

FREE LIFE **4X4**

Aylık Off Road, Doğa ve Motor Sporları Dergisi

Sürprizli yarış

Goodyear
Wrangler Cup

Bu kez geçtik

Valla Kanyonu

Doğal bir bağımlılık hali:

Yedigöller

Yola dört pençesi ile
tutunan gümüş kedi

A3 "S Line"

Kelimelerin
Anlatamadığı Çizgi...

Ekvator

Özel Dosya

**Engeller
bizi
engeller mi?**

BİLGİ BİZDE KURTARILIR



YENİ MITSUBISHI L200 4x4

MAR OTO'da



YENİ
MITSUBISHI
L200 4x4

YETİKİLİ SATICI: **MAR OTO** Eyüp Tel:(0212) 616 29 29 Pbx Florya Tel:(0212) 541 29 29

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

Yönetim Merkezi

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

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

Ege Bölge Temsilcisi

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

Baskı

Saner Matbaacılık

Genel Dağıtım

Yaysat A.Ş.

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

Online Abonelik İçin
www.4x4freelife.com

aso

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

Yola dört pençesi ile tutunan gümüş kedi

A3 “S Line”



6

Yeni A3'te güçleri 75 kW (102 HP) 'den, 110 kW (150 HP)'e kadar değişen 4 silindirli motorlardan yüksek performanslı motorlara kadar bir çok seçenek mevcut . Tüm motorların ortak özellikleri ise...

Sürprizli yarış



10

Soğuk ve rüzgarlı bir karadeniz günüydü. Hızla sürüklenen kara bulutlar, koyu yeşil dalgalara sürünürcesine geçerken, bembeyaz köpükler dantela gibi kilometrelerce uzanan bomboş kumsalın üzerine saçılıyor; geç kalmış göçmen kuş sürüleri...

Yok yok!! Çok soğuk olmaz!



16

Sizlere böyle bir merhaba dedikten sonra bu adam bu konu başlığını nereden buldu diye soracaksınız. Ne de olsa internette dolaşan espri postalarına konu olan “son cümleler” gibi bir cümle. Nedenini okuyunca anlayacaksınız.

Turgutreis, Enduro yarışlarının vitrini oluyor...



20

Türkiye Motosiklet Federasyonunun 2006 yılı Enduro yarış takviminin 4. Ayak yarışı 1 Ekim'de Turgutreis Belediyesinin ev sahipliği ve Bodrum Motosiklet Kulübünün organizasyonu ile gerçekleştirildi...

WRC Yarış ve Gölge Yarış



24

Yine aynı şey oldu. Gecenin kör karanlığında İstanbul Antalya arası bir yerlerde yol alır; adını bile sormadığım kasabalarda uykulu gözlerle çay molası verir; her yanı tutulmuş olarak güneşle birlikte, birkaç gün boyunca kalacağımız...

Doğal bir bağımlılık hali: Yedigöller



28

Bu aslında ilk Yedigöller Gezisi değil. İkinci de değil, üçüncü de... Tam yedi yıldır, hep aynı dönemde motorlarla Yedigöller'e geliyoruz. Bir çeşit bağımlılık durumu yani... Bu bağımlılığın nedeni hem fotoğraflarda, hem de kelime aralarında gizli.

Kelimelerin Anlatamadığı Çizgi... Ekvator



I. Uluslararası Kadınlar Yelken Kupası / TBYC
07-13 Ekim 2006, Turgutreis - Bodrum
Haydi kadınlar denizeeee...



Bir hayalin gerçek olduğu yarış... Bu kez şimdiye dek kadın-erkek karma ekiplerde yer alan kadın yelkenciler, kendi başlarına kalacaktı...

Bu kez Valla Kanyonu'nu geçtik



Yaşadığımız o "an"lar nasıl ifade edilebilir, nasıl özetlenir, nasıl satırlara sığabilir? İnanın bilmiyorum. Elimden geldiği kadar anlatmaya çalışacağım...

Kanada'dan Beden ve Ruh Manzaraları



14-16 Temmuz 2006'da Fransa Savoie bölgesinde katıldığımız macera yarışı Dünya Kupası elemelerini geçip, Kanada Quebec bölgesinde yapılacak Dünya Şampiyonası'na...

2006 Türkiye Goodyear Off-Road Şampiyonası



7 yarıştan oluşan 2006 Türkiye Off-Road Şampiyonası'nın 5. yarışı Kocaeli Motor Sporları Kulübü KOSDER organizasyonu ve Derbent Belediyesi katkıları ile 30 Eylül Pazar günü Derbent'te koşuldu...

40 Günde Devrialem



Ağustos ayında Antalya'ya 130 km, Fethiye'ye 90 km uzaklıkta olan Girdev yaylasında kamp yapmak üzere 4x4 LR Defender aracım ile yola çıktım. Girdev yaylasında başlayan yolculuğum güneye, Akdeniz'e doğru sürdü. Oradan da Batı Ege kıyılarında az bilinir yerlerde dolaştım...

Vinçte bir Türk markası: Net Lift



Off-road'culara en çok gereken nedir? (Bir off-road aracı dışında tabii ki.) Uygun ekipman şüphesiz. Özellikle en yakın yardım alabileceği noktanın çok uzaklarında dolaşan 4x4'çüler, karşılaştıkları tüm sorunları kendi başlarına halledebilecek donanıma sahip olmak zorundalar...

Özel Dosya: Engeller bizi engeller mi?



Bu sayıda toplumsal dönüşüm sürecine gerçekten katkıda bulunan projelere, sivil toplum örgütlerine, kurumlara ve sivil inisiyatiflere yer veriyoruz...

Reklam indeksi

Bimtes	Ön Kapak İçi
Mar Oto	1
Eurowinch	5
Castrol	9
Auto Show 2006	15
Gezgin Outdoor	23
Magellan	31
Trio Spor	43
Baytekin	59
NetLift	63
Kia	Arka Kapak İçi
Honda	Arka Kapak

Auto Show ek

Otoland	Ön Kapak İçi
İnci Akü	1
ADR	Arka Kapak İçi
Neo	Arka Kapak

Ayşin Uysal

Bedensel off-road'cular. (Engeller bizi engeller mi?)

Off-road bir engel aşma sanatı, değil mi? Off-road'cu dediğimiz de engel ne olursa olsun keyifle üstüne giden kişi. Engel ne kadar büyük, aşılmaz görünüşlü ise, o kadar mücadele ve keyif demek. Çünkü off-road'cu, doğada sessiz sakin ve huzurlu yol almayı sevse de; ruhunun derinliklerindeki heyecanı bilemek için ona asıl tüm benliği, bilgisi ve deneyimi ile mücadele edeceği, kendine denk engeller gerek.

Güzel bir off-road gezisinde, her şey yolunda giderken ve planladığınız engelleri aşarken, bilirsiniz, bazen aniden işler çığrından çıkıverir. Beklenmedik bir çukura düşersiniz, sağlam zemin sandığınız şey bataklık çıkıverir, aracınızın beklemediğiniz bir yerinden trak diye bir ses gelir, dik bir yamaçta hareketsiz kalakalırsınız... Sıradan insanlar için güzelim gezileri felaketle sonuçlanmış yorumu yapılabilir. "Eyyvah, ne olacak şimdi?" Gerçek off-road'cular için ise, gün asıl orada başlar: Beklenmeyen engellere, beklenmeyen çözümler üretip o engelleri aşarken.

Buraya kadar tamam mı?

İyi, çünkü bu sayıda sizi bir başka tür engel aşma mücadelesine giren insanlarla tanıştırmak istiyorum. Bizimle aynı engellere saldırıyorlar. Dağlara tırmanıyorlar, yerçekimini yok sayıp uçurumlardan atlıyorlar, hava soluyan bir canlı olduğu gerçeğini boş verip denizin altında balıklarla arkadaşlık ediyorlar. Engel ne kadar aşılmaz görünürse görünsün o kadar hırsıyla üstüne gidiyorlar.

Ne var bunda, bu zaten her zaman yaşadığımız şey mi diyorsunuz?

