

Agustos 2006
Yıl: 2 Sayı: 26
Fiyatı: 5,25 YTL / 5.250.000 TL

**Benim meskenim
dağlardır dağlar**

**Festival lazım mı abi?
Taze taze...**

5. EMOK Motosiklet Festivali

Trans Kaçkarlar

**Competus Keşif Konvoyu
bu kez Kuzey Ege'de**

Efsaneler ve Destanlar

**Yakıtı kaprisli rüzgar,
Yolu köpüklü dalgalar**

Rüzgar sörfü



Mazda B Serisi 4x4

Zoom-Zoom



COĞRAFYAYA HÜKMEDECEK...

YENİ
MITSUBISHI
L200 4x4



TEMSA

Yeni Mitsubishi L200 4X4... Öyle bir güç ki dünyayı değiştirecek, hayallerini gerçekleştirecek, yeni başlangıçlar için cesaret verecek.

• 136 PS Common Rail Motor, 314 Nm Tork • 5.9 m dönüş yarı çapı • Süper select 4x4 sistemi • Elektrikli arka 5. cam • Elektronik pusula • Altimetre • Barometre

L200. YENİ MITSUBISHI

www.yeniL200.com

DRIVE ALIVE





Dikkat! Büyüklerin Oyun alanında sizsiniz!

Feronia Doğa Sporları Merkezi'nde heyecan artıyor, adrenalin yükseliyor. Arazi şartlarında, engelli parkurlarda yapılan atv safari ve off road, bedensel faaliyetle zekanın bir arada kullanılmasını sağlayan stratejik, sportif takım oyunu paintball, solüğünüzü kesiyor. Lezzetli yemeklerin sunulduğu restoranı imdadınıza yetiştiriyor.

Bunların yanı sıra pek çok takım oyunu, eğlenmenin, mücadelenin, baskı altında karar verebilmenin, birey olarak ekip ruhuna katkıda bulunabilmenin dinamizmini yaşamınıza kazandırıyor.

Feronia, bütün doğallığı ve cazibesiyle sizi oyuna çağırıyor...



Feronia
Doğa Sporları Merkezi

TITUS
SPORTS

İmtiyaz Sahibi

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

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü ve Genel Yayın Koordinatörü

Gülen Eren
guleneren@4x4freelife.com

Editör

Ayşin Uysal
aysin@4x4freelife.com

Reklam Müdürü

Bahar Kokoz

Art Director

Vural Yılmaz

Grafik Tasarım

Orhan Erdem

Abone Sorumlusu

Vildan Güngör
İlker Veliçelebi

Yayın Kurulu

Ahmet Demirtaş
Ali Rıza Bilal
Bora Yurtören
Derya Kızıtaş
Ercan Tural
Erkan Birinci
Gürsel Akay
Hakan Erman
Kemal Merkit
Mehmet Becce
Özge Osmanoğlu
Taner Eraslan
Turgay Avcı
Ümit Çukurel
Volkan Akkoç
Volkan Şekerci

Yönetim Merkezi

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

Tel : (0212) 222 38 01 - 222 16 08

Fax : (0212) 220 65 80

e-mail: info@4x4freelife.com

http://www.4x4freelife.com

Ege Bölge Temsilcisi

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

Baskı

Saner Matbaacılık

Genel Dağıtım

Yaysat A.Ş.

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

Online Abonelik İçin
www.4x4freelife.com

aso

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

Mazda B Serisi 4x4

Zoom-Zoom



Mazda yeni kasa 6 serisini tanıtmak için benim de davetli olduğum bir tanıtım yemeği vermişti Hamam restoranda. İlk defa orada duymuştum zoom-zoom sloganını...

Competus Keşif Konvoyu
bu kez Kuzey Ege'de

Efsaneler ve Destanlar



Geçtiğimiz ay Kazdağları'ndaydım. Dönüp de çantamı boşalttığımda; masama bir fıstık dalı, bir kayısı çekirdeği, bir tavus kuşu tüyü, gümüş renkli taşlar, Troya şehrinin mührü, zeytinler, tanrılara ait olduğunu sandığım birkaç gölge ve 17'sinde Gelibolu'da şehit düşmüş bir gencin son mektubu düştü.

Festival lazım mı abi?

Taze taze...



5. EMOK Motosiklet Festivali 29 Haziran - 2 Temmuz 2006 tarihleri arasında Eskişehir Kırka'da Enduro Motosiklet Kulübü tarafından gerçekleştirildi. ETİ ana sponsorluğunda düzenlenen festivale yaklaşık 1000 motorsever katıldı.

İran'a gitmeyi insan niye ister?



İran bir seferde ve birkaç karede anlatılacak bir ülke değil. Tüm yolculuğumuz boyunca bizi derinden etkileyen sayısız görüntü, olay, kişi ile karşılaştık...

Sonsuzluğun ortası



Nerede bisiklet sürersiniz? Şehirde? Orman yollarında, ada yollarında, sahil yollarında? Dağlarda tepelerde? Hiç olmadık bir yeri, mesela bir gölü, bisikletle aşma hayalleri kurdunuz mu? Hayır mı? O halde buyrun...

Yakıtı kaptırsan rüzgar,
Yolu köpüklü dalgalar

Rüzgar sörfü



Rüzgar sörfü tutkunları RS:X yarışları için Alçı'ta buluştu. Kaptırsan rüzgarın peşinde günler süren organizasyonda dünyanın her tarafından gelen sporcular koyu lacivert sularda zevkli bir yarış çıkardılar...

Ver elini Gelibolu



Geçtiğimiz hafta sonunu; geçen sene keşfedip de bir dahaki sefere daha kalabalık bir grupla gelme sözü verdiğim, Gelibolu Yarımadası'nda ıssız bir plajda, kamp yapıp, biraz yüzüp, biraz da dalarak geçirdik.

Dikey limit aşındırma ekibi



Bireysel faaliyetlerin, ortak büyük projelerle hayat bulduğu dikey limit aşındırma ekibimiz exWAYS, an itibarıyla birden fazla ülke ve aynı ülkedeki farklı faaliyetleriyle dağılmış durumda...

Benim meskenim dağlardır dağlar



Avrupa Motokros Şampiyonası Türkiye'de yapıldı



Motokros, seyri en keyifli motorsporlarından biri. Farklı engbelerle dolu bir parkurda koşulmasına rağmen, fotoğraflarına bakınca motokrosun bir yer sporu mu hava sporu mu olduğu pek belli olmuyor aslında...

Nesli tükenmekte olan kuşlar ve nesli tükenmekte olan antik kentler diyarı:

Gaziantep



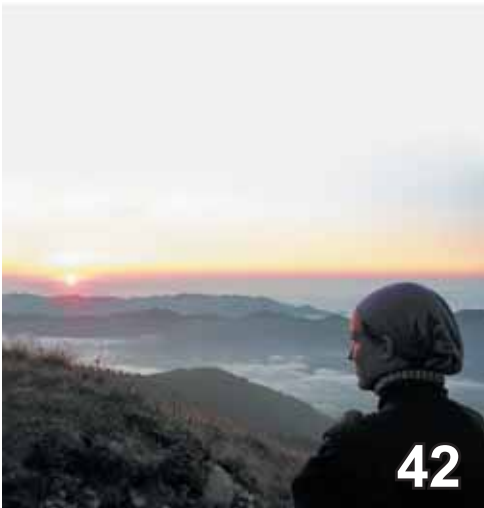
Kelaynaklar ile Zeugma'nın ortak noktaları ne? İkisi de aynı kaderi paylaşıyor: Bir taraftan yokoluş ve unutuluş, diğer taraftan bunu engellemek için girişilen inanılmaz mücadele...

Motosiklet Teorisi #8, Görünürlük...



Sıradan sorunlara karşı en iyi ilaç: Sıra dışı sorunlar

Trans Kaçkarlar



Durgunsu Kano Türkiye Kupası



Kano sporu durgun göllerin üstünde sakin, huzurlu ve sessiz bir doğa kaçamağı anlamına geliyor. Kürek çekerken etrafınızda geniş, sakin, büyük su kitlesini ve çeşitli su üstü ve su altı canlılarını izleyip, manzara seyrederek geçireceğiniz saatler...

4x4 Yaz Yarışları: Mahalli Yarışlar



Diğer motor sporlarının tersine, bahar ve kış aylarında yoğunlaşan bir takvime sahip olan off-road'da yaz ayları amatör yarışçılara ve mahalli yarışlara ayrılmıştır. Farklı şehirlerde düzenlenen yarışlarda...

Editör

Ayşin Uysal

Ben otomobilin temiz, iyi ahlaklı ve karniyarık yapanını severim

Biliyorum bu konu tanıdık geldi size. Kısa bir süre önce, varoluşunun yegane amacı sahibinin “karar verme gereğini” ortadan kaldırmak olan otomobillerle ilgili bir yazı yazmıştım. Ama yazı ile ilgili o kadar farklı yorum aldım ki, konuyu bir kez daha tepeden tırnağa gözden geçirip eksik gedikleri kapamak kaçınılmaz oldu.

Özetle, çağımız otomobillerinin “Bırak beceremezsin! Ben yaparım” felsefesine sıkı sıkıya bağlı olduklarını ve kullananların yeteneklerini fena halde küçümsediklerini dile getirmiştim. Bu küçümsemeyi maskelemek için de “Aman sahibime bir şey olmasın, elini sıcak sudan soğuk suya sokmasın” diye çırpınan fedakar otomobil ayaklarına yattıkları da bilinmeyen bir şey değil.

Gelen yorumlar iki farklı görüşü destekliyor. Bir grup “Doğru valla, az çekmiyorum otomobilimden. Ne yapsam yaranamıyorum. Performansım otomobilin mükemmeliyetçilik sınırlarının dışına çıkıyorsa; beceremiyorsun, bana bırak mealinde sinyaller gönderiyor ve komutayı zorla ele alıyor.” derken; bir diğer grup, özetle “buldun da bunamışsın” havasında yorumları ile dikkat çekiyor. “Al, kullan işte, ne güzel. Düşünmek yok, karar vermek yok, stres yok, ara sıra ayağını gaza bas yeter.” diyor.

Anlaşılan otomobiller gibi kullanıcılar da şekil değiştiriyor.

Otomobilin artık bilgisayarsız düşünülmemesi, ufak bir çipin içine yerli yersiz milyon bilginin sığdırılabilmesi, insanların “gerekmese de bulunsun” mantığı ile kullansınlar kullanmasınlar başka

otomobillerde gördükleri her şeyi –ama her şeyi- istemeleri, üreticilerin de çaresiz kalıp, “aha al işte, hem de fiyonklu” yoluna sapmaları, bu tarz amacını aşan otomobillerin ortaya çıkmasına neden oluyor.

Nasıl cep telefonlarının bazıları telefon etme işine “bile” yarıyorsa, bu otomobillerin bazılarıyla hala sürüş keyfi yaşayabiliyorsunuz. Diğerleri, son model müzik setleri ya da kameralar gibi, çözülmesi gereken elektronik bilmeceler biçiminde kendi kendilerine dolaşıyorlar sürücüyü pek de umursamadan.

Bir grup insan için eski moda sürüş keyfi hala önemli. Rüzgarı yüzünde; otomobilin titreşimlerini, kalp atışlarını vites kolunda ve gaz pedalında hissederek; otomobille “bir” olarak araç sürmek, hala bir çokları için özlenen ve istenen bir şey.

Ama araçlar gibi sürücüler de değişime, mutasyona uğruyorlar. Yeni tip sürücü için bu renkli/ışıklı/yanıp sönen kadransları ile elektronik otomobilleri kullanmak çok zevkli. Ne yazık ki bu tarz araçlarla “bir” olmak mümkün değil. Aracın hissedilecek bir yanı yok çünkü. Tekerlekli bir bilgisayar kullanıyorsunuz. Sorun şu ki, bir bilgisayara aşık olmak zor bir şey. Aşk ise hala otomobil seçimindeki ana kıstaslardan biri olduğu için, bence otomobil üreticilerinin işi asıl şimdi çok zor. Bu kadar elektronik devrenin içinde aşık olunacak bir ruh yaratmak zorundalar.

Yakında zor beğenen otomobil alıcıları hem güzel ve endamlı, hem de tığ işleyen, karniyarık yapan iyi aile otomobili ararlarsa, şaşırmanın derim. Yeni nesil otomobillerde bir o kaldı çünkü eksik.

Sınıfında Dünyanın En Çok Satan Teknesi

MACGREGOR 26



www.macgregor26.com



KDE MARINE
Türkiye Müessili

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



Test Sürüşü

Derya Kızıltaş

Mazda B Serisi 4x4

Zoom-Zoom

M Mazda yeni kasa 6 serisini tanıtmak için benim de davetli olduğum bir tanıtım yemeği vermişti Hamam restoranda. İlk defa orada duymuştum zoom-zoom sloganını. Ülkemiz çocuklarının ilk arabalarını elle iterken duydukları zevk ve heyecandan daha konuşmayı bilmezken ağızlarından çıkan sesi hatırlayın şimdi. Vınn-vınn! Ve bu sesin dünya versiyonu zoom-zoom Mazda'ya slogan olmuş.

Bir şeyi daha hatırlamanızı istiyorum, kendinizi bilmeye başladığınız zamanki ilk oyuncak arabanızı. Hadiii, zorlayın hafızanızı, o mutluluğu unutmuş olmanız imkansız. Ben benimkini bugün gibi hatırlıyorum. Arkasındaki kordonla eldeki kumandadan kullanılan, sağa sola dönebilen, üstünde

mavi ışık yanıp sönen tenekeden yapılmış pilli bir polis arabasıydı. Geceleri onunla yatıyordum. Amcam almıştı, o devrin Tophane'deki Amerikan pazarından. Şimdi artık olgun yaşlardasınız, hayat şartları koşturmacasında sorumluluklarınız da arttı. Belki unuttunuz o ilk keyfi. Belki

de şanslılarsınız unutmadınız. Eğer hala bir çok şeyde hep o keyfi, heyecanı arıyorsanız bu ayki test aracımız coşkuyla oynayabileceğiniz, özgürce uzaklara gidebileceğiniz hem işinizde, hem de özel hobilerinizde doya doya kullanabileceğiniz bir çift kabin 4x4 kamyonet. Mazda B serisi.



Çift kabin kamyonet test edebileceğimizi öğrendiğimde, ne olacak canım benim için basit iş gibi bir havalarda buldum kendimi. Aşınayım ya, 10 yıldır 4x4 çift kabin kullanıyorum ya. Sonra toparladım, işin basiti olmaz ciddiye al ve doooğru teste. Aslında aşinalık doğru bir tabir oldu. Test sırasında ön-arka aks mesafesi uzun olan aracı göbekten oturtmamak için bump'ları aracın önünü atlatarak geçtik. Arka kasa ve tamponun uzunluğundan dolayı biz off-road'çular için kötü olan uzaklaşma

açısından dolayı tamponu oturtmamak için dik yokuşlardan indiğimizde çapraz uzaklaştık.

Önce arabayı her zaman olduğu gibi dışarıdan inceleyelim. Bir kere çok şükür gümüş gri değil. Benim Ram'da gümüş gri olduğundan bana gümüşten sıkıntı mı geldi ne? Çift rengi, dekoratif yan gövde şeritleri, elektrik kontrollü krom görünümlü yan aynaları, alüminyum alaşımlı 265/70 lastikler takılı 15 inç'lik jantları, zor şartlara göğüs

gerebilirim der gibi tok duruşlu dayanıklı gövdesiyle göz dolduran, sade görünümlü aracın ön tamponunda sis lambaları, önde ve arkada altta çeki kancaları var. Arkada 153 cm'e 153 cm'lik 40 cm yüksekliğindeki kasanın içi yük taşıırken çizilmeleri hasarları önlemek amacıyla olmazsa olmazlardan biri plastik kargo box ile kaplanmış. Yan basamaklar gövde rengi ve krom tamponlar arka paçalık, gümüş renkli çamurluk üstü koruyucular dış aksesuarlardan bazıları.

Şimdi merkezi kilitli uzaktan kumandayla kapıyı açıp içeriye giriyoruz. Arkadakiler katlanabilen, öndekiler arkaya yatabilen, test sonuna doğru uzun süre oturmaktan rahatsızlığını hissettiğim koltuklar kumaş kaplama. Ön camdan oldukça geniş bir görüş açısına sahipsiniz. Yükseklik ayarlı hidrolik direksiyonun üst boşluğundan gözüken gösterge tablosunda km, devir, benzin ve ısı göstergeleri var. Yakıt ikaz lambası, ışıklı 4x4 göstergesi, poyra kilidi göstergesi yine aynı tabloda gerektiğinde yanarak kendini gösteriyor. Ön soldaki sıkışma önleyici sistemli ön ve arka elektrikli camları sol ön kapıdaki kumandadan kullanıyorsunuz. Arka camda rezistans standart olarak sunulmuş.

Elektrikli far yükseklik ayarının, içeriden kumandalı otomatik ön poyra kilidinin, tablo ışık seviyesi ayarının düğmeleri ve dijital saat ön konsolda yer alıyor. Ön koltuklar arası kol dayamanın üstünde küçük bir kapak altında ayrı açılan büyük bir bölme var. Bardaklıklar orta konsolda yer alıyor. En basit sistemle çalışan klimanın soğutuşu harika. Tavan sol ön köşeden antenli radyo teyp 4 hoparlörle araç içi yayın yapıyor.

Artık yola çıkmanın zamanı geldi. Motoru çalıştırıyoruz. 4 silindirli 2.5 lt'lik turbo dizel intercooler motoru çalıştırdığımızda ben buradayım dercesine çıkarttığı gürültü ısındıktan sonra yolda kesiliyor. 3500

devirde 110 HP maksimum güç üreten motorun maksimum torku ise 2000 devirde 268 Nm. 5 ileri manuel şanzımanlı aracı 2H, 4H ve 4Low seçeneklerinde kullanabiliyorsunuz. Bu pozisyonlara geçişleri vites kolunun hemen solundaki küçük bir kolla yapıyorsunuz. Ayrıca ön poyra kilitlerini araçtan inip binmeden içerden bir düğme ile kilitleyebiliyorsunuz. 70 lt'lik mazot deposuna sahip aracın yakıt depo kapağı orijinal kilitli. Araç 1685 kilo ağırlığında. Yüksekliği 176 cm gibi hiç problem olmayacak bir ölçüde. Aynı şekilde 188 cm'lik genişliği ile problemsiz bir ölçü. Ancak 5 m'lik uzunluğu ile peş peşe park etmiş arabalar arasında her çıkmanın yerine





giremeyeceği kesin. Ayrıca 3 m'lik dingil mesafesi ile bozulan karın açıları ve arka kasanın uzunluğundan bozulan uzaklaşma açısı off-road sırasındaki dezavantajları.

Tek başıma 150 km'ye çıktığımda gezinmeye başlayan, viyadük rüzgarını yediğinde neredeyse şerit değiştiren araç, içinde 4 kişiyle 150 km'ye çıktığımızda yolu kavrayarak oturaklı bir sürüş sağladı. Şimdi diyeceksiniz ki 4 kişiyi nereden buldun? Teste ben ve kadim dostum Şafak beraber gittik, dergiden Ayşin ve Nuri bey de gelince olduk 4 kişi. Hani kalabalık testin de eğlencesi başka oluyor. Hatırlarsanız Rexton'u da 5 kişi test etmiş ve çok eğlenmiştik. Bu testin ilk

esprisi bir çukura girip çıktığımızda tavan ile arka koltuk arasında iki kere seken Şafak'tan geldi. "Dur inip bir bakalım, amortisör var mı, yoksa aks kovanlarının direkt şasiye mi kaynatmışlar?" Bu espriden de anlayacağınız gibi önde bağımsız çift salıncaklı, arkada rijit yaprak yaylı süspansiyon sistemi araç boşken bir hayli sert. Süspansiyon sisteminin ne kadar başarılı olduğu ise yolcularla birlikte 1175 kg yük kapasitesine sahip araç yükünü aldığı anda ortaya çıkıyor.

Güvenlik açısından araçtaki sitemler lüks 4x4'ler kadar detaylı ve donanımlı değilse de sürücü ve yolcu hava yastıkları ile önde hava kanalcıklı disk, arkada otomatik ayarlı

kampana, EBD (Elektronik fren basıncı dağıtım sistemleri) ile desteklenmiş ABS'li (kilitlenmeyi önleyici fren sistemi) frenler yeterli güvenliği sağlıyor. Fren testinde aracı 100 km'ye çıkartıp aniden frene basmadan önce araç içindekilere fren yapacağım dedim. Sağımda Ayşin'in tutunduğunu, sağ arkada Nuri'nin gardını aldığını gördüm ve frene asıldım. Şafak enseme yapıştı. Tekrar arka koltuğa oturduğunda sitem edişe bakar mısınız, "F'li bir şeyler duydum ama anlamadım, bundan sonraki anonsları biraz daha yüksek sesle yapar mısın lütfen?"

4x4 çift kabin kamyonetleri genellikle inşaat işleri ile uğraşanlar, hafriyatçılar, madenciler,





ocak sahipleri iş amaçlı kullandığından kullanıma uygun ortamda fotoğraflamak için kum ocağına daldık. Kum dağlarına çıktık, içi su dolu kocaman çukurların tepelerinde dolaştık, hopladık zıpladık. Orman içi yüksek tümseklerde makasta bıraktık, zaman zaman çapraz çift tekerleği askıya aldık, araba tahterevalli gibi sallandık. Sonra hobi amaçlı kullanımları da düşünerek deniz kenarına gidip kumlarda gazladık. Batmadan, saplanmadan yavaş yavaşta ilerledik.

Çok eğlendiğimiz testin bitiminde pick-up'ımıza şöyle bir baktık, tepeden tırnağa

çamur, toz, toprak ve kum içinde kalmıştı. Zorlu bir sürüş gününü bitirmenin ve kullandığımız araca hak ettiği ödülü vermenin en güzel yolunu biliyorduk ama. Doğruca Euro-Wax'ın hünerli ellerine teslim ettik Mazda Pick-up'ı ve pırıl pırıl geri aldık.

Işıklar saçan aracımızla asfaltta 150 km'ye kadar çıkıp koşturan Mazda, yorgunluğunu denize girip kumlarda güneşlenerek çıkarmıştı. Bir dahaki test sürüşünde biz de mayolarımızı yanımıza alacağız.

EUROWAX Car Care Services

Aracınızın boyası çeşitli dış etkenlerle zamanla parlaklığını kaybedince; içi lekeler, kötü kokularla dolunca; üstelik motorda biriken tortular da aracınızın performansını etkileyince, artık normal yıkamadan başka bir seçeneği düşünmenin zamanı gelmiştir.

EUROWAX boya parlatma, çizik giderme ve koruma sistemleri ile aracınızın dış görünüşünü; 50 ayrı noktada uyguladığı detaylı temizlik işlemi ile iç görünümünü kusursuz hale getirirken, özel koruma ürünleri ile yaptığı motor temizliği ile eski gücünü kazanmasına yardımcı olur. Siz de aracınıza bir güzellik yapın. Eurowax'a getirin. www.eurowax.com.tr



Competus Keşif Konvoyu bu kez Kuzey Ege'de **Efsaneler ve Destanlar**

Ayşin Uysal
Fotograflar: Müfit Çırpanlı
Nuri Erdem



Geçtiğimiz ay Kazdağları'ndaydım. Dönüp de çantamı boşalttığımda; masama bir fıstık dalı, bir kayısı çekirdeği, bir tavus kuşu tüyü, gümüş renkli taşlar, Troya şehrinin mührü, zeytinler, tanrılara ait olduğunu sandığım birkaç gölge ve 17'sinde Gelibolu'da şehit düşmüş bir gencin son mektubu düştü.

Durup, geçen birkaç günü ve bu günler içinde tarihte yaptığım uzun yolu düşündüm. Kuzey Ege'de tanrıların ayak izlerini takip ederek, İda dağında yapılan ilk güzellik yarışmasını ve bu yarışmanın Troya kentinin felaketi ile sonuçlanmasını izlemiştim. Troya kentinde geçmiş ile gün tekrar birbirine karışmıştı. Harabelerin arasında farklı ülkelerden arkeologların kazı çalışmalarını takip ederken kulaklarımda binlerce yıl önceki dalgaların sesi ve Güzel Helen için savaşan iki ulusun cehennemi savaş gürültüleri vardı. Troya'yı ve tanrıların insanların kaderlerine müdahale etmeyi doğal karşıladıkları zamanların efsanelerini geride bıraktığımda; önümde başka bir zaman, başka bir trajedi ve başka bir efsane uzanıyordu: Gelibolu.

Tüm gezimiz boyunca, fıstık çamlarının, ulu meşe ağaçlarının, zeytinlerin ve bağların arasında kilometrelerce araç sürerken, gerçek zaman ile hikaye zamanı devamlı yer değiştirdi. 4 günde binlerce yıl dolaştık ve günümüze geldik tekrar.



14 – 15 Temmuz 2006

Bu sene dördüncüsü yapılan Competus Keşif Konvoyu için İstanbul'dan Bandırma'ya hareket ettiğimizde, artık birer konvoy arkadaşı olarak görüştüğümüz eski dostlarla tekrar birlikte yola çıkmak tanıdık ve güzel bir duyuydu. Bandırma'da konvoyumuzu oluşturup Gönen'e doğru hareket ettik. Araçlarımızda Ege türkülleri, telsizlerimizde keyifli diyaloglarla...



Yolculuk Bandırma'dan güneye, Altınoluk'a doğru sürecek, oradan İda dağına ulaşip, sonrasında ünlü Troya kentini gezecek ve Çanakkale'de yakın tarihin anıları ile gezimizi sonlandıracaktık. Gönen'de dev ıhlamur ağaçları altında, içinde ördekler yüzen havuzun yanında sabah kahvaltımızı yaptıktan sonra yemyeşil çeltik tarlaları arasında yol alıp Gaybular köyünde yolu terk ettik. Koca meşe ağaçları arasında hala bahar coşkusu ile akan dereleri geçerek ilerlediğimiz yollarda –biri hariç- hiçbir engel bizi durdurmadı. Engelimiz, yolu aşmaya çalışan iri bir kaplumbağaydı. Azmine ve kararlılığına saygı duyarak kaplumbağaya

dokunmadan kendi hızı ile ilerlemeye bıraktık, sonra devam ettik.

Rehberimiz Ümit Işın, bu bölgenin M.Ö 4. yüzyıla kadar sık meşe ve ardıç ağaçlarıyla kaplı olduğunu ve şu anda gördüğümüz ağaçların o eski muhteşem ormanın sadece soluk bir hatırası olduğunu anlattı. Ancak doğa da kendi haline bırakıldığı vakit –tıpkı kaplumbağa gibi- azimli ve kararlıydı. Koruma altına alınan bölgelerde 6-7 sene sonra tekrar meşe ormanları oluşmaya başlamıştı bile.

Akşama doğru Competus Keşif Konvoyu olarak, yağmur bulutlarıyla birlikte Kalkım'a

vardık. Eski adı Agonya olarak geçen Kalkım özellikle halıcılık konusunda gelişmiş bir bölgeydi. Kalkım'ın bir diğer özelliği de su sporları yapılan geniş baraj gölü. Yağmura aldrış etmeden mayolarımızı giyip, gölün kıyısında bekleyen sea-kayaklara atladık. Su içindeki ağaçlara dokunarak, kıyılarındaki sarmaşıkları koklayarak yaptığımız göl turu sonunda da ıslak ama keyifli bir şekilde otelimize ulaştık.

Sabah otelin harika bahçesindeki tavus kuşlarına el salladıktan –ve çimenlere düşmüş bir tüyüne el koyduktan- sonra Kazdağları ormanlarına doğru yolumuza



devam ettik. Rehberimiz eski bir avcı olan ve vicdan azabını şimdi Milli Park'ta hayvanları ve doğayı koruyarak gidermeye çalışan Hüseyin'di. Hüseyin Kazdağları'nın endimik (dünyada sadece bir yörede yetişen tür) türler açısından çok zengin olduğunu anlattı. Dünyadaki endimik türlerin %35'inin Türkiye'de bulunduğunu ve sırf Kazdağı bölgesine özel 21 farklı tür olduğunu bu tövbekar avcıdan öğrendik. Yöreye özgü Kazdağı Göknarı, kestane, çam ve meşe ağaçlarıyla kaplı olan bölgeye araç girişine izin verilmiyordu. Ancak Competus Keşif Konvoyu'nun amacı ve doğaya zarar vermemekteki kararlılığı nedeniyle özel

izinle girebilmiştik. Özellikle sık sık derin dere geçişleri ile karşılaştığımız bu yol ekibin çok hoşuna gitti. Öğle yemeğini Ayı deresi üzerinde doğal bir kayalık platformda yedik. Yöreye özgü keşkek ve Ege'nin nefis zeytinyağlılarını tadarken, Milli Parklar müdürü Hasan Baş bilgi vermek için konvoyumuza katıldı. Hasan bey sadece bu bölgeye özgü bitki ve hayvan çeşitliliğini anlatıp, bazı yerlerde bu özel bitkilerin sadece birkaç metrekaare alanda yetiştiklerini belirterek rehber olmaksızın bölgede dolaşmanın ve kamp kurmanın sakıncalarını dile getirdi.

