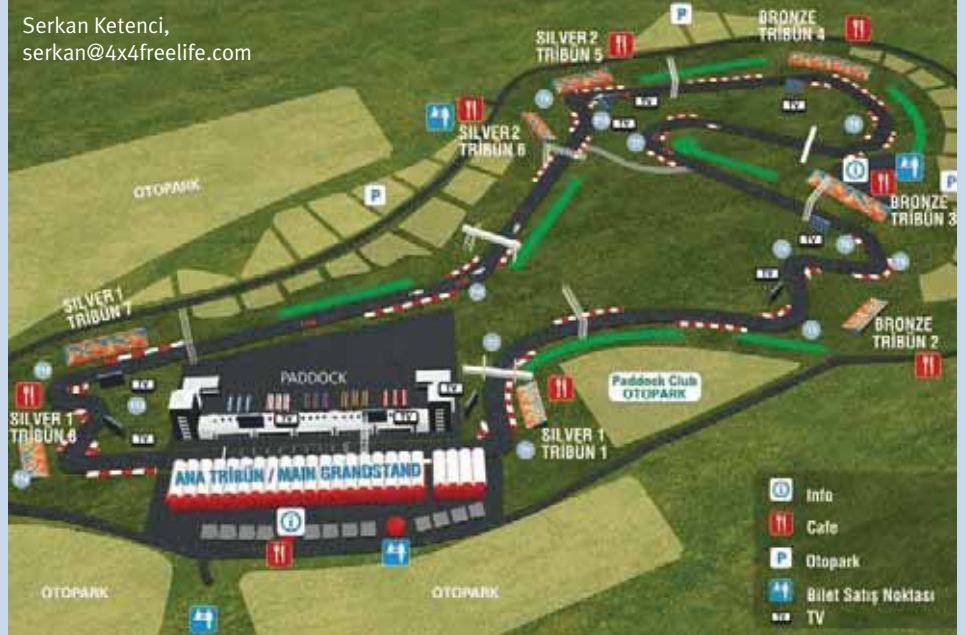
Şampiyonada ülkemizi erkekler kategorisinde milli sporcularımızdan Bora Kozanoğlu, Hüseyin Sert ve Ali Palamutçu temsil ederken Kadınlar kategorisinde Avrupa Şampiyonu Çağla Kubat, genç ve başarılı sporcularımızdan Lena Aylin Erdil, Gül Tercan mücadele edecek.

Şampiyona ile birlikte bu yıl 3. kez gerçekleşecek Surf'n Sound Spor ve Müzik Festivali'nde seyirciler müziğe doyacaklar. 17 Ağustos Cuma akşamı yarışlar sonrasında Babylon Alaçatı'da Karina Newyork konseri ile birleşecek olan festival, 18 Ağustos Cumartesi günü ödül töreni sonrasında Punch konserini takiben Babylon Alaçatı'da gerçekleşecek Nouvelle Vague konseri ile sona erecek.



3. Büyük yarışa sayılı günler!

Serkan Ketenci,
serkan@4x4freelife.com



Her şeye ne kadar kolay alışıyoruz. Daha dün Formula 1 Türkiye'de yapılacak diye gözlerimize inanamıyorduk, bugünse her sene bu yarışın ülkemizde yapılması çok olağan geliyor bize. Biliyoruz ki her sene Ağustos ayının sonlarında Formula Türkiye'ye geliyor ama bu sene tüm televizyonlar, dergiler basbas "Formula geliyor!" diye bağırıyorlar, yer gök Formula afişleri ile de donatılmadı, ama eminim gene tribünler dolacak.

Bizim için artık olağan sayılan bu yarışın üçüncüsüne gene sayılı günler kaldı, eğer bu yarış evimden televizyondan seyredirim diyorsanız çok büyük bir hata yapmış olursunuz, bu heyecanı hissetmek ve adrenalinini yaşamak istiyorsanız mutlaka orada bulunmanız gerekir.