O zaman atladığım ufak bir ayrıntıyı da dile getireyim. Siz bir engel aşarken onlar iki engelin üstesinden geliyorlar. Çünkü, doğanın koyduğu kısıtlamalara inatla karşı çıkarken, kendi bedenlerinin getirdiği kısıtlamaları da yok saymak zorundalar. Eksik bir bacağın, görmeyen bir gözün, olmayan bir kolun, tutmayan adalelerin, tam istedikleri gibi çalışmayan bir zihnin getirdiği engellerle başa çıkmayı hayal etmek ve bunu gerçekleştirmek için çaba göstermek zorundalar. Öyle doğmuşlar, ya da hayatlarının bir noktasında, planlarında programlarında olmayan bir engelle kafa kafaya gelmişler. Tıpkı bizim off-road gezilerindeki gibi.

Onlar bedensel off-road'cular öncelikle. Bedenlerindeki, zihinlerindeki farklılıkları bir eksiklik olarak değil, farklı bir engel olarak görüyorlar sadece.

Ve engel dediğin şey de aşılmak içindir. O kadar.

Bu sayıda bedenlerindeki engellerin karşısında, "eyvah, ne olacak şimdi" tepkisi vermek yerine; boyun eğmek, hayatlarında sevdikleri çizgiyi kaçırmak yerine; mücadele etmeyi seçen insanları ve onların bu mücadelesine destek veren çeşitli kuruluşları tanıtmak istedik. Bu kuruluşlar sadece bedensel engellerle değil, sosyal engeller, cinssel engeller, kurumsal engeller, töresel engellerle karşı karşıya kalan insanların yanında bir ekip arkadaşı olarak destek veriyorlar. Bizim gibi. Off-road'cular gibi.

EUROWINCH

4X4'LERİN

EN İYİ YOLDAŞI



Warn M 8000



Güç 3 600 daN

Warn XD 9000 i



Güç 4 100 daN

Warn 9.5 ti



Güç 4 310 daN



EuroWinch

WARN ve ARB TÜRKİYE DİSTRİBÜTÖRÜ

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

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

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



Yola dört pençesi ile tutunan gümüş kedi

A3 “S Line”

Test: Nuri Peri

Yeni A3’te güçleri 75 kW (102 HP) ‘den, 110 kW (150 HP)’e kadar değişen 4 silindirli motorlardan yüksek performanslı motorlara kadar bir çok seçenek mevcut . Tüm motorların ortak özellikleri ise - Torkları! Gaza basar basmaz bunu anlayacaksınız.

Kıvrıla büküle girilebilen arka koltukları, deri, kırmızı dikişli spor direksiyonu, motorunun sesi ve tabii ki 6 vitesli manuel şanzımanı ile Audi A3 tek kapı Sportback quattro spor ve atak bir otomobil. Tercihan 2 kişi kullanmanız tavsiye edilir. Nasılsa Audi’de aile seçenekleri de mevcut. Bu otomobile pusetler ve arkada kayınvalidelerle binip gururunu kırmayın

derim. Bu arada dört çeker olduğuna bakıp sakın yol dışı denemesi yapmaya da kalkışmayın. A3 size yağışlı havalarda, kaygan yollarda ve kışın beyaz günlerinde eşlik etmeye hazır bir 4x4 yol aracı.

Günümüzde üretilen binek otomobillerin yüzde 80’i önden çekişli bir platform üzerinde

tasarlanır. A3 ailesinin dört tekerlekten çekişli versiyonları, ızgarada ve bagaj kapağının üzerindeki “quattro” logolarıyla farklılıklarını açığa vurmaktan hoşlanırlar. Bu logoya ilaveten bir de “S Line” işaretini gördüğünüzde Audi’nin sportif kullanımdan hoşlanan sürücüler için tasarladığı bir modele baktığınızı anlayabilirsiniz.

Dış görünüşü hafif tehditkar farları, çift egzozu, zarif çizgileri ile çekici. Koltuğa oturduğunuzda spor amaçlı bir otomobilde olduğunuzu anlıyorsunuz. Her ne kadar emniyet kemerlerine ulaşıp tokalarını oturtmak biraz zor olsa da o kadar kıvrılıp bükülmeyi başaramayan birinin bu otomobilde işi ne diye sorabilirsiniz. Yolda kaybolma fobiniz varsa size hemen bir güvence verelim: 6.5 inçlik monitöre sahip yön bulma sistemi plus'u kullanarak gideceğiniz yere kesin bir şekilde ulaşabilirsiniz. Tabii öncelikle programı yüklemeniz gerekir. Aynaya baktığınızda, A3'ün yoldan çıkamasa da macera ile bağlantısını görebiliyorsunuz: Dikiz aynasında kırmızı ışıklı dijital pusulası sizi devamlı doğru yolda tutuyor.

“quattro” teknolojisine sahip A3 ve A3 Sportback, sadece 2.0 litrelik silindire hacmine sahip 140 HP güç üreten TDI motorla kombine ediliyor. 6 ileri vitesli manuel şanzımanın standart olarak sunulduğu A3 ve A3 Sportback quattro, aynı zamanda lüks kompakt sınıfta dört tekerlektan çekişli tek otomobil olarak ön plana çıkıyor.

Tabii ki yeni Audi A3'te akıllı TDI teknolojisine sahip dizel motorlar da mevcut. 103 kW (140 HP) gücünde sunulmuş olan bu motor en az benzinli motorlar kadar dinamik. Audi A3'de kullanılan en kuvvetli motor ise, ilk defa bir Audi A3'de kullanılan V6 silindireli 3,2 litre hacmindeki motor. Bu da daha fazla silindir ve özellikle 184 kW (250 HP) güç, daha fazla çekiş gücü, daha iyi hızlanma, daha güzel bir motor sesi ve daha çok keyif anlamına geliyor.

Hem 3 hem 5 kapılı A3 modellerinin “quattro” versiyonlarında 2.0 litrelik silindir hacmine sahip 4 silindireli TDI motora yer veriliyor. 140 HP'lik maksimum gücünü 4000 d/d'de üreten 16 supaplı motor, 1750 d/d'de alt devirde ise maksimum tork değeri olan 320 Nm'yi ortaya çıkarabiliyor. 6 ileri vitesli manuel şanzımanla donatılan her iki araçtan A3 2.0 TDI quattro, 0–100 km/s hızlanmasını 9.5 sn'de tamamlarken, 205 km/s'lik son hıza erişebiliyor. A3 Sportback 2.0 TDI quattro ise 0–100 km/s hızlanması 9.6 sn'de tamamlarken, 205 km/s'lik son hıza ulaşabiliyor.

Motor seçenekleri,

1.6, Gerçek sürüş zevki 102 beygirlik (75 kW) 1.6 litre dört silindireli motorla başlıyor. 5 vitesli düz ya da isteğe bağlı 6 vitesli tiptronic şanzımanla (DSP sistemli) birlikte Audi A3 Sportback'in ne kadar dinamik bir otomobil olduğunu görebilirsiniz. Bu motorun sessiz çalışması ve verimliliği de çok iyi.

1.6 FSI, Kolay devirlenmesi zevk verecek. Bu 115 beygirlik (85 kW) motor 155 Nm'lik torkunu 4000 d/d'de yola aktarıyor. Yarışlarda test edilmiş FSI direk benzin enjeksiyonlu motoru, tam bir ekonomi



canavarı. Yakıtın her damlasından en yüksek enerjiyi elde ediyor ve tabii ki performans ile birlikte düşük yakıt tüketimi sunuyor.

2.0 FSI, Etkileyici bir giriş yapmak isteyenlere. 6 vitesli düz şanzımanı ve otomobilin 150 beygirlik (110 kW) gücünün tümünü kullanarak Audi A3 Sportback'i sıfırdan 100 km/s hıza sadece 9.1 saniyede ulaştırdığınızı gördüğünüzde ne demek istediğimizi anlayacaksınız.

2.0 TFSI, Yeni geliştirilen 2.0 TFSI motor en yüksek güç için tasarlanmış. FSI direk benzin enjeksiyonu hem performansta beklediğinizi veriyor hem de düşük yakıt tüketimi sunuyor. Bu motorun sportifliği aracı sadece 7.0 saniyede 100 km/s hıza ulaştıran 200 beygirlik (147 kW) gücünde yatıyor. 2.0 TFSI düz şanzıman ve quattro dört tekerden çekişliyle ya da DSG şanzıman ve önden çekişle sunuluyor.