Kazdağları ormanlarında, farklı ağaç çeşitleri ve farklı bitki örtüsünü takip ederek Zeytinli Köyüne indik. Rehberimiz, yolun iki yanındaki kanallarda akan suyun dağlardan gelen kaynak suyu olduğunu ve içme suyunun yollarda aktığı tek yerin bu köy olduğunu duyurdu bize. Köyün ismi dikkatlerimizi Ege'nin başka bir hazinesine çevirdi: Zeytinyağı. En ilkel usullerden en modern sisteme kadar zeytinyağı üretiminin tarihçesini görmek içinse gideceğimiz yer belliydi: Müderriszade Sabit Bey'e ait Zeytinyağı fabrikası ve müzesi. Zeytinyağı üretim tarihinde turumuzu tamamladıktan sonra sıra zeytinyağı tatmaya geldi. Evet,



tıpkı şarap gibi zeytinyağı da uzman damaklarca tadılıp değerlendiriliyordu. İlk cam bir bardakta iki kademeli bir koklama operasyonu vardı. Ardından sıra tatmaya geliyordu. Önce üst damak, sonra geniz. Yakıcı tat, erken toplanmış sert ve kalitesi düşük zeytinyağı anlamına geliyordu.

Zeytin ve zeytinyağı stoklarımızı da tamamladıktan sonra Altınoluk sahilinde Yeşilyurt köyüne vardık. Tamamen taş evlerden oluşmuş, çiçekler içinde harika bir köy burası. Kaldığımız otelde –eski tip taş ev tarzı tabii ki- ekip üyelerimizden bir

kısmı odalarına girer girmez panik içinde dışarı fırladılar. Televizyon ve telefon yoktu odalarda. Otel yetkilileri bunun bir unutkanlık olmadığını, medeniyetin bazı nimetlerinden uzak kalmanın ara ara zevkli de olabileceği konusunda ikna ettiler onları. Fıstık ağaçlarının gölgesinde yemyeşil bahçede çok aşağılarda uzanan denize karşı, minderlerin üzerine yayılıp kitap okurken tüm kalbimle hak verdim bu fikre.

Competus Keşif Konvoyu ile geçirdiğimiz bu iki günde İstanbul'dan başlayıp Bandırma, Gönen üzerinden Kalkım'a

gelmiştik. Kalkım'dan Kazdağları Milli Parkı'na yaptığımız yolculuk hem görsel bir ziyafet hem de lastiklerimiz için etkili bir test parkuru olmuştu. Çoğu daha önce off-road tecrübesi yaşamamış pilotların, Competus'larla yolda kalmayacaklarına dair inançları pekişince, cesaretleri artmış, farklı engellerden giderek artan bir zevkle geçmeye başlamışlardı. Sonunda bu güzel off-road gezisine Altınoluk yakınlarında Yeşilyurt köyünde ara vererek, ertesi günler için güç toplamaya karar verdik. Önümüzde efsaneleri ile ünlü İda dağı ve yakın tarih destanları ile ünlü Gelibolu bizi bekliyordu.



Lassa Competus



All Terrain sınıfı genel amaçlı bir 4x4 araç lastiği olan Lassa Competus, yolda dengeli ve sessiz kullanımı ile konforlu bir sürüş sağlarken, yol dışına çıkıldığında her çeşit engel üzerinde sorunsuzca ve güvenle yol almayı garanti eden gerçek bir arazi lastiği olarak 4x4 kullanıcılarının lastik seçimlerinde ilk sıraları alıyor.

Bir ayağı yolda, bir ayağı yol dışında kullanıcılar için tasarlanmış Lassa Competus farklı yol ve yol dışı koşullarında performansını ispatlamış bir 4x4 lastiği.

Kar ve çamur tutmayan, kendi kendini temizleme özelliğine sahip sırt deseni, geniş omuz kanalları,

Yüksek hızlarda kızaklama riskini en aza indiren, su tahliye yeteneğine sahip, düz ve çevresel merkez olukları,

Düşük yuvarlama direnci sunarak, lastiğin

tüm ömrü boyunca çekiş yeteneğini korumasını sağlayan, gelişmiş sırt karışımları,

Islak ve çamurlu zeminlerde ilave çekiş yeteneği sağlayan köşeli omuz blokları,

Sırt deseni üzerindeki ince ve kısa oluklarla ıslak ve karlı zeminlerde ekstra yol tutuş yeteneği,

Otoyol kullanımında dengeli sürüş sağlayan çelik kuşaklar üzerinde eksiz naylon darbe katı,

Lastiğin üstün direksiyon hakimiyetinden taviz vermeyen özgün yanaklı profili ile ekstra sürüş konforu Lassa Competus'un artılarından bazıları.

4 senedir Competus Keşif Konvoyu ile Türkiye'nin farklı coğrafyalarında, farklı parkurlarda denenmiş Lassa Competus, profesyonel 4x4 kullanıcıları tarafından da sürüş için tercih edilen bir marka.



Competus Keşif Konvoyu

Lassa Competus'ları kullanarak Türkiye'nin farklı bölgelerinde keşfe çıkmak; ve hayata farklı bir pencereden bakan, azalmayan bir heyecanla yolların önüne çıkaracağı keyifli sürprizleri kovalayan insanlarla bir konvoy oluşturmak fikri ilk 2003 yılında filizlendi.

Competus lastiklerinin hem yol hem de yol dışı performansını bir arada görmek; farklı parkurlarda, farklı 4x4 araçlarla lastikleri test etmek amacı ile yola çıkan Lassa ve İstanbul Off-Road Kulübü, 2003 yılında ilk yol maceralarını Kapadokya'nın büyülmüş coğrafyasında, Antik Roma Yolunda ve Köprülü Kanyonunda raftingde yaşadı. Günler ve kilometreler süren deneyimin ardından farklı coğrafyalara ve farklı keşiflere uzanmak için yeterli deneyim ve yeterli heyecan depolanınca daha İstanbul'a dönmeyen bir sonraki keşif için planlar yapılmaya başlandı.

2004 yılında bu kez geçen sene bıraktıkları noktadan start alan konvoy, Toroslar'ı aşarak, çağlayanlar, yemyeşil nehirler, dimdik kanyonları geçerek araçlarla ulaşılabilecek en yüksek noktaya çıktı. Zamantı nehrinde deli sularla rafting yapan konvoy dağları aşış Adana'da Akdenize ulaştı.

2005 yılında konvoyu yeni bir grup ve yeni bir kan ve yeni bir coşku ilave oldu. Doğa ile iç içe yaşamaktan hoşlanan, keşfetme duygusu ile yaşamlarında farklı deneyimler yaşayan insanlar bu deneyimlerini hikayeler halinde internette açılan Competus Keşif Konvoyu sitesine gönderdiler. Gelen binlerce öyküden seçim yapıp konvoyun yeni sakinleri belirlendi. Off-road'culara ve Kaşiflere, yurt dışı Lassa yetkilileri, bayiler de katılınca konvoy genişledi, büyüdü, çeşitlendi. Bu sene Doğu Karadeniz ve Yaylalar hedeflendi. Yemyeşil Karadeniz'in kıpır kıpır doğası, nehirleri; fındık toplayan, horon tepen, türkü söyleyen sıcak kanlı insanları ile kilometreler aşıldı. Geriye doyumsuz anılarla dönüldü.

2006 yılındaysa Competus Keşif Konvoyu, internette de yaptığı oylama sonuçlarını dikkate alarak, köklerinde tarih, destanlar ve efsaneleri barındıran bambaşka bir yöreye, Kazdağları ve Gelibolu'ya doğru yola çıktı.

Gelecek sene de Competus Keşif Konvoyu, yeni keşifler, yeni tatlar, yeni anılar derlemek için Türkiye'nin bambaşka bir bölgesinde yolda olmaya devam edecek.

Festival lazım mı abi? Taze taze...

5. EMOK Motosiklet Festivali 29 Haziran - 2 Temmuz 2006 tarihleri arasında Eskişehir Kırka'da Enduro Motosiklet Kulübü tarafından gerçekleştirildi. ETİ ana sponsorluğunda düzenlenen festivale yaklaşık 1000 motorsever katıldı.



Eğer motosikleti hobi amaçlı kullanan, her fırsatta gezmeye, görmeye, yeni yerler keşfetmeye hevesli biriyse bu yıl kafanız biraz karışmış olabilir.

Tam da yağışlı kış günlerini geride bırakıp yol hazırlıkları yapmaya başladığınız sırada her köşe başında “Festival lazım mı abi? Taze taze bunlar... Çok güzel festivallerimiz var...” şeklinde türlü reklamlarla karşılaşmış olabilirsiniz. Bunların arasında biri var ki aylar öncesinden reklamını duymazsınız. Acaba bu yıl yapılmayacak mı diye endişelenirsiniz hatta. Ama bilirsiniz ki her yıl Haziran ayının son günleri ile Temmuz ayının ilk günleri arasındaki dört gün EMOK Motosiklet Festivali yapılır.

Bazı şeylerin tazesini makbul sayılır ama bu yıl beşincisi yapılan EMOK Motosiklet Festivali şarap gibidir. Yıllar geçtikçe lezzeti artar. Üstelik canla başla büyük bir hevesle çalışan bir avuç EMOK gönüllüsünün ilk günkü gibi heyecan dolu çabaları hiç eksilmez. Tam bitme noktasına gelinir, artık tükendik derken birer ikişer gelmeye başlayan motosikletseverleri gördükçe keyifler bir anda tavana vurur. Yeniden bir coşku dolar insanın içine. Aylar öncesinden başlayan hazırlıklar geçmişte kalır. Yerini bu dört günün misafirlerimiz için hayatlarında unutamayacakları güzellikte bir rüya gibi geçmesi için ne yapılabilir düşüncesi alır.

Bu yıl festival alanını göl kıyısında seçtik. Bu seçim katılanların büyük beğenisini

kazandı. Çarşamba günü yağın sağanak yağmurdan endişelenmedik desem yalan olur fakat sonrasında dört gün boyunca havalar öylesine güzeldi ki anlatılır gibi değil. Ne sıcak ne soğuk, nemli de değil yağışlı da değil. Daha ne olsun herşey mükemmeldi. Festivalde bu yıl ilk kez hayata geçirilen motorlu çadır alanı uygulaması da büyük ilgi gördü. Hatta festivale karavan ile katılmak isteyenlere bile yer ayarlanmıştı.

Seçilen yörenin tarih ve doğal zenginlikleriyle ön plana çıkması, ulaşımın her tür motosiklet için uygun olacak şekilde planlaması diğer artılardı. Köylüsünden muhtarına, belediye başkanından sanayicisine kadar bölge insanı da sahip çıkmıştı festivale.



Honda ve Suzuki firmalarının destekleriyle gerçekleştirilen “Yavaş Gitme”, “Sarkan Toplar” ve “EMOK-Adventure” yarışmaları katılımcılara eğlenceli bir atmosfer sunarken yakın çevreye yapılan tarih ve doğa gezileri festivalin her yönüyle doyurucu olmasını sağladı.

Yöre halkının hazırladığı gözleme ve çiğ börekten Hitit ve Hayal Kahvesi’nin şehirdekileri aratmayacak kalitedeki restoranları festivale katılan insanlara yeme içme açısından bol bol seçenek oluşturdu.

Ana faaliyet alanında yapılan yavaş gitme, sarkan toplar ve EMOK-Adventure yarışmaları herkesin ilgiyle takip ettiği aktivitelerdi. Bugüne kadar her festivalde yapılagelen Yavaş Gitme yarışmasına Honda sponsor oldu. Herkesin HONDA marka tek tip motosiklet ile yarışması daha adil bir yarışma olmasını sağladı. Suzuki’nin sponsorluğunda yapılan sarkan toplar yarışmasında ise SUZUKI motosiklet kullanıldı. Ağaçlardan sarkan toplam 21 adet topa sırası ile kaskını dokundurmanın ana amaç olduğu yarışmada ayağını her yere basışta 1 ceza puanı,

dokunulan her topta ise 1 kazanç puanı elde ediliyordu. Belirli bir süre içerisinde mümkün olan en çok sayıda topa dokunan kişi birinci oldu. Ben de yarışım tabii üstelik tüm puanları da topladım. Ama yarışma puanları değil seyirci puanlarını. Toplam üç kez yere yapışıp birinde ters takla atmak suretiyle kazandığım bu geniş popülaritede, özellikle kimsenin nasıl yaptığını çözemediği ters taklanın büyük rolü olduğunu sonradan öğrendim, ama sonuçta 17 topa kadar gelebildiğim için birinciliği en yakın rakibime kaptırdım.



Tarih, kültür ve doğal zenginlikleriyle bir hazine olan Anadolu'nun az bilinen ve az gidilen yörelerinde gerçekleştirilen festival bu yıl Eskişehir Seyitgazi ilçesine bağlı Kırka köyünün Büyükyayla mevkiinde yine 4 gün olarak düzenlendi.

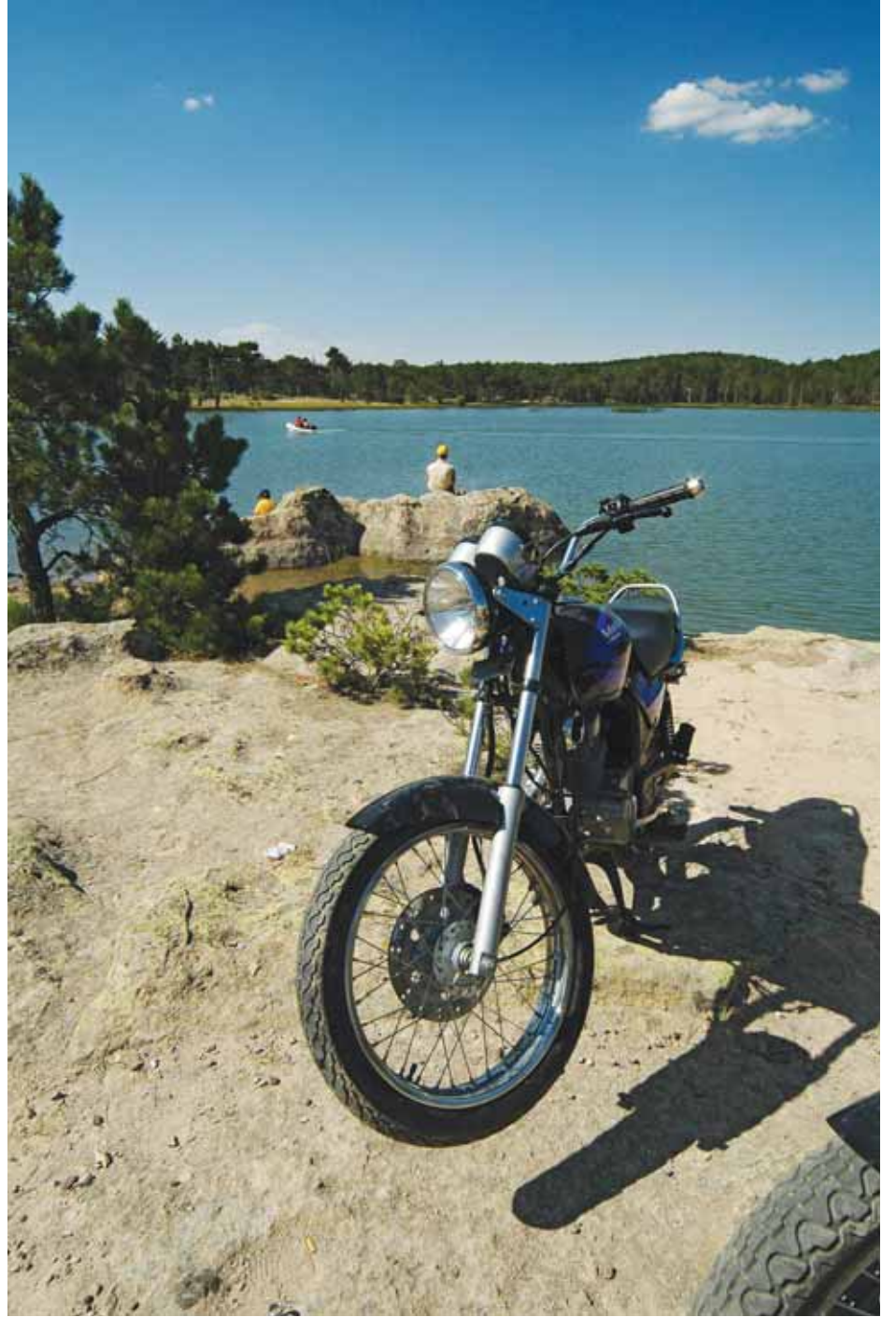
En çok rağbet gören diğer bir oyun olan EMOK-Adventure yarışında ise yarışmacılar önce tek motorda 2 kişi bozuk bir zeminde belirli bir mesafeyi mümkün olan en uzun sürede kat etmeye çalıştılar. Bu aşamayı geçen ekip elemanları sırasıyla ip merdivenlerden bir ağaca tırmanarak – motosikletsiz- orada kendilerini bekleyen can yeleklerini alıp göl kıyısındaki sala yöneldiler. Sal dediysem bizim üç tane tahtayı birbirine çakıp altlarına da şambriyel bağladığımız

iptidai bir deniz taşıtından bahsediyorum. Sala binen yarışmacılar bir adet ön tekerleği de yanlarına alıp gölün karşı kıyısına kadar kürek çektikten sonra yanlarında getirdikleri tekerleği orada bekleyen motora taktılar. Son aşamada ise tekerlek taktıkları motosikleti iterek finiş noktasına varmaya çalıştılar. İzleyiciler için oldukça heyecanlı ve yarışanlar için de bir o kadar yorucu olan EMOK-Adventure yarışması gelecek senelerde olmazsa olmazlar arasına girmeye aday bence.

Festivaldeki diğer bir etkinlik de çevreye yapılan enduro ve turistik geziler oldu. Cuma günü yangın gözetleme kulesine giden toprak yollarda doyasıya gezinmenin yanısıra Cumartesi günü Yazılıkaya'ya bir

ziyaret gerçekleştirildi. Ben her ikisine de katılabilen şanslı biri olarak söylemeliyim ki yangın kulesine kadar ulaşan toprak yollarda gezmek daha keyifliydi. Hele dönüşte yolu uzatma pahasına çok ilginç toprak şekillerinin arasında yol almak bambaşka bir deneyimdi. Hatta uğradığımız son köyde dinlenirken köylüler tarafından yapılan çay teklifini geri çevirmemekle en güzelini yaptık. Köylerden geçip de köylülere selam vermeden geçmek çok canımı yakıyor. İyi ki mola vermişiz orada.

Tam da Hasan amca ile Ayşe teyzenin kapısının önündeyim. Ben ve Hakan gruba bizi beklememelerini söyleyip çöküveriyoruz hemencecik amcamızın teyzemizin yanına. Ondan sonra gelsin çaylar gitsin boşlar.



Sohbet öyle güzel ki. Çaydanlıkta çay bitinceye kadar devam ediyor. Çay bitince sohbet de biter. Düşüyoruz tekrar yola ama bu kez koca grubun hantallığından kurtulmuş olmanın verdiği avantajla kendi tempomuzu kendimiz belirliyoruz. Üstelik tahmin edersiniz ki düşük bir tempo da değil elbette. Ülkemizde ne kadar çok gezilecek yer var ve sanırım bu ülke ömür boyu bizi şaşırtmaya devam edecek.

5. EMOK Motosiklet Festivalinde ayrıca yine her yıl olduğu gibi yöredeki çocuklara yardım ve hediye kampanyası da gündemdedi. Festival öncesindeki bağış kampanyalarından elde edilen gelir ile alınan kitap, defter, okul gereçleri, spor kıyafetleri gibi hediyeler Cumartesi günü köy çocuklarına dağıtıldı. O sırada festival alanında olmadığım için bu duygu dolu dakikaları yaşayamadım

ama arkadaşlarımdan aldığım bilgiye göre çocukların gözlerindeki ışıltıyı ve hareketlerindeki coşkuyu tahmin edebiliyorum.

Bu yıl festivalde ilk kez bir de Rock konseri vardı. Hayal Kahvesi sponsorluğunda sahne alan Yeni Harman grubu Cumartesi akşamı ortama renk ve hareket kattı. Barış Manço'nun sevilen parçalarından Dönence'nin farklı bir yorumlanışı herkesi büyüledi, derinlere dalan bakışlar tatlı tatlı esen rüzgara kapılıp gölün karşı kıyısında ormanın derinliklerinde kayboldu gitti.

Festivalin ilk gününden itibaren her gece buluşma noktası ise kamp ateşiydi. Benzerlerini ancak filmlerde görebileceğimiz dev bir ateşin etrafında toplanan kampçıların kimisi gece boyunca derin sohbetlere dalıp

dans eden alevlere türkülerle eşlik ederken kimisi yıldızlardan tavanı, dostlarından duvarı olan bu mekanda özgürlüğün tadını çıkardılar.

Pazar günü gelip çatığında ortalıkta sadece yol telaşı hakimdi. Öğlen saatlerine gelindiğinde ise festival alanında sadece sessizlik kalmıştı sanki dört gündür burada yaşananlar hiç olmamış gibi. Kırka bize öyle güzel evsahipliği yaptı ki o sessiz sakin huzurlu haline bir an evvel tekrar kavuşmayı dört gözle bekleyeceğiz hep birlikte.

www.emok.org
taner.eraslan@emok.org



İran'a gitmeyi insan niye ister?

Hakan Erman

İran bir seferde ve birkaç karede anlatılacak bir ülke değil. Tüm yolculuğumuz boyunca bizi derinden etkileyen sayısız görüntü, olay, kişi ile karşılaştık. İran'da kendimizi bir kez olsun güvensiz, rahatsız ve hatta yabancı hissetmedik. Tek istisna trafik olabilir ki onu bile bizdekinden daha barışçıl bulduğumuzu söyleyebiliriz. İran yakın. Uzaklığı zihninizde ve inanın zihniniz yanılıyor.



Bizi en çok etkileyenler;

- Zerdüştlerin toprağı kirletmemek için ölülerini akbabalara sundukları sessizlik kulelerine tırmanmak,
- Ateşgahlarında 1600 yıldır sönmeden yanan kutsal ateşi seyretmek.
- Zagros dağlarını 2.650 metreden geçmek, Abarkuh çölünde gaz açıp, açık denize açılan sürat motoru gibi hissetmek.
- Persopolis'de olmak.
- Pers İmparatorluğu hakkında ilginç ve güzel şeyler öğrenmek: Persepolis'in M.Ö.518'de başlayan inşasında çalışan 12.000 kişinin maaşlı işçi olması, çünkü kölelik sisteminin bulunmaması, kadınların erkeklerle aynı maaşı almaları ve doğum izin hakkı bulunması,

- ...halkının mutluluğı için dualar eden kral ve ona yaklaşıma imtiyazına sahip iki kişi "sinek kovucu ve havlucusu",
- ...Apadana kabartmalarında halkları dostça ellerinden tutarak başkente getiren askerler ve her yerde barışı sembolize eden lotus çiçekleri,
- Şiraz kapalı çarşısında çok pazarlık az alışverişi.
- İran'da her evde mutlaka bulunması gereken iki kitap var imiş: Kuran ve Hafız. 13. yy şairi Hafız'ın kabrinde yüksek sesle şiirlerini okuyan, mezarını öpen, orada zaman geçiren aydın kalabalığı gözlemek, Anadolu'da ıssız ve sahipsiz bulduğumuz Yunus Emre'yi anmak.
- Şah Abbas'ın ihtişamlı şehri İsfahan'ın incileri: Jameh camisinde ışıkla dans,

- ...Bazar'ı Bozorg,
- ...İmam meydanı,
- ...İmam Cami,
- ...Qeysarieh çayhanesinde öğle sıcakını atlatmak,
- ...33 göz köprüsü (Si-o-Seh) ve altından nehir akan çayhanesinde ışıldayan galyan ateşleri,
- ...Botokslu dudaklar, estetikli burunlar,
- ...Şeyh Lütfullah camiindekilerden daha muhteşem çini işi yapılamayacağına kanaat getirmek,
- ...Chehel Sotun sarayında Yavuz Sultan Selim ile Şah Abbas'ın Çaldıran hesaplaşmasına şahit olmak, (sol altta at



üzerinde elleri arkadan bağlı Osmanlı'nın kim olduğunu bilen var mı?)

- ...İran'da yasal olarak şarap üretimi yapıp kadınların baş açabildiği yeri ziyaret etmek: Ermeni mahallesi Yeni Josut'taki Vank katedrali,

- ...Mahalle berberine kendimizi teslim etmek...

...ve sonuç

- Hala bazılarının abaküsün hesap makinesinden daha pratik gelmesi.

- Propaganda aleti olarak polis motosikleti. Beyaz çizmeleriyle pek şirinler değil mi?

- Farsça'yı sökmeye çalışmak

- İnsan manzaraları

En Güzel Yol:

- Şiraz'dan İsfahan'a Zagros dağları üzerinden giden yol. Yüzlerce kilometre boyunca 2.000 metrenin altına inmeyen, 3.200 metreye kadar çıkan yoldaki ihtişamlı manzaralar.

- Tahran – Tebriz arasında henüz bitmemiş otobana girmek (Çelinc ruhu!). Zaman zaman tarlalara girerek de olsa bitirmek, ödül olarak da nefis manzaralar görmek.

- Ağrı Dağını 90 kilometreden görmek ve yavaş yavaş yaklaşmak.

En Kötü Sürpriz:

- Yollarda hava karardıktan sonra bazı araçların farlarını yakmaması.

- Sollama yapmak isteyenler için sizin karşıdan geliyor olmanızın engel sayılmaması.

- Bizdeki "kuralların çiğnenmesi" alışkanlığı yerine "hiç kural olmaması" anlayışının benimsenmiş olması.

- Rehberlerde tavsiye edilen yerleri denememize rağmen iyi İran yemeği bulamamak, çeşit azlığı.

- İran'dan sonra Türkiye'de benzin alıp ne kadar tuttuğuna bakmak.

En Güzel Sürpriz:

- 3 YTL'YE DOLAN DEPOLAR !!! (Evet, bildiğiniz 23lt motosiklet deposunun benzin ile tepeleme dolmasından bahsediyoruz)

- Trafikteki kurlsızlığın bile bir sistemi olduğunu keşfetmek ve uyum sağlayabilmek, hatta zevk almak.

- Kaos gibi gözükken trafikte kimsenin birbirine bağırması, kızmaması, korna çalmaması.

- Ülkede Farsça'nın mı Türkçe'nin mi en çok konuşulan dil olduğuna karar verememek, anlamak için İngilizce'ye çok az başvurmak.



- Şiraz'da hedeflediğimiz otelin dolu olması ancak Mert'in yandaki bakkalda yanına gelen çocuğa dondurma ikram etmesi, çocuğun otelin sahibinin oğlu çıkması ve otele indirimli tarafından davet edilmemiz.

- Tahran'da İstanbul'dan daha gelişmiş ve iyi yapılmış bir metro sistemi olması.

- Türkiye'den çok daha kaliteli yapılmış yollar.

- Çayhane yemeği olan ve et ile patlıcan karışımının havanla dövüldüğü Abğuştı pek sevmek

- Hemen hemen bütün polis otolarının Mercedes olması.

- Tan Erdem gibi iyi bir dostu Tebriz'de bulmak

En Güzel Gün:

- Gezinin her gününden zevk alsak da Türkiye'ye yaklaştığımız gün çok

heyecanlandık. Bizi uzaktan karşılayan Ağrı'nın yarattığı büyü müydü? Yoksa içindeyken değerini bilemediğimiz özgür, laik ülkemizi mi özlemiştik? Normal zamanda dikkatimizi çekmeyecek, çok da iyi yapılmamış Atatürk heykeli ile bayraklarımız ondan mı üzerimizde bu kadar büyük etki bıraktı?

Keşke...

- Bu gezinin keşkesi yok

İyi ki...

- İyi ki yol dostlarımız gerçek dostlar.

- Seçilen mevsim doğrudur. Doğu Anadolu'da serin, İran'ın ortalarında sıcak idi. Yazın bu bölgeler yanıyor olmalı. Daha önce ise kuzeyde soğuk olacaktı.

Yeni Yol Planları / Hayal ediyorum, öyleyse varım

- Tekrar Suriye ve Lübnan

- Bosna, Hırvatistan, Slovenya, Avusturya azıcık da İtalya

Sonuç:

İran'da kendimizi bir kez olsun güvensiz, rahatsız ve hatta yabancı hissetmedik. Tek istisna trafik olabilir ki onu bile bizdekenden daha barışçıl bulduğumuzu söyleyebiliriz. İran yakın, uzaklığı zihninizde ve inanın zihniniz yanılıyor. Nüfusunun üçte biri Azeri Türkü olan, her televizyon dizimizi bilen, şarkıcılarımızın resimlerini cep telefonlarında taşıyan, Türkçe şarkıları Peykan (marka) arabalarında bağırıttıran insanların ülkesini, ajans haberlerinden tanımayın, gidin kendiniz yaşayın. Bugünkü politik düzen geçici, İran medeniyeti ile etkileşmemiz ise tarihten geliyor ve devam ediyor.

Darısı başınıza...