Hala daha biletinizi almadıysanız ve yarış nereden seyredeceğinize karar vermediyseniz, size bir kaç tavsiye. Koltukta oturmak sizin için çok önemli değilse kesinlikle açık alanı tavsiye ederim. Açık alanlar pistin çok değişik yerlerine yayılmış ve çoğunluğuna doğal bir eğimle tribün şekli verilmiş durumda. Açık alanların en büyük özelliği, sabit koltuğa ve hatta bir tribüne bağlı olmamanız, bütün açık alanlar arasında geçiş serbest olduğu için, her seansta farklı bir virajı seyrederek dünyanın en hızlı arabalarının değişik karakteristikteki virajları nasıl döndüklerini görebilirsiniz. Bütün bu avantajların yanı sıra açık alanların en önemli dezavantajı ise zeminin toprak olması, ama bu sorunu da güzel bir piknik örtüsü ile çok da keyifli bir hale getirebilirsiniz :)

Yarış tribünden seyretmek isterseniz ve tabi buna bağıntılı olarak daha fazla ücret ödemeyi kabul ediyorsanız size üç farklı alternatif tavsiye edebilirim. Eğer Pazar günü yapılacak olan Seremoni, Yarışın startı, İlk viraj ve Pit stop'lar sizin için önemliyse Gold tribün biletleri sizin için uygun olacaktır. Eğer pit çıkışını

veya pit girişini göreyim, bir kaç viraj göreyim ve hatta yarışın startından da çok uzak olmak istemiyorum diyorsanız size Silver 1 tribünlerini tavsiye ederim. Meşhur 8. viraja bakan Bronze tribünün ise şimdiden fanatikleri olduğuna eminim, bu sene de orada olacak muhtemel kazaları kaçırmak istemiyorsanız biletinizi hemen Bronze tribünden almalısınız. Bu arada biletinizi nereden alırsanız alın karşısında dev ekran olan yerlerden seçmeyi ihmal etmeyin.

Peki bileti aldıktan sonra ne yapmalı? Öncelikle yarış seyredirken televizyondan alıştığımız spiker anonsları olmayacak, bu nedenle yarış kendiniz takip etmelisiniz, organizasyonun dağıtacağı broşürde bütün araçların ve pilotların kasklarının resimleri var, bu broşürü başucu kaynağı olarak kullanmanızı tavsiye ederim. Ayrıca yarışa giderken yanınıza güneşten korunmak için yüksek faktörlü güneş kremi, güneş gözlüğü ve şapka almayı, yarış daha rahat seyredebilmek için dürbün almayı, su ihtiyacınızı karşılamak için bol miktarda su ve varsa termos almayı, kulaklarınız hassas ise kulak tıkacı almayı ihmal etmeyiniz. Ayrıca geçen senelerde 3 günlük tribün bileti alanlara Perşembe günü pite giriş hakkı veriliyordu, eğer bu sene de bu hak veriliyorsa sevdiğiniz arabaları ve pit ekibini yakından görme şansına sahip olabilir, fotoğraflar çekebilirsiniz

23-24-25-26Ağustos'ta İstanbul Park'ta görüşmek üzere...

Kombine Bilet Fiyatları:

Super Gold:	650 YTL
Gold 1:	550 YTL
Gold 2:	490 YTL
Silver 1:	390 YTL
Silver 2:	275 YTL
Bronze:	180 YTL
Açık Alan:	100 YTL



Fotoğraf: Ahmet Özyurt, Hakan Öge

Hasanköy'e Sadakat Treni kalkıyor

İlisu barajı ile yok olma tehlikesi altında olan 12 bin yıllık şehir Hasanköy'e gönül verenleri buluşturacak "Hasanköy'e sadakat treni, 29 Ağustos akşamı İstanbul Haydarpaşa Garı'ndan, 30 Ağustos sabahı ise Ankara Garı'ndan destekçilerini alarak yola çıkacak.