3.2 quattro, 250 beygirlik (184kW) gücü Audi A3 Sportback'i sıfırdan 100 km/s hıza 6.3

saniyede ulaştırıyor. Direk Vites Değiştiren DSG şanzıman ve quattro dört tekerden çekiş ile bir araya geldiğinde Audi A3 Sportback'i sınıfında benzersiz hale getiriyor.

1.9 TDI, Audi A3 Sportback'teki 1.9 TDI dizel motor 105 beygirlik (77kW) gücüyle performansdan önce ekonomi isteyenlere hitap ediyor. Avantajları ortada; hızlanma ve çekiş gücüyle birlikte son derece verimli yakıt kullanımı.

2.0 TDI, Çekiş gücü 2.0 TDI için anahtar terim. 140 beygirlik (103kW) gücü ve daha 1750 d/d'de sağladığı 320 Nm torkuyla gerçekten atak ve dinamik bir araç. Yakıt tüketimi bakımından da bir dizel motorun tipik avantajlarını sergiliyor. 2.0 TDI, 6 vitesli düz şanzıman yada Direk Vites Değiştiren DSG Şanzımanla sunuluyor. Audi A3 Sportback'de dinamik süspansiyonu her durumda güvenli kullanım için tasarlanmış. Elektro mekanik direksiyon, bağımsız çok kollu arka süspansiyon ve McPherson ön süspansiyon spor tipi kullanım ve sürüş konforu sağlıyor. En son quattro sürekli dört tekerlektan



çekiş tasarımı, motor gücünün dağılımın sürekli olarak A3 Sportback'ın ön ve arka tekerlekleri arasında değiştiriyor, böylece her zaman mümkün olan en yüksek çekiş sağlanıyor. Her zamankinden daha çabuk ve etkili bir şekilde vites değiştirebilmeniz için de motorsporları dünyasında geliştirilen DSG direk vites değiştiren şanzıman var: Güç akışında hiçbir kesinti olmadan çalışıyor ve bir vitesten diğerine yarım saniyeden düşük zamanda geçebiliyor

Audi A3, güvenlik konseptini çok ciddiye almış bir otomobil. ESP, yüksek kaporta ve koltuk dayanıklılığı, emniyetli bir direksiyon kolonu, ön ve yan hava yastıkları güven veriyor.

Dört tekerleğe, sürekli, duruma göre değişen güç dağılımı sağlayan quattro çekiş sistemi en iyi yol tutuşunu sağlıyor ve bu sayede her durumda en iyi hızlanmaya olanak tanıyor. Bu gelişmiş çekiş sisteminin

temelinde tahrik mili ile arka diferansiyelin arasına yerleştirilen çok plakalı bir debriyaj bulunuyor. Debriyaj yuvasında yer alan bir yağ banyosu içinde dönen plakalar kontrollü hidrolik güç tarafından birleştirilebiliyor, böylece ön ve arka dingiller arasında değişken tork dağılımı sağlanıyor. Çok plakalı debriyajda ne kadar çok basınç olursa o kadar fazla tork arka dingile aktarılabilir. Elektronik kontrollü sistem çekişteki herhangi bir değişime anında tepki veriyor. İki eksensel pistonlu pompaya sahip sistemiyle yağ basıncını çok çabuk bir şekilde arttırabilmesi sayesinde, debriyaj ön ve arka tekerleklerin dönüş açıları arasındaki fark daha 45 dereceye bile müdahale edebiliyor. Sistem çekiş durumundaki değişimlere, devir, tork, tekerlek dönme hızı ve ABS frenleri gibi pek çok bilgiyi değerlendirerek, elektronik olarak yanıt veriyor. Böylece A3 ve A3 Sportback 2.0 TDI quattro, motorun tek bir beygir gücünü ya da torkunu heba etmeden, yüksek motor

performansının farklı sürüş koşullarında yola aktarılmasını sağlayabiliyor.

A3 Sportback 2.0 TDI quattro, farklı donanım paketleriyle satın alınabiliyor. Baz donanım seviyesini oluşturan Attraction paketinde ESP (Elektronik Stabilité Programı), ön ve ön yan hava yastıkları, EDL (Elektronik Diferansiyel Kilidi), EBD destekli ABS yer alıyor. Yokuş aşağı dik inişlerde devreye sokulabilen destek sistemi de sizin manuel olarak inmeyi göze alamayacağınız diklikte yokuşlarda yardımcı olmaya hazır.

5 kollu alüminyum jant 7,5 j x 17 Lastikler 225/45 de görünüşüne çok katkıda bulunuyor. Tek sorun lastik patlarsa. Stepne ne yazık ki yerine geçmeye çalıştığı lastik kadar çekici değil. O zaman kimselere görünmeden en yakın lastik tamircisine kaçmanız gerekiyor. Biz öyle yaptık.

Ralli otomobilinin* ulaşabileceği maksimum hız

saatte 146 km.



* Ford Focus RS WRC'nin, Türkiye Rallisi Özel Seyirci Etabı'nda ulaştığı hız.

Moto GP motosikletinin pistte ulaşabildiği maksimum hız

saatte 307 km.



* İstanbul Park Pisti hız rekoru.

Motor yağının* karada ulaşabileceği maksimum hız

saatte 1227 km.



* Thrust SSC, 1997'de karada ses duvarını aşarken Castrol teknolojisini kullanmıştı. Bu rekor henüz yenilenemedi.



YAĞIN ÖTESİNDE...

Sürprizli yarış

Soğuk ve rüzgarlı bir karadeniz günüydü. Hızla sürüklenen kara bulutlar, koyu yeşil dalgalara sürünürcesine geçerken, bembeyaz köpükler dantela gibi kilometrelerce uzanan bomboş kumsalın üzerine saçılıyor; geç kalmış göçmen kuş sürüleri panik içinde fırtına yüklü bu ağır hava ve su tabakalarının arasından yol almaya çalışıyordu.

Derken bir gümbürtü duyuldu. Sonra bir daha. Ve yarış başladı.

Kabul. Bu satırların arkasından daha romantik, şöyle şimşeklerin aydınlattığı, yağmurların ıslattığı, el ele kumsalda cinsinden bir hikaye hoş dururdu. Ama ne yapalım günlerden 8 Ekim'di. Ve Şile Sahilköy'de sezonun son Wrangler Cup'ı koşuluyordu.

Ayşin Uysal

Goodyear Wrangler Cup bir araç ve teknoloji değil, pilotaj yarışı.

Farklı güçlerde, farklı motor hacimlerinde, farklı ağırlıklarda, farklı yaşlarda ve farklı modifikasyonlarda araçların tek tip lastiklerle yan yana start alıp mücadele ettiği bu yarışta; her zaman en yeni jenerasyon, en güçlü araçlar tur atlamıyor. Zorlu zemin yapılarında aracının performansını en iyi kullanan pilotlar başarılı oluyor. Tabii her zaman olduğu gibi

bir de şans faktörü var. Ama o da gerekli. Yoksa araçlar kadar pilotları da tanıdığımız bu yarışta, heyecan bu kadar yüksek olmazdı.

2006'nın bu 3. ve son yarışında her zaman olduğu gibi 32 İSOFF'lu 4x4 araç tur atlaya atlaya finale ulaşmaya çalıştılar. Dörderli gruplar halinde start alan araçlar önde bitiren ve tur atlayan iki araç arasında yer almak için zaman zaman vur kaç teknikleri bile uyguladılar. Yarış bir çok açıdan ilgi

çekici geçti. Parkur daha da genişletilmiş ve pilotların rahat rahat yarış sırasında birbirlerini geçmelerine olanak tanınmıştı. Araçlar ve pilotlarda da değişiklik vardı. Bazı pilotlar alıştığımız, onlarla özdeşleşen araçlarını değiştirirken, gördüğümüz kadarı ile bazı araçlar da pilot değiştirmişti. Mazereti olduğu için katılamayan pilotlar yerlerine yarışacak yedeklerini yollamışlardı. En önemlisi, 2006 Genel klasmanında puanlar birbirine çok yakın olduğu için kesin sonuçlar



bu yarıştan alınacak puanlara kalmıştı. Her turda yarışçılar ve seyirciler ellerinde kağıt kalem yeni yeni hesaplar yapıyorlardı. X tur atlar, Y 2. gelirse, Z Şampiyon, H birinci gelirse K şampiyon. Sonra sürpriz: X eleniyordu. Hadi sil baştan. Y tur atlar, W 2. gelirse Z şampiyon.

Belki de bu heyecan ve stres nedeni ile bu yarış bir fault depar (hatalı kalkış) rekoru kırdı. Hemen her kalkışta fault depar nedeniyle start defalarca tekrarlanırken; tekrar tekrar hatalı çıkış yapan yarışçılar bir de aldıkları ekstra ceza puanları ile baş etmek zorunda kaldılar.

1250 metrelik pist sahilde, %90 kum ağırlıklı olarak tasarlanmıştı.

Kum ağırlıklı derken düz kum yolu da kastetmediğimin altını çizeyim hemen. Sonuçta bir off-road yarışındayız. Parkur içinde kumdan tepeler, tümsekler, kanallar, eğimler bulunması normal bu durumda. Pilotlar bu pistte toplam 3 tur atarak finişe gelmeye çalışacaklardı. 4 araçtan finişe ulaşan ilk ikisi tur atlarken diğerleri elenecekti.

Saat 11:00'de 8 gruptan ilki, A grubu start aldı. Suzuki Samurai ile İbrahim Bükücü, Mitsubishi Pajero ile Kenan Çarpışantürk, Jeep CJ5 ile Selahattin Toper. 4. pilot ceza aldığı için starta katılamadı. Toper iyi bir startla öne geçti. Geride start alan Çarpışantürk, önce Bükücü'yü, turun sonlarına doğru da Toper'i geçerek turu 5:37 ile ilk sırada bitirdi. Toper de 5:40'lık derecesi ile tur atlamaya hak kazandı.

B Grubunda, Jeep CJ7 ile Sadık Vefa, Jeep Wrangler ile Cemil Isıkçı, Jeep CJ8 ile Bayram Eğri ve Suzuki G. Vitara ile Ali Doğaner start aldılar. İlk hatalı çıkış çılgınlığı bu dörtlü ile başladı. Doğaner arka arkaya iki kez fault depar yapınca 15 sn ceza alarak yarışa başlayabildi. Bu dörtlüden tur atlayanlar biri yeni biri eski iki jeep, 5:31 ile Cemil Isıkçı ve 5:37 ile Sadık Vefa oldu. C Grubunda CJ5 ile Leon Benzesin, Land Rover ile Hüseyin Akbulut, Vitara ile Semih Ülker ve Sezai Ötleş start aldı. Ülker ön aksını kesip, Ötleş de mekanik arıza ile bir tur erken yarışı terk edince Benzesin ve Akbulut fazla zorlanmadan tur atlama şansı yakaladılar. Yine de Akbulut 5:35, Benzesin 5:39 zaman yaptı.

D Grubu'nda Pajero ile İlyas Sönmez, iki çeker buggy ile Can Tahincioğlu, CJ6 ile Nihat Keskin ve Suzuki Samurai ile Mehmet Akdan start aldılar. Bu grubun iddialı isimlerinden Tahincioğlu ve Sönmez arka arkaya etapta kalınca Keskin 6:07 ve Akdan 6:40 gibi zamanlarla tur atlama şansı yakaladılar. E Grubu'nda Özcan Yakup, Nissan ile Orçun Koç, Pajero ile Volkan Gönülalan ve buggy ile Caner Akkafa starta hazırlandılar. Yakup hatalı çıkış yaptığı için kırmızı bayraklar kalktı ve startın yenileneceği duyuruldu. Ama yarış heyecanına kapılan Koç ve Akkafa hevesle yarışa başlamışlardı bile. Nihayet bir tur sonunda durdurulabilen iki yarışçı apar topar tekrar start yerine gönderildiler. Tekrar başlayan yarışta önce Koç sonra da Yakup aynı noktada



Fotoğraf: Dilara Çelen





kuma saplanınca Akkafa 5:29, Gönülalan ise 5:38'lik bir zamanla tur atlادılar.

F grubu yine hatalı çıkış ile başladı.

Tekrarlanan startın ardından G. Vitara ile Ertan Eşim, Pajero ile Kadir Topuz, Melek Şenol ve Uğur Kızıl yarışa başladılar. Kızıl (5:51) ve Topuz (5:53) açık ara ile tur atlادılar. G Grubu, dördüncü yarışısı yarışa katılmama cezası aldığı için 3 araç olarak start aldı. G. Vitara ile Hüseyin Özkara, Pajero ile Erdal Akdoğan ve Güneş Top. Akdoğan kuma saplanıp kalırken 6:10 ile Özkara ve 6:16 ile Top tur atlادılar. H Grubunda CJ6 ile Murat Taşlıdağ, G. Vitara

ile Erkan Birinci, CJ8 ile Ahmet Tınır ve Suzuki Vitara ile Kubilay Tüfekçi start aldı. Yarış yine hatalı çıkışla başladı. Tekrarlanan startın ardından debriyajı kaçırarak Tüfekçi yarışı terk ederken Birinci 5:36 ile, Tınır da 5:47 ile tur atlادılar. Eski aracı Kubicar ile başı dertten kurtulmayan Tüfekçi, Vitara ile de lanetin sürdüğünü görüp derin düşünceye daldı.

Kısa bir aradan sonra tur atlayan pilotlar tekrar dördütlü gruplar halinde eşleştirilip ikinci tur için start almaya hazırlandılar. 2. Grupta ilk start alan dördütlü Kenan Çarşıantürk, Cemil Isıkçı, Leon Benzesin ve Mehmet Akdan oldu. İki fault depar'ın ardından doğru

start almaya muvaffak olan yarışçılar ilk iki içinde yer almak için mücadeleye başladılar. Önde çıkan Isıkçı, Çarşıantürk tarafından uzun bir mücadele sonrası geçildi. Aracında hararet sorunu yaşayan Isıkçı bu kez Benzesin tarafından sıkıştırılmaya başlandı. Son metrelerde yaşanan nefes kesen ikincilik çekişmesi Isıkçı'nın yararına sonuçlandı. Çarşıantürk 5:37 ile, Isıkçı 5:43 ile tur atlarken Benzesin bir saniye ardından yarışı tamamladı.

İkinci dördütlü grupta Hüseyin Akbulut, Nihat Keskin, Selahattin Toper ve Sadık Vefa eşleşti. Tek bir hatalı çıkış ardından start alan yarışçılar çekişmesiz bir yarışın ardından



yarışı tamamladılar. Akbulut 5:18 ile yarışın en iyi zamanına imza atarken onu 5:24 ile Vefa takip etti. Üçüncü dördtlü, Caner Akkafa, Uğur Kızıl, Hüseyin Özkara ve Ahmet Tınkır'dan oluşuyordu. Akkafa buggy'si ile başta arayı iyice açtı, arkadan yetişen Kızıl geçmeye çalışırken Akkafa'nın buggy'sine çarptı. Hasar gören buggy yarışı o noktada sonlandırdı. Yarış boyunca arka kapısı devamlı açılıp kapanan Özkara da etap içinde kalınca Kızıl 5:45 ile Tınkır da 5:47 ile tur atlادılar.

Bu turun son grubu Güneş Top, Erkan Birinci, Volkan Gönülalan ve Kadir Topuz oldu. Fault depar rekoru kırılan bu kalkışta Gönülalan

hariç tüm yarışçılar minimum bir kez hatalı çıkış yaptılar. Erkan Birinci ise iki kez hatalı çıkış yaparak 15 saniye zaman cezası aldı. Etap içinde virajda aracını deviren Topuz yarış dışı kalırken, Gönülalan ilk sırada ilerlemeye başladı. En geriden start alan Birinci ise sert bir virajda Top'u geçmeye çalışırken iki araç çarpıştı. Birinci Top'u geçip arayı açtı ve 15 saniye cezaya rağmen, Top'dan daha iyi derece yapıp Gönülalan'ın peşinden tur atlamayı başardı.

Kısa bir aranın peşinden 3. Tur, Çeyrek Final heyecanı başladı.

Çeyrek finalde iki grup kalkış yaptı. İlk grupta

Kenan Çarpışantürk, Hüseyin Akbulut, Ahmet Tınkır, Erkan Birinci start aldı. İlk turun ardından virajı alamayıp aracını parkurun ortasında deviren Tınkır'ın aracı, diğer yarışçıların geniş parkurun her santimetresini kullanmalarına engel olmadı. Kalan aracın iki yanından da geçerek yarışı sürdüren pilotlardan Çarpışantürk'un Pajero'su bir tümsekten havalandıktan sonra yere indiğinde stop edip etaba veda etti. Akbulut Çarpışantürk'e çarparak geçebildi ve lastiğini patlatmasına rağmen, Birinci'nin peşinden 5:26 ile etabı tamamlayarak tur atladi.

Çeyrek finalin ikinci grubu Uğur Kızıl, Volkan Gönülalan, Cemil Isıkçı ve Sadık Vefa'dan



oluşuyordu. Yine hatalı bir kalkışın ardından start alan pilotlardan Kızıl son tur etapta kalarak yarışı tamamlayamadı. Vefa 5:24, Gönülalan 5:32'lik derecelerle tur atlادılar.

Yarı Final için Hüseyin Akbulut, Erkan Birinci, Volkan Gönülalan ve Sadık Vefa yan yana start aldılar. Tabii ki iki fault depar'ın ardından. Bu tur seyredenler için gerçekten heyecan verici ve sürprizlerle dolu oldu. Gönülalan startta öne geçerken, Birinci arkasında kaldı. Akbulut 2. turda kuma saplandı, tam yarışın onun için bittiğini düşünürken arkasından gelen Vefa geçerken Akbulut'a çarpınca Akbulut takıldığı yerden

kurtulup yarışa döndü. Üstelik 2. sırada yarışı tamamlamak üzere olan Birinci'yi son turda son saniyelerde geçip bir de tur atladi ve Birinci'nin Finale çıkmasına engel oldu.

Bu arada Final yarışından önce 9. ve 10'yu belirleyecek ek tur atıldı. Selahattin Toper, Leon Benzesin ve Güneş Top mücadele ettiler. Toper ve Benzesin önde götürdükleri yarışın finişinde yavaşlayıp bir hizaya gelerek aynı anda finiş çizgisini geçtiler. Alkışlarla karşılanan bu jestin ardından bu kez de 5., 6., 7., 8.,'yi belirleyecek tur koşuldu. Sıra günün en heyecan verici startına geldi.

Final Turunda Hüseyin Akbulut ve Volkan Gönülalan karşı karşıya kaldı.

2006 Şampiyona puan hesabı yapan seyirciler ve yarışçılar bu ana dek hesabın içinden çıkamaz hale gelmişlerdi. Gönülalan bu son ayakta birinci olursa Şampiyona'da iki ikinci olacaktı, Akbulut birinci olursa da Şampiyonada 3. olacaktı. Bu durum "Akbulut birinci olursa üçüncü olacak" diye açıklığa kavuşturuldu. Yarış sonunda birincilik kürsüsüne çıkan isim Gönülalan oldu. Akbulut ikinci, Birinci üçüncü oldu. Böylece 2006 Goodyear Wrangler Cup adına yakışır bir finalle sonlanmış oldu.

11. ULUSLARARASI OTOMOBİL FUARI

Ufi
Approved
Event

auto show 2006

03-12 KASIM



Ziyaret Saatleri

Hafta içi : 12.00 - 22.00
Hafta Sonu : 11.00 - 21.00



Yeşilköy 34149 İstanbul Tel: (212) 465 74 10 Faks: (212) 465 64 44

Bu Fuar 5174 sayılı Kanun gereğince Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) izni ile düzenlenmektedir.



Yok yok!! Çok soğuk olmaz!

Ümit ÇUKUREL

LROTürkiye – Land Rover Owners Türkiye

umit@discovery-tr.com

Fotograflar: LRO Ekibi

Sizlere böyle bir merhaba dedikten sonra bu adam bu konu başlığını nereden buldu diye soracaksınız. Ne de olsa internette dolaşan espri postalarına konu olan “son cümleler” gibi bir cümle. Nedenini okuyunca anlayacaksınız.

Sezona felaket bir başlangıç oldu. Durun durun, telaşlanmayın. Kötü anlamda değil iyi anlamda felaket. Nasıl anlatsam bilemedim, hemen deniyorum; en kısa yoldan şöyle söyleyeyim: Geçen ay yerler nemlenmeye başladı; günden beri durmadan geziyoruz. Şu geçtiğimiz ayın içerisinde bir Riva, bir Belgrad off-road’u, bir Uludağ, bir de Yedigöller kampı sıkıştırdık. Her dakikası

neşe içinde geçen aktivitelerde motor arızaları, kırılan akslar ve havalara kalkan lastiklerle dolu ve her dakikası “ne keyifli bir grubumuz” var dedirten kocaman bir Ekim ayını geride bıraktık.

Meğerse herkes dünden razıymış

Gezi ile ilgili gruba attığım ilk elektronik postaya karşılık gelen katılım son derece

az görünmesine rağmen, LROTürkiye’nin son dakika rezervleri meğerse çoktan bir kıvılcım bekliyormuş. “Ben gelemiyorum”lar arasında başlayan gezi programına katılım, buluşma noktasını terk etme anında 15 aracı bulmuştu; hatta dostumuz Hüseyin Bey bile bu gezi için Bursa’dan gelmişti. Süper keyifli bir pazar günüydü ve konvoyumuz Riva parkuruna doğru yola çıktığında

yağmur yağdı yağacak gibi bulutlu, fakat ılık da bir hava vardı. Her zaman olduğu gibi bir gün önce yağın şiddetli yağmurun bizi eğlendirmeye yeteceğini – malum yol ayırımında sağ yerine sola dönmedikçe - ve önümüzdeki sezon için gerekli ısınma turlarını yapabileceğimizi biliyorduk.

Her gezide yaptığımız gibi, yediklerimize son derece dikkat ettiğimiz – hem de nasıl - kolesterolü yüksek bir LROTürkiye pikniğinden sonra yolumuza devam ettik. Yolda karşımıza çıkan “sağ mı, sol mu” dedirtecek ayırımlarda bir problem de yaşamadığımız için de son derece vakitli bir şekilde çıkış yoluna vardık. Arazi açısından sezon açılışı olarak bence yeterli, üstelik de keyifli bir gezi oldu. Aramızda Land Rover’i ile ilk defa yoldan çıkan arkadaşlar vardı ki, böyle hafif bir parkur onların da gerçek zor şartlarla tanışmadan önce bu işlerle ilgili biraz fikir edinmesine yardımcı oldu. Gerek hiçbir yere çarpma endişesi olmadan yumuşak çamurda sürüş, gerekse mola verdiğimiz noktadaki tepelere tırmanma ve onlardan iniş; bütün hepsi tek tek iyi birer alıştırma ve ısınma oldu.

Hüseyin Bey’in geziye gelmesi bir açıdan çok faydalı oldu, geçen seneden beri yapmayı planladığımız Uludağ kampını hayata geçirebilmek için gereken program ve ayarlamaların temellerini Riva’da attık. Gezimiz bittiği anda bir sonraki hafta Uludağ’a gideceğimiz de kesinleşmişti.

Hafta arası zaman araçlarımızın hazırlığı ve gidiş – geliş feribotlarının bilet organizasyonu ile geçti; Cumartesi sabahı yola çıkmaya hazırдық. Hüseyin Bey’lerle öğle saatlerinde Bursa’da buluşmak üzere ayarlamalarımızı yaptık. Katılım yine fena değildi, Anadolu tarafından yola çıkacaklar ve bize sürpriz yaparak Karacabey’den gelip katılan Sait dahil, toplam 8 araçlık bir konvoy oluşturmuştuk.

Zürefanın düşkünün t-shirt giyer kış günü
Günlük güneşlik başlayan geziye şort ve t-shirtlerle katılınca, doğal olarak beklentimizi de yukarı irtifalarda hafif serinlik üzerine şekillenmişti; zürefanın düşkünün, beyaz giyer kış günü misali hepimiz yerli Tarzanlar gibiydik. Ben bile fazladan ekipmanı “yaa, hadi şunu da alayım, bulunsun” tarzı bir son dakika kararı ile söylenerek arabaya doldurmuştum.

Dağa çıkış, son derece keyifli bir parkurdu; normal araçların da rahatlıkla çıkabileceğini düşündüğüm, manzaralı bir yol boyunca metreleri yavaş yavaş tırmandık; ta ki önden bir arıza mesajı gelinceye kadar. Konvoydaki V8 Defender’da – Gri Defender 110’un sahibi, kim olduğunun bilinmesini istemedi - bir motor problemi baş göstermişti ve yolun kalanını birimizin arkasında gitmesi gerekiyordu. Hemen gerekli ayarlamalar ve önlemler alınıp daha fazla vakit kaybetmeden yolumuza devam ettik. Yaklaşık 2.300 metrede ilk göl karşımıza çıktı; biraz daha



devam edince de kamp yapacağımız zirvenin aşağısındaki ikinci göl. Gideceğimiz yere tam zamanında varmıştık; çadırları kurmaya başladığımızda, hava kapatıp hafif yağmur yağmaya başlamıştı ki işte o dakikalarda akşam bizi bekleyen soğğun da ipuçları kendini belli etmeye başladı. Nedense birkaç dakika içerisinde etrafta t-shirtle gezen pek kimse kalmadı, millet birbirine varsa yedek polar sormaya başlamıştı bile. Ben de az yer tutsun –sanki sırtımda taşıyorum- diye getirdiğim yazlık çadır ve tulumu çantadan

bile çıkartmadan direkt kışkılları ortaya döküverdim.

Çadırlar kurulurken geceyi Defender’inde geçireceği için tuzu kuru olan arkadaşımızı Sakallı Hüseyin ve Melissa, çalışıp didinip gece bizi ısıtacak olan kamp ateşini yaktılar. Artık LROTürkiye’ye mahsus yemek seansının başlaması için hiçbir engel kalmamıştı. Gece karanlığı çöktükçe hava biraz daha soğudu ve sonunda ilk başta yağın yağmurun da etkisiyle çadırlar dondu. Hava sıcaklığı



yaşamadan Uludağ bölgesini terk ettik; vedalaştıktan sonra da feribota doğru yola çıktık.

Biz, aman ne güzel gezdik, eğlendik diye konuşup hafta içini gezinin gazını almakla geçirirken, Cuma günü Cumhuriyet çıkıp ortaya bir Yedi Göller kampı önerisini gruba yollayıverdi. Duyduklarımıza göre hafta sonu EMOK da Yedi Göller'e kampa gidiyordu ve muhtemelen ortalık çok neşeli olacaktı. Son zamanlarda Ankara bölgesinde de gruba yeni katılımlar olmuş ve bazı arkadaşlar ile e-posta dışında tanışamamıştık; bu o tanışma için biçilmiş kaftan bir buluşma olacaktı. Maalesef, doğanın bir kanunu olarak evli arkadaşlar –istisnalar kaideyi bozmaz- ikinci hafta kamptan yan çizmek durumunda kaldılar. Biz de Uludağ'a gelemeyen arkadaşlarla Cumartesi sabahı 4 araç olarak İstanbul'dan yola çıkıp, Yeniçağa'da Ankara'dan gelen 4 arkadaşımızla konvoyumuzu oluşturduk.



Beklenmeyen kaza: TD5'in kalbine saplanan ağaç dalı

Çok keyifli başlayan yolculuğumuz biraz dere yatakları, biraz patika yollar derken; TD5'in kalbine saplanan ağaç nedeni ile birazcık mola verdi. Dereden geçerken görünmeyen bir dal, TD5'in koruma kaplamasının sağındaki boşluktan içeri girip radyatör hortumunu patlatmıştı; aslında görünmez kaza bile denilebilecek bir olaydı, ama olmuştu. Bize kalan, tamir takımlarını ortaya çıkartıp elimizden geleni yapıp, aracı tekrar yürür hale getirmektir. Uzun bir uğraştan sonra Cumhuriyet'in sıvı sabun taktığı ile horumu yerine sokuldu. Akşama doğru Yedi Göller Milli Parkına vardığımız zaman, hava yavaşta kararmaya başlamıştı ve görünürde çadır kuracak pek bir boşluk görünmüyordu; (tabii ki atlarımızın yanı başına yatacağımızı da göz önüne alırsanız, iyi bir boşluğa ihtiyacımız vardı.) Aslında Yedi Göllerde bu her zaman bir sorun olmuştur. Ulaşımı rahat bir yer olduğundan dolayı, gideni geleni, konaklayanı her zaman bol olur.

Ankara'dan Mustafa Bey ve ben ekip için bir kamp yeri bulma arayışlarına girdik. Yaklaşık beş kilometrelik bir sürüşten sonra bulduğumuz ufak bir boşluktan aşağı inerek gerçekten de çok bakir, ağaçlardan gökyüzünün bile görünmediği bir noktaya yerleşip, telsiz mesajını yolladık "Ayşe yola çıksın". Gerçekten de çok kuytu bir yerdi ve en önemlisi 18 derece bir hava sıcaklığı vardı, halen t-shirtlerle iddik. Çadırlar kurulup, kontrollü bir kamp ateşi yakıldı; artık meşhur LROTürkiye'ye özel düşük kolesterol, diyet yemeği için önümüzde hiçbir engel kalmamıştı. Yemek bittikten sona ateş başı muhabbet her zaman olduğu gibi ateş zayıflamaya başlayınca kadar devam etti. Ağaçların çok içinde kaldığımız için gece normal kamp gecelerinden daha karanlıktı; acaba aylar uyumuş muydu veya civarda uykusu gelmiş, fakat uyuyamamış keyifsiz bir ayı olabilir miydi? Neyse ki çok

düştükçe düştü ve 3 dereceye kadar geriledi; yani tamam sezon açtık falandı da, birazcık daha alıştırma alıştırma gitseydik daha iyi olabilirmiş, ne de olsa maddenin doğasına aykırı, aşağıda 26 derece, yukarıda 3 derece. İşte konu başlığının nereden geldiğini bu şekilde birazcık anlatmış olduk. Eylül sonunda böyle soğuk mu; "yok yok!! çok soğuk olmaz".

Gece kamp ateşi zayıfladıkça etrafındaki çember de daralmaya başladı

Fakat biz gülmekten zaten yeterince ısınmıştık. Saatler on biri vurduğu zaman uyku tulumlarımızın bizi daha iyi koruyacağı

fikri ile yavaşta çadırlarımıza çekildik. Bazılarımız için –kışlık tulumlarını taşımaya üşenenlere- son derece uzun geçen bir gece sonunda sabah canlandırılmış bir ateşin başına uyanık; kahvaltı ve işin en tatsız kısmı olan çadır toplama faslından sonra bu defa alternatif bir rotadan iniş için hazırlıklar başladı. Hüseyin sihirli dokunuşları ile V8 Defender'i yürür hale getirdikten sonra konvoy geri dönüş yoluna çıkmaya hazırды. Hüseyin Bey'in geri dönüş yolu için önerdiği yol daha dik ve engebeli bir patikaydı, hatta gidişi daha bile heyecanlıydı. Hava pusluydu ve manzaralar her zaman olduğu gibi görmeye değerdі. Başka bir problem



horlayan arkadaşlarımızdan biri kampetini kampın genelini koruma altına alacak şekilde yerleştirdi. Gece muhtemelen bize kimse yaklaşamayacaktı; ne yapalım, korunmanın bedeli yüksekti.

İlk aks kırma deneyimim

Sabah uyanıp kahvaltı işini hallettikten sonra geri dönüş yolunda bulduğumuz tepciklere tırmanıp inerken Land Rover hayatımdaki bir ilki gerçekleştirdim ve arka akslarımdan birini son derece anlamsız bir yerde kırdım. Yani zorlasaydım içim yanmazdı ama, bu kadar basit ve anlamsız bir yerde olması beni çok şaşırtmıştı; nedeni muhtemelen bir hafta

önce taktırdığım yerli yan sanayi akslardı. Ne acı ki, orijinalinin dörtte bir fiyatında olmasına rağmen, orijinalinin yüzde bir ömrü kadar bile yaşamamıştı. Arka diferansiyelde bulunan kilit sayesinde 4X3 olarak İstanbul'a sıkıntısız geri geldik.

Takip eden Pazar günü yine uslu durmayıp, bu sefer de İstanbul Belgrad Ormanı'na bir gezi düzenledik. Bizim sevdiğimiz çamur tam oluşmamış, ama yazın bizi zorlamayan kanallar bu sefer yüzeyin kayganlığından dolayı biraz zorlamaya başladı. Hoş artikülasyonlar ve alternatif rotalar ile dolu dolu bir günden sonra aks kırmadan

evimize geri döndük. Bu hafta ile başlayan yağmurlar artık kuru sezonun bittiğinin habercisi; ama bizler buna zaten dünden razıyız.

Dediğim gibi sezon süper başladı, bakalım ilerleyen günlerde de bu hızı devam ettirebilecek miyiz; bunu da göreceğiz. Bu yazıyı yazdığım günlerde önümüzde bayram tatili var, siz dergiyi aldığınızda da bayram tatlı bir anı olarak –umarım- kalmış olacak. Dolayısıyla hepinizin geçmiş bayramını kutlarım, umarım iyi ve bol çamurlu bir tatil geçirmişsinizdir; gelecek ay tekrar çamurlarda buluşmak üzere.

Turgutreis, Enduro yarışlarının vitrini oluyor...



Türkiye Motosiklet Federasyonunun 2006 yılı Enduro yarış takviminin 4. Ayak yarışı 1 Ekim’de Turgutreis Belediyesinin ev sahipliği ve Bodrum Motosiklet Kulübünün organizasyonu ile gerçekleştirildi. Türkiye genelinde Enduro yarışlarını takip eden sporcuların, başlangıçta zorlu olduğunu belirttikleri Turgutreis – Mandıra Parkuru, Enduro branşına vitrin oluşturması ile iddialı yarışlara sahne olmaya başladı. Bu çekişmeyi yakından hissetmeye başlayan sporseverler de Turgutreis – Mandıra Parkurunda yapılan organizasyonları yakından takip eder hale geldi.

Antrenmanları bile yarış gibi izleyici toplayan yarışın start alanında hazırlanan rampalar, alanda bulunan herkesin havada uçan motosikletleri nefeslerini tutarak izlemelerine neden olmuş ve yarışa daha fazla izleyicinin gelmesine sağlamıştı.

Bodrum Motosiklet Kulübü Başkanı Ömer Ölçer’in yarıştan haftalar evvel başlattığı Motokros pisti yapım çalışmaları da harcanan çabaların boşa gitmediğini kanıtlıyordu. Artık Türk Enduro Motosiklet yarış camiası bir konuda hemfikir hale gelmişti, evet, Turgutreis Park Pisti zorlu bir parkurdu. Ve bu zorlu parkurla başa çıkmanın yolu hayata farklı gözlüklerle bakabilmektir. Keder gözlüklerini çıkarmadan Enduro yarışçısı olamazdı insan.

Hedef, ülkemizde profesyonel olarak yapılamayan Enduro yarışlarının, zorlu da olsa bu tip parkurlarda vitrine çıkartılarak yeterli izleyiciye ulaşmasının sağlanması ve Enduro branşına gerekli dikkatleri

toplanmasıydı. Nitekim zaman darlığı nedeni ile yeterli duyuru ve tanıtımı yapılmayan yarışa, beklenenin üzerinde izleyici gelmiş, bu da sporcuların enerjisini körüklemişti.

Bodrum Motosiklet Kulübü Başkanı Ömer Ölçer “Bu parkurdaki çalışmaları hedeflediğim noktaya getirdiğimde, bu spor büyük bir aşama kaydedecek. Bunun sonrasında uluslararası organizasyonlar hazırlanmaya başladığında da medyadan gerekli desteği görecektir” açıklamasını yaparken gerçekten de ne kadar ileriye baktığını anlatmaya çalışıyor ve bu branşla ilgilenen sporculardan katılım desteği istiyordu. Aslında haksız sayılmazdı bu isteğinde. Çünkü Bodrum Motosiklet Kulübü’nün bu zamana kadar ortaya koyduğu inançlı çalışmalar, önceleri izlenemeyen bu branşın 2005 yılından bu yana öncelikle Bodrum civarında sonrasında da çevre il ve ilçelerde tanınır ve konuşulur hale gelmesini sağlamıştı.

Organizasyon, 30 Eylül 2006 Cumartesi günü Muğla ve İzmir Bölgesi hakemlerinin Mandıra köyüne ulaşarak Resmi Antrenmanlar için görev noktalarındaki yerlerini alması ile resmen başlamış oldu. Antrenmanlar sonunda İdari ve Teknik Kontrol için Turgutreis Atatürk Meydanına inildi. Yerli halkın alışık olduğu, ancak yabancıların şaşkınlık ve manasız bakışlarla izledikleri arazi canavarı motosikletlerle dolan Atatürk Meydanı, bir anda sezon sonu sessizliğinden sıyrılmış motosikletlerden yayılan mekanik gürültüler durağan Turgutreis akşamına da müthiş bir enerji vermişti. Çevre kafe ve restoranlarda oturan tatilciler ele geçirdikleri kameralarla sporcuların çevresini sararak bu ilginç ortamı ölümsüzleştirme telaşına düştüler.

Teknik ve İdari Kontrol bitiminde, Organizasyonun merkezi Hotel Mandalinci’de hazırlanan Briefing salonunda toplanmaya



başlayan sporcular, dördüncü kez aynı parkurda gerçekleştirilecek bir organizasyonun brifinginde anlatılacak fazla bir konu olmamasına rağmen, sanki ilk kez yapıyormuşçasına ciddiyle yapılan açıklamaları dinlediler. Ve herkes Turgutreis'in meşhur günbatımını seyretmek ve dinlenmek üzere dağıldı..

01 Ekim 2006 Pazar günü Bodrum Motosiklet Kulübü klasiği olan Magazin Startı Turgutreis Belediye Meydanından verildi. Henüz turizm sezonu bitmeyen Turgutreis Beldesinde izleyiciler arasındaki yerli - yabancı turistlerde gözden kaçmayacak kadar çoğunluk oluşturmakta idi. Ve yarış... Saat 10.00'da önceki yarışın en iyisi olan Ölüdeniz Belediyesi Sporcusu BMK lisanslı 43 Numaralı KTM Pilotu Kunter Kuşçu gök gürültülerini andıran sesler çıkartarak seyircilerin içlerinin titremesine neden olan motosikleti ile Start takının altından yayından kurtulmuş ok gibi fırladı. Motokros Pisti için hazırlanan seyirci etabındaki rampalardan motosikleti ile havalandıran Kunter sabahın erken saatlerinde yarış alanında toplanan onlarca insanın uykularından uyanmasına neden oldu.

Hazırlanan start listesine göre Ümit Salkım, Paul Lebbink, Fırat Şahin ve diğer sporcular seyircilerin canhıraş feryatları arasında rampaları geçerek gözden kayboldular.

Motosikletlerin startı tamamlanınca sıra ATV sınıfında yarışan sporculara gelmişti. Polaris marka ATV yarışçıları Cem Özakbaş ve Mahmut Akülke start aldı. Motosikletlere göre daha heybetli görüntü veren ATV araçları da seyircilerin tezahüratları arasında parkurun içlerine doğru kaybolurken 44 no'lu ATV ile en son sırada start alan Sezgin Ünal start sonrası ilk virajı dönerken, diğer ATV'lerden farklı bir görüntü vermiş, birinci rampayı değmeden geçmiş ve meşhur ikinci rampanın en sonuna inerek yüklerin bir kez daha hoplamasına neden olmuştu.

Artık Mandıra pistini bilen seyirciler sporcuları nasıl galeyana getireceklerini de öğrenmişti. Son rampaya doğru hızla ilerleyen Sezgin altındaki aracın lastiklerini yerde tutmak ve istediği yöne gitmesini sağlamak için insanüstü bir çaba harcıyordu... Farklı idi, çünkü o dev cüsseli aracı bu koşullarda bu derece hırslı bu derece süratli kullanmak gerçekten herkesin harcı değildi. Bu sırada ilk çıkan motosikletler etabı tamamlayıp Kapalı Parka girmeye başlamış ve etabın kritiklerini yapıyorlardı..

Bodrum Motosiklet Kulübü Başkanı, yarışta görev yapan Parkur sorumlusu, Güvenlik sorumlusu, Bilgi - İşlem sorumlusu da kendi branşlarında deneyimli hale gelerek, ileride yapılacak geniş kapsamlı organizasyonlarda çekirdek kadroda yer almayı hedefliyorlardı.

Bodrumda bilgisayar sektörünün deneyimli firmalarından 3f Bilgisayar Sistemleri tarafından yürütülen Bilgi-İşlem biriminin, son motosikletin etabı tamamlamasının ardından Etap Sonuçlarını ilan etmesi kurulmaya çalışılan sistemin işler hale gelmeye başladığını ispatlıyordu.

1. Etap sonuçları duyurulduğunda 43 numaralı KTM ile Kunter 16:49:4'lik derecesi ile 1. sırada idi. 97 numaralı KTM ile 15 sıradan start alıp etap sonunda (17:10:55) 2. sıraya yerleşen BMK sporcusu Onur Altan Tan yaptığı antrenmanların karşılığını almış olmaktan mutlu idi. 12 numaralı Honda XR650 ile Paul Lebbink etabı (17:13,37) 3. tamamlamıştı. Kunter'in ardından gelen altı sporcunun zamanları arasında sadece saniye farklılıkları olması, yaşanan çekişmenin boyutlarını anlatmaya yetiyordu.

44 numaralı Bombardier ATV ile en sonuncu sıradan start alan BMK sporcusu Sezgin Ünal etap sonunda kaydettiği 17:34:44'lük zaman ile 4. sıraya yerleşerek startta verdiği görüntünün farklılığını da ispatlamış oluyordu. Sezgin Mandıra pistinin ilk yarışında seyirci önünde taşla çarparak lastiğini patlatmış ve takla atarak yarışı bırakmıştı. Fakat Sezgin 1. Etabın sonuna doğru kanatlanmışçasına gelirken, bu yarışta böyle bir hata yapmayacağını haykırıyordu adeta izleyicilere...



2. Etap başladığında start alanı çevresinde ve tepelerde toplanan ve daha da çoğalan izleyiciler bir taraftan gök gürlemelerine benzeyen sesler çıkartarak önlerinden geçen motosikletler ile diğer taraftan Mandıra Köyü'nün muhteşem manzarası ile mest oluyorlardı. Etap sonuçları ilan edildiğinde dersini kimin daha iyi çalıştığını anlamak kolay oluyordu. Kunter kendini ilk sıraya sabitlemişti. Onur Altan kendinden evvel çıkan BMK sporcusu 48 numaralı Ali Kemal Cengiz'i etap içerisinde yakalamış, etabın son metrelerinde Ali'yi geçmeye çalışırken aralarında yaşanan temas sonucu her ikisi de düşerek zaman kaybetmişlerdi. Üstelik bu olay kalabalık seyirci önünde gerçekleşmişti. Mandıra tepelerindeki kalabalık, bir anda toz dumana karışan bitiş hattında neler olup bittiğini anlamaya çalışmıştı. Sporcuların hemen toparlanarak etabı tamamlamaları ise izleyiciye çok tuhaf geliyordu. Etraftaki konuşmalardan anlaşılanlara göre böyle bir olaydan sonra insanın yerden kalkabilmesi mümkün değilken, bu insanlar hala motosiklet binmeye ve hatta yarışmaya devam edebilmeleri şaşırtıcı geliyordu. Bu

sporu tanıyanlar için dahi doğal olmayan bu olay 1 Ekim 2006 Pazar gününe damgasını vurdu.

Bu olay sporcular arasında şimşekler çakmasına neden olmuştu. Çünkü 1 dakika farkı kapatıp gelen sporcu karşısında savunma yapmak çok akılcıca değildi Enduro sporunda. 97 numaralı Onur Altan Tan olay sonrası, 1 Etap sonunda ele geçirdiği avantajı da yitirerek dördüncü sıraya düşmüş, Ali sağ ayak bileğindeki zedelenme ile kurtulmuş ve bir anda 3 sıra kaybederek sekizinciliğe gerilemişti. Ancak; bu bir yarış idi ve herkes kazanmak için gazlıyordu. Nitekim 12 numaralı Honda XR650R ile Paul Lebbink 6 saniye daha yavaş olan zamanı ile Kunter'in ardından ikinciliğe, 44 numaralı Bombardier ATV ile Sezgin Ünal ise 40 sn. farkla üçüncü sıraya yerleşmişlerdi.

Yarış Jürisinin kararı ile 13.15'te verilen 3. Etap startında sporcular öncelikle bitirmek üzerine kurulu taktiklerini birazcık (!!) değiştirmişler ve kalabalık izleyiciye çalışmaya başlamışlardı. Seyirciler de bu

durumu fark etmiş, rampadan havalanan motosiklet ile birlikte seyirciden yükselen sesler de çoğalmaya, bu da sporcuları çılgına çevirmeye başlamıştı. 119 numaralı Kawasaki KX 250 ile ilk kez yarışan Recep Özbakır etap içerisinde gaz telini kopartarak yarışı bırakmak zorunda kaldı. Üçüncü etap sonunda tüm araçlar kapalı parka alındı. Son aracın Finiş çizgisini geçmesi ile ilan edilen sonuçlarla birlikte itiraz süresi başladı ve sonunda Ödül törenine geçildi.

Sağlık Hizmetlerinde desteklerini Bodrum Motosiklet Kulübünden esirgemeyen Özel Bodrum Hastanesine, Turgutreis Belediyesinin görünmez kahramanı Halkla İlişkiler Müdürü Aysegül Ülkü'ye, organizasyona destek veren görevlilere plaketlerinin takdim edilmesinin ardından yapılan Ödül Töreni işin en zevkli kısmı idi. Ne kadar zevkli olduğunu resimler yeteri kadar anlatıyor olmalı... Ölüdeniz Belediye Başkan Yardımcısı ve Ölüdeniz Belediyesi Spor Kulübü Başkanı Sayın İsmet Çırcı kendi elleri ile kendi sporcularına kupa verirken gerçekten mutlu ve gururlu idi.



www.dikeylimit.com



Doğa
Sporları
Malzemeleri



**ÖZGÜRLÜĞÜN
SINIRI
YOKTUR**



Adres : Mühürdar Cad. No:71 34710 Kadıköy / İstanbul
Tel : 0 216 348 05 97 e-posta : gezgin@gezginoutdoor.com

WRC

Yarış ve Gölge Yarış

Ayşin Uysal
Fotograf: Müfit Çirpanlı
Yiğit Çirpanlı

Yine aynı şey oldu. Gecenin kör karanlığında İstanbul Antalya arası bir yerlerde yol alır; adını bile sormadığım kasabalarda uykulu gözlerle çay molası verir; her yanı tutulmuş olarak güneşle birlikte, birkaç gün boyunca kalacağımız, ama sıcacık yatağında yatamayacağımız otele girerken “ne işim var burada” diye sorup durdum kendime. Sonra “ekiple” karşılaştım. Ekip. Geçen senelerde WRC’de hep beraber çalıştığımız; yağmur altında gece yarılarında konvoylar halinde dağlara tırmandığımız; bir ağacın altında titreyerek sabahın olmasını beklerken bir termos sıcak çayı paylaştığımız; elimizde telsizler oradan oraya koşturup uçan yarış araçları, parkura dalan koyun sürüleri, karşıya geçmeye çalışan çocuklu kadınlarla boğuştuğumuz yüzlerce gönüllü kadın ve erkek. Biri, “hatırlıyor musun..?” dedi. Ve burada ne işim olduğuna dair o felsefi soruyu unuttum. Her seneki gibi.

Bir daha dönene kadar da hatırlamadım.

Yarışları anlatmanın kestirme yolu, kimin hangi etapta ne zaman yaptığını ve aracının gücünü ballandıra ballandıra bilginize sunmak tabii ki. Ama ben böyle yapmayacağım. Çünkü aslında iki ayrı yarış vardı Toroslarda. İkisi de zamana karşı, doğa şartlarına karşı. İnsanın tüm limitlerini kullandığı, dehşet verici bir ekip çalışması gerektiren iki amansız yarış. Birini herkes biliyor zaten. Ama diğerini sadece biz, yaşayanlar biliyoruz. Eh, sizin de bu bilgiden yoksun kalmanızı istemedim.

İlk zorlu yarış, Ekim sonu Torosların ürkütücü fırtınalarına, akşamdan sabaha sabahtan akşama hiç durmadan yağın yağmurlarına karşı, el freni çekik vitede duran aracı yavaş yavaş aşağı kaydıran killi topraklarına karşı, kayalık tepelerden devamlı yağın taşlara karşı, asla yetmeyen görevli sayısına, ekipmana karşı