Sonsuzluğun ortası

İhsan Kuşcu
Pangea Off-Road

Nerede bisiklet sürersiniz? Şehirde? Orman yollarında, ada yollarında, sahil yollarında? Dağlarda tepelerde? Hiç olmadık bir yeri, mesela bir gölü, bisikletle aşma hayalleri kurdunuz mu? Hayır mı? O halde buyrun: Bu kez sizleri bir “göl”ün üzerinde bisikletleri ile safari yapan bir avuç outdoor’cu ile tanıştıracamız. Kim bu adamlar diyorsanız, referansımızı verelim: Onlar off-road’cu. Yani sınırların dışında her şeyi bekleyebilirsiniz bu gruptan.

2000 yılından bu yana her Eylül ayında (aslında her fırsatta) bir grup off-road sever olarak Tuz gölü’nü ziyaret edip, olağanüstü gün batımını izledikten sonra kampımızı, off-road’umuzu yapıp, felaket amele yanıklarımızla eve dönerdik. Kamp akşamlarımızda, ateş başında, “aslında burada şu da yapılır...” şeklindeki konuşmalardan birinde (geçen yıl) “aslında burada harika bisiklete binilir” dedim bir anda. Kimi “biz off-road cuyuz, bisiklet neyimize” dedi, kimi “nasıl gelecek bisikletler, onca malzeme” diye burun kıvrıdı. Hayal bu ya yılmadım, kendime yandaş aramaya koyuldum ve zaman içinde 1-2 arkadaş “neden olmasın” noktasına geldi. Böylece “Tuz Gölü’nde Bisiklet Safari” maceramız başladı.

Bisiklet Safari’ye, tüm etkinliklerimizde yaptığımız gibi ön çalışmayla başladık.

Gideceğimiz bölgeyi ne kadar iyi tanırsak tanıyalım mutlaka ön çalışma, birkaç keşif gezisi yapar ve yol notu/hareket şekli belirleriz. Tuz Gölü için de aynı şeyi yaptık. Görevlendirdiğimiz bir arkadaşımız bir hafta sonu bölgeyi kabaca görmeye gitti. Daha sonra ilk keşifte belirlediğimiz Mutlucan Tuzlası sahasına keşif gezisine gittim.

Önce biraz iletişim, dedik ve eski adı Kayacık yeni adıyla Mutlucan Tuzlası’nın Müdürü Sn. Adnan Akal’la görüştük. “Sert biri mi acaba?” derken, bu görünümün altından eski baba rallicilerle yarış peşinde koşan, ANOK’un (Ankara Otomobil Kulübü) kurucu üyesi, her iki çocuğu da otomobil sporu ile uğraşan, yani tam bizden, bir büyüğümüzü bulduk karşımızda. 15 dakika sonra “Adnan Abi”miz oluverdi zaten. Sonra bizi aldı tüm tuzla sahasını dolaştırdı. Tuza güvenle inebileceğimiz yerleri gösterdi,

heyecanımızı paylaştı. Biz keşif için tuz üzerinde koşuştururken sabırla bizi bekledi. Teşekkürler Adnan Abi.

sonsuzluğun içinde kendimi sorguladım

Sonra tuza ayak basış, önce birkaç ürkek deneme adımı, yavaş yavaş coşku, sonra bisikletin üzerinde biraz deneme ve viteslerin yükselme sesi. Motor sesi yok, egzoz kokusu yok. Kulaklarımda rüzgarın uğultusu. GPS'ime bakıyorum saatte 25 km yapıyorum.

Çevreme bakıyorum, göz alabildiğine pembe beyaz bir görüntü. Sonsuzluğun ortasındayım, sadece bir lekeden ibaretim. Bu dünyada ne kadar yer tutuyorum ki? Bir de kendime kilolu derim. Kendi hiçliğime bakıyorum, ne kilosu, fil kadar olsam yine hiçim.

Sonra yükleniyorum pedallara, hangi yöne gitsem acaba? Şu yana gitsem düz mü gitmiş olurum, belki de orası soldur, belki sağ. GPS neresi olduğunu söyler ama ona bakarsam büyü bozulur. Teknoloji işte, bana beni hatırlatmak için bisikletin gidonunda turuncu turuncu oturuyor.

Farkında mısın saatin, geri dönme vakti. Kendime bisikletime bakıyorum, Tuz Gölü beni ve aracımı kendine benzetmeye başlamış. Yavaş yavaş kendi rengine boyamış, biraz daha kalsam acaba içine çeker, kendine katar da “sonsuzluğun ortası” mı olurum?

tuz gölü / tuz çölü

Tuz gölü aslında tuz çölüdür. Üzerinde sadece “artenya” isimli bakterinin yaşamasına izin verir. 25 milyon yıl önce bu bölgedeki deniz yok olurken geride bu göl kalmıştır. Göl denildiğine bakmayın en derin yeri 1.2 metreyi geçmez. Ortalama 40-50 cm. su derinliği olur en yağışlı mevsimde, o da ilk fırsatta buharlaşır gider. Geride insanda sonsuzluk duygusu uyandıran “sonsuz” beyazlık kalır.

Bölgede gördüğümüz ve bizi sevindiren ilk şey gölün ve tuzun uzun süren geri çekilmesini bırakmış hatta biraz da ilerlemiş olmasıydı. Bu yıl yağışın bol olduğunu öğrendik, acaba yağışların yanı sıra, uzun süredir devam eden, gölü kurtarmak için yapılan çalışmalar bu yıl sonuç vermeye mi başladı?





Keşif tamamlanıp geri döndüğümde, ilk katılacak grupla izlenimlerimi, sonra da coşkumu paylaştım, planlarımızı yaptık. Sonunda bir hayal gerçekleşti ve 22 Temmuz 2006 akşamı etkinliğe katılacak katılımcı arkadaşlarla Şereflikoçhisar ilçe merkezinde buluştuk. Bu yıl 8 öncü arkadaşım katılıyordu. Her zaman olduğu gibi son ana bırakılan eksikler, heyecan telaş, kamp yerine doğru harekete geçtik. Dünyanın sayılı “en güzel gün batımı” görüntülerinin izlendiği bölgesindeydik, kaçırmamak lazımdı. Ama gökyüzü bizimle aynı fikirde değildi, bulutlarla kaplıydı. Anlaşılan bu sefer bize gün batımı yoktu.

Kamp alanını sahilden biraz içerde, göl yatağı üzerinde, kuru bir bölgede seçmiştik. Bunu yapma nedenimiz sinek tehdidinden uzak olmak içindi, ama çok da başarılı olamadık, ışığımızı gören geldi. Kampımız tipik alışık olduğumuz off-road kamplarına hiç benzemiyordu, kamp ateşi yok, mangal yok, hatta yemek bile yemedik desem doğrudur. Yoğun bir çalışma ortamı, adeta atölye. Bisikletlerin montaj işlemleri, fren ayarları... Sonsuzluğun ortasına bizi taşıyacak ve geri

getirecek tek aracımız buydu bu kez, üstelik tek kişilik bir araç.

Kamp akşamı erken sona erdi, mümkün olduğunca dinlenmemiz gerekiyordu. Sabah gün doğumundan önce kalkıp, Türkiye’de (dünyada) bir ilki gerçekleştirecektik. 23 Temmuz 2006 sabahı gün doğmadan kalkan ekibimize, kahvaltı öncesi kısa bir briefing sunduk. Etkinliğin yönü, şekli süresi, hava durumu vb. konular hakkında katılımcılar bilgilendirildi.

Göl üzerinde bisiklet safari başlıyor

Sonunda “Tuz Gölü”nde Bisiklet Safari” başladı. Telsizlerimizi kontrol edip, GPS’lerimizi ayarladıktan sonra tekerlekler dönmeye başladı. İlk metreler zemini anlamak için çok yavaş geçildi. İlk duygular “burası şimdi tuz oluyor değil mi?”. Sanki buz üzerindeydik ama oldukça sıcaktı ve saat daha sabah 7’ydi.

Önce 2-3 kilometre kıyıya dik olarak hareket ettik. Bu bölgede 1-2 milimetre su vardı ve hızlandıkça bizi tuza boyuyordu.

İyi ki çamurluk takmışız diye düşündük, yoksa tuzdan adam olmak vardı. Sonra yönümüzü kuzey, kuzey-batıya çevirdik. İlk 12 kilometreyi toplu halde geçtik. Ama aramızda bisikleti yaşam biçimi haline getirmiş arkadaşlar da vardı ve onlar bizim ortalama 15 km lik hızımızdan çabucak sıkıldılar. Hemen yeni bir rota belirleyip onları gönderdik. Artık grubumuz ortadan ikiye ayrılmıştı. Benimle birlikte geriye kalan 4 kişi, ilk belirlediğimiz rota üzerinde hareket ettik.

Rotamızı belirlerken kabaca balon şeklinde tasarlamıştık. Amaç rotanın herhangi bir yerinden kesilerek dönüş yapılabilmesiydi. Bunu, performans sorunu yaşayabilecek katılımcılara bir önlem olarak düşünmüştük. Ama gün içinde böyle bir gereksinim yaşamadan yaklaşık 30 km.lik parkuru tamamladık.

Hava sıcaklığı sabah erken saatlerden itibaren kendini belli etse de, öğle saatlerinde dayanılmaz hale geldi. Öğlen 37.8 derece sıcaklığı ölçtüm. Tabii güneşi yansıtan beyaz bir kristal örtü üzerinde



ilerlememizin, hissedilen sıcaklığa olumlu bir etkisi olmuyordu. Yavaş yavaş yorgunluk belirtileri kendini göstermeye başladı. Bir ara arkaya bakmak için başımı çevirdiğimde, birden ayaklarımı benden yukarda kendimi havada buldum, bu duruma şaşırma fırsatı bulamadan Tuz Gölü zemininin ne kadar sert olduğunu hissettiren bir düşüş yaşadım. Bu düşüşü hasarsız atlattım ama benim kadar şanslı olmayanlar bitiş noktasında ortaya çıktı. Ufak tefek yara beresi olanlar vardı ama kısa bir ilk yardım çalışması tüm sorunları çözdü.

Saat 12:30 civarında, her iki rotayı telsiz yardımıyla birleştirip, tüm katılımcılar ve bisikletler tek parça halinde başlangıç noktasına toplu halde ulaşmayı başardık. Yorgun, hatta bitkin, tuza bulanmış, tuza doymuş bir halde kendimizin ve araçlarımızın kontrollerini yapıp gölü arkamızda bıraktık. Mutlucan Tuzlası yönetimine kısa bir teşekkür ziyaretinden sonra tüm katılımcılar serbest olarak dağıldılar.

Daha güçlü bir organizasyonla her yıl tekrarlamayı düşündüğümüz “Tuz Gölü’nde



Bisiklet Safari” etkinliğimiz böylece sona erdi. Değişik etkinlikler, değişik heyecanlarda birlikte olmak dileğiyle...

www.pangeaoffroad.org



Yakıtı kaprisli rüzgar,
Yolu köpüklü dalgalar

Rüzgar sörfü

Selma Uca

Rüzgar sörfü tutkunları RS:X yarışları için Alcatraz'da bulustu. Kaprisli rüzgarın peşinde günler süren organizasyonda dünyanın her tarafından gelen sporcular koyu lacivert sularda zevkli bir yarış çıkardılar. Yarışın finali de tabii ki ödül töreninin yapıldığı otelin havuzunda gerçekleşti.

Petrol Ofisi sponsorluğunda, Türkiye Yelken Federasyonu işbirliği ile SportWorks organizasyonunda yapılan RS:X Avrupa Şampiyonası 07- 16 Haziran 2006 tarihleri arasında Alaçatı'da gerçekleşti.

RS:X, Neil Pryde ürünü yeni olimpiik olan bir rüzgar sörfü. İlk kıtalararası şampiyona olması itibarıyla, parkur konfigürasyonu, diğer teknik gerekler olimpiyat formatını oluşturacaktı.

Beş kişilik uluslararası jüride iki Türk İJ (International Judge), yer alırken, yarış kurulu tamamen Türklere oluşuyordu. Tüm sporcular, yarış komitesi ve jüri üyeleri, koçlar, idareciler ONE Resort Ephesus Otel'inde konakladık ve parkurumuz da otelin açıklarıydı.

09 Haziran günü deneme yarışımız oldu; parkuru ve kendimizi denedik. Kuzey hakim rüzgarda parkurun rüzgaraltı kısmı koy ağız dışında kaldığından, hem rüzgar şiddetinin bu alanda daha düşük olması hemde derinlik yönünden rüzgarüstü şamandrasını daha içeriye alma gereğini düşündük.

10 Haziran ilk resmi yarış günüydü; haliyle bizler de daha heyecanlıydık. 09:30'da denize çıkıp rüzgar ölçümlerimize başladık. Erkekler filosu Sarı ve Mavi olarak, bayanlar filosu da tek kategoride yarıştı. Her gün tüm gruplara ikişer yarış yapılması planlanmıştı. Dolayısıyla karadan çağrılacak grubun zamanlamasını iyi yapmamız gerekiyordu. Diğer hassas bir konu da yarışın 30 dk.lık süresiydi. Bu ayak uzunluğu ve uyarı işaretinden önce ilan edilecek 1, 2 ve 3 tur sayıları ile ayarlanıyordu. 340 ile 360 derece arasında seyreden rüzgarda her defasında parkur düzenlememizi yaparak birinci günü bitirdik.

11 Haziran en sıkıntılı günümüz oldu. 360 dereceyle Mavi ve Sarı grupların ardından bayanlar yarışında rüzgar şiddeti iyice düştü ve son rüzgaraltı kapı şamandrası geçişine seyreden lider grubu genel batı'dan hafif bir rüzgar karşıladı. Yarış çok iyi izlememiz gerekti ve abandonne vermemize gerek olmadığına karar verdik. Jüri'nin ve koçların tepkisi de olumlu yöndeydi. Rüzgarın 240 dereceye dönmesi üzerine, parkuru yeniden kurduk ve Mavi gruba startlarını verdik. 10-12 knts esen rüzgar iyice düştü ve Alaçatı tarafından nefis bir Yıldız tazelemeye başlayınca, yarışı abandonne ettik ve Mavi grubu karaya gönderdik. Sarı grup startları için denizde beklemedeydi. 11-12 knts rüzgarla 360 dereceye tekrar parkur kurduk. Son grup olarak bayanların startını 18:35'te verince karaya dönmemiz 19:30'u geçti. Ama gün başarılı bitti.

12 Haziran Altın ve Gümüş grupların ayrılması için son seçme yarış günüydü ve programlanmış yarış sayısı ile finallere girdik. 13 Haziran yedek gündü ve yarış ihtiyacımız olmadığından bugün de sporcular gibi bizler de keyfimize baktık, dinlendik. Her gün neredeyse 9 saat denizde kaldığımız düşünüldürse iyi de geldi doğrusu bu ara.



14 Haziran final yarışlarının ilk günü oldu ve sorunsuz geçti.

15 Haziran sabahı alışık olduğumuz bir sabah olmadı, çok hafif bir Kible esiyordu. Şiddetini 8 knts'a çıkarmasını bekledik ve 180 dereceden rüzgarla Altın, Bayanlar ve Gümüş gruplar yarışlarını yaptılar. Rüzgar 210 dereceye drise edince parkuru tekrar düzenledik, Gümüş ve Altın gruplar günün ikinci yarışlarını da tamamladılar. Bayanların ikinci yarışı için 230 dereceye kadar gelen hava nedeniyle parkuru bir daha düzenledik, gidişat ve Alaçatı tarafından ilerleyen sağanaklar Murphy'nin yola çıktığının habercisiydi. Çok hafif de olsa gelen rüzgarın filoyu dağıtmasını beklemeden hemen yarışı abandone ettik. Saat neredeyse 17.30'du ve rüzgar kimi yerde 2, kimi yerde 5 knts'la can çekişmeye başladı. Bu son yarış kimi bayan sporcu için çok önemliydi, zira ilk on Madalya yarışına kalacaktı. Stres yüksekti, elbette bizlerde de öyle. Umudumuzu kesmeden beklemeye başladık, 340 dereceden 8-9 knts rüzgarı bulunca en hızlı şekilde parkuru kurduk ve 18.45'te startı verdik. Yarış talimatına göre gün batımından iki saat öncesine kadar son uyarı işaretini verebiliyorduk, bu da 18:46 demekti. Bayanlar erkekler filosuna nazaran genel geri çağırmaya daha yatkındı, ama korktuğumuz olmadı ve temiz bir start oldu. Murphy'i yenmiştik, ekip olarak gururla karaya geldiğimizde jüri üyelerinin ve koçların

teşekkürleri bizi daha da mutlu etti.

16 Haziran günü Altın grup ve bayanlarda sadece ilk onun yarışacağı Madalya yarışları yapıldı. Altın grupta olmasına rağmen şampiyonanın açık olması nedeniyle 13. durumda bulunan sporcumuz Ertuğrul İçingir ilk onun dışında kaldı. 350 dereceden esen ve 9-12 knts rüzgarla önce Bayanlar, sonra da Erkekler yarıştılar. Günlerdir 400m attığımız start hattını 100m ye çekmek ilginç geldi. Finiş hattında kazananların, şampiyonların sevinçlerini görmek enfesti. Yarışlardan sonra SportWorks'ten Kutlu Torunlar'ın çizdiği tavşan startlı uzun mesafe serbest yarışının manzarası da unutulmazdı.

Ödül töreni otelin havuz başında yapıldı. Yarış Komitesi olarak hatıralarımızı alırken, törende olan ve evlerine dönüş hazırlıkları için odalarında bulunan sporcuların, koçların balkonlardan alkışları en büyük mutluluğumuz oldu.

Erkekler Avrupa:

1. GBR 21 Dempsey Nick
2. NED 1 Van Dijk Joeri
3. FRA 8 Huguet Nicolas

Bayanlar Avrupa:

1. ESP 1 Manchon Dominguez Blanca
2. GBR 94 Shaw Bryony
3. FRA 81 Perrin Pauline



Titiz ve uyum içinde çalıştık; tüm ekip arkadaşlarıma, uluslar arası jüriye, başkanı Aaron Botzer'e, sponsor Petrol Ofisi'ne, organizasyonu için SportWorks'e, Federasyonumuza, T.C.S.G 11 Bot ve Çeşme Sahil Güvenlik Komutanlıklarına, ONE Resort Ephesus Oteli çalışanlarına, NTV'ye, medya mensuplarına teşekkürler...

Nice güzel ve başarılı organizasyonlarımızı paylaşmak umuduyla, denizin, yelkenin keyfinde, mutlu günler dilerim.





Yelken ve rüzgar sörfü yarışları Genel Kurallar ve terminoloji

...Tüm branşlarıyla yelken yarışları ISAF (Int. Sailing Federation) / Uluslar arası Yelken Federasyonu yarış kuralları, buna göre hazırlanmış yarış talimatı ve ilgili sınıf kurallarına göre düzenlenirler. Hangi rüzgar şiddeti altında start verilemeyeceği veya hangi şiddetten sonra yarışılmasının uygun görülmeceği konuları yarışan sınıfların kurallarına, stratejilerine göre değişir. RS:X için önerilen 6 deniz mili altında start verilmemesi idi.

...Yarışılacak parkur rotası sınıfın özelliklerine göre değişik konfigürasyonlarda olabilir. Bunların bir kısmı olimpiik düzeyde kabul edilmiş rotalardır.

...İster yelken, ister rüzgar sörfü olsun disiplinler yapıdaki çoğu yarışın startı, rüzgarla yapılabilen en küçük açıyla seyredilebilen ve orsa olarak adlandırılan seyirle başlar. Alaçatı RS:X Avrupa Şampiyonası'nda da startlar orsa seyriyle verildi. Start hattı, Komite Botu üzerindeki turuncu bir bayrak ile diğer uçtaki şamandra arasındaki hattır (başka türlü tariflendirilerek de uygulanabilir, bu yarışta böyle idi) ve 5 dk.lık geri sayımlı zamanlama sonunda boardlar zamanından önce hattı kesmemek kaydıyla bu

hattan start ederler. 5 dk.lık sürecin başlama işareti 'uyarı işareti' olarak adlandırılır. Rüzgar sörfü boardları starttan çıkabilmek için oldukça geniş bir start hattına gereksinim duyarlar, ki starter board adedine göre 400m yeterli bir uzunluktu. Madalya yarışı son günde erkekler ve bayanlar kategorisinde sadece 10 tekne yarıştığından bu mesafeye 100-150m ye çektilik.

...Alaçatı'da tercih edilen rota konfigürasyonu rüzgara doğru yani orsa seyriyle varılan ve kısaca rüzgarüstü olarak tanımladığımız şamandra ile bunun tam tersi rüzgarı arkadan alarak seyredilen ve pupa olarak adlandırılan rüzgaraltı şamandralar arasındaki turlardan ve nihayetinde kısa bir slalomdan oluşuyordu. Kaç tur yapılacağı her yarışın uyarı işareti öncesinde komite botunda bayrakla ilan edildi. Yelken yarışlarında görsel işaretler (bunun için uluslar arası kod bayrakları kullanılır) esastır ve seda işareti ile beraber verilirler.

...Filodaki starter sayısı 60-70'lere ulaştığında genelde iki gruba bölünürler, bu yarışta da erkekler buna göre sarı ve mavi olarak gruplarda her günün akşamında karıştırılmak şartıyla yarıştılar. Herkes birbiriyle yarıştıktan sonra genel sıralama ortaya çıktı ve finaller için

ikiye bölündü. İlk grup Altın, ikinci yarısı ise Gümüş olarak isimlendirildi.

...Yelken yarışlarında ilk kural dürüst yarışmaktır, dolayısıyla tüm uygulamaların herkes için adil olarak düzenlenmesi ve kontrol altında olması gerekir. Yarış parkurlarında bu yüzden sürekli rüzgarın geldiği pusula yönü/derecesi ve şiddeti ölçülür. Drise olarak adlandırılan rüzgar yönü değişikliklerinin frekanslarını takip etmek gerekir.

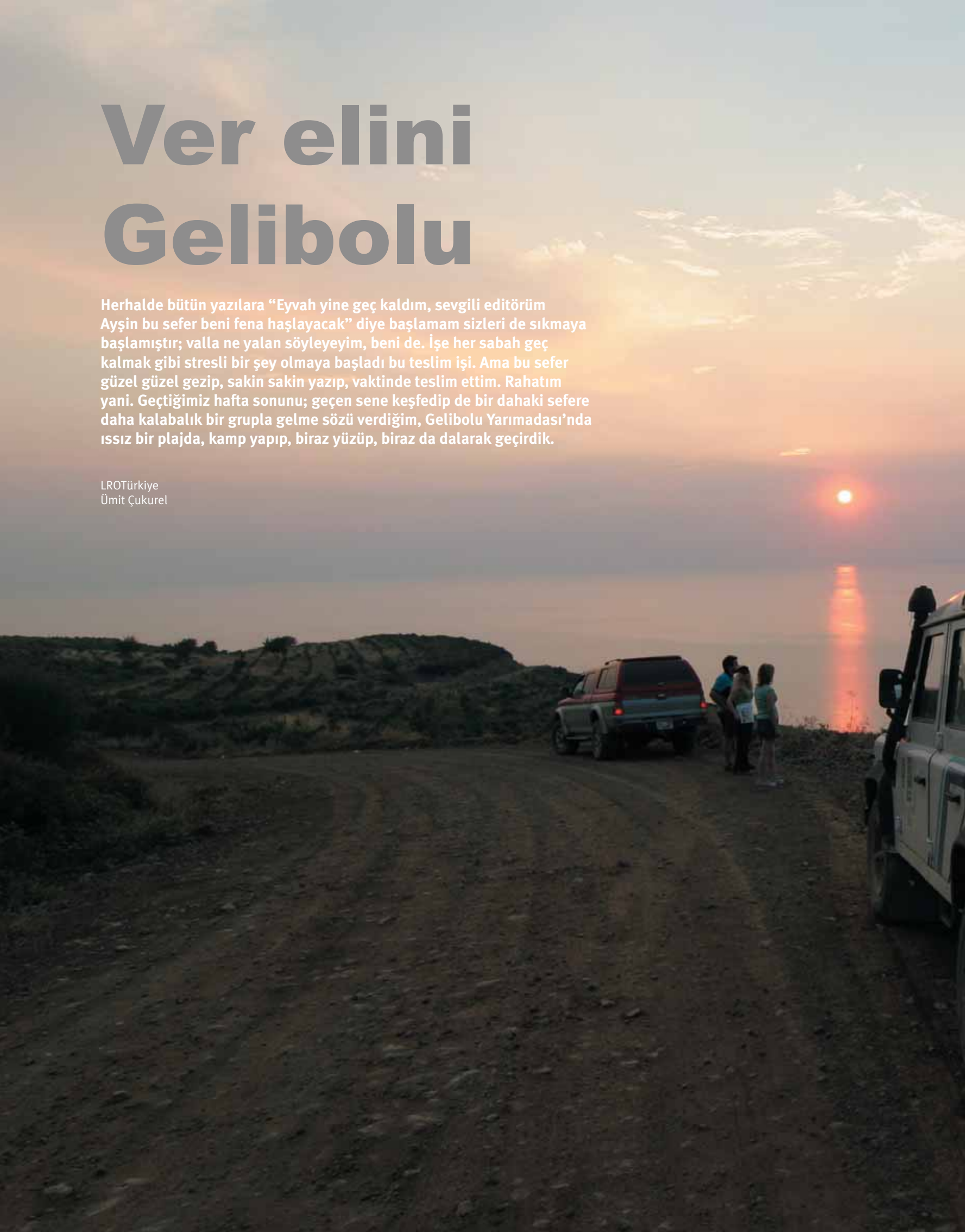
...Tek tip tekne / board yelken yarışlarında, buna one design da deniliyor, zamanlama yoktur. Rota tarifine uygun olarak tüm şamandralar şartlı tarafta kalacak şekilde seyredilmelidir, tek kriter budur. İlk finiş yapan tekneden sonra 15-20 dk. gibi tariflerle belirlenen bir süreç vardır. Her tekne/board finiş hattını geçtiği/kestiği sırasına göre finiş sıralamasına girer. Uygulamalardaki kural ihlalleri diskalifikasyona neden olabilirken, sporcular arasındaki kural ihlalleri de protesto adı verilen duruşmalarla görüşülür. Bildiğimiz mahkeme olarak düşünülebilir.

www.tyf.org.tr

Ver elini Gelibolu

Herhalde bütün yazılara “Eyvah yine geç kaldım, sevgili editörüm Ayşin bu sefer beni fena haşlayacak” diye başlamam sizleri de sıkmaya başlamıştır; valla ne yalan söyleyeyim, beni de. İşe her sabah geç kalmak gibi stresli bir şey olmaya başladı bu teslim işi. Ama bu sefer güzel güzel gezip, sakın sakın yazıp, vaktinde teslim ettim. Rahatım yani. Geçtiğimiz hafta sonunu; geçen sene keşfedip de bir dahaki sefere daha kalabalık bir grupla gelme sözü verdiğim, Gelibolu Yarımadası’nda ıssız bir plajda, kamp yapıp, biraz yüzüp, biraz da dalarak geçirdik.

LRO Türkiye
Ümit Çukurel



Bir süredir hem hafta arası seyahatlerim, hem de sinüslerimde yaşadığım sorunlar nedeniyle dalış konusundan biraz uzak kalmıştım. İyi giden havalar ve denize olan özlem, sonunda bizi bol gezintili ve kampli bir gezi için kollarımızı sıvamaya zorladı. Eğer İstanbul'da yaşıyorsanız ve kendinizi Ege'nin serin sularına atmak istiyorsanız bana kalırsa gidebileceğiniz en yakın yer Saros Körfezi olacaktır. Böyle bir düşünceden yola çıkarak programımızı Gelibolu Yarımadası'nda geçirmek üzere şekillendirdik.

Cumartesi sabahı grup halinde yola çıkılacak ve Gelibolu çevresinde yeni yerleri keşfetmeye çalışacaktık. Elde ettiğimiz hava durumu raporlarına göre hava bulutlu olacaktı, fakat ciddi bir yağış beklenmiyordu. Gezi programı, dört araçtan oluşan konvoyun, Yunanistan seyahati başında olduğu gibi sabahın ilk saatlerinde Selimpaşa Shell benzin istasyonunda buluşması ile başladı.

Tekirdağ'da verilen alışveriş molasını, yaklaşık bir buçuk saatlik bir yol ve ardından Keşan'ı sekiz kilometre geçtikten sonra

yörenin meşhur Satır Köftesi için Kavaklık'ta yemek molası takip etti. Satır köfte öyle her yerde bulabileceğiniz cinsten bir şey değil. Köfte dediğime bakmayın, son derece değişik bir et çeşidi; söylendiğine göre, bildiğimiz eti satır ile kıyma gibi doğrayarak köfte gibi pişiriyorlar. Eh konu değişik bir yemek olur da LRO Türkiye bunun bir denemesini yapmaz mı, tabii ki bunun için yolumuzu bile değiştiririz.

Altımızda Saroz Körfezi

Gelibolu'yu geçtikten sonra deniz kıyısına doğru yolu terk ettik. Biraz daha asfalt üzerinde gittikten sonra, limanlara doğru toprak yola çıktık. Hava meteorolojiyi doğrularcasına parçalı bulutluydu. Seyahat öncesi çok ciddi bir off road gezisi olmayacağını biliyorduk; daha önce de her fırsatta söylediğim gibi, yaz mevsimleri bizim için zor geçen dönemlerdir, hatta benim dalışa başlama sebepim de tamamen bu boş geçen dönemlerdir. Herkesin gittiği patikayı terk edip, GPS'de daha önce işaretlemiş olduğum deniz kıyısına doğru yol almaya devam ettik. Çok zaman geçmeden tüm

güzelliği ile Saros körfezi artık önümüzdeydi. İşin doğrusu altımızdaydı. Ortada görünen tek problem denizden olan yüksekliğimizdi.

Aşağı iniş için arayışlar başladı, kuru ve eğimli zemin, yanlış bir inişte geri çıkmayı zorlayabilecek cinstendi, fakat kasadaki ağır dalış ekipmanı benim bu konuda içimi biraz rahatlatıyordu. Neyse ki eski GPS'imde kayıtlı görünen nokta, yeni GPS'e de doğru olarak transfer olmuştu. Burada aklıma gelen en tatsız olasılık, o kadar yolu aşağı indikten sonra, kış boyunca yağın yağmurlardan dolayı meydan gelmiş olması muhtemel bir toprak kayması nedeniyle, sonlara doğru iniş yolumuzun kapanmasıydı. Fakat öyle olmadı; yaklaşık on dakikalık heyecanlı bir inişten sonra, artık hepimiz deniz seviyesinde ve sadece bize ait olan bu Ege Denizi'nin yassı taşlı bir plajında hedefe varmanın keyfini sürüyorduk.

Tüm koşullar bizim orada bulunuşumuzdaki keyfi arttırmak için bir araya gelmişti. Yağ gibi bir deniz, ara sıra kendini gösteren birkaç bulut ve tabii ki aradığımız sükunet. Dalış için hazırlanmaya başlayıp yerleşmemiz yaklaşık





bir yarım saatimizi aldı. Dalış için denize girip açılmaya başladığımız anda bulutlar sanki biraz daha kara, rüzgar da biraz daha sert esmeye başlamıştı. Geçmiş senelerden tecrübelerim, bu bölgedeki havanın çok değişken olabileceğini gösteriyordu. Biz suyun altındayken başlayacak bir yağmur, konvoyun geri dönüş için tepeye geri çıkmasını son derece zor bir hale getirebilirdi. Bu kuşuklar içinde Buddy'm Ömer ile toplam dalış süresini her ihtimale karşı 20 dakika ile sınırlandırmak üzere anlaşarak dibe doğru seyahatimize başladık.

Havanın ve denizin huzursuzluğu sanki derinliklerde de etkisini gösteriyordu, balıklar kümeler halinde taşların civarında dolaşıyorlardı. Aslında uzun bir süredir dalıştan bu kadar çok keyif aldığımı

hatırlamıyorum; dip çok canlıydı ve etraf balık kümeleri doluydu. Hem de orta boy balıklar. Çok güzel renklere sahip Müren Balığını gördüğümüzde artık yüzeyde anlaştığımız yirmi dakikanın sonuna gelmiştik; yüzeye yaklaştığımız zaman yağmurun başlamış olduğunu fark ettik.

Balıkkadam giysisiyle 4x4 sürmek

Başımızı sudan çıkarttığımız zaman gördüğüm manzara, bizimkilerin koşuşturması ve ortalığa açtıkları eşyaları toplamasıydı. Çok felaket gök gürliyor ve iri taneli yağmur yağıyordu; yapacak bir şey yoktu, o durumda çok da hızlı hareket edemezdik; biz toparlanırken, önden Serdar ve Reha arkasından da Taşkın ile ben hafif zorlanarak da olsa tepeye geri çıktık. Ama

sürüş tecrübelerime bir yenisini ekleme şansım oldu bu vesile ile: Su altı giysileri ile araç kullanmak. Tabii, yedi milimetre dalış elbisesi ve patikler ile Defender'i kullanmak çok konforlu olmadı. Yukarıda arabadan inip yaptığım ilk iş değişmek oldu.

Seyahatimiz güneye doğru devam edecekti; daha gezeceğimiz iki liman ve Milli Park civarında konaklama vardı. İlk limana vardığımız anda hava yavaştan kararmaya başlamıştı ve kendimize uygun bir nokta bulamamıştık. Görünüşe göre de yağmur kuzeyden güneye giderken buraları da yeni ıslatmıştı. Gideceğimiz ikinci liman Ece Limanıydı; orada bizim aradığımız sessizliği ve sakinliği bulma ihtimalimiz çok zayıftı. Ortaklaşa bir karar vererek, geceyi ilk indiğimiz koyda geçirme kararı aldık; dalış



keyfini yarın sabah da devam ettirebilmek için yolda kömür limanına uğrayıp tüplerimizi doldurtacaktık.

Kömür limanını terk ettiğimiz zaman artık gece olmuştu; Reha ve Serdar önden giderek kampa yerleştiler; kömür limanını terk edip tepeye çıktığım zaman, Sarıkız'ım şu meşhur kapisini yapıp devam etmekten vaz geçti. Taşkın ve Ömer ile yaptığımız türlü denemelere rağmen çalışmasa da, birkaç dakika sonra keyfi geldiği için tekrar çalışmaya karar verdi.

Kamp yerine Taşkın'ın koruması altında indikten sonra, Reha ile Serdar'ın yemek hazırlıklarına başladığını, çadırlarını da kurmuş olduklarını fark ettim. Yemek yemeye başlamamız neredeyse on biri buldu. Tabii ki bildiğiniz tarz bir LROTürkiye akşam

yemeğinden sonra hepimize bir ağırlık çöktü ve çok geçmeden çadırlarımıza çekildik.

Çadırların stratejik yerlerinden dolayı sabah çok sıcak bir güneş ile uyanmadık, fakat geç saate kadar uyuduk da diyemem. Galiba en son ben uyandım; ben dışarı çıktığım zaman millet oturmuş muhabbet ediyordu. Kahvaltıda omlet bekliyordum, fakat galiba onlar da benim tavuk yumurtlatmamı. Dolayısıyla standart kahvaltı ve bolca çay ile bu işi de atlatmış olduk. Hani böyle şaka yaparken itiraf etmeliyim, LROTürkiye olarak her öğünümüz son derece keyifli ve bereketli olmuştur; aman nazar değmesin.

Sabah biraz yüzüp dalış yaptıktan sonra, geri dönüş için yola çıktık. Geri dönüş yolunda Ömer'in verdiği alternatif rota sayesinde, yaklaşık doksan kilometrelik bir sapma

ile az kaldı Bulgaristan'a girecekken hafif bir gecikmeyle İstanbul'a doğru otobana çıktık. Sevgili LROTürkiye'li arkadaşlarım da Sarıkız'ımın yapması muhtemel bir kapisine karşılık evime çok yakın bir yere kadar beni yalnız bırakmadılar.

İşte bir hafta sonu daha böyle gezintiyle geçti. Yakında yerlerin ıslanmaya başlaması ile sizleri daha heyecanlı maceralara götürebileceğimi ümit ediyorum; zira sonbahar geldiği zaman bölgelere doğru kamp planlarını yapmaya başladık bile. Gelecek ay tekrar 4X4 Freelife'da buluşuncaya kadar, sıcakların iyice kendini göstermeye başladığı şu günlerde herkese iyi ve serin bir ağustos ayı diliyorum.



Avrupa Motokros Şampiyonası Türkiye'de yapıldı





Motokros, seyri en keyifli motorsporlarından biri. Farklı engebelerle dolu bir parkurda koşulmasına rağmen, fotoğraflarına bakınca motokrosun bir yer sporu mu hava sporu mu olduğu pek belli olmuyor aslında. Çünkü görüntülerin çoğu havada formasyon halinde uçan motosikletleri gösteriyor.

Motokros havada yerçekimsiz ortamda asılı kalmış gibi görünen motosikletler demek. Yüksek bumpların üzerinden birlikte uçarak, tekrar yere konmadan önce mümkün olduğunca ileri gitmeyi amaçlayan yarışçılar demek. Yüksek adrenalin ve heyecan demek.... Bu heyecanın tepe noktası uluslar arası boyutta 23 Temmuz'da Hezarfen Havaalanında yaşandı.

Toplam 9 ayak üzerinden koşulan Avrupa Motokros Şampiyonasının 5. ayağı, olağanüstü güzel yarış görüntüleri eşliğinde 23 Temmuz Pazar günü Hezarfen Havaalanında gerçekleştirildi. İlk 4 Ayağı Romanya, Slovenya, Hollanda ve Bulgaristan'da gerçekleşen Şampiyona'nın 5. Ayağı, Türkiye Motosiklet Federasyonu'nun organizasyonu ile Türkiye'de koşuldu.

Hezarfen Havaalanı'nda 23 Temmuz 2006 Pazar günü 16 ülkeden toplam 47 yarışçının, 65 cc ve 80 cc olmak üzere 2 farklı kategoride mücadele ettiği Avrupa Motokros Şampiyonasında güzel bir yarış ortamı vardı. Hava koşullarının uygunluğu seyircileri parkura çekerken, etapların güzel düzenlenmiş ve organizasyonun düzgün yapılmış olması nedeni ile sorunsuz bir yarış yaşandı.

21 Temmuz Cuma günü Teknik kontrol'le başlayan yarış, 22 Temmuz Cumartesi sıralama turlarıyla devam etti. Federasyonun yanı sıra Bulgaristan'dan gelen çalışma ekibiyle birlikte organize edilen yarışta 23 Temmuz Pazar günü start anından finish anına kadar ufak tefek kazaların dışında, yarış etkileyecek sorunlar yaşanmadı. 13 rampadan oluşan 1800 metrelik parkurda 12:00'de start alan yarışçılar arasında diskalifikasyon ya da büyük kaza yaşanmadı.

12:00'de 80 cc motosikletlerle start alan yarış, 12:50'de 65 cc ile devam etti. 13:50'de 2. yarışlar, 15:35'de 3. yarışlar başladı. Yarış 17:00'de sona erdi.

Avrupa standartlarında planlanan parkur özellikle yabancı sporcular tarafından takdirle karşılanıp beğenilirken konaklama dahil tüm ayrıntılar titizlikle planlanıp yarışçıların ve servislerinin rahat etmesi sağlandı. Genelde misafirler kendi karavanları ile gelerek konaklamayı tercih ederken çevrede renkli görüntüler oluşturdular.

Bulgaristan'dan 18, Çek Cumhuriyeti'nden 4, Estonya'dan 3, Yunanistan'dan 7, Macaristan'dan 2, İtalya'dan 15, Hollanda'dan 8, Romanya'dan 4, Rusya'dan 5, Slovenya'dan 1, Sırbistan'dan 3, Ukrayna'dan 4, Finlandiya'dan 1, Almanya'dan 3, Letonya'dan 1, İsviçre'den 1, Hırvatistan'dan 1, San Marino'dan 3 sporcunun katıldığı Şampiyona'da Türkiye'yi de 5 yarışımız temsil etti. 80 cc'de Ata Nurcan ve Marco Wick Türkiye adına yarışırken, 65 cc'de Harun Çabuk, Yiğit Kızıl ve Onay Kut Güzel start aldılar.

Yarış kuralları içinde 65 cc'de 8 - 11 yaş, 80 cc'de 11 - 15 yaş sınırı mevcut olup, Avrupa Şampiyonası sistemine göre puan verildi.

Yarış sonunda 65 cc'de Rusya'dan Vsevolod Brylyakov, 80 cc'de İtalya'dan Alessandro Lupino birinci geldiler. İlk üçe giren yarışçılar düzenlenen ödül töreninde kupalarına kavuştular.





SONUÇLAR

65cc

- | | |
|-----------------------|-----------------|
| 1. Vsevolod BRYLYAKOV | RUSYA |
| 2. Tim GAJSER | SLOVENYA |
| 3. Vaclav KOVAR | ÇEK CUMHURİYETİ |

80 cc

- | | |
|----------------------|---------|
| 1. Alessandro LUPINO | İTALYA |
| 2. Ken ROCZEN | ALMANYA |
| 3. Dennis BAUDBREXL | ALMANYA |

Trans Kaçkarlar

Ayça Oğuş

Fotoğraflar: Alpay Oğuş – Ayça Oğuş

17 Ağustos

Saat 05:20. Kapının önünde Alpay ve Mehmet'i bekliyorum. Biraz sonra yola çıkacağız. Çok heyecanlıyım.

17 Ağustos

Önümüzdeki 14 günün ilk gecesinde Abana'da sahilde bir kampingdeyiz. Buraya kadar oldukça keyifli bir yol oldu. Öğlen Safranbolu'ya geldik. Safranbolu çarşısında biraz gezindik; ben takıntılı bir şekilde "safran" aradıktan sonra kilosu 1 MİLYAR olan safrandan 1 gram edinebildim. Öğle yemeğinden sonra yolumuzu biraz uzatarak Kastamonu'ya sahilten, virajlı, keyifli bir yoldan gitmeye karar verdik. Eflâni, Pınarbaşı, Azdanay, Seydiler ve Küre üzerinden İnebolu'ya ulaştık. İnebolu'ya inerken yukarıda asılı bir teleferik sistemi dikkatimizi çekti. 15 sene önce Almanlar tarafından pirit ve çinko taşımak üzere yapılmış, Canım Türkiye'm sistemi 1 sene kullanmış şimdi olduğu gibi duruyor; madeni

de kamyonlar taşıyor. İnebolu'dan sonra 21 km ilerdeki Abana'ya geçtik. 15 sene önce gördüğüm o güzel küçük köy şimdi adeta bir sahil 'ŞEHİRİ' olmuş. Kalmak için bir sürü pansiyon var. Yarın sabah Samsun - Sinop'a doğru yola çıkacağız, amacımız Yeşilirmak kenarında kamp atmak. Ama genelde planladığımız olmuyor. Bakalım neler bekliyor bizi.

18 Ağustos

Termedeyiz. Bu sabah gün doğumunu kafama takmış olmalıyım ki tam güneş denizin tepesinde belirdiğinde gözlerimi açtım. Hayatımın -şimdilik- en güzel gün doğumunu burada izledim diyebilirim. Kahvaltıdan sonra toplanıp yolumuza koyulduk. Sahilden önce Çatalzeytin'i geçip Ayancık'a geldik. Yoldan aldığımız bir amca bizi köylü pazarına bıraktı. Biraz alışveriş yaptıktan sonra amcanın bizi pazarda bulmasıyla ve köyün çınar altında birer çay ısmarlamasıyla tatlı bir sohbetin içinde

bulduk kendimizi. Ayancık'tan çıkıp, yol üzerinde tütün nasıl toplanır, nasıl kurutulur derslerimizi alıp Samsun'a vardık sonra Çarşamba'yı geçip Terme'ye geldik. Terme yol boyunca çamların içinde, deniz kenarında, çevre halkının yazlık olarak kullandığı kampingler ile dolu. Biz de bunlardan birisine kampımızı kurduk ancak pazardan aldığımız bulgur ve fasulye birkaç gün daha arabada kalmaya mahkum oldular; kendin pişir kendin ye modeli etimizi alıp Alpay'ın yaktığı mangalda 1,5 kilo eti midemize indirdik. Günler hızlı geçiyor, yarın da tatil formatında yolumuza devam edip sonrasında yağmurlu yaylalara kendimizi atmaya planlıyoruz. Bakalım güneş yarın nelerle doğacak.

19 Ağustos

Sabah saat 8'de artık Karadeniz'de olduğumuzu hatırlatırcasına şiddetli bir yağmur ile uyandık bugün. Terme'den Trabzon'a doğru yola çıktık. Önce Ünye sonra Fatsa'yı geçtik. Fatsa'dan sonra Bolaman

Perşembe arasında Caka Tünelinden sonra yolun sonunda Vona'lı Celal'in yeri var. Vona'lı Celal Maçkalı ve çok komik bir adam. Mehmet her zaman olduğu gibi arabada uyurken Alpay'la ben ikram edilen birer ayran eşliğinde biraz sohbet ettik. Bizim ailede Of'lu olduğunu biliyordum ama Of'un direkt Allah'a bağlı olduğunu Vona'lı Celal'den öğrendim. Çok değişik turşular yapıyor. Bize de yolluk turşu verdi. 20 km sonra Ordu, sonra Piraziz, içine bile girmedik Giresun, Espiye ve Tirebolu'yu geçip Görele'ye geldik.

Görele bence bu gezinin en can alıcı noktalarından biri oldu -şimdilik-. Buranın Karadeniz'in pide başkenti olduğunu duymuştum; yememek bence kayıp. Görele'den ayrılıp Vakfıkebir ve Akçaabat'ı geçip bugünkü durağımız Trabzon'a vardık. Öncelikle Rus pazarını gezdik. Trabzon oldukça büyük ve kalabalık bir şehir ama insan artık Karadeniz'de olduğunu iyice anlıyor. Pek fazla kadın yok, etrafta genelde yağız delikanlılar, bıyıklı adamlar. Şehrin içinde biraz gezdikten sonra Maçka'ya geldik, şimdi Sümela Manastırının dibinde çadırın içindeyim. Acaba şu dibimizdeki 150\$'lık bungalovların yanına kamp atan oldu mu hiç daha önce? O kadar büyük bir yeşillik var ki... Hiç yeşillik bu kadar korkutucu olmamıştı. Hayatımın ilk büyük dağına doğru günleri geri sayıyorum. Bu gece rahat uyuyabileceğim son gecem sanırım. Dağda olmak büyük bir boşluk hissi, yasak bir ilişki yaşar gibi... Hem tehlikeli hem heyecanlı; zevkli ve korkutucu. En ufak yanlış adım büyük bir düşüş yaşatmış gibi, ama yanlış olup olmadığını düşünmeden insana o adımı attıran vazgeçilmez bir tutku...

Sadece 3 gün oldu ama sanki 3 aydır yollardaymışım gibi. Yolda olmayı seviyorum, yorgun ama özgür hissediyorum. Yolda olduğun zaman kök salamıyorsun, bir yerde bağlanamıyorsun... Bir parçanı bırakıp başka bir parça alıp, diğerlerini bırakmaya devam ediyorsun. Bir eksilip çok çoğalıyorsun... Yollar hiç bitmesin istiyorsun...

20 Ağustos

Ayder'deyiz. Arkamda tulumuyla Karadeniz türkülleri söyleyen bir grup var; bir de ben yazmaya çalıştıkça üstüme yapışan dev sinekler ve kelebekler... Sabah 1.200 metrelik bir patikayla Sümela Manastırına çıktık. Burada her şey gizemli ve inanılmaz güzellikte. Manastır sislerle kaplıydı, gizemini arttırmak için yarışıyor sanki hava. Manastırdan çıktıktan sonra Yomra, Arşin, Araklı, Sürmene ve Of üzerinden Rize'ye ve Pazar'ı geçip Ardeşen'e ulaştık. Yolun yarısında iki teyze ile sohbet ettik. Burada dostluklar hemen kuruluyor, herkes o kadar sıcak ve neşeli ki... Teyzelerden kışa karalahana çorbası sözü alıp yola koyulduk. Akşam Ayder'e ulaştık. Burası sanki İstanbul gibi, her şey var üstelik çok şık. Uludağ'a gelmişiz gibi tek fark insanlar turistlerden ve turizmden etkilenip kültürlerini kaybetmemişler. Benim tek sorunum hava: Çok sis var ve önünü görememek zevkli



olduğu kadar ürkütüyor da. Yarın transa başlayacağız benim sinirlerim iyice gerildi. Ama en güzeli gün kavramımı kaybettim, hangi günün hangi saatindeyiz takip edemiyorum.

21 Ağustos

Sabah saat 07:00'de kalktık, Ayder Yayla'sından Yukarı Kavrun'a yola çıktık. Yol oldukça bozuk. 40 - 45 dakikada Y.Kavrun'a vardık. Kahvede kahvaltımızı yaptıktan sonra 4 - 5 günlük yolumuz için start verdik. Yaylanın güneydoğusundaki sırttan Çinaçur Dersi boyunca Karadeniz Gölüne giden

geçidin dibindeki, haritada gözükmeyen küçük bir gölün yanında, hava şartlarından dolayı kampımızı attık. Yol kamp yüküyle 2,5 saat sürdü. Bu göle kadar 6 kişilik İsrail'li bir grupla geldik. Aynı rotayı yapacağımızı öğrenince hepimiz beraber hareket etmeye karar verdik böylece 9 kişilik bir ekip olduk. Hava güzel bir sürpriz yaparak yemek boyunca güneşi bize gösterdi daha sonra tekrar sis çökünce çadırlarımıza erkenden girip uyumaya karar verdik. NOT: Dağın kuzey tarafında saat 15:00 - 16:00'a kadar güneşli olmuş, bu saatten sonra çöken sis ertesi sabaha kadar kalkmamış.

22 Ağustos

Artık Olgunlar Yayla'sındayız. Buraya ulaşabilmek için bu sabah 06:45'te yola çıktık ve tam 7 saat yol yaptık. Sadece tek bir kelime kullanabiliyorum tanımlamak için: Mucizevi! Tepelere bakmaktan, ihtişamı seyretmekten kafamı aşağı indiremedim. Dün gece sabaha kadar çakan şimşeklerle oldukça ürkütücü geçti. Sabah sis içinde yola başladık. Gölden yukarı çıktıktan sonra yarım saatlik bir iniş ile bir dere yatağına geldik. Dere yatağının yayvanlaştığı yerde sağ yukarı tırmanan bir patika var. Bu patika 2,5 saatlik zor ve adına uygun bir tırmanışla (Naletleme Tepesi) 3.205 m'lik geçide geliyor. Çok kullanılan ve belirgin bir yol. Kamp yükü ile ve molaları eklersek geçidi inmek 1, Dübedüzü'ne iniş 1, Dübedüzü Yaylasına iniş 1,5 oradan Olgunlar 1 saat sürüyor. Olgunlar'a o kadar çok yürüyüşçü geliyor ki, sadece kampta kullanılacak malzemeler ile dolu bir bakkal ve pansiyon bile var. Sabah yola çıktığımız sislerin içinde oldukça ürkütücü görünen tepeye bakınca dizlerim titremeye başladı. Aslında birkaç adımdan sonra oldukça normal bir iniş olduğunu görüp rahatladım. Gözümde büyümüşüm. Başta sislerin içinde kaybolmuş yollar beni tedirgin etse de, yürüdükçe bilinmeye doğru gitmek keyif vermeye başladı. Hatta geçidi geçtikten sonra sisin gitmiş olmasına kızdım bile.

23 Ağustos

Oldukça güneşli ve biraz esintili bir hava var, 2.800 metrede normal olmalı. Güneşin altında polarla oturuyorum. Bugün 4,5 saatlik bir yürüyüşle hafif eğimli bir yoldan Olgunlar'dan Dilberdüzü'ne geldik. Yarın

zirveyi deneyeceğiz. Deneyeceğiz diyorum çünkü havanın ne olacağı belirsiz. Bugün buraya gelirken bir güneşten yandık bir kafamıza dolu yedik. Dilberdüzü'ne vardığımızda yağmur vardı şimdi güneşleniyorum. Burada ne zaman ne olacağı belli olmuyor. Ancak yöre halkının da değimiyle "çok şanslıyız", buralar son 2 aydır güneş yüzü görmüyormuş. Artık biraz yorgunum, hayatımın ilk transını yaptım. Hiç bu kadar kamp yükü ile yürümemiştim, üstelik öbür gün ikincisini yapacağım. Başta küçümsüyordum yaptığımızı şimdi vücudumdaki ağırlık arttıkça hiç de küçümsememeycek bir şey yaptığımızı fark ediyorum.

25 Ağustos

Dün yazamayacak kadar yorgundum, 24 Ağustos hayatımın en zor ancak en güzel günlerinden biri oldu. Son 5 güne hem kuzeyden güneye trans hem de Kaçkar zirveyi sıdırdık. Dün sabah 05:30'da zirve için Alpay ve ben yola çıktık. Mehmet üşüttüğü için kampta kaldı. Bizden başka bir de İsrail'li grup ve yine Dilberdüzü'nde tanıştığımız Rize'li iki arkadaş İsmail ve Eray vardı. Zirve rotası yani Güney Klasik rota oldukça belirgin bir patika ile Dilberdüzü'nden başlıyor, 1.5 saatlik bir çıkışla Deniz Göl'üne varılıyor. 07:30 'da tırmanışa geçtik, saat 11:15'te 3.950 metredeki zirveye giden sırta ulaştık. Ben zirveye 15 - 20 metre kala bıraktım, Alpay zirve defterine ulaştı. Şansımız iyi gitti, hava tırmanışın başından sonuna güneşliydi. Dönüşte çıktığımız çarşaktan inerek 14:30'da göle vardık. Molada Alpay ve gaza getirdiği sevgili yol arkadaşımız Tomer göle girdiler. Aslında girmek demek doğru olur mu

bilemiyorum; ben bir atladığını gördüm sonra yine atladığı taşın üzerindeydi.

Güney Klasik rotası hiç de kolay bir parkur değil, hava açık olduğu için patikayı net bir şekilde görüp takip edebildik. Sis olduğu zaman kaybolmak çok kolay. Zirveye giden sırta gelindiğinde buradan yürümek benim gibi boşluk hissinden tedirgin olanlar için çok keyifli olmayabilir. Yürüyüş Dilberdüzü'nden başladığı zaman 9 – 11 saat sürüyor. Kamp alanımıza döndükten sonra biraz yemek yiyip hızlı bir kararla 17:30'da Olgunlar'a dönüşe geçtik. Hayallerimi süsleyen domates soslu makarna'yı orada yapabilecektim. Mehmet hasta olduğu için onun eşyalarını Alpay'la paylaşıp sürekli iniş olan patikadan birkaç kez ahududu -yöresel adıyla cörkh (okunuşu böyle)- molası vererek saat 20:00'de kamp alanımıza vardık. Alpay şiddetli bir baş ağrısı ve üşüme ile uyku tulumuna girdi. O kötüleşince bana bir iman gücü geldi, sanki 14 saat yürümemişim gibi hiç beklemeden domatesleri alıp yemeği hazırladım. Gece kafamı koyar koymaz uyumuşum.

Sabah karşı müthiş bir mide bulantısı ile kendimi çadırdan dışarı attım, sonra biraz daha uyumak için çadıra girdim. Uyandığımda her yerim alev alev yanıyordu. Hızlı bir şekilde kampımızı toplayıp minibüse yetiştik. 10 saatte Yusufeli, Artvin, Ardeşen üzerinden Ayder Yaylasına vardık. Yol boyunca ateşim hiç düşmeyince geceyi pansiyonda geçirmeye karar verdik. Artık ne olursa olsun yürüyüş sırasındaki molalarda ve yürüyüş bitiminde terli t-shirtle kalmamak gerektiğini öğrendim.





Akşam, günler sonra ilk kez sıcak bir banyo yaptım. Vücudum hiç temizlenemeyecek sandım. İnsan sıcak bir duş ve sıcak bir bardak çayın ne kadar önemli olduğunu zor şartları yaşamadan bilemiyor; hele bir de üşümeden, acele etmeden içebiliyorsa... Bu son 5 günde yaşadıklarımdan çok şey öğrendim. Sınırlarımın beynimdekinden çok daha ileride olduğunu gördüm. 3.900 metreden aşağıya bakabildiğimi görünce, artık büyüdüm diye oradan bağırarak geldi içimden.

28 Ağustos

Salı sabahı Ayder'de güneşli ve biraz sıcak bir hava günaydın dedi bize. Pansiyonumuzun kamelyasında güzel bir kahvaltı yaptıktan sonra son 1 haftanın yorgunluğunu atmak üzere 57 derece sıcaklıktaki kaplıca sularına bıraktık kendimizi. Sonra Sema ablanın dün gece söz verdiği karalahana çorbasını içmek için restoranta gittik. Mıhlamayla birlikte çorbamı içtim. Sonra ballarımızı alıp Ayder'e hoşçakal diyerek Zır Kalesi'ne doğru yola çıktık. Çamlıhemşin'e oradan Şenyuva (Çinçiva) köyüne geldik. Ama haritada Pokut yaylasını görünce "araba çıkmaz ama sizinki belki çıkar" denilen yola direksiyon kırdık. Solumuz yamaç, sağımız uçurum, ortamız çamur inatlaşarak 2 saatte 11 km yolu çıktık. Kampımızı köyün altındaki düzlüğe kurduk ve hemen gün batımını kaçırmamak üzere bizi köyün sırtına çıkarttılar. Tarifine hiçbir şeyin yetmeyeceği belki de hayatımın en güzel gün batımını seyrettim buradan. Son 10 gündür duyduğum tek cümle "sizin şansınıza güneş var, hava açık, yoksa burası hep sis, hep yağmur" burada da karşıma çıktı. Köyün son 1 aydır göremediği güneş bizi bekliyormuş en güzel batışını hediye etmek için.

Güneş battıktan sonra bir güzel –sonunda– taze fasulyemizi ve bulgurumuzu hazırladık. Tabii fasulye 2.000 metrede biraz geç pişiyor ama oldukça lezzetli oldu. Daha önce de dedim ya burada dostluklar hemen kuruluyor, hemen birer bardak çay süresine... Yemekten sonra bizi davet ettikleri ahıra gittik. Bu ahırda geceleri horon tepiliyor, köyün genci yaşlısı akşam oldu mu giyinip süslenip buraya geliyor, kafasını tavana çarpa çarpa ve bunu umursamadan horon tepiyor. Yarım saat seyrettikten sonra kampımıza dönüp milyonlarca yıldızı ve Mars'ı çayımızı içerek seyredip harika bir uykuya yattık.

Sabah Kaçkar manzaralı balkonumuzda kahvaltımızı yaptıktan sonra kampımızı topladık ve gitmeye hazırlandık. Ancak önce Gönül Teyze'nin ince davetini kabul ederek sofralarına misafir olduk. Uzun sohbetlerden sonra bir parçamızı orada bırakarak buraya da hoşçakal dedik. Artık Pokut'tan sonra başka bir yaylada olmak istemiyorduk, direksiyonumuzu denize doğru kırdık. Fırtına Deresinde arabamızı DIFICILLE'e güzel bir banyo yaptırdıktan sonra sahile doğru yol almaya başladık. Derken karşıma Mercedes Jeep delisi Yeniay Belediye Başkanı çıktı. Of'a kadar bizi takip eden başkan 2 saat aracı satmamız için bizi ikna etmeye çalıştı. Ardından bir saat Trabzon'da peynir almak için oyalandık, Akçaabat köftesi yiyelim, sahilde horon seyredelim derken gece 23:00'te ancak Tirebolu'ya varabildik. Alpay kampı kurduktan sonra üşenmeyip bir de denize girdi.

29 Ağustos

Sabah uyanır uyanmaz tertemiz denize gündüz gözü ile attık kendimizi. Sonra ben

Tirebolu kalesinin altında son 10 gündür ilk Türk kahvemi içerek önümden geçen takaları seyredirken, Alpay ve Mehmet teknolojiye koşup önce traş olmaya sonra maillerine bakmaya gittiler. İstikamet Terme dedik yola koyulduk. Aslında bu yolculukta şu istikameti bir tutturamadık ama iyi de oldu...

Ordu'da Alpay'ın Vosvos şenliğinden tanıdığı Enis ağabeyi yeni yerinde ziyaret etmek için bir mola verdik. Yeni adıyla Jason's eski adıyla Yason'da hem sohbet ettik hem de Alpay'ın fındık sucuklu tostundan tattık. Yer, Ordu'dan sonra İstanbul'a doğru Caka'yı geçer geçmez sağda. Çok eski bir kilise var:Yason kilisesi. Burası insanın hiçbir şey düşünmeden yatabileceği, ruhunu dinlendirebileceği nadir yerlerden biri. 2.500 sene önce kayalara oyulmuş doğal balık havuzlarında biriktirilen kefaller buradan Roma'ya ihraç edilirmiş. Bu havuzlar hala duruyor ama balıklar yerine biz yüzüyoruz bugün burada. Son iki gecemizi burada geçirmeye karar verdik. Artık yorgunuz ve dinlenmek için ideal bir yer bulduk.

30 Ağustos

Artık dönüyoruz. 10 gün önce yağmurlu bir sabah kahvaltı yaptığımız yerde Ünye'deyiz. Son iki gün deniz kenarında yattık, yüzdük, yattık, yemek yedik, yüzdük yine yattık, uyuduk, yemek yedik ve yine yüzdük. Şimdi içimde büyük bir hüznün var. Artık yeri doldurulamayacak bir izi var buraların bende... Döndüğüm için üzgünüm ama geri gelebileceğim için heyecanlanıyorum.

www.pandul.org

Dikey limit aşındırma ekibi

exWAYS
VERTICAL

Bireysel faaliyetlerin, ortak büyük projelerle hayat bulduğu dikey limit aşındırma ekibimiz exWAYS, an itibariyle birden fazla ülke ve aynı ülkedeki farklı faaliyetleriyle dağılmış durumda. Her ekip üyesi çeşitli yükseltilerde, dikey anlamda gelgitler yaşamaya ve kendini açığa çıkartmaya devam ediyor. Esasen bedenlerimiz ayrı bölgelere dağıldı ama ruhlarımız yukarıya çıkmak için asansörlere ihtiyaç duymuyor halen.

Volkan Şekerci
exWAYS



Yılın ilk aylarında bazı projeler, bu projelere bağlı umutlar yeşertip büyük rekorlar gündeme getirme hevesi içinde yer almıştı ekip. Her biri dikey sporlarda uzman, her biri ayrı bir anarşiyle dikey limitlerin sınırlarını ortadan kaldırmaya niyetli 8 ademoğlu ve bu ademoğullarının içinde seçilen 5 kişilik özel bir ekiple bunu başarmak için çalışmaya başlamıştık. Gündemimizde oraya buraya tırmanıp, şurada burada atlayıp “yaptık oldu ve pek bahtıyarız” gibi alakasız ve çocukça bir mantıktan öte, yaptığı işten asla yeterli verimi alamayıp, yenisini ve daha iyisini yapmak için çabalamaya devam edecek insan kılıklarıyla, daha zor olanı isteyen yaramaz çocukların oyuncak kırma hevesi mevcuttu.

Biz elimizdeki var olan bilgi ve birikimi, yaramaz çocukluk tamamlayıcımızla birleştirip fazla dikkat çekmeden, mutsuz ama tercih edilen ve hatta özenilen şeyi yapmayı seçmiştik. Özetle mevcut planımızda orda burada amaçsızca lay lay atlamak, zıplamak ve tırmanmak yoktu. Biz en iyinin en iyisini yapmak istiyorduk, sınırları kabullenmeyip eğlenmeyi, gidebileceğimiz yolun dışına çıkıyorduk. Bir bakıma manevi off-road.

exWAYS gizliden gizliye kendini yetiştirmeye ve esas amacına kanalize olarak, belirlediği hedef için sessizce çalışmaya devam ediyor bir süredir. Berk, DPÜDAK bünyesinde tırmanışlarını sürdürüyor. Meryem, İspanya’daki Avrupa kıtasının en büyük atlayış merkezi Skydive EmpuriaBrava’da hava kameramanlığını geliştiriyor.

Peki tüm bunlar sıradan antrenman faaliyetleri mi?

Hayır. Tüm bunların hangi işlere yarayacağını, her şey olup bittikten sonra size tekrar hatırlatacağım. Ama o zamana kadar bilinmesi gereken tek şey, birçok takım görüntüsünde ve aynı yerde aktivite yapan, idealden yoksun insanın olamadığı “takım ruhu”yla koşturmacayı sürdürdüğümüz.

Takımın mental seviyesine tecrübesiyle varlık katan kişilik Meryem, şu an İspanya’da, Skydive EmpuriaBrava’da atlıyor. Dünyanın en büyük atlayış merkezlerinden olan Empuria Brava sezonun en yoğun günlerini yaşıyor. Günümüz paraşütçülüğünün en büyük kalelerinden birisi burası. Öğrenilecek her şeyin en iyisini de edinmek için gidilmesi gereken temel mabet. Paraşütçülük branşlarının en iyi isimleri ve en iyi takımları burada antrenman yapıyor ve burada atlamayı seçiyor. Meryem, hava kameramanlığı için kendini geliştirmeye devam ediyor yaptığı atlayışlarla. Ve ondan aldığım maillerde ya da sesinin tonundaki ışıktan bunu anlamak hiç de zor değil. Ait olduğu yerin kesinlikle orası olduğunu biliyorum ve tatillerde Türkiye’nin güney sahillerini tercih etmesi dışında orada kalmasını ısrarla önermeyi sürdürüyorum. (Benim de gidişim yakın...)

Meryem’e hava kameramanlığı konusunda en büyük desteği birlikte atlayış yaptığı dünyanın en ünlü hava kameramanı Bruno Broken ve Gabby Meis veriyor. Meryem’in atlayış yaptığı ekipler Fransız ve İtalyan freefly takımları. Meryem bu atlayışlarda, dünya klasmanındaki bu ekiplerin serbest düşüş görüntülerini çekiyor ve çok eksenli serbest düşüş formatlarında ve çok farklı hızlarda farklı ekiplerin performanslarını görüntülemeyi sürdürüyor. Şimdiye kadar Bruno ve Gabby’nin Meryem hakkındaki düşünceleri, “bu zamana kadar neredeydin?” şeklinde ortaya çıkmış durumda. Meryem zaten uluslar arası paraşüt şampiyonalarında dereceleri olan bir paraşütçü. Bu yüzden İspanya’da ayrı bir yakın alakaya maruz kalıyor. Kıskanıyoruz kendisini elbette, ama ilerde kısılandırmaya da niyetliyiz kendisini.

Önümüzdeki günlerde Skydive EmpuriaBrava’da, (kabaca tanımlamak gerekirse) çok çok hızlı paraşütlerin yere inişlerinin esas alındığı “Swoop” branşının yarışmaları olacak. Bu paraşütlerin yere yaklaşma hızları 180 km/h civarı! Amaç, en uzun yatay mesafeyi kat etmek. Benim

Berk ve DPUDAK ekibi. Aladağlar Temmuz 2006.



de yarışmalarını takip etmekten öte hayatımın geri kalan kısmında yapmayı istediğim branş olmasından dolayı bunun özendirme faaliyetleri içerisinde Meryem. Bununla ilgili olarak da gönderdiği maili aynen aktarıyorum: “Burada ayın son haftası King of the Swoop yarışması var ve süper paraşütçüler olacak. 4 gün boyunca onların canlı canlı sahilde plaja inişlerini seyredeceğim. Yani anlayacağın, burada askıya almış gibi göründüyse de, fiziksel kondisyonunu kısa sürede toparladı ve şu an spor tırmanış da dahil olmak üzere tırmanışlarını sürdürüyor. Berk’in amacı ortalama bir dağcı olmaktan öte, Alpin stil tırmanış yönünü zenginleştirip ilerideki bazı projeler için altyapısını kuvvetlendirmek. exWAYS projelerinin ortak özelliği olan, farklı

Berk ise, Aladağlar’da Kocasarp, Beşparmak, Çağalınbaşı traverslerinde zirveler ve geçişler yapıyor. Yılın başında dizindeki sakatlık ve geçirdiği ameliyat ertesinde bir çok planını askıya almış gibi göründüyse de, fiziksel kondisyonunu kısa sürede toparladı ve şu an spor tırmanış da dahil olmak üzere tırmanışlarını sürdürüyor. Berk’in amacı ortalama bir dağcı olmaktan öte, Alpin stil tırmanış yönünü zenginleştirip ilerideki bazı projeler için altyapısını kuvvetlendirmek. exWAYS projelerinin ortak özelliği olan, farklı

branşları aynı anda uygulama aktivitelerimiz için de gerekli teknik yeterliliği sağlamış durumdayız. 2006 sezonu için geliştirilen ve uygulamak için bekletilen projeleri ertesi gün yapacak durumda olmamız ve sadece ufak ayrıntılara kafa yormaya başlamış olmamız iyi bir gelişme. En azından sevinecek bir şeylerimiz var :) ”

exWAYS Çalışma Programı

Şuanda yapılan tüm faaliyetler, birkaç projenin desteklenmesi için antrenman niteliğinde. Burada takımın farklı dallardaki farklı uzmanlıklarını eşgüdümlü kullanmasını gerektirecek bir yeterlilik sağlamaya çalışıyoruz öncelikle. Sonraki amaç da, elimizdekilerle en uç noktalarda olanları bile yapabilecek doygunluğu sağlamak. Şu anki stratejimiz “Bugün yenil, yaşa. Yarın savaşılabilmek için”

Meryem hava kameramanlığını, kullanacağı güne kadar en iyilerle birlikte geliştiriyor, Berk kendi sınırlarını daha iyi bilmek için



**Meryem’in tandem eğitmeni
olamayacağının kanıtıdır.**



**The fish was the big -
Kaçan balık bu kadardı.**

tırmanmayı sürdürüyor. Limitlerimizi bir adım öteye taşımak için çalışıyoruz. Yoksa gelecekte yapacağımız şey, sınırları unutmak olmayacak. “Çünkü sınırları bilmek özgürlük, sınırları unutmak anarşidir” sözünü referans kabul etmek en doğrusu. Biz uslu çocuk ya da kötü çocuk olmayıp, hiperaktif ve asla kabına sığmayan çocuk olmayı tercih ediyoruz. Sınırların nerelerde olduğunu biliyoruz. Ama diğerlerinden farklı olarak kendi sınırlarımızı kendimiz çiziyoruz. Şimdi bu hiperaktif çocuklar, sponsor desteği bulamadıkları için gerekli altyapısal antrenmanları sürdürüyor.

Bu adamlar nereye bakıyor ?

exWAYS, 3-5 heyecanlı hobi gencinin bir araya gelip vakit öldürdüğü ve bunun adına “ekip” dediği bir çocuk kulübü değil. exWAYS’ın 1 yıllık planları içinde uluslar arası takımlar ve buradaki dostlarımızla yapılmayı bekleyen rekor projeleri var. Rekor projeleri de ciddi anlamda geliştirilmiş, yurtdışı ekipleriyle tartışılmış ve ortak bir



yolla yapılması için dosyalanmış bir şekilde bekliyor.

Bize; sınırlarını belirleyememiş ve sadece konuşan insanlara; yabancı televizyon programlarının Türkçe çevirileriyle yayınlanan versiyonlarında “Mike’ın ölümle dansı” şeklinde verilen çocuk kandırmacası gibi görüntülerin sahteliğine, gerçeklik katmak isteyen bir sanatkarlar grubu da denilebilir.

Mantığımızın sertliği karşısında bazen ben de zorlanıyorum. En basit düşleri, en sert giysilerle sunmak gerçekten büyük bir çalışma ve inanç gerektiriyor. Bir takım olmanın, aynı ipe dokunmanın, aynı uçak zeminini paylaşmanın anlamını ve arada yüzlerce hatta binlerce kilometre olsa bile, nasıl ayrı vücutlarda aynı ruh olunabildiğini gördükçe inancım da artıyor. Sanırım bir rotada ilerlemek bu.

Yolu kullanarak ya da yolu umursamayarak!

Susarak, dünyaları anlatmak

Ortamdaki oksijen miktarının az olması gerekiyorken bol oksijenli bir yerde olup üzölmek böyle bir şey. Kısacası, bol oksijenli ve beyin hücrelerimin ölmeyeceği ve tıkr tıkr çalışan ama hiçbir realist aktivite yapamayan bir beden hiçbir işe yaramıyor ne yazık ki. Keşke beyin hücrelerim ölse diyorum, ben de yukarılarda olsam klavyenin tuşlarına değil de rüzgara dokunsam.

Susmak gerekli böyle zamanlarda. Birilerinin de bunları yazması, takım için gerekli lojistik ihtiyaçları belirlemesi, projelerin bağlantılarını kurması gerekli. Ve Temmuz ayı dahilinde evimde oturuyorum böylece. Halbuki özellikle Swoop yarışlarına denk getirerek, “canopy piloting” eğitimi için Meryem’in yanında, Skydive EmpuriaBrava’da olmak, böylece akvaryum balığı olan bedenimi okyanusa bırakmak istiyordum. Ufak terslikler sayesinde yaptıklarımla değil ama yazdıklarımla takımımın son durumunu

size aktarıyorum. Susarak belki dünyaları değil ama gökyüzünü ve dikey rüzgârları anlatıyorum.

Ağustos ayında yer yüzünde gezinen bir beden olur muyum? Elbette hayır! Ama bu susarak çok şey anlatmakla alakalı yazdıklarımın ne meale denk geldiğini de bir yıl sonra hep birlikte görme fırsatımız olacak sanıyorum. Susarak dünyaları anlatacağım güne ve Ağustos ayında belirlenen atlayış tarihindeki vuslat saniyelerine kadar ex kalın.

Son olarak Mart sayısında yazdıklarımı yineliyorum:

“Yıl içinde yaptığım atlayışlarımın sayısıyla geride olabilirim, ama mantığımın onları her zaman bir adım daha ölüdeyim. Diğerlerinin ne yaptığı önemli değil. Mor koyun değilim sadece ve sürünün nerde olduğunu bilmiyorum, umursamıyorum da. Çünkü kendimle ne yapabildiğim benim için esas önemli olan.”

www.exways.com

Nesli tükenmekte olan kuşlar ve nesli tükenmekte olan antik kentler diyarı: Gaziantep

Ayşın Uysal

Kelaynaklar ile Zeugma'nın ortak noktaları ne? İkisi de aynı kaderi paylaşıyor: Bir taraftan yokoluş ve unutulmuş, diğer taraftan bunu engellemek için girişilen inanılmaz mücadele.

Gaziantep deyince ne gelir aklınıza? Fıstık ve baklava, bir de mezeler ve kebaplar mı? GAP mı? Barajlar mı? Kurtuluş Savaşı mı? Tek bir günlük Gaziantep gezimin ardından benim aklımda başka görüntüler var. Kilolarca işlenmiş altının yığıldığı kuyumcu vitrinleri; rengarenk kurutulmuş sebze ve meyvelerin damlardan aşağı sarktığı eski çarşısı; zengin baharat kokuları ile aktarları; ufacık dükkanlarda deri işleyip sandaletler, çarıklar yapan ustaları; mavi-yeşil Fırat nehri, güleryüzlü insanları, mırna, nesli tükenen tek eşli kelaynaklar ve unutulmuşluğun koynundan suların derinliklerine kısa bir yolculuk yapan Zeugma.

Güzel Pınarlar kenti denmiş buraya binyıllardır. Yani Ayıntap. Fırat'ın ve kollarının suladığı ovaların ortasında ve İpek Yolu'nun tam üzerinde olması; tarihin eski çağlarından bu yana Ayıntap bölgesinde –hadi artık Antep diyelim biz de- sayısız medeniyetler kurulmasına, kurulan medeniyetlerin sayısız kereler el değiştirmesine, yıkılmasına ve yeniden yapılmasına neden olmuş. Bu medeniyetlerin izleri Fırat çevresinde seraplar gibi bir görünüşü bir kayboluyor.

Günümüzün Gaziantep'i "yeni" bir şehir. Yeni binalar, yeni meydanlar, yeni parklar, yeni göçler, yeni sanayiler. Nüfusu son yıllarda inanılmaz bir hızla artmış ve bu artışın gerisinde halkın doğurganlığı değil, etraftaki bölgelerden göç olgusu var. Gaziantep Türkiye'nin 6. büyük kenti ve sanayileşme açısından bir çok kentten daha öne geçmiş.

Baklava, altın ve baharat kenti

Koluman'ın oluşturduğu dev satış ve servis tesisinin açılışı için davetli olduğum Gaziantep'te, sabah erkenden otele geldiğimizde bir çok kişinin aksine kendimi uyumak için yatağa değil sokaklara attım ve saatlerce yürüdüm. Baklavacıları saymazsam, en çok altın renkli dükkanlar, kuyumcular çıktı karşıma. Hayatımda ilk kez bu kentte bir karış eninde dantela gibi işlenmiş bilezikler; bir metre uzunluğunda, kemer kalınlığında ucunda dev altın fiyonkları ile kolyeler; sanki birden fazla parmak için tasarlanmış devasa çiçek desenli, mücevherli yüzükler gördüm.

Kuyumcuları ve motiflerini sorgulamaktan vazgeçip ara sokaklara daldığımda ise

karşıma bir kokular kenti çıktı. Kahve, nane, kekik, acı biber, lavanta, kokulu yağlar, yanık şeker, kavrulmuş fıstık, deri, adını sanını bilmediğim sürü ile baharat. Üstü sarmaşıklar ya da brandalar ile kaplı daracık ara sokaklarda dükkanların üstünden sarmaşıklar gibi kurutulmuş patlıcan, bamya, kırmızı biberler sarkıyordu. Çuvallarda yeşil, sarı, kırmızı, turuncu, mor baharatlar alıcı bekliyordu. Torbalar içinde kuru baklavalar, tarhanalar; sepetlerde kuru kayısı, incir, üzüm ve dutlar; ilaç yapılmak üzere etiketlenmiş her derde deva şifalı otlar salkım saçak tezgahlardan dışarı yığılıyordu. Sabahın o erken saatinde sokaklar hınca hınç doluydu. (Bu erken saat alışverişinin nedenini öğlen saatlerinde Fırat kıyılarında 40 dereceyi aşkın sıcakta dolaşırken daha iyi anladık.) Minicik dükkanlarda yaşlı ustalar deri parçalarını ve deri ipleri bir araya getirerek hepsi aynı model sandaletler ve kırmızı renkli çarıklar yapıyorlardı kafalarını kaldırmadan. Rengarenk yemeniler, ipek eşarplar uçuşan dükkanlarda şimdiden kadınlar turunculu, pembeli, morlu canlı renklerdeki kumaşlar için pazarlık yapıyorlardı.



Şehrin eski ara sokaklarından çıkınca birden kendimi büyük bir metropolde buldum. Renkli çiçeklerle süslenmiş geniş caddeler, adım başı ünlü markaları satan butikler, baklavacılar, tekrar butikler ve baklavacılarla karşılaştım. Aynı caddede 20-30 metre ara ile tanınmış bir jean markasının 3, tanınmış bir baklavacının 4 dükkanı vardı. Hiç biri de halinden şikayetçi görünmüyordu. Fiyatlara bir göz attığımda giysilerde, ayakkabılarda ve ev eşyalarında da büyük şehir standartlarını yakaladıklarını fark ettim. Sonradan, Gaziantep'in ev fiyatlarında da İstanbul ile yarışan bir şehir olduğunu öğrenecektim. Tüm bu zenginliği, yüksek alım gücünü yansıtan pahalı dükkanların sıralandığı bulvarları geçip otele döndüğümde, yerel bir gazetede, Gaziantep'in yeşil kart başvuru sayısında da önde olduğunu öğrenmek bu şehrin çelişkilerini ortaya koyan bir diğer bilgi idi.

Öğlene doğru kısa bir çevre turu için yola çıktık. Yemyeşil bir tepenin üzerinde yükselen Gaziantep Kalesi'nin ve Zeugma'dan çıkartılan yapıtların da sergilendiği dünyanın en büyük Mozaik Müzesinin yanından geçip fıstık ağaçları ile kaplı çorak tepelere varduk

kendimizi. Fıstık ancak ekildikten yıllar sonra güzel ürün veren bir ağaç olduğu için eskiden torunların zenginliği düşünülerek dikilirmiş. Şimdilerde insanlar daha kısa vadede para kazanmak tarafıslı olduklarından ve yarından daha uzak bir geleceği de pek düşünmediklerinden fıstık ağacı dikimi eski hızını kaybetmiş. Halbuki ilk dikildiği zamanın dışında pek de su istemeyen fıstık yöreye son derece uygun bir seçenek. Tabii Gaziantep'in tek zenginliği fıstık ağaçları değil. Bir çok Akdeniz yöresi bitkisi, üzüm, zeytin ve seftali ağaçları da fıstık ağaçları ile kardeş kardeş yan yana büyüyorlar. Bölgenin bir diğer ilgi çekici ürünü yörede Şebellah ya da Keber denilen kaprı ağaçları.

Bir kilo toz bir toros

Yolumuz üzerinde o zamana kadar adını hiç duymadığımız petrol istasyonlarından geçiyorduk devamlı. Elif Petrol, Ahmet Petrol, Mehmet Petrol. Fiyat konusunda kıyasıya rekabetin içinde yer alan bu petrol şirketlerinin petrollerinin nereden geldiği ve nerelere gittiği, etrafta başıboş yatan tankerlerin sayısı ile resmi ve gayri resmi sınır ticareti ile de ilgiliydi. Sınır ticareti petrol

ürünleri ile sınırlı değildi tabii ki. Rehberimiz yakın zamana dek yöre kamyoncularının dilinde yer alan bir deyişi de aktardı bize. Bir kilo toz bir Toros, iki kilo toz bir Monobos, 3 kilo toz bir Otobos.

Manzara yavaş yavaş değişip renklendiğinde Fırat'a yaklaştığımızı anladık. Birecik'te Fırat'ın çok can almış köpük köpük suları üzerine kurulmuş Türkiye'nin en uzun köprülerinden birini İbrahim Tatlıses'in Fırat türküsü eşliğinde aştık. Fırat bu bölgenin gerçekten odak noktası, hala yörede doğan erkek çocuklara en çok verilen isim Fırat, kızlara Dicle. Köprü başında ellerinde keman ve darbukalarla bekleyen adamları görünce, rehberimiz Mıtrıp'ları anlattı bize. Geçimlerini seyyar müzisyenlikle sağlayan Mıtrıp'lar köprü başında otobüslere el edip, duranlara biner; 10-15 km boyunca otobüste yolculara müzik ziyafeti çeker, paralarını toplar, sonra da inip bu kez aksi yönde beklemeye başlarmış.

Tek eşli kuşlar, kelaynaklar

Bir yanı sarp dimdik kayalıklar halinde uzanan nehir boyu ilerlerken kayalıklarda



uçan siyah, iri kuşlar gördük. Kelaynaklar. Efsaneye göre Nuh Peygamberin tufan sonrası suların çekilip çekilmediğini anlamak için salıverdiği 3 çift kuştan biri kelaynak. Mısır hiyerogliflerinde gördüğümüz kuş motifi de yine kelaynak. Yani tarihte yeri ve ağırlığı olan bir kuş. Ne yazık ki günümüzde tarihe karışma tehlikesinde. Şimdilerde kelaynaklar dünyada sadece birkaç yerde yaşayan ve giderek nesli tükenen göçmen kuşlardan. Birecik'te, her sene göç eden yüzlerce kelaynakтан geriye sadece bir kaçının geldiğini gören yetkililer sonunda bu işe kalıcı bir çözüm bulmaya karar vermişler. Yazın gelen kuşlara sıcak bir hoş geldin deniliyor, kıymalar, peynirler kaplara konulup sunuluyor, yedikleri önlerinde, yemedikleri arkalarında saygın misafir muamelesi ediliyor. Tek eşli yaşayan ve eşleri ölürse bir daha başka eş bulmayı reddeden bu kuşlara yumurtlamaları ve yavrularını tehlikesizce büyütmeleri için kayalıklarda müstakil evler hazırlanıyor. Her kuş çifti evini biliyor, başka yerde oturmayı da reddediyor. Kış gelip de doğalarının gereği göç etmeye kalkışan kelaynaklar, "dünyada olmaz, daha karpuz kesecektik" kandırması ile etrafı tellerle çevrili dev kafeslere alınıyorlar ve kışı göç etmeden Fırat kıyısında geçirmeleri sağlanıyor. Böylece kelaynaklar yazları özgür, kışları kafes kuşu olarak yaşıyorlar. Gerçi doğaları gereği göçmen ve avcı kuşlar olan kelaynakların evcilleştirilip, sabit ikametgaha bağlanması karakterlerinde, genlerinde uzun vadeli nasıl bir deformasyona yol açıyor bilinmiyor ama şimdilik bu yöntem en azından kelaynak nüfusunun artmasında etkili oluyor.

Kelaynaklar ile ilgili derinlemesine bilgi edindiğimde, ideal çift tanımına uyan karakterleri, tek eşlilikleri, eşlerine bağlılıkları, yavrular için dişi-erkek kelaynakların beraberce kuluçkaya yatması, beraberce büyütmeleri onları daha bir ilgi ile izlememe neden oldu. İnsan toplumundaki evlilik yaşantısı ile karşılaştırdığımda bu tarz ilişkilerin gerçekten de kelaynaklarla birlikte nesillerinin tükenmekte olduğuna ve koruma altına alınması gerektiği sonucuna vardım.

Kelaynaklara el sallayıp yemeğe gittik. Fırat'ın mavi-yeşil sularının yanında çardakların altında baharatı, acısı bol, kırmızısı bol yemeklerimizi yedikten sonra sıra Fırat'a özgü bir tür yayın balığı olan Şabut'a geldi. Sonrasında da mırra ikram edildi bize. "Mırra içen misafirin bardağı masanın üstüne ya da yere koyması yakışsız bir harekettir. İkrardan memnun kalmadığını gösterir. Bu durumda misafirin kendini affettirmek için fincanı altın doldurması ya da ikram edeni evlendirmesi gerekir." diye uyardı rehberimiz. Biz de kahvemizi içerken garsonların neden kıpırdamadan, dikkatle fincanı ve bizi gözlediklerini anlamış olduk böylece.

Fırat'ın sularında boğulan kent

Yemekten sonra Birecik barajına doğru uzandık. Çorak tepelerle çevrili bu çanakta,

nehir olmaktan vaz geçmiş, yeşim rengi bir göl gibi kıpırtısız uzanan Fırat'ın kıyılarında uzun süren uykusundan daha birkaç sene önce uyandırılmış görkemli bir medeniyetin kalıntıları vardı. Tepelerden aşağı, duru suların derinliklerine baktığımızda önce renkli taşları sonra da boğulmuş bir şehri gördük: Zeugma'yı.

İki bin yıllık uykusundan birkaç yıl önce 1999 yılında uyandırılan Zeugma, daha uyku mahmurluğunu üstünden atamadan 2000 yılında Fırat'ın sularına gömülmüştü. Birecik Barajı kapsamında sular altında kalan bu medeniyete ait inanılmaz güzel mozaikleri kurtarmak için yerli-yabancı arkeologlardan oluşan bir ordu geceli gündüzlü çalışarak insan üstü bir çaba göstermişti. Rengarenk taşlarla oya gibi işlenmiş Zeugma'nın o muhteşem mozaikleri şimdi Gaziantep Müzesinde sergileniyor. Ama zamanında Zeugma'lı tüccarların, Fırat'a karşı yaptırdıkları villalar ve avlularındaki serin mozaikli havuzlar çoktan Fırat'ın suları altında kalmış. Sular altındaki sütunlara bakarken derinlerde bir parıltı gördüm birden. Konuştuğum bir köylü, yörede özellikle geceleri suların tekin olmadığına inanıldığını, Zeugma'nın ruhlarının suların altında parıldadığını fısıldadı bana.

Güneş batarken bu kez de günümüz Gaziantep'ine ve 20.000 metrekare üzerine kurulmuş dev bir tesisin açılışını yapan Koluman tesislerine gittik. 100 kişilik bir davetli listesine karşılık 200 kişi geldiği için gecenin önemli bir kısmını ayakta geçirmemize rağmen lahmacun ve Latin müziği eşliğinde tesisi inceleyip, Gaziantep'de daha fazla istihdam sağlayan tekstil fabrikaları yerine yurt dışında imajımızı olumlu etkileyen bu tarz yatırımların artmasını tercih ettiklerini söyleyen Gaziantep Belediye Başkanı Asım Gülek Bey'e kulak verdik.

Gaziantep tarih demek, sıcak bir iklim ve sıcak insanlar demek, zengin bir topluma katılmak için buraya göç eden yüzbinler demek, altın ve baklava demek, hızla sanayileşmek demek, erkek egemen bir toplumda hafta sonu sadece erkeklerin hazırlayıp pişirdiği kebabları pikniklerde yemek demek, orman üzerindeki dumanı "orman yangını var!" diye kuleye haber veren pilota, kulenin "haftasonu piknik zamanı burada, sen yenisin galiba" demesi demek, Kelaynakların ve Zeugma'nın yok olması sonucunu getiren şartları hazırlayıp sonra canını dişine takıp kurtaran gruplar demek.

Benim Gaziantep'im böyle bir renkteydi. Ama yöre o kadar karmaşık, zengin ve derin ki; eminim giden herkesin Gaziantep'inde farklı taşlar, farklı kokular, farklı renkler olacak.



ZEUGMA - BELKIS

Gaziantep'in Nizip ilçesinde bulunan ve bugün 'Belkis Köyü' olarak adlandırılan Zeugma Büyük İskender'in komutanlarından Selevkos I. Nikator tarafından, M.Ö 3-4. yy'da, Fırat'ın en kolay geçit veren noktasında kurulmuş. Kent bu nedenle 'köprübaşı', anlamına gelen Zeugma adını almış. Çok stratejik bir noktada bulunduğu için de kısa zamanda büyüyüp, gelişmiş, Roma İmparatorluğu'nun egemenliğinde ise 70 bin nüfusluk dev bir kent durumuna gelmiş. MS 3. yüzyılda Roma'nın zayıflamasıyla kent, önce Sasani Kralı I. Şapur'un saldırısına uğramış; sonra da büyük bir depremle tümünden yıkılmış.

Gaziantep Müzesinde sergilenen Zeugma mozaikleri, santimetre karede kullanılan küçük ve renkli taşların "teserra"ların sıklığı, küçüklüğü ve renkliliği nedeni ile eşsiz. Normal mozaiklerden daha küçük ve daha çok renkli taş kullanılması özellikle yüzlerdeki ifadeyi ve betimlenen sahnelerdeki derinliği arttırmış. Rönesans sanatçılarından en az bin yıl önce bu yapıtlarda perspektif kullanılmış olması ve çoğu sanatçının, günümüz ressamı gibi yapıtlarına imza atmış olmaları da bu mozaikleri özel kılıyor. Gaziantep müzesinde sadece mozaik panolar değil, Zeugma'ya dünya çapında şöret kazandıran bulla'lar, kil üzerine basılan mühürler de var. 21 bin adet bulla ile dünya rekoru kıran Girit ve Delos adaları, kazılarda yüz bine yakın bulla'nın ortaya çıkarılmasıyla birinciliği Zeugma'ya kaptırdı.

MIRRA

Mirra, özellikle Gaziantep ve çevresinde içilen geleneksel bir kahvedir. Mirra, dibek'te çok inceltmeden dövülen kahve tanelerinin çok uzun bir süre su ve kakule ile kaynatılması ile yapılır. Belirli bir kıvama geldikten sonra "mutbak" adı verilen özel bir kaba süzülür ve tortusundan ayrılır. Yaklaşık 4.5 saatlik kaynatma ve süzme işleminden sonra bakır işlemeli bir cezveye aktarılan mirra geleneksel olarak kulpsuz küçük tek bir fincan ile servis edilir ve şeker katılmadan içilir.

GAZİANTEP

Ayıntap olarak adlandırılan yörenin tarihinin M.Ö 4000 yılına kadar uzandığı ve Anadolu'nun ilk yerleşim alanlarından birisi olduğu belirlenmiş. Bir süre Babil İmparatorluğu'nun egemenliği altında kalan Gaziantep, M.Ö. 1700 yıllarında Hitit Devleti'nin bir kenti olmuş. Asur, Med ve Pers, Roma ve Bizans İmparatorluklarının egemenliği altında kalan yörede, Malazgirt Savaşından sonra Selçuklu İmparatorluğu'na bağlı bir Türk Devleti kurulmuş, 1516 yılında ise Yavuz Sultan Selim ile Osmanlı İmparatorluğu'nun yönetimine girmiş. I. Dünya Savaşı sonunda, İngilizler ve Fransızlar tarafından işgal edilen Gaziantep bu işgal sırasında halkın gösterdiği yiğitlik ve fedakarlıklarla tarihe geçmiştir.

Gaziantep'in eski çağlarda adı yüzük kalesi anlamına gelen "Kala-ı Füsüs"tur. Sonradan Ayıntap olarak adlandırılan kentin adı bir rivayete göre suları bol nehirlerinden gelmektedir. "Ayn" pınar ve kaynak anlamındadır, "Tap" ise parlak ve güzel demektir. Ayıntap kelimesinin zamanla Antep'e dönüştüğü düşünülür. Şehrin adına, Kurtuluş Savaşı'nda halkın göstermiş olduğu üstün kahramanlıklar sebebiyle 8 Şubat 1921 tarihinde T.B.M.M kararı ile tarafından "Gazi" unvanı eklenmiştir.

KELAYNAKLAR

Dünyada soyu tükenmekte olan ve yalnızca Fas, Cezayir ve Türkiye'de Birecik'te yaşayan Kelaynakların dünyadaki tek üreme alanları Fırat Vadisi kayalıklarıdır. Kelaynak'ların nesillerinin tükenmekte olmasının nedenleri arasında tek eşli olmaları ve her sene en çok 3 yumurta yapmaları da yatar. Ayrıca doğada yaşayan böceklerle beslenen kelaynakların besin kaynaklarının zirai ilaçlamalar nedeni ile kaybolması sayılarının giderek azalmasının bir başka nedenidir. Birecik Kelaynak Üreme İstasyonu'nda yağsız kıyma, havuç rendesi ve haşlanmış yumurta kabuğu ile beslenen kelaynaklar, soylarının tükenmemesi için koruma altına alınmışlar ve göç yollarının kapanmaması için her sene sadece 5-10 kuşluk gruplara göç izni verilerek, geri kalanlarının kışları Birecik'te geçimleri sağlanmış.

Durgunsu Kano Türkiye Kupası

Fatih Sani
Türkiye Kano ve Rafting FederasyonuAs
Başkanı

Kano sporu durgun göllerin üstünde sakın, huzurlu ve sessiz bir doğa kaçamağı anlamına geliyor. Kürek çekerken etrafınızda geniş, sakın, büyük su kitlesini ve çeşitli su üstü ve su altı canlılarını izleyip, manzara seyrederek geçireceğiniz saatler. Kulaklarınızda sadece su şapırtıları, yüzünüzde hafif rüzgar... Bu huzurlu sporun bir de rekabet yönü var şüphesiz. Sene içine yayılmış yarışlarda, Türkiye Şampiyonalarında kano sporunu rekabetle birleştiren sporcular ilk üçe girmek, Milli Takıma seçilmek, elemeleri geçmek için kıyasıya mücadele ediyorlar. Temmuz ayında Sapanca'da yapılan yarışta ise hem güzel görüntüler hem de güzel bir rekabet vardı.

15-16 Temmuz 2006 tarihlerinde Sakarya/ Sapanca Gölü-Kırkpınar Kürek&Kano Yarışma Parkurunda yapılan Durgunsu Kano Türkiye Kupası Yarışmalarında Türkiye'nin çeşitli bölgelerinden toplam 60 sporcu yarıştı.

İstanbul Bölgesinden Tuzla Deniz Yıldızı Spor Kulübü, Marmara Üniversitesi Spor Kulübü, Deniz Kuvvetleri Gücü Spor Kulübü; Ankara Bölgesinden Ankara Üniversitesi Spor Kulübü, Şanlıurfa Bölgesinden Harran Üniversitesi Spor Kulübü, Adana Bölgesinden Çukurova Üniversitesi Spor Kulübü, Sakarya Bölgesinden Sakarya Merkez Belediye Spor Kulübü'nden katılan ekipler ilk üçe girebilmek için mücadele ettiler.

15 Temmuz Cumartesi günü Eleme yarışları ile başlayan ve 16 Temmuz Pazar günü Final yarışları ile devam eden Şampiyona'da zaman zaman şiddetini arttıran rüzgar yarışçıları ve organizasyonu zor durumda bıraktı. Sapanca gölü üzerinde dalgalanmaya yol açan olumsuz hava koşulları bazı etapların ertelenmesine neden oldu.

Büyük Erkek, Büyük Bayan, Genç Erkek ve Genç Bayan kategorilerinde yapılan yarışmada bir diğer kategori de K1 (Tekli Kayak) ve K2 (İkili Kayak) oldu. Toplam 15 kategoride yapılan yarışmalara ufak yaşlardaki çocuklar da ilgi gösterdi.

İlk gün kuvvetli rüzgar altında, ertelemelerle

yapılabilen Eleme Yarışlarının ardından ikinci gün havanın düzelmesi ile Final Yarışları daha tempolu ve daha iyi derecelerle gerçekleştirilebildi. Tempo ile birlikte çekişme ve heyecan dozu da arttı. Saat 9:00'da start alan ve sıra ile 1000, 500 ve 200 metrelik parkurlarda mücadele eden ekipler gün sonunda çok iyi zamanlara imza attılar.

16 Temmuz'da elde edilen derecelerin, daha önce aynı parkurda yapılan yarışlarla karşılaştırıldığında daha iyi olması, sporcuların kendilerini devamlı geliştirdiklerinin bir kanıtı oldu. Katılan eski sporculara ilaveten bir çok yeni ismin ve genç sporcunun da start alması ise bu sporun geleceği konusunda olumlu bir tablo





çizdi. Daha çok genç olan bu spor dalında şimdiden uluslar arası başarılarla imza atan sporcuların ve ekiplerin bulunması ise gelecek yıllar için umut vaat etti.

29-30 Temmuz 2006 tarihlerinde yine Sakarya/Sapanca Gölü-Kırkpınar Kürek&Kano Yarışma Parkurunda yapılacak olan Durgunsu Kano Türkiye Şampiyonası'nı gelecek ay ayrıntılı olarak sizlere anlatacağım. Ama şunu söyleyeyim, bu şampiyona hem daha fazla bölgenin / kulübün ve sporcunun katılımı, hem de

daha iyi yarışma derecelerinin elde edilmesi konusunda biz bu spora gönül verenleri heyecanlandırmakta. Bu yarışın bir önemi de ardından gerçekleştirilecek olan Milli Takım Seçimi. Bu seçimler sonucunda Kano Milli Takımı'na girme şansı yakalayan sporcular 17-20 Ağustos 2006 tarihlerinde Szeged/Macaristan'da yapılacak olan Dünya Durgunsu Kano Şampiyonası'nda ülkemizi temsil edecekler. Türkiye Şampiyonası'nı takip eden günlerde 12 günlük bir kampa alınacak bu sporcuların Macaristan'dan derece ile dönmelerini bekliyoruz.

15 – 16 Temmuz'da gerçekleştirilen Türkiye Kupası'nda dereceler şu şekilde belirlendi:

Büyük Erkekler:

1. Deniz Kuvvetleri Gücü Sp. Kl.
2. Tuzla Deniz Yıldızı Sp. Kl.
3. Ankara Üniversitesi Sp. Kl.

Büyük Bayanlar:

1. Çukurova Üniversitesi Sp. Kl.
2. Ankara Üniversitesi Sp. Kl.
3. Harran Üniversitesi Sp. Kl.

Genç Erkekler:

1. Tuzla Deniz Yıldızı Sp. Kl.
2. Çukurova Üniversitesi Sp. Kl.
3. Ankara Üniversitesi Sp. Kl.

Genç Bayanlar:

1. Ankara Üniversitesi Sp. Kl.
2. Tuzla Deniz Yıldızı Sp. Kl.



Motosikletle işe gitme günü MİGG

19 Temmuz günü tüm dünyada gerçekleştirilen Ride to Work Day yani Motosikletle İşe Gitme Günü etkinlikleri ülkemizde de EMOK'un önderliğinde bir aktivite ile hayata geçirildi.



15 senedir geniş katılımlarla kutlanan bu gün Türkiye'de de dikkatleri motosikletin en büyük avantajlarına çekmeye yönelik.

Nedir bu faydalar?

- Trafik yoğunluğunu azaltmak.
- Az yakıt tüketimi.
- Park sorunu yaratmama.
- Zamandan tasarruf.
- Daha sportif bir yaşam tarzı.

Ulaşım için motosikleti seçenler toplumun bu konularda bilinçlenmesini ve motosikletlilere bu gözle bakmasını istiyor.

EMOK, MİGG'nün duyurulmasında koordinasyon görevi üstlendi ve konuya hassasiyetini sergiledi. EMOK'un günler öncesinden yapmaya başladığı çağrıya istinaden o gün işe motosikletle giden yüzlerce motosiklet sürücüsü akşam iş çıkışı

Hisar'da bir araya geldiler. Motosikletin pratik, ekonomik ve eğlenceli bir taşıt olduğuna halkın ve resmi mercilerin dikkatini çekmeyi amaçlayan Ride to Work Day, aynı zamanda insanların bir araya gelerek kaynaşmasına olanak yaratması ile motosikletin sosyal hayatımıza katkısını da gözler önüne seriyor.

Yine EMOK'un daveti ile orada bulunan yazılı ve görsel medya mensuplarına açıklamalarda bulunan motosiklet sürücüleri, motosikletin büyük kentlerdeki trafik sıkışıklığı ve park sorununa çözüm olurken zamandan ve yakıttan tasarruf etmeyi de olanaklı kıldığını ifade ettiler. Ayrıca herkesin önemle üzerinde durduğu bir konu ise motosikletin aynı zamanda insanları kaynaştıran eğlenceli bir taşıt olduğuydu.

Amerika'da bir motosiklet giyim firmasının reklam kampanyası olarak 1989 senesinde

ortaya çıkan "Work to Ride - Ride to Work" sloganı, 1992 senesinde Road Rider dergisinin editörünün yaptığı bir çağrı ile her yıl Temmuz ayının üçüncü çarşamba günü düzenlenen Ride to Work Day eylemine dönüşmüştü. 2001 senesinde ise "kar amacı gütmeyen" bir organizasyon haline gelen Ride to Work eylemine ilişkin geniş bilgi www.ridetowork.org internet adresinden edinilebilir.

Türkiye'deki kutlamada ise iş çıkışı motosikletleri ile Hisar'da kendi hayat tarzında insanlarla buluşan motosikletçiler eğlenceli bir akşam geçirdiler. Bu yüksek katılımlı ve renkli toplantı, motosikletin bir diğer avantajını daha gözler önüne serdi: dost edinmenin harika bir yolu olması!

EMOK
Taner Eraslan
Hakan Erman

Büyükada'da Dağ Bisikleti heyecanı

Alptekin Bařkır
www.mtbtr.com
Fotograflar: Hasan Yıldız



16 Temmuz 2006 Pazar günü İstanbül - Büyükada'da düzenlenen Türkiye Dağ Bisikleti Şampiyonası'nda 2006 yılının Türkiye Dağ Bisikleti Őampiyonları belirlendi. 6 farklı kategoride toplam 126 sporcunun start aldığı yarışlarda, büyük erkeklerde Muammer Yıldız, büyük bayanlarda Esra Kürkçü, 23 yaş altı erkeklerde Kamil Alev, yıldız erkeklerde Eyup Karagöbek, yıldız bayanlarda Ekin Kars, Master erkeklerde ise Nevzat Kırıl birincilikleri ve Türkiye Őampiyonluklarını elde ettiler.



Geçtiğimiz hafta sonu İstanbul Büyükkada'da gerçekleşen yarışlar ile her kategorideki şampiyonlarımız belli oldu.

6 farklı kategoride toplam 126 sporcunun start aldığı yarışlarda, büyük erkeklerde Muammer Yıldız, büyük bayanlarda Esra Kürkcü, 23 yaş altı erkeklerde Kamil Alev, yıldız erkeklerde Eyüp Karagöbek, yıldız bayanlarda Ekin Kars, Master erkeklerde ise Nevzat Kırıl birinci gelerek Türkiye Şampiyonu oldular. Parkur fazla tempo yapmaya imkan vermezken, %85 patikalardan oluşuyordu. Yarışlar küçük bir alan diye tanımlayabileceğimiz Eski Rum Yetimhanesi çevresinde yapıldı. Parkur uzunluğu son gece düzenlemelerinden sonra yaklaşık 5.8 km uzunluğunda idi. Zemin genel olarak toz şeklinde toprak, yer yer taşlık idi.

Parkur, hem yarışçılar hem de organizasyon açısından gerekli kriterlere sahipti. Yarışçılar için çok güzel problemler içerirken, güvenlik kaygısını ön planda tutan organizasyonu mutlu edecek şekilde aşırı tehlike içermiyordu. Bu nedenle adada müsabaka için ayrılan bir adet ambulansa pek iş düşmedi. Bir gün öncesinden gelip parkuru çalışan sporcuların ilk turu daha hızlı döndüğü gözlemlendi. Yarışta en iyi zaman yaklaşık 18 dakikada atıldı.

Yarısta sanırım en çok heyecan verici olay Elitlerde Muammer Yıldız'ın birinci gelmesiydi. Finişe gelmesiyle birlikte seyirciler ve fanatikleri tarafından müthiş bir coşkuyla karşılandı.

Organizasyon genel anlamıyla Türkiye Şampiyonası'na yakışacak şekildeydi. Bazı yarışçıların yırtılan şeritlerden kestirme yapmaları polemik konusu olduysa da bu güzel yarış gölgelemeye yetmedi. Sanırım bu sene sonunda geçilecek çipli sistem sayesinde bu tür istenmeyen olaylarında önüne geçilmiş olacaktır.

www.turkbisiklet.org

Türkiye Bisiklet Federasyonu MTB Teknik Komite Başkanı Gürol Caydaş ve MTB haberleri

Türkiye Bisiklet Federasyonu MTB Teknik Komitesi Başkanı Gürol Caydaş'dan aldığımız bilgiler ise özellikle Dağ Bisikleti fanatiklerini ve seyircilerini sevindirecek nitelikte. Gürol Caydaş: "Takvimimizin kalan kısmında 3 önemli yarışımız var. Bunların ilki 6 Ağustosta Balkan Şampiyonası. Tüm balkan ülkelerinden 16'şar kişilik takımlar davet ettik." dedi. "Diğer büyük yarış ise 10. kez yapılacak olan Alanya Uluslararası Dağ Bisikleti Kupası. Artık bir çok Avrupalı bisikletçinin takip ettiği bu yarışmaya 50-80 arası yabancı sporcunun katılımı bekleniyor. Belki de en şenlikli olacak yarışmamız ise Bozcaada'da organize edeceğimiz Türkiye Dağ Bisikleti

Maraton Şampiyonası. Maraton disiplini minimum 60 km'den başlıyor. Çeşitli kulüplerden 200 kadar Türk sporcu bekliyoruz. Yarışmalar sırasında halka yönelik kısa mesafe yarışları da olacak."

Gelecek sezonla ilgili de sevindirici bilgiler veren Caydaş, Dünya Şampiyonasının bir ayağını Türkiye'ye alma girişimlerinin tamamlanma aşamasında olduğunu ve Kapadokya'da binlerce yarışçının katılacağı Şampiyona ile ilgili hazırlıklara başladığını haber verdi.

Avrupa Dağ Bisikleti Şampiyonası 2006

Emre Yıldırım

2006 yılı Avrupa Dağ Bisikleti Şampiyonası 28 Temmuzda start alarak bu yıl İtalya'nın Chies d'Alpago kasabasında gerçekleştiriliyor. Alpago, Venedik'e yaklaşık 60 km uzaklıkta, Belluno bölgesinin güneyinde, Dolada, Col Nudo ve Cavallo Dağlarının eteğinde, rüzgar sporlarına uygunluğu ile ün yapmış Croce Saint adlı gölün kıyısına kurulmuş bir yerleşim merkezi Alpago. Treviso ve Pordenone bölgesi sınırında yer alan Cansiglio Ormanı, bu yöreye ayrı bir güzellik katan, Alplere geçiş İtalya'nın en önemli yeşil alanlarından. Bölgenin kuzeyindeki Chies, İtalya'nın en el değmemiş ormanlarını da sınırları içerisinde barındırıyor. Sözü öz, yeşilin yeşil, mavinin mavi olduğu bir doğal güzellik Alpago.

Gelecek yıl Avrupa Şampiyonası Türkiye'de Kapadokya'da gerçekleşeceği için bu yıl hem yarışçı hem de gözlemci olarak yarışlara büyük bir Türk kafilesi olarak katılıyor. 11 milli sporcumuzun yanı sıra, benim içerisinde bulunup görev aldığım Dağ Bisikleti Teknik Kurulu üyeleri, TBF Başkanı ve TBF Aasbaşkanları da bu büyük organizasyonu yerinde izlemek ve tecrübe kazanmak için organizasyon boyunca Alpago'da olacaklar.

Türk Milli Takımı:

Avrupa Şampiyonasında ülkemizi temsil edecek erkek sporcular arasında tecrübeli sporcularımız Brisaspor'dan Bilal Akgül (Elit), Adana'da Halil Korkmaz (U23), Yalovaspor'dan Kamil Alev (U23), KKTC'den Mehmet Sevinç'in (Elit) yanı sıra, Adana'dan Mehmet Kurt (Elit), KKTC'den Mehmet Silahşör (Elit), Brisaspor'dan Mehmet Sayar (Yıldız), KKTC'den Hüseyin Ballı (Yıldız), Konya'dan Eyüp Karagöbek (Yıldız) ilk kez Alpago'da milli formayı giyerek

takımımıza güç katacaklar.

Bayanlar'da ise Türkiye Şampiyonu Esra Kürkcü'nün yanı sıra, Brisaspor'dan Senem Güler kafiyle yer alacak diğer sporcular.

Toplam 11 sporcu ile katıldığımız bu şampiyonada ülkemiz sporcuların geçtiğimiz yıllarda kazandıkları tecrübe ve son iki haftadır Sapanca Kartepe'de gerçekleştirdikleri kamp sonucu da iyi dereceler alacaklarını tahmin ediyoruz.

Geçtiğimiz yılın Türkiye Şampiyonu Bilal Akgül, iyi derece beklediğimiz sporcuların başında geliyor. Son dönemde çıkış gösteren Mehmet Kurt, Kamil Alev ve Mehmet Sevinç ise diğer güçlü sporcularımız. Bu yılın Türkiye gençler şampiyonu Eyüp Karagöbek, Brisaspor'dan Mehmet Sayar ve Hüseyin Ballı gençlerdeki umutlarımız. Elit bayanlarda Esra Kürkcü ve Senem Güler için ise yarış iyi bir tecrübe olacak.

Yarış Programı	
•	28 Temmuz 2006 Açılış Töreni - Lamosano
•	28 Temmuz 2006 Takım Yarışı Avrupa Şampiyonası - Lamosano
•	29 Temmuz 2006 Arazi Sürüşü Gençler E/B Avrupa Şampiyonası - Lamosano
•	29 Temmuz 2006 Arazi Sürüşü 23 Yaş Altı E/B Avrupa Şampiyonası - Lamosano
•	30 Temmuz 2006 Arazi Sürüşü Elit E/B Avrupa Şampiyonası - Lamosano
•	30 Temmuz 2006 Kapanış Töreni - Lamosano

Balkan Dağ Bisikleti Şampiyonası

Sezonun önemli yarışlarından biri Türkiye Bisiklet Federasyonu tarafından İzmir Kartepe'de organize edilecek. 2005 yılı başında görevi gelen Emin Müftüoğlu başkanlığında tüm bisiklet disiplinlerindeki yoğun çalışmaların bir parçası da Türkiye bisiklet sporunu Balkanlarda zirveye taşımak. Geçtiğimiz sene bu yarış üstlenen ülkenin organizasyonu iptal etmesinden sonra dizginleri ele alan Türkiye Bisiklet Federasyonu Şampiyona için her ülkeden 16 dağ bisikletçisini yarışmalar için davet etti. Balkan bisiklet tarihinde bir dağ bisikleti yarışması ilk defa Uluslararası Bisiklet Birliği (UCI) Dağ Bisikleti

Takviminde yer alıyor.

Halen ayrıntılar üzerinde Teknik Kurul tarafından çalışılan Kartepe Greenpark oteli yakınındaki parkur 6km uzunluğunda ve her tur 200 metre tırmanıyor. Elit erkek kategoride 8 tur atılacak olan bu parkurda yorucu tırmanmalar, kırıcı teknik inişler var. Kimi yerlerde arazide 60km/sa hıza ulaşacak olan dağ bisikletçileri izleyenlere keyifli anlar yaşatacaklar. 6 Ağustos Pazar günü saat 9:00'da verilecek startın ardından Yarışçılar 4 kategoride start alacaklar. Büyük (Elit) Bayanlar, 17-18 yaş (Jr.) Erkek, 23 yaş altı (U23) Erkekler ve Büyük (Elit) Erkekler).

2006 MTB Yarışları Takvim				
6 Ağustos	Balkan Şampiyonası	XC	E2	Kartepe/İzmit
20 Ağustos	2. Çaykara Dağ Bisikleti Festivali	XC	Ulusal Yarış	Trabzon
3 Eylül	2. Ankara MTB Cup	XC	E1	Ankara
10 Eylül	1. Küçükkuyu Dağ Bisikleti Festivali	Maraton	Ulusal Yarış	Küçükkuyu / Çanakkale
17 Eylül	Yalova MTB Cup	XC	E2	Yalova
24 Eylül	2. İzmir MTB Cup	XC	E2	İzmir
7 Ekim	Türkiye Şampiyonası	Maraton	CN	Bozcaada
22 Ekim	2. Babadağı Tırmanma Yarışı	XC	E2	Ölüdeniz/Fethiye
29 Ekim	10. Alanya International MTB Cup	XC	Ehc	Alanya



Yarışa nasıl hazırlandım?

Eralp Terem

Türkiye'nin tek marka şampiyonası olan Honda CBR 125 CUP'a katılmak için toplam 852 kişi internet ve bayiler aracılığıyla başvurmuştu. Seçilen ilk 100 kişi içinde olmak heyecan vericiydi ama daha işin başındaydım.

Önce psikolojik ve oldukça zor testlerden geçtik. Ardından her birimiz teker teker sözlü mülakata tabi tutulduk. Motosiklet ve yarış bizim için ne ifade ediyor, rekabet hakkında ne düşünüyoruz, özel hayatımızda nasıl biriyiz, hepsi tek tek gözden geçirildi. Honda'nın amacının sadece iyi motosiklet yarışçısı yetiştirmek değil, sportmen ve ahlaklı yarışçılar ile anılmak olduğunu bildiğimiz için bunlara şaşırmadık.

Mülakatın ardından en son olarak herkesin motosiklet kullanma deneyimi kontrol edildi. 2 hafta sonra da elemeyi geçen 25 kişi açıklandı. Bu grubun içinde olmak bana gerçekten doyumsuz bir başarı hissi verdi.

Kazanan 25 kişiye yarış eğitimi vermesi için Honda Türkiye tarafından Japonya'dan getirilen Japonya 125cc şampiyonu Hiroyuki Kikuchi gelmişti. Kikuchi, 3 günlük bir eğitim planı ile bizlere nasıl yarışılması gerektiğini optimum seviyede göstermeye çalışacaktı. İlk gün sınıfta teorik yarış eğitimi aldık. Bayrakların renkleri, önemi ve anlamları, pistte kullanılacak viraj çizgileri, nerde hızlanıp nerede yavaşlayacağımız anlatıldı. Hepimiz motosiklet kullanmayı bildiğimizi düşünüyorduk, ama yarışmak, hele de kurallara uygun yarışmak bambaşka bir şeydi.

İkinci gün motosiklete binmeden önce mutlaka yapılması gereken ısınma hareketleri

gösterildi. Kikuchi, herkesin farklı tecrübesi olduğu ve kimse yarışçı olmadığını bildiği için tecrübe derecelerimizi öğrenmek üzere bir takım alıştırmalar yaptırdı. Yatarak kısa mesafe dönüşler, fren çalışmaları, ani hızlanma çalışmaları, kısa çaplı daire ve sekiz dönüşleri yaptık.

Üçüncü gün ise sabahtan ilk piste çıkışımız yaptık. Kikuchi'nin öncülüğünde, önceleri usul usul pisti tanımak için birkaç tur attık. Sonra yavaş yavaş hızlanmaya başladık. Ardından iki gündür öğrendiklerimizi tecrübe ve birikimimizle birleştirip uygulamalı olarak gösterme zamanımız geldi. Kikuchi, belirli yerlerde bizi toparlayarak nasıl viraja girileceğini, motordan nasıl dışarı



sarkılacağını anlattı. Ve öğleden sonra ilk simülasyon yarışımızı yaptık. Zaman ölçerlerimiz takıldı ve birden kendimizi pistin içinde yarışır şekilde bulduk.

Ardından “gerçek” yarışlar başladı. İlk acemiliklerimizi attıktan sonra hepimiz yarıştan ve yarışmaktan inanılmaz zevk alarak üç yarış geride bıraktık. HONDA CBR 125 CUP ilk ayağı 7 Mayıs’ta, ikinci ayağı 4 Haziran’da İzmit Körfez Pisti’nde koşuldu. Şampiyonanın üçüncü ayağı ise 9 Temmuz Pazar günü İzmit Körfez Pistinde yapıldı. Honda ve İzmir Yarış Pisti’nin organizasyonu ile gerçekleştirilen yarışta seyirci katılımı yine güzeldi.

Şampiyonanın bu üçüncü ayağında, ilk iki ayağın birincisi Mehmet Öztürk 1.03.668’lik zamanla yine birinci oldu. Dereceye girenlerin kupa, madalya ve çeşitli armağanlarla ödüllendirildiği yarışmada ikincilik için süren mücadeleyi bu etapta 1:04.013 zamanlamayla ilk etabın ikincisi Bahadır Kayalıoğulları alırken, ikinci etabın ikincisi Uğur Ece 1.04.388’lik zamanlamasıyla üçüncülük kupasını almaya hak kazandı.

Önümüzdeki 3 yarış yine İzmir yarış pistinde yapılacak. Senenin sonunda ilk yarış sezonumuzu geride bırakmış ve farklı tecrübeler edinmiş bir şekilde gelecek sene için hazırlıklarımıza başlayacağız.

2. Büyük yarışa sayılı günler!

Serkan Ketenci
serkan@4x4freelife.com



Sayıli gün çabuk geçer derler ama geçmiyor :) Her geçen gün heyecanım artıyor, geçen sene 365’den geriye saymaya başladığımı hatırlıyorum da, sayı daha anca 20’lere geldi. Gerçi ilk kez Formula 1 Türkiye’ye geliyor dendiği zaman saymaya başladığımız günler çok daha zor geçmişti, geldi gelecek derken hop oturup hop kalkmıştık. Ancak Cuma serbest antrenman turlarının başlamasıyla, evet gerçekten geldiler diyebilmişim, gözümle görene kadar bu inanması güç bir hayaldi.

Şimdi bu olayların üstünden yaklaşık 1 sene geçti, bizler bu arada MotoGP’ler, DTM’ler, LeMans’lar ve daha nice uluslararası yarışlar seyrettik. Bütün bu süreç içinde Formula’nın artık İstanbul’da olmasının büyüğü de sanırım kayboldu, toplum olarak bu fikre kolay alıştık. Ama artık heyecanlanma vakti, yıllardır beklenen yarışın 2.’sine sayılı günler kaldı, eğer bu yarış evimden televizyondan seyrederim 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 seyrederken değişik yerlerden, dünyanın en hızlı arabalarının değişik karakteristikteki virajları nasıl döndüklerini

görebilirsiniz. Bütün bu avantajların yanı sıra açık alanların en önemli dezavantajı ise zeminin toprak olması, bu sorunu da güzel bir piknik örtüsü ile çok da keyifli bir hale getirebilirsiniz :)

Yarışı tribünden seyretmek isterseniz ve tabi buna bağıntılı olarak daha fazla ücret ödemeyi kabul ediyorsanız size 3 farklı alternatif tavsiye edebilirim. Eğer Pazar günü yapılacak olan seremoni, yarışın startı, ilk viraj ve pit stop’lar sizin için önemliyse Gold tribün biletleri sizin için uygun olacaktır. Eğer pit çıkışı veya pit girişini göreyim, bir kaç viraj göreyim ve hatta yarışın startından da çok uzak olmak istemiyorum diyorsanız size Silver 1 tribünleri tavsiye ederim. Meşhur 8. viraja bakan Bronze tribünün ise şimdiden fanatikleri olduğuna eminim, eğer 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 yarışı seyrederken televizyondan alıştığınız spiker anonsları olmayacak, bu nedenle yarışı 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 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.

Benim meskenim dağlardır dağlar

Yalçın Canakay
ANDOFF Üyesi

O gün 7 araç bir Cherokee, iki Mitsubishi Pajero, bir CJ5, bir Range Rover, bir Land Cruiser, bir BMW X5 ile toplam 20 kişi Cumartesi öğle üzeri yola çıktık. Çamlıdere ilçemiz otoyoldan yaklaşık 70 km uzaklıkta. Ve bu ilk kısmı konvoy kurallarına uyarak gayet konforlu bir yolculukla bir saate tamamladık. Çamlıdere ilçesinde ufak tefek

alışverişten sonra tekrar yola koyulduk. Önceden bir ekip buraya keşfe geldiği için nereye gideceğimizi biliyoruz. Konvoy başı 24 km.lik bir dağ tırmanışı olduğunu söyleyince off-road ruhu taşıyan arkadaşlarımız, esas yolculuğa başladıklarından bir hayli keyiflendiler. Yol ormancılarının açtığı bir patikaydı. Mevsim bahara döndüğünde

dağlardan gelen sular yolları aşarak bir yerlere gidiyordu. Oralardan geçerken çok hoş görüntülerle yolumuza devam ettik. Zorlanmadık ama bütün bir kışın ve baharın yorgunluğunu taşıyan yollar zaman zaman ulaşımı imkansız hale getiriyordu. Bir kez devrilmiş bir çam ağacını yoldan çekmek, bir kez de ormancılarının yol kenarına istifledikleri





tomrukların devrilmesi ve onların tekrar istiflenmeleri haricinde yolumuzu kesen bir şeyle karşılaşmadık. Ama bu 24 km.lik yolu yaklaşık 1,5 saatte tamamlayabildik.

Ve kamp yeri

Kamp yerine ulaştığımızda önceden keşfe çıkan arkadaşlar, bu bölgede kamp için dört tane uygun yer bulduklarını söylediler. Böyle durumlarda özellikle yarışçı gurubu daha zor yerlere gitmek isterler ya, işte aynen öyle oldu. Orhan Özdemir yanına bir Jeep daha alarak diğer yerleri görmeye gitti. Ben burayı çok sevmişim ve inşallah başka bir yere gitmeyiz diye kendi kendime söylenirken telsizlerden anonslar başladı. 4-5 km daha yukarıda bir yer daha bulmuşlar. Oraya gelmemizi söylediler. Yazı tura atımından sonra burada kalan grup galip geldi ve kamp hayatımız böylece başladı.

Kamp yerimiz Köroğlu Dağları'nın Karadeniz Bölgesi kısmında yer alan 1600 metre yüksekliğindeki bir cennet köşesi. Ormanın ortasında sanki birileri gelsin, konaklasın diye kendiliğinden oluşmuş bir yer. Yaklaşık 4-5 dönümlük dümdüz bir çayırık alanın etrafında devasa çam ağaçlarıyla çevrilmiş,

sadece yeşilin ve mavinin görüldüğü, kenarlarda bir yerlerde uzunca zaman önce yapıldığı gayet açık bir şekilde anlaşılan hayvanların su içmesi için yapılmış bir yalak ve başka da hiçbir şey yok. Bir şarkı tutturarak başladım aracımı boşaltmaya ve çadırımı kurmaya.

*Hayat bazen öyle insafsız ki
Küçük bir boşluğundan yakalar
Sen tüm gücünle karşı koysan da
Gelir yapacağını yapar
Kalbimin yarısı Ankara'da kaldı
Senin de adın bende saklı kaldı
Ben de sende tutuklu kaldım*

Sezen Aksu'dan özür dileyerek, derslerinin yoğunluğundan Ankara'da kalan eşime ve oğluma bu birkaç şarkıyı birbirine ekleyerek serzenişte bulunduktan sonra çadırımı kurdum, masa – sandalyelerimi açtım ve bir yorgunluk kahvesi içmek üzere kendimi misafir ettirebileceğim komşularımı gözlemeye başladım. Kendimi ANDOFF Başkanı Rifat Uğurlu ve eşi Ayşe hanımın çadırlarının önünde buldum. Ayşe hanımın ellerinden nefis bir Türk kahvesi içtim. Ne iyi ettik de buralara geldik. Adına o stres dediğimiz şeyden kurtulmak, ruhu

temizlemek gibi birazcık felsefe yaparak ve çadır kurmakta zorlanan diğer komşularla hafif de olsa dalga geçerek kahve keyfini de bitirdim.

*Küçüktüm ufacıktım
Top oynadım acıktım
Dağda buldum bir erik
Kaptı bir alageyik*

Acıkmak fiili her nedense böyle ortamlarda öncelikli bir hal alıyor. Kulübümüzün yaramaz çocukları acıkmak – üşümek – oynamak fiillerini derhal yerine getirmek telaşındalar. Doğa sporlarına gönül vermiş olanlar bilir, minimum malzemeyle maksimum konforu sağlamaya çalışırlar. Ama bizim off-road'cu gurubu maksimum malzemeyle mega konforu sağlamayı çok seviyorlar. Onun için de çalı çırpı toplamak yerine, ormancılar tarafından kesilmiş ağaçların yerde kalan köklerini araçlar yardımıyla söküyorlar, yaşlanmadan ya da diğer sebeplerden devrilmiş koca gövdeli ağaçları da yine araçlar yardımıyla kamp yerine getiriyorlar. İyi ki de böyle bir iş yapıyorlar. Çünkü gece için ateş, olmazsa olmaz kurallardan biridir.

Yaramaz çocuklar odun toplayadursun,



onların eşleri de farklı bir telaş içindeler. Daha önceden yapılan programa göre kavurma yenilecek. Çamlıdere yaylalarında, doğal ortamda beslenen o harika kuzucuklardan iki tane satın alınıyor, kasapta parçalatılıyor, ve Başpınar Mahallesi muhtarı tarafından gönderilen iki adet devasa kazanda kavurma yapılıyor. Saatler süren pişirme faslında ara sıra kazanın kapağı açılıyor ve karıştırılıyor. O sırada göğre doğru yükselen buhar ve inanılmaz güzel bir koku veriyor ve acıkmak fiilini iyice hızlandırıyor.

Ve akşam

*Akşam oldu hüznümlendim ben yine
Hasret kaldım gözlerinin rengine*

Hüznünlendirmesine hüznümlendim de beni hüznünlendiren bu sözler değil güneşin rengiydi. Çam ağaçlarının tepesinden kaybolan güneş usta bir ressamın fırçasından çıkmış gibi yeşili nasıl da bir başka renge dönüştürüyordu. Anlamak mümkün değil.

Ve kamp ateşi etrafında yenen harika bir yemekten sonra, yine kamp ateşi etrafında yatma saatine kadar süren keyifli bir muhabbet.

2. Gün

Hani insanlar normal günlerinde yataktan hiç çıkmak istemezler, birkaç dakika daha uyumak için çaba sarf ederler ya... İşte burada o duyguya yer yok. Çünkü burada

doğal bir çalar saat var. Güneşle birlikte binlerce kuş sesi sizi uyandırıyor ve çadırdaki bir saniye bile kalmaya tahammül yok. İşte o güzel ortamı yaşamak için hemen çadırdan çıkıyorsunuz. Ben de öyle yapıyorum. Kısa bir orman yürüyüşünden sonra akşamdan kalma ateşi karıştırıp sağda solda bulduğum odun parçaları ile takviye yapıyorum. Çünkü kahvaltıda kızarmış ekmek için bize ateş lazım.

Komşular da birer ikişer çadırlardan çıkıyorlar. Sandalyesini kapan, malum ihtiyaçlarını giderdikten sonra hemen ateş başına koşuyor. Rahmetli Barış'ın kol düğmeleri misali sekiz adet çadırdaki birbirinden ayrılan insanlar ateş başında bir araya geliyorlar. Günün ilk muhabbeti her kampçının yaptığı gibi; hiç üşümedim, çok rahat uyudum ve kimin en çok horladığı. Yahu bu kısmı hiç anlamam. Hem herkes çok rahat uyuyor, hem de herkes birbirinin horultusunu dinliyor. Bana soracak olursanız ben de nefis bir gece geçirdim. Uyudum, ayrıca hiç kimsenin horultu sesini duymadım.

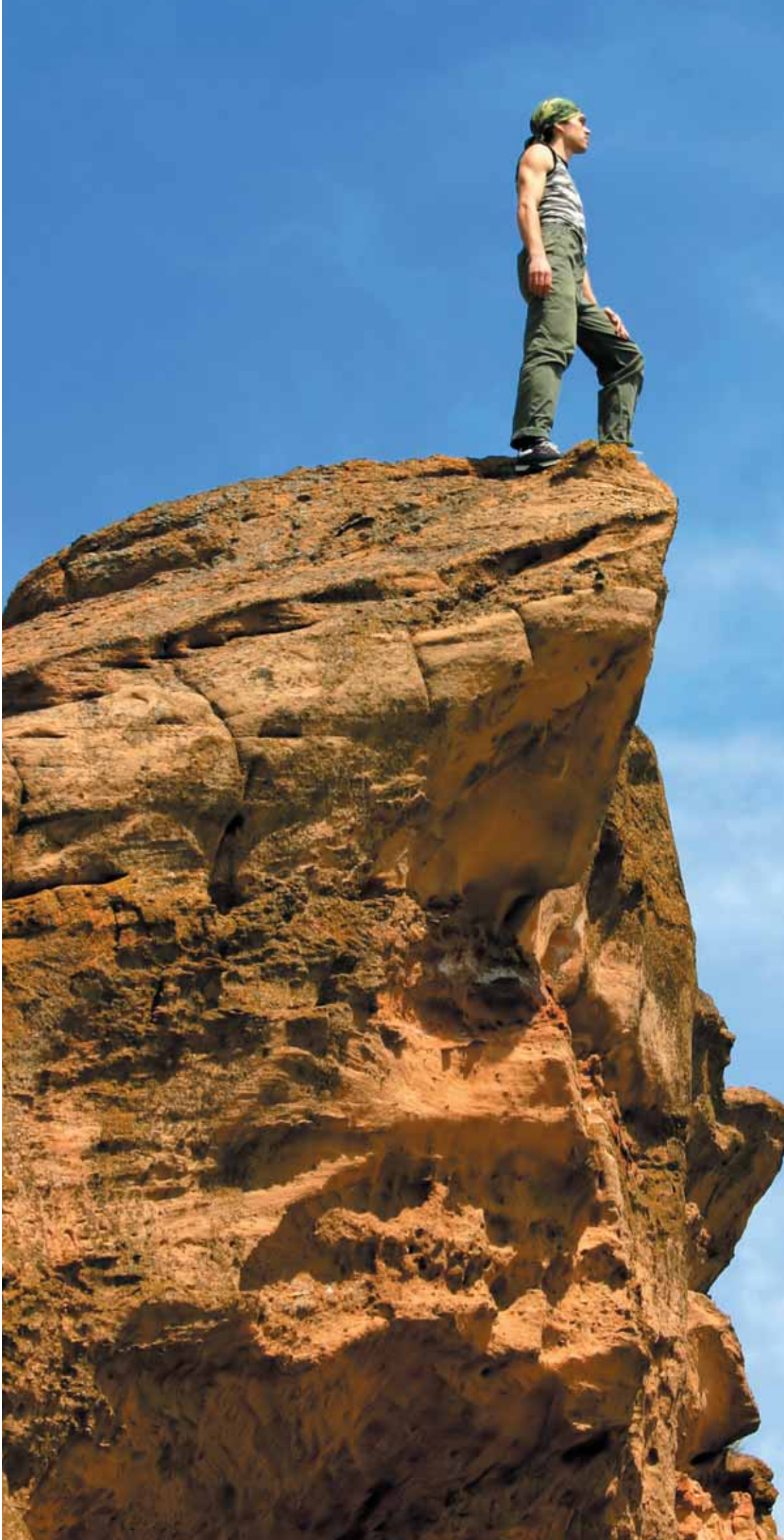
Sonrasında çay demleme hazırlıkları ve yaklaşık bir saat süren kahvaltı kısmı. Bu arada küçük bir not: Böyle kamplı gezilere bekar gitmenin en güzel yanı her masadan ayrı ayrı ikramlar geliyor olması, bu da kahvaltıyı çok zengin bir hale getiriyor.

Kelime anlamı her ne kadar uzun yürüyüş olsa da biz de "trekking" yapıyoruz; ama bu işin ustaları gibi 15 km.lik saatler süren

bir şekilde değil. Bütün kamp halkı tek sıra halinde başkanımız önderliğinde 4 km.lik bir parkuru bir saatlik zamanda kat ediyoruz. Biraz yoruluyoruz ama değer. Ormanın derinliklerinde kaybolma korkusunu da keşfediyoruz böylece. Aramızda yapılan esprileri duyar gibi olduğunuzdan eminim. Aslanlara, kaplanlara yem olmak gibi... Nihayet kamp yerimizi uzaktan gördüğümüzde, sanki çok büyük bir iş yapmış gibi birbirimizi kutluyoruz. Sonrasında havanın iyice güzel olmasından faydalanarak, oksijen sarhoşluğunu yenmek için küçük bir uyku molası veriyoruz. Kamp sakinlerimiz tekrar çadırlarına dönüyorlar.

Akşamüstüne doğru kamp hayatımız sona eriyor. Çadırlar, masalar, sandalyeler ve her türlü araç gereç toplanıyor. Sönmekte olan ateş tamamen söndürülüp, kamp alanımız başka misafirlerin geldiğinde temiz bulunması için muntaka temizliği yapılıyor. Bu iki günlük Çamlıdere gezisi yine konvoy eşliğinde kulüp binasına kadar devam ediyor. Yeni bir kamp heyecanının başlaması dilekleriyle üyeler, kendi evlerine doğru yola koyuluyorlar. Ve bu satırları yazıldığı sırada büyük usta Sabahattin ALİ geliyor aklıma

Benim meskenim dağlardır. Dağlar.



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

FREELIFE
4x4 ile

“nerede olmak istiyorsan oradasın”

ABONELİK İÇİN;

online;
www.4x4freelife.com

Motosiklet Teorisi #8, Görünürlük...

Reşat "DD"Erbaş



Motosiklet olayında belki de en önemli konulardan biridir görünürlük... Elden geldiğince görünür olun, ama aslında kimsenin sizi görmediğini de bilin yani...

ABD'de kasklarla ilgili eyaletlere göre değişen güvenlik kuralları var. Gerçi bazı eyaletlerde kask mecburiyeti bile yok ya... Tuhaf memleket... Bazı eyaletlerde de kaskların iki yanında ve arkada en az 2 inç kare boyunda

reflektör bulundurulması zorunludur... Siz de bu reflektörlü bantlardan bulursanız, ense / boyun kısmındaki geniş, siyah plastik kısma bolca yapıştırın...

Sakin cilalı parlak kısma bir şey yapıştırmayın... Yapışkandaki kimyevi maddeler kaskı zayıflatır. (Bazı marka kasklarda, orijinal ambalajından bu tür yapışkan bantlar çıkar [misal Schubeth, Bell,

Nolan] Bunlar istisna tabii, üretici zararsız bir madde uydurmuştur bu bantlara.)

Görünür olmanızda en önemli faktörlerden biri renktir. Giysilerinizi nasıl seçmeniz gerektiğini, parlak renkli ve reflektör bantlar içeren giysileri tercih etmeniz hayrınıza olduğunu daha önce anlatmıştım. Kasklarda da renk seçimi aynı şekilde önemli –hatta hayatidir.- Üstünde kartal-dragon pençeleri,



yıldırımlar zincirler gibi desenlilerinden ziyade ben size tek renk, ve parlak renklerde kask seçmenizi öneririm. Sarı, acı turuncu, portakal, beyaz, parlak kırmızı gibi... Gri, siyah, yeşil, mavi, kahverengi, ve/veya çok desenli kasklar özellikle gece görünmüyor. Kask özellikle arkadan, en görünür parçanızdır. Unutmayın 200m'den toplu iğne başı gibi görüneceksiniz arkadan gelene... Frene yarım saniye erken basması sizin / yolcunuzun hayatı demek olabilir.

Yine biraz istatistik...

ABD'de motorla kazaya karışan diğer sürücülerin % 81'i "Görmedim hakim bey" ya da "Son anda gördüm, ama artık yapacak bir şey yoktu" demektedir. Bu inanılmaz bir gerçek gibi geliyor kulağa ama doğru. Resmi açıklama... ve tecrübe... acı olanından... Benim çok sevdiğim bir arkadaşım 1987'de motoruyla kırmızı ışıkta beklerken Antalya'da arkadan gelen bir kamyon tarafından öldürüldü... Şoför hakime aynen yukarda okuduğunuz cümleyi söylemişti, hiç gözünü kırpmadan...

Benzeri bir kaza burada, Florida'da (Florida'lılar çok kötü sürücü olmalarıyla tanınır) oldu. Alışverişten dönen kadın sürücü ışıkta beklemekte olan karı koca bir çiftin motoruna çarptı. Görgü tanıkları kadının elleriyle yüzünü kapamış, cesetleri ve motoru önünde sürüklerken tam gaz gittiğini görmüşler. Kadın 1 mil sonra bir otobüse çarparak durabilmiş. O da aynı şeyi söyledi. "Çarptıktan sonra gördüm".

Farınız açık olsun (hatta gündüz uzunları yakın). Canlı renklerde bir kıyafet, kask, motor, sinyaller, stop lambasına ilave LED lambalar, ilave sis farları, daha güçlü bir korna sizi olduğunuzdan daha görünür yapacaktır ama...

AMA...
Bilin ki hala görünmüyorsunuz.

Sakin görüldüğünüzü düşünerek / varsayarak motor kullanmayın trafikte. Görünmek için elinizde geleni yapın, ama sürerken GÖRÜNMEZ OLDUĞUNUZU VARSAYIN.

Bu kafeslerinin içinde oturan ölümlü sürücüler, gözünüzün içine bakar, YİNE DE SİZİ GÖRMEZLER.

Motor sürerken diğer araçların kör noktalarında kalmayın, araçları görmekle yetinmeyin, mutlaka dikiz ve / veya yan aynalarda sürücülerin yüzlerini de görün. Cıvardaki araçlara takılıp çok uzun süre aynı hızda beraber gitmeyin. Hep tetikte olun.

Bu işin sürücülere ait kısmı. Ya yayalar? Yayalar sizin zararsız bir hayali görüntü olduğunuz kanaatindedir. Sakın ola ki bir ya da birkaç yayanın sizi görüp de yola çıkmaktan vazgeçeceğini sanmayın. Her an siz geldiğiniz halde yola fırlayabilecek yayalara karşı tetikte olun.

Ve unutmayın

Ne yaparsanız yapın...
Gece ya da gündüz...

GÖRÜNMÜYORSUNUUUUUUZ...

Doğa sporları sevenler için İzmir'de yeni adres



Doğayla iç içe olup alternatif sporlarla ilgilenmek isteyenler için artık farklı olanaklar var. Tek başlarına ya da arkadaş grupları ile doğa ile baş başa olmak için gezilere çıkan meraklılar için çeşitli şehirlerde kurulmuş Doğa Sporları Kulüpleri de diğer bir seçenek olarak ortaya çıkıyor. Ayrıca, bu sporlarla ilgili kişiler Türkiye'nin bir çok bölgesinde, geniş arazilerde kurulmuş Doğa Sporları ve Extrem Sporlar organizasyonları yapan kurumlar bünyesinde, farklı doğa sporlarını bir arada yaşamak şansına sahipler. İzmir'liler bu konuda daha

şanslı sayılabilirler çünkü yakınlarında Urla'da 60 dönüm arazi üzerine kurulmuş böylesi bir merkezde, Feronia'da, aynı parkurda hem ATV ve jeep safari, off-road, hem de paintball, yapay tırmanma duvarı, okçuluk, bisiklet ve çeşitli keyifli takım oyunlarından oluşan outdoor aktivitelerini bir arada yaşamaları mümkün. Üstelik su sporları ile ilgilenenler Urla'nın eşsiz güzellikteki koylarında balıkçı tekneleriyle gezinmek ya da dalış yapmak olanağına da sahipler.



Mitolojide kaynakların ve ormanların tanrıçalarından biri olarak adı geçen Feronia, İzmir'de doğa sporları ile ilgilenen kişilerin uğrak yeri olan bir merkeze adını vermiş. 4x4 tutkunları farklı arazi koşullarında, çamurda ve su geçişlerinde yeteneklerini sınama şansı bulurken, takım ruhu ve liderlik eğitimleri çerçevesinde değişik oyunlarla bir araya gelen ekipler de yeni tecrübelerle ayrılıp, kendilerini geliştirebiliyorlar. Genelde şirketlerin rağbet gösterdiği bu aktivitelerde orienteering, tangram, örümcek ağı, hazine avı, kör nişancı, mayın tarlası gibi oyunlar ve stratejik yanı ağır basan paintball gibi yarışlar katılanlara hem heyecanlı anlar yaşıyor hem de karar verme, problem çözme, bir arada hareket etme yeteneklerini artırıyor.

İş stresinden uzakta, güvenli bir şekilde vakit geçirip eğlenmenin, doğa ile mücadelenin, zorlukları yenmenin, önce birey olarak bir şeyler yapabilmenin, sonra ekip ruhuna katkıda bulunabilmenin dinamizmini yaşamak isteyenler bu tarz kulüplere rağbet ederken aynı zamanda eğlenceli bir hafta sonunu da garanti ediyorlar. Denedikleri sporları sevenler ve devamlı bu sporlarla uğraşmak isteyenler, kendilerine gereken kamp ve spor malzemelerini yine Titus'a ait merkezlerden bulabilirken, Feronia'da, yaşadıkları keyifli günün sonunda 3 katlı bahçeli eski bir rum evinde güzel bir yemek eşliğinde anılarını paylaşıp, bir sonraki buluşmanın da programını yapabiliyorlar.

www.titus.com.tr





4x4 Yaz Yarışları: Mahalli Yarışlar

Diğer motor sporlarının tersine, bahar ve kış aylarında yoğunlaşan bir takvime sahip olan off-road'da yaz ayları amatör yarışçılara ve mahalli yarışlara ayrılmıştır. Farklı şehirlerde düzenlenen yarışlarda yeni yüzler ve yeni ekiplerle karşılaşan seyirciler, bu ekiplerden bir kısmını gelecek sezonda daha çekişmeli yarışlarda da izleyeceğini bilerek dikkatle takip eder. Yazın mahalli yarışlarda "pişen" ekipler, kışın tecrübelerini daha zorlu rakipler arasında ve daha zorlu parkurlarda sınavdan geçirirler.

Ankara'da Ankara Off-Road Kulübü, ANDOFF tarafından organize edilen Ankara Ses TV Off-Road Şampiyonası ikinci ve üçüncü ayakları güneşli ve sıcak yaz günlerinde arka arkaya organize edildi. Şampiyonanın ikinci ayağı, 11 Haziran Pazar günü Çankaya, Ümitköy Beysukent'te koşulurken üçüncü ayak 15 Temmuz Cumartesi günü Çankırı Esentepe'de start aldı.

11 Haziran Pazar günü, Ankara Sanayi Odası Başkanı Zafer Çağlayan tarafından 11:30'da verilen seremoni startı ile başlayan yarışa 6 ekip katıldı.

Beysupark ve Ses TV isimli iki farklı parkurda 4 etap halinde hazırlanan yarışta ekipler toplam 9 tur yarıştılar. Engelli etap olarak hazırlanan parkurlarda, yarışçılar özel hazırlanmış çukurlar ve tümseklerle kaplı yarış alanında finiş görmeye çalıştılar.

12:00'de start alınan ilk Özel Etap ile birlikte ilk sorunlar da baş gösterdi. 3 kapı numarası ile yarışan Adnan Ardıç – Ercüment Altuncu, etapta hatalı bir tur attılar. Hatalarını düzeltmeye çalışan ekip, etap içinde 50 metre tersten gidince diskalifiye oldular.

2 kapı numaralı Ümit Güvendik – Sabri Bilen ise heyecandan kaynaklanan bir hata ile 4. Etaptan diskalifiye edildiler. Stop masasına çok hızlı gelen ekip duramayınca, geri geri stop masasına ulaşmaya çalıştı. Ekip, o alanda geri gitmenin diskalifiye nedeni olduğunu da bu vesileyle öğrenmiş oldu.

Arada taklalar olsa da start alan tüm ekiplerin finiş gördüğü ve kapalı parka girdiği bu yarışta birinci 4 kapı numaralı Mitsubishi Pajero ile Mustafa Özgiray – Ali İhsan Güneş oldu. Jeep CJ6 ile yarışan 1 kapı numaralı ekip, Bekir Başkal – Fatih Yılmaz ikinciliği



alırken, üçüncü 6 kapı numaralı Nissan Patrol ile Arif Değirmenci – Salih Akpınar ekibi oldu. 16:00'da yapılan Ödül Töreninde kupalarını alan ilk üç ekip Mahalli Off-Road Şampiyonası için Genel Klasmanda puan almanın sevincini yaşadılar.

Toplam 5 ayaktan oluşan Şampiyonanın üçüncü ayağı da 15 ve 16 Temmuz günlerinde Çankırı'da iki günlük bir yarış halinde koşuldu. 20 km'lik etaplarda, toplam 5 etap ve 13 tur halinde koşulan yarışta 6 yarışmacı ekip start aldı. Çankırı Esentepe'de 14:30'da verilen ilk startın ardından yarışçılar arka

arkaya 3 etabı 5 tur geçerek finişe ulaşmaya çalıştılar. Günün sonunda birtakım sorunlar yaşansa da 6 ekip birden finiş görmeyi başararak ikinci gün devam etme hakkı kazandı. İlk etapta 2 kapı numarası ile yarışan ekibin devrilip ön camını kırması yarışa bir süre ara vermesine neden olurken, ideal süre içinde düzeltilip yarışa devam eden ekip finiş görmeyi ve camını tamir edip yarışı sürdürmeyi başardı.

1. Ayak sonunda 4 kapı numaralı ekip birinci gelirken onu 1 kapı numaralı ekip takip etti. Üçüncü sırada 3 kapı numaralı ekip yer

aldı. 16 Temmuz Pazar günü 12:00'de Ilgaz Kadınçayırı'na gelen ekiplere startı Başbakan Yardımcısı Spordan Sorumlu Devlet Bakanı Mehmet Ali Şahin, Çankırı Milletvekili Tevfik Akbak, Çankırı Valisi Ali Haydar Öner ve Ilgaz Belediye Başkanı Cevdet Şahin verdi. 3 tur koşulan 4. ve 5. etapların ardından ekipler fire vermeden finişe ulaşmayı başardılar. Yarışın sonunda Mustafa Özgiray – Ali İhsan Güneş ekibi birinci olurken, ikinci Ümit Güvendik – Serkan Çelik, üçüncü Bekir Başkal – Fatih Yılmaz oldu.

www.andoff.net

Vahşı sularla dans: Rafting

Hamza Şafak Tatoğlu
Kano ve Rafting
Federasyonu As Başkanı



Kano ve Rafting Federasyonu Rafting As Başkanı Hamza Şafak Tatoğlu, bu spora gönül veren ancak talihsiz bir kaza sonucunda hayatını kaybeden kardeşi Osman Tatoğlu'nun anısını sürdürmek için kolları sıvamış. Daha önce rafting ile ilgili bilgisi olmadığı halde kısa sürede sorunları ve çözümleri konusunda adımlar atmaya başlamış. Rafting ile ilgili aktivitelere ve yarışlara sonraki sayılarda da geniş yer vereceğiz. Bu sayıda Tatoğlu'ndan yeni kurulan bu federasyon ve karşılaştığı sorunlar hakkında bilgi aldık.

Türkiye'de yeni bir spor dalı olmasına rağmen hızla gelişen rafting, sadece sportif anlamda geniş potansiyeli ile değil, aynı zamanda turizm amaçlı spor dalları arasında da popülerliği ile önde gelen bir spor olma özelliğini taşımaktadır.

Ülkemizde doğu Karadeniz başta olmak üzere Rize, Artvin, Erzincan, Düzce, Antalya, Muğla, Denizli, Erzurum illerinde aktif olarak bu spor yapılmaktadır. Bu sayılan illerin dışında da yerel bazı aktiviteler olsa da istenen altyapıya sahip ve düzenli olarak yapılmadıkları için genel bakışa dahil edilmemektedir.

Federasyon olarak bu güne kadar iki uluslararası faaliyete katıldık. 2006 yılında

Avusturya (Wildalpen) da yapılan Avrupa Kupası Rafting şampiyonasında Milli takımımız üstün başarı göstererek Ülke bazında dördüncü, Takım sıralamasında ise altıncılık derecesi elde etti. Daha yeni gelişen, genç rafting deneyimi ile sporcularımızın 50 yıllık rafting mazisine sahip ülkeler arasında elde ettiği bu dereceler gerçekten anlamlıdır.

Daha önceleri Turizm amaçlı olarak yapılan bir spor kategorisinde değerlendirildiği için Turizm Bakanlığı bünyesinde geliştirilen rafting sporu 2002 yılında federasyonuna kavuştu. Ama yeni kurulan Kano ve Rafting Federasyonu ile Turizm Bakanlığı arasında bir çok başlıkta yetki karmaşası yaşanmakta.

Turizm Bakanlığının ilgili birimleri, turizm amaçlı spor faaliyetleri yönetmeliğine göre yetkilendirdiği rafting şirketlerini herhangi bir sportif değerlendirmeye tabi tutmadığı, üstelik sportif kabiliyet ve teçhizat denetlemesini gereği gibi yerine getiremediği için bir çok üzücü kaza ile karşı karşıya kalmaktayız. Bu tarz kazalar rafting'in olumsuz bir imaja bürünmesini ve tehlikeli bir spormuş gibi algılanması sonucunu getiriyor.

Biz federasyon olarak Turizm Bakanlığının yetkilendirdiği rafting şirketlerinin sportif belgelendirmesi, periyodik eğitim faaliyetleri, teknik ekipman ve yeterlilik durumlarının tespiti; eğitim ve denetiminin birbirinden



ayrı tutulmaması ve koordineli olarak yapılması gereğine inanıyoruz.

Kano ve Rafting Federasyonu olarak Rafting branşının potansiyelinin çok zengin olduğunu düşünüyoruz. Rafting sporunun ülkemiz turizmi açısından da önemli bir yer tuttuğunun bilincindeyiz ve bu potansiyelin devamı için eğitim ve denetim faaliyetlerimizin önemine işaret etmek istiyoruz. Bu çerçevede Turizm Bakanlığının konuya daha hassas yaklaşmasını arzu ediyoruz.

Rafting sporu tek başına da ilgi çekici ve heyecanlı bir aktivite olduğu kadar; trekking,

dağcılık, yamaç paraşütü, dağ bisikleti, izcilik, kampçılık, orienteering, kaya tırmanışı gibi diğer doğa spor ve aktiviteleri ile birlikte maratonlara da dönüştürülebilir. Sporunun farklı coğrafya ve iklimlerde karşısına çıkabilecek çeşitli zorluklarla baş edip, farklı sporları bir arada icra ederek hedefe ulaşabileceği bu tarz organizasyonlar değişik ülkelerden yarışçıların ilgisini çekecek macera yarışları olarak düzenlenebilir.

Sonuç olarak rafting deneyimli kişiler tarafından öğretilip yapıldığında keyifli bir su sporu. Farklı zorluk derecesinde sularda hemen her yaşta insan tarafından keyifle

yapılan heyecan verici bir spor. Her sporda olduğu gibi rafting'de de üzücü kazalardan korunmak için gerekli eğitimlerden geçmeden ve gerekli güvenlik önlemlerini almadan yola çıkmamak gerekiyor. Sonrasında ise katılanları çılgın suların içinde, anaforları hakimiyetine alarak, hızlı ve adrenalin dolu bir aktivite bekliyor.

www.turkaf.org



Dünya Macera Yarışı Kupasında bir Türk ekip

4x4 Freelife Türkiye'nin ilk Macera Yarışı Takımı TouaregTurk'ü destekliyor

Türkiye'nin ilk ve tek Macera Yarışı takımı TouaregTurk, Columbia ana sponsorluğunda X-Adventure World Cup'ta yarışmak üzere Fransa Alplerine gidiyor. Dergi yayına girdiği günlerde Türkiye'ye dönmesi beklenen ekiple ilgili haberleri bir sonraki sayımızda izleyebilirsiniz.

AliRıza Bilal kaptanlığında Utku'er Yaşar, Bakiye Duran ve Faruk Kar'dan oluşan Macera Takımı; navigasyon, dağ bisikleti, via ferrata, trekking, koşu, kano, rafting ve dağcılık etaplarından oluşan ve 2 gün sürecek macera için aylarca süren hazırlıklardan geçtiler. 4 kişi halinde yarışacak Türk ekibi yüksek bir moral ve tam bir takım ruhu ile start alacaklarını ve bir sağlık sorunu haricinde kendilerini durduracak hiçbir şeyin olmadığı inancını taşıdıklarını belirttiler.

Touareg Turk Columbia ekibi dünya kupasında yarışı bitirip Canada Quebec'de yapılacak Dünya Şampiyonasına gidebilmek için elemeyi geçmeye çalışacaklar. Ekip antrenmanlarını testlerini ve yarış içinde yaşadıklarını kaydedip döndükten sonra bir belgesel olarak televizyonda da yayınlayacak.

Touareg Turk Columbia ekibi destekçileri arasında Oakley, Thuraya, Suunto, Marmara Üniversitesi Spor Fizyolojisi Araştırma Bölümü ve tabii ki, 4x4 Freelife olarak bizler de varız.

Dünya kupasında ilk defa yarışacak Türk ekibimize ve yazarımız AliRıza'ya başarılar diliyoruz.



Yeni nesil A6 Allroad quattro Türkiye'ye geldi

İlk olarak 2000 yılında tanıtılan A6 Allroad quattro Türkiye'de satışa sunuldu. Audi patentli dört tekerlekten çekiş sisteminin her türlü yol şartlarına uyumlu hale getirilmiş A6 Avant karoseri tipiyle bütünleşmesi ile ortaya çıkan A6 Allroad quattro ikisi dizel olmak üzere toplam dört motor ve hem manuel hem de Tiptronic şanzıman seçeneği ile satışa sunuldu. Bu modelden yıl sonuna kadar olan süreçte yaklaşık 40 adet satmayı amaçlayan Doğu Otomotiv-Audi, eski modelin satış başarısını da kısa sürede geçebilmeyi hedefliyor.

A6 Allroad quattro'da kendinden kilitli merkezi diferansiyel tamamen mekanik olarak çalışıyor ve en uygun anda devreye

girmeyi garanti ediyor. Sürüş torkunu ön ve arka aks arasında değişken şekilde dağıtan modelde normal şartlarda her bir aksa %50 oranında dağılım gerçekleşiyor. Gerekğinde gücün %75'e kadar bölümü bir aksa yönlendirilebiliyor. Standart olarak sunulan uyarlanabilir havalı süspansiyon, arazi sürüşü için iki ayar da dahil olmak üzere gövde için beş ayrı konum sunuyor. Sekizinci nesil sunulan denge programı ESP, arazi kullanımı için özel işlevlerle donatılarak daha da geliştirilmiş. Kokpitteki ESP düğmesine basılarak etkinleştirilen off-road konumunda, denge sağlayıcı müdahale daha sonra devreye girerken öne doğru hareket öncelik kazanıyor.

TUBİTAK Formula G, Güneş Arabaları Yarışlarında yeni destekler

Doğuş Otomotiv, TUBİTAK (Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu) tarafından bu yıl ikincisi düzenlenen "TUBİTAK Formula G Güneş Arabaları Yarışları"nda yer alan Boğaziçi Üniversitesi Güneş Arabası takımına sponsor oldu. Theia isimli arabalarıyla yarışan Boğaziçi Üniversitesi öğrencileri, 20-22 Temmuz'da İstanbul Park'ta gerçekleşen ikinci ayakta start aldılar.

Güneş enerjisine ilgi çekmeyi hedefleyen yarışa Theia isimli araçlarıyla katılan Boğaziçi Üniversitesi ekibi, en hafif ve mekanik olarak en sorunsuz araçlardan birini üretmeyi başardı. 155 kg. ağırlığa sahip olan ve üç tekerleği bulunan Theia, vites kutusu tasarımına sahip tek araç olma özelliğini de taşıyor.

2005 yılında ilk olarak Güneş Arabası Takımı oluşturarak Formula G yarışına katılma planı yapan Boğaziçi Üniversitesi, teknik imkansızlıklar nedeniyle bu hedefini gerçekleştirilememişti.

Bu sene Temmuz başında İzmir'de gerçekleşen ilk ayakta, akü-şarj kısmında sorun yaşayan Boğaziçi öğrencileri buna rağmen sıralama turlarında büyük bir başarı elde etti. Doğuş Otomotiv'in desteğiyle akü problemini çözen Boğaziçi Üniversitesi ekibi, 20-22 Temmuz'da İstanbul Park'ta gerçekleşen ve 28 Üniversiteden 37 takımın katıldığı yarışta, 2.2 km. uzunluğundaki pistte toplam 30 tur attılar.



İstanbul Park'ta HONDA farkı

90'lı yıllarda sadece televizyonlarda izlediğimiz Formula ve MotoGP yarışları son iki yıldır İstanbul Park'ta gerçekleşmekte ve hayal olarak düşündüğümüz yarışları artık canlı olarak da izleme şansımız var. Bunun da ötesinde, bu yıl ilki gerçekleştirilen Honda test günleriyle artık Honda Motosiklet Eğitim Merkezi'nde eğitim almış motosiklet kullanıcılarının, dünyaca ünlü pilotların yarıştığı İstanbul Park Pisti'nde motosiklete binme şansı var.

Eğitime verdiği önemle her zaman dikkat çeken Honda Motosiklet, motosikletleri ne marka olursa olsun Honda Eğitim Merkezi'nde (H.E.M) eğitim almış olması şartıyla 27/28 Haziran 2006 günlerinde İstanbul Park'ta test sürüş günlerini gerçekleştirdi.

Birçok tanınmış ismin de İstanbul Park Pisti'nde motosikletleri test ettiği sürüşlerde FES 250, FJS 400, CBF 500 ve CBF 1000 gibi Honda motosikletleri sürücülerin testine verildi.

Her test sürücüsü bir saat boyunca dört ayrı modele ikişer tur boyunca binerek toplamda sekiz tur, yol olarak da yaklaşık 42 km. yani bir maraton koşucusunun bir yarışta kat ettiği yol kadar motosiklet kullandı.

Honda Motosiklet Türkiye Pazarlama Müdürü Can Eroskay, ilginin çok fazla olmasından dolayı ilk 200 kişi arasına girememiş birçok motosiklet sürücüsü olduğunu belirtti. Bundan dolayı da "Test Days I" adını verdikleri İstanbul Park test sürüş günlerinin gelenekselleşeceğini ve bu şekilde de Honda Eğitim Merkezi'nde eğitim almış tüm motosiklet kullanıcılarını mutlaka bir kez İstanbul Park'ta sürüş keyfi yaşayabileceğinin müjdesini verdi.

4x4 Freelifelife yazarlarından EMOK üyesi Taner Eraslan'ın da katıldığı bu test sürüşlerinde, ilk kez İstanbul Park'ta piste çıkan H.E.M sertifikalı motosiklet kullanıcıları pistte düşük hızlarda bile zorlandıklarını söylediler ve kendilerine göre iki-üç misli hızla dönen GP pilotlarının gerçekten özel olduklarını ifade ederek, pilotların yaşadıkları zorlukları anlayabildiklerini belirttiler.

"Alternatif Kamp" 7 dünya projesi ile birlikte film oldu



Dergimiz yazarlarından Ercan Tural'ın, engelliler için farklı ülkelerde gerçekleştirdiği "Alternatif Kamp" organizasyonu, Sivil Toplum Geliştirme Merkezi tarafından 300 yerli yabancı proje arasından seçilerek, hazırlanan özel bir film çalışmasının içinde yer aldı.

STGM, Sivil Toplum Geliştirme Merkezi, Eylül 2005 yılında başlattığı "Sivil Toplumdan Proje Öyküleri" çalışması ile farklı ve başarılı sivil toplum projelerinin öykülerini bir kısa filmde toplamayı ve bu şekilde hem bu projelere dikkat çekmeyi hem de yeni projeleri cesaretlendirmeyi hedeflemişti. Bu amaçla farklı ülkelerden 300 kuruluşun faaliyetlerini anlatan materyal göndermesini talep eden STGM, gelen projeler arasında 8 tanesini seçerek film haline getirdi.

Almanya'dan MINE (Uluslararası Anne Merkezleri Birliği), Brezilya'dan Doutores da Alegria (Mutlu Doktorlar) ve COOPAMARE (Atık Kağıt İşçileri Kooperatifi), Arjantin'den OIKOS (Yurttaş Savunma Merkezi) Mısır'dan ve Tayland'dan genç kadınların ekonomik özgürlüğü ve Çevre Koruma konulu projeleri yanı sıra Türkiye'den "Alternatif Kamp" ve Beyoğlu Yerel-Sivil Güçbirliği Merkezi seçilen projeler arasında yer aldılar.

Gönüllüler tarafından seslendirilen, İngilizceye çevrilen, animasyonları ve müzikleri yapılan film 2006 ortalarında tamamlanıp dağıtılmaya başlandı.

Ercan Tural'ın görme ve yürüme engelliler için sualtı, tırmanma duvarı gibi çeşitli aktiviteleri içeren kamplarına daha önce dergimiz sayfalarında yer vermiş ve gönüllülük esasına dayalı bu çalışmalar için okurlarımızın da desteğini istemiştik. Umarız STGM'nin bu tarz çalışmaları hem bu projelerin sürdürülmesinde hem de yeni toplumsal projelerin geliştirilmesinde destek rolünü oynar.

Bilgi için:
www.stgm.org.tr
www.ayder.org.tr
info@alternativecamp.org



Alaçatı'da Dünya Slalom Windsurf Şampiyonası

Ülkemizin ve dünyanın en önemli windsurf (rüzgar sörfü) noktalarından biri olan Alaçatı, 1-6 Ağustos tarihleri arasında Türkiye Yelken Federasyonu, Uluslar arası Funboard Sınıf Birliği (IFCA), Profesyonel Windsurf Birliği (PWA) ve Uluslar arası Windsurf Birliği işbirliğinde gerçekleşecek Dünya Slalom Windsurf Şampiyonası'na ev sahipliği yapacak.

Windsurf branşında seyir keyfi en yüksek sınıflardan biri olan Funboard kategorisinde gerçekleşecek Dünya Slalom Şampiyonası'nda Erkekler, Kadınlar, Masterlar ve Genç kategorilerinde, 25 ülkeden toplam 80 windsurfcü 30.000€'luk ödül için mücadele edecek.

Dünya Slalom Windsurf Şampiyonası'nda ülkemizi kadınlar kategorisinde Çağla Kubat ve L. Aylin Erdil, Erkekler ve Masters kategorilerinde Ertuğrul İçingir, Hüseyin Sert, Murat Sevinçli, Melih Apaydın, Emirhan Kolburan, Koray Gömeç, Hakan Göney ve Bora Kozanoğlu gibi sporcularımız temsil edecek.

Dünya'nın en iyi slalom windsurfcüleri'nden 12 kez dünya şampiyonu ünvanına sahip Efsane windsurfcü Björn Dunkerbeck ve dünya sıralamasında ilk sıralarda yer alan Micah Buzianis, Antoine Albeau, Kevin Pritchard, 2005 Avrupa Şampiyonu Ben van der Steen gibi isimler şampiyonaya katılırken, 48.70 deniz mili ile Dünya hız rekorunu elinde bulunduran dünya hız şampiyonu Finian Maynard da Alaçatı'da madalya mücadelesi verecek. Kadınlar kategorisinde ise yine dünyanın en iyilerinden Karin Jaggi, Allison Sheereve gibi isimler Jim Beam Surf'n Sound organizasyonunda biraraya gelecek.

1 Ağustos Pazartesi günü yarışlarla başlayacak organizasyon Perşembe gününden itibaren müzik aktiviteleri ile canlanacak. Alaçatı koyunda gerçekleşecek yarışlar sonrasında yarış merkezinde Power FM DJ'lerinin performansı ile başlayacak müzik aktiviteleri her akşam Alaçatı Belde merkezinde gerçekleşecek canlı müzik performansları ile desteklenecek.



Shell ve Türk Petrol, güçlerini birleştirdi

Türkiye'nin önde gelen iki akaryakıt dağıtım şirketi Shell Türkiye ve Turcas Petrol, "Shell & Turcas Petrol A.Ş." ismiyle ortak bir girişim şirketi kurarak, perakende ve ticari satışlar alanındaki faaliyetlerini tek çatı altında birleştirdi.

Shell Türkiye'nin yüzde 70, Turcas Petrol'ün ise yüzde 30 ortaklığı ile kurulan Shell & Turcas bünyesindeki tüm akaryakıt istasyonları ve madeni yağ faaliyetleri "Shell" markasıyla hizmet verecek. Şirketin 7 kişilik yönetim kurulunda Shell Türkiye 5, Turcas ise 2 üye ile temsil edilecek. Türkiye'de toplam 160 yıllık hizmet geçmiş bulunan iki şirketin imzaladığı ortak girişim anlaşması çerçevesinde kurulan "Shell & Turcas Petrol A.Ş."nin 1200'ü aşkın istasyon ve yüzde 23 pazar payı ile Türkiye akaryakıt dağıtım sektöründeki rekabete yeni bir güç olarak girmesi bekleniyor.

Shell Türkiye'nin perakende ve ticari satışlar dışında faaliyet gösterdiği diğer işkolları olan Shell Gas LPG, Shell Gas&Power, Shell Havacılık, Denizcilik ve Kimya Satışları ise yine Shell Türkiye'ye bağlı olarak faaliyetlerini sürdürmeye devam edecek. Turcas Petrol A.Ş.'de bu güçlü oluşumdaki iştirakinin yanı sıra enerji sektöründe özellikle elektrik ve doğal gaz piyasalarındaki girişimleriyle faaliyetlerini genişleteceği belirtildi.

Yıldızlar Mercedes-Benz Türk'te

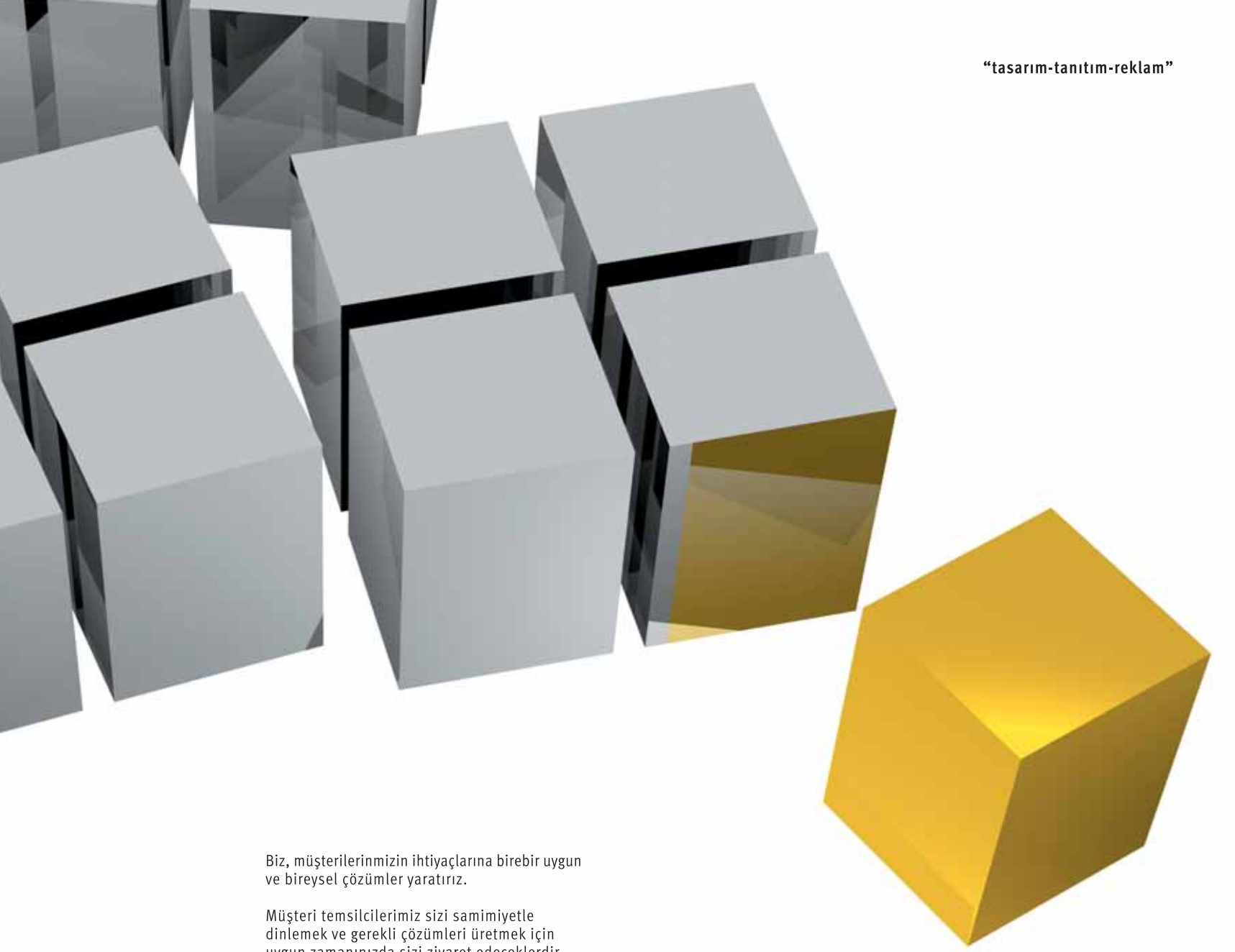


Mercedes-Benz Türk ve Çağdaş Yaşamı Destekleme Derneği işbirliği ile 2004-2005 ders yılında 200 kız öğrenci ile başlatılan "Her Kızımız Bir Yıldız" projesi kapsamında Çorum, Düzce, Eskişehir, Konya ve Mersin'de teknik meslek liselerinde eğitim alan kız öğrenciler, ders yılının sona ermesi üzerine Mercedes-Benz Türk tarafından İstanbul'a davet edildiler. İstanbul'da bir hafta kalan öğrenciler hem şehri, hem de şirketi tanıma ve birtakım seminerlere katılma olanağı buldular.

"Her Kızımız Bir Yıldız" projesinin amacı, olanakları kısıtlı, ancak çalışkan ve kısa sürede meslek sahibi olmayı amaçlayan ilköğretim okulu mezunu kız öğrencileri

mesleki eğitime teşvik etmek. Mercedes-Benz Türk, kız çocukların eğitime katılımını arttırma ve eğitimde kız-erkek eşitliğine katkı sağlama çalışmaları kapsamında, öncelikle teknik meslek lisesi öğrencilerine burs vererek, burslu kızlarına staj olanakları sağlayarak ve mezuniyet sonrasında da başarılı olanları şirket ihtiyaçları doğrultusunda istihdam ederek genç kızların teknik mesleklerde söz sahibi olmalarını sağlayacak.

2004-2005 öğretim yılı başında başlayan projede halen 400 öğrenci yer alıyor. Bu rakama her ders yılında 200 genç kız daha eklenerek burs alan öğrenci sayısı 1000'e yükselecek.



Biz, müşterilerimizin ihtiyaçlarına birebir uygun ve bireysel çözümler yaratırız.

Müşteri temsilcilerimiz sizi samimiyetle dinlemek ve gerekli çözümleri üretmek için uygun zamanınızda sizi ziyaret edeceklerdir.

Fikirler, ürünler ve insanlar diyalogumuzun temel konusu olacaktır.

Karşılıklı samimiyet, güven ve başarı bu diyalogumuzun sonucu olacaktır.

aso

e-mail:info@aso.com.tr
Tel: 0 212 222 38 01



Der yanın say fası





*haberler,
haberleer,
haberleeer...*

- Offroad yarışına katılan kaplumbağa derece alamamasına rağmen azmiyle takdir topladı.
- Balıkçılar, balıkları taze taze satış noktalarına ulaştırmak için ellerinden geleni yapıyorlar.
- Vefat eden cefakar motorlarımızdan biri daha Edirnekapi Mezarlığına defnedildi.



Online abonelik;

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



Fax ile abonelik;

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

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

☐ **Kredi Kartı Hesabımdan Alınız**

Kart Tipi ☐ VISA ☐ MASTER

Kart No:

Son Kul. Tarihi: / Güvenlik Kodu

☐ 1 Yıllık Abonelik 50.000.000 TL

☐ 6 Aylık Abonelik 26.000.000 TL

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

☐ **Banka Havalesi**

Banka Havalesi ile Gönderdim ilgili belge ektedir.

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

Garanti Bankası Perpa Şub. Hs No: 459-6299757

Halk Bankası Perpa Şub. Hs No: 17069

İsim / imza

Alan adınızın tescilini ve yönetimini başkalarına bırakmayın,

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



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

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

www.asoregister.com

0212 - 222 38 01 - 222 16 08

TERIOS



1.5 lt
105 hp

YENİ GELİŞTİRİLEN
1,5 LİTRELİK MOTOR

4x4

SÜREKLİ 4 ÇEKER



4 HAVA YASTIĞI



YOL BİLGİSAYARI



RADYO-CD ÇALAR
KLİMA



GENİŞ İÇ HACİM



DİFERANSİYEL
KİLİDİ



3 YIL veya
100.000 KM GARANTİSİ



DAIHATSU

made in Japan