Kültür ve doğa festivali havasında geçecek olan Hasanköy'e sadakat yolculuğu için Devlet Demir Yolları'ndan özel tren kiralaniyor. Kuşetli ve pulman seçenekleri olan trenin özel toplantı vagonunda sunuş ve söyleşiler yapılacak, "tren partisi" düzenlenecek ve müzik dinletileri olacak. Yol boyunca bir ucundan diğer ucuna geçilecek olan Anadolu coğrafyası, bozkırlar, Toros Dağları, iklim değişikliği ve Hasanköy hakkında bilgiler verilecek. Yaklaşık otuz beş saat sürecek tren yolculuğu belirlenen özel rota üzerinden yapılacak ve Varda Köprüsü gibi olağan tren yolculuklarında durulmayan noktalarda molalar verecek. Hasanköy'te Dicle Nehri kenarında geçirilecek

gecenin ardından Hasanköy'e ve Hasanköy'lilere veda edilerek geri dönüş yolculuğuna geçilecek. 2 Eylül Pazar akşamı İstanbul'a varılacak.

Hasanköy için son şans

On iki bin yıllık tarihin simgesi olan Hasanköy, Ilisu Barajı nedeni ile yok olacak. Yılda en fazla 300 milyon dolarlık enerji üretecek olan baraj projesi için Avusturya, Almanya, İsviçre ve Türk şirketlerine en az 1,2 milyar Euro ödenecek. Ancak bunun için bu üç ülkedeki ve Türkiye'deki bankaların kredi vermeleri şart. Bu nedenle projenin karşısında durabilmek için kamuoyunun bankalara karşı tepki oluşturması büyük önem taşıyor. Örneğin İsviçre bankası ZKB baskılar nedeni ile projeden çekildi.

Türkiye'de de barajın yapılmasına karşı çıkan 45 bin kişinin katıldığı Hasanköy'e Sadakat Kampanyası büyüyerek devam ediyor. Öte yandan, Hasanköy'in sadece bir kaya yığını olmadığını, bir insanlık abidesi olduğunu savunan dava, Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi'nce değerlendiriliyor.

www.dogaturkiye.com



İngiltere' den Dünyaya Açılan Haber Penceresi

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 / www.londratv.com

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

Sorento ve Carnival “En İyiler” listesinde

2007 yılında Amerika’da yeni araç sahiplerine yönelik yapılan ankete göre (Stratejic Vision’s 2007 Total Quality Index) SUV segmentinde Sorento ve MPV segmentinde Carnival en iyiler arasında yer aldı.

Araç sahiplerinin deneyimleri dikkate alınarak hazırlanan ankete, 27.700’den fazla yeni araç sahibi katıldı. Anket sonuçları 2006 Ekim-Aralık döneminde araç sahiplerinin ilk 90 günlük kullanımları göz önüne alınarak hazırlandı. Amerika’da araç sahiplerine yönelik en kapsamlı ölçümlerden biri olan araştırma, kullanıcıların ürün ile ilgili olumlu ve olumsuz deneyimleri, güvenilirlik, bayi tutumu ve ürün ile olan duygusal bağlar değerlendirilerek sonuçlandırıldı.

2007 model Sorentolar Amerikan Hükümeti tarafından yapılan NHTSA güvenlik testlerinde tüm oturma pozisyonlarında, önden ve yandan alınan darbelerde en yüksek skor 5 yıldız alırken, 2007 model Carnival de Amerika’daki Otoyol Güvenliği Garanti Enstitüsü (IIHS) tarafından en güvenli 13 araç içinde değerlendirildi ve yapılan çarpışma testlerinde Carnival önden, yandan ve arkadan alınan darbelerde en yüksek puanı alarak test edilen en güvenli minivan olarak adlandırıldı.



Yeni BMW M3’ün lastiği: Michelin Pilot Sport

BMW M GmbH, yeni coupesinin yolu sıkıca kavramasını sağlamak için, Michelin’in zorlu Formula 1 yarışlarında edindiği tüm deneyimi sunan son nesil Michelin Pilot Sport’u seçti. Michelin, Formula 1’de yer aldığı 2005 ve 2006’da olmak üzere arka arkaya iki yıl, hem Pilotlar hem de Markalar şampiyonluklarını kazanan araçlara lastik tedarik ediyordu. Michelin Pilot Sport’da kullanılan teknoloji, bu lastiğin pazardaki en hızlı lastik olmasına ve saatte 400 km hız ile dünya hız rekorunun kırılmasına yardımcı olmuştur.



Pilot Sport’un M3’ün performansını tam olarak sağlaması ve hatta aracın sportif yapısının bütünsel bir parçası olması için, Michelin ve BMW M GmbH mühendisleri lastiği geliştirmek için birlikte çalıştılar ve geçmişte iki şirketi farklı çalışmalarda bir araya getirmiş olan köklü geleneği sürdürdüler. Michelin lastikleri, ilk nesilden bu yaz piyasaya sunulacak olan yeni modele kadar sistematik olarak BMW M3’te; ayrıca, M5 ve M6 gibi BMW M GmbH’nin diğer araçlarında da kullanıldı. Bu işbirliği, iki şirket arasında yüksek performansa verilen ortak önemi yansıtıyor.



Daihatsu başlattığı “Her Araç 7 Ağaç” Kampanyası sürüyor.

Mayıs ve Haziran aylarında Daihatsu marka araçlar satın alan müşterilerinin adına dikilen fidan sayısı 2.086 oldu.

Temsa’da 20 bin öğrenciye emniyet kemeri eğitimi

Gelecek nesilleri emniyet kemeri konusunda bilinçlendirmenin önemine inanan Temsa, Türkiye’nin dört bir yanında 20 bin anaokulu ve ilköğretim öğrencisine otobüslerde emniyet kemeri kullanımıyla ilgili eğitim verdi.

Temsa, “Emniyeti Belden Bırakmayın” sloganlı sosyal sorumluluk projesini anaokulu ve ilköğretim öğrencileriyle buluşturdu. Temsa’nın otobüslerde emniyet kemeri takmanın gerekliliği konusunda 37 ilde düzenlediği eğitim çalışmaları, öğrenciler, eğitimciler ve veliler tarafından yoğun ilgiyle karşılandı. Temsa, Nisan – Haziran ayları arasında toplam 20 bin öğrenciye ulaştı.

Temsa, yaşları 3 ila 6 arasında değişen çocuklara, emniyet kemeri kullanımını karikatürist Salih Memecan’ın hayat verdiği SizinKiler

karakterleriyle eğlenceli ve interaktif bir şekilde anlattı. Çocuklar, Temsa ekiplerinin dağıttığı boyama kartonlarını boyadı, eğlenerek öğrendi.

Temsa, Akbank Çocuk Tiyatrosu’nun 35 ilde gerçekleştirdiği turne kapsamında ise 14 bin öğrenciye ulaştı. Akbank Çocuk Tiyatrosu ortaklığıyla öğrencilere, otobüslerde emniyet kemeri kullanmanın önemi, kısa parodi ve görsel materyallerle anlatıldı.

Ülkemizde yolcu taşımacılığının %95’inin karayollarında yapıldığına ve her yıl trafik kazalarında 10 bin kişinin hayatını kaybettiğine dikkat çeken Temsa, “Emniyeti Belden Bırakmayın” sosyal sorumluluk projesiyle kazalardaki ölüm ve yaralanma oranlarını minimuma indirmeyi hedefliyor. Emniyet kemeri önemi konusunda toplumu bilinçlendirmeye genç kuşaklardan başlayan Temsa, yeni öğretim döneminde de projeyi Türkiye’nin dört bir yanındaki anaokulu ve ilköğretim öğrencilerine ulaştırmayı planlıyor.



Chery ile Chrysler Anlaştı

Çin'in bağımsız otomobil üreticisi Chery, Chrysler ile anlaşma imzaladı. İlk model, 12 ay içinde Dodge markasıyla piyasaya sürülecek böylece Chery, Avrupa ve ABD pazarına girecek.

Uzun süredir işbirliği konusunda görüşmelerini sürdüren Chery Automobile Ltd. ile Chrysler Group 4 Temmuz 2007 tarihinde stratejik işbirliği anlaşması imzaladı. Çinli hükümet yetkilileri de Pekin'in Diaoyutai Devlet Misafirevi'nde düzenlenen imza törenine katıldılar. Kuzey Amerika'daki pazar payını kaybetmeden uluslararası pazarlarda stratejik büyümesini devam ettirmek isteyen Chrysler Grubu bu anlaşma ile Chery'nin orta ve küçük boy araçlar geliştirme, üretim ve maliyetini kontrol etme becerisinden yararlanacak, Chery ise Chrysler'in marka, pazarlama ve teknoloji avantajından yararlanacak.

Anlaşmaya göre, Çin'in Anhui eyaletinin Wuhu şehrinde bulunan Chery ve ABD'nin Michigan eyaletinin Auburn Hill şehrinde bulunan Chrysler, Chery tarafından üretilecek olan küçük ve alt-orta sınıf otomobillerin Chrysler markası altında Amerika, Avrupa ve diğer

büyük otomotiv pazarlarına satılması için işbirliği yapacaklar. İlk model, 12 ay içinde Dodge markasıyla piyasaya sürülecek olan Chery'nin A1 modeli olacak ve öncelikle Kuzey Amerika, Avrupa ve diğer global pazarları hedefleyecek.

Anlaşma ile Chrysler'in Chery tarafından geliştirilmiş ve geliştirilmekte olan pek çok modeli seçerek, kısmen modifiye edeceği ve daha sonra modifiye edilen modellerin Chrysler markası altında Kuzey Amerika ve AB piyasasına sürülmesi hedefleniyor. Ayrıca her iki taraf, Chery'nin küçük araçlar platformuna dayanarak global ölçekte rekabet etmek için yeni modeller geliştirmek üzere işbirliği yapacak. Chrysler, kalite, emniyet ve diğer alanlarda işbirliği amacıyla Chery'e işgücü sağlayacak.

Anlaşma ile ayrıca, Chrysler, Çin'de Chery tarafından geliştirilmekte olan küçük araba modellerini belirleyecek ve pazara girmeden önce marka konumlandırması ve uluslararası standartlara uygun gerekli düzenlemeleri yapabilmek için Chery ile birlikte çalışacak. Anlaşma, "değişim ve iyileşme" planının en önemli parçası anlamına da geliyor.



Yediğiniz meyvelerin çekirdekleri, yeni meyve ağaçlarına dönüşün istemez misiniz?

Manisa Belediyesi, TEMA, Manisa Havacılık Topluluğu ve Dağcılar alışılmadık bir proje için bir araya geldiler. Hedef, atılan 1 milyon meyve çekirdeğini toprakla buluşturmak.

Yaz mevsiminde yediğimiz meyve çekirdekleri çöpe atılarak yok ediliyor. Oysa ki bu çekirdekler gölgede kurutulup sonbaharda toprakla buluşturulursa, her çekirdek bir meyve ağacına dönüştürülebilir. Meyveler ve meyve ağaçları sadece insanlar için değil yeryüzünde yaşayan tüm canlılar için hayat ve oksijen kaynağıdır. Kuşlar, sincaplar, arılar, böcekler, tavşanlar gibi daha pek çok canlı yaşamlarını bu meyveler sayesinde sürdürmektedir.

Siz de kiraz, vişne, kayısı, şeftali, erik çekirdeklerini çöpe atmayıp biriktirerek bu kampanyaya destekte bulunabilirsiniz. Kampanyaya katılmak için çekirdekleri gölgede 3-4 gün kurutup bir poşete koyarak toplanma noktalarına teslim edeceksiniz. Toplanan çekirdekler Ekim, Kasım, Aralık aylarında Tema gönüllüleri, Manisa bölgesi dağcılık grupları tarafından uygun alanlarda toprakla buluşturulacak. Manisa Havacılık Topluluğu paraşütçüleri de, ulaşılması zor alanlara havadan serpmeye yolu ile çekirdekleri toprakla buluşturacak.

Ayrıntılı bilgi için:
Beyaz Masa 188
TEMA 239 06 38
MADOST 0555 539 23 69
Proje Koordinatörü 0236 234 92 11



Caterpillar Operator Challenge

Borusan Makina, Caterpillar tarafından dünya çapında düzenlenen operatör yarışması "Caterpillar Operator Challenge"da Türkiye'yi temsil edecek operatörleri seçti. Büyükçekmece Gölü'nün kıyısında, doğa sporları merkezi Wattabe'de gerçekleştirilen yarışmada Adana'dan Murat Atademir birinci, Çanakkale'den Yunus Sert ikinci oldu. Her iki operatör böylelikle 1-5 Ekim 2007 tarihlerinde İspanya'nın Malaga kentinde gerçekleştirilecek olan Operatör Challenge yarışmasına katılmaya hak kazandı.

Bu arada Türkiye elemelerini izleyen gazeteciler arasında da bir yarışma düzenlendi. CAT iş makineleri ile belirli bir slalom parkurunu geçmeye yönelik yapılan yarışmada, 4x4 Freelife adına yarışan Ayşin Uysal 2. en iyi dereceyi yaparak kupa almaya hak kazandı.





Der yanın say fası

Yarışa
hazır co-pilotlar,
tam teşekkürllü bunlar,
seç beğen al.



Buuzzz gibi
soğuk sudan
içen

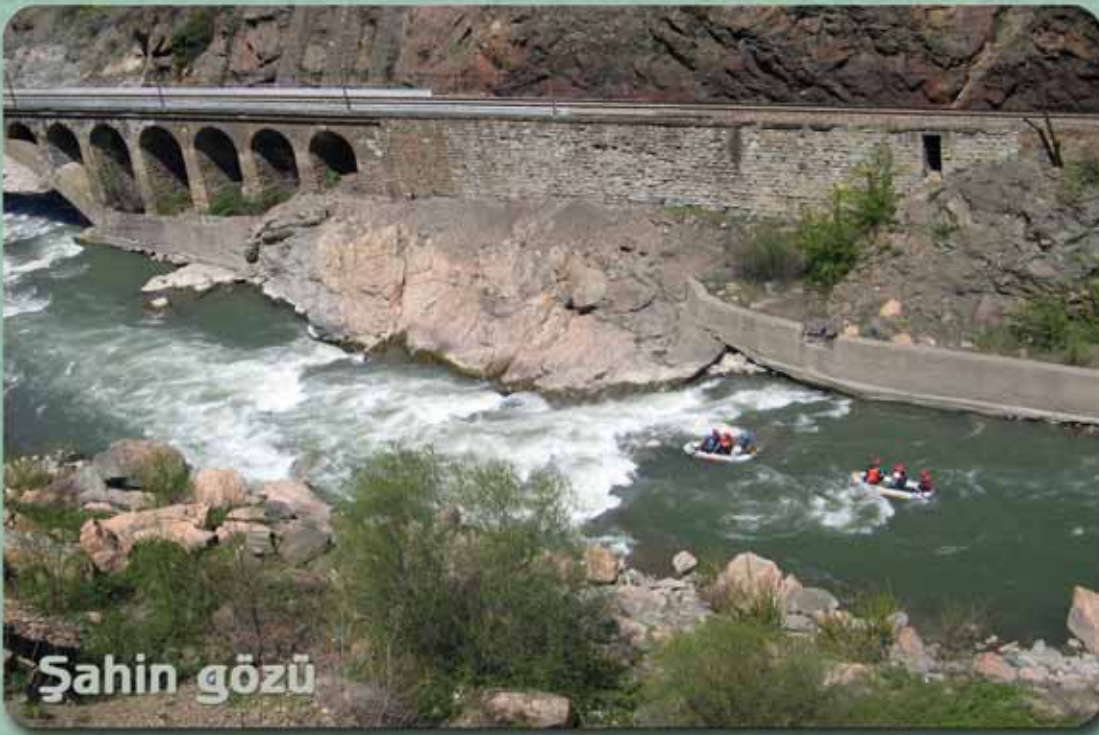
Yanımda bozuk yok,
parasını dönüşte versem
olur mu?

Tebdili kıyafet
iyi oldu. Şimdi fişini kesmesse
basıcam cezayı.

Kızım dikkat et
dün su verirken kolumu kırdı
bunlardan biri.



HACIYATTI



Şahin gözü



Gümüş deniz



Köstebek



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

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

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

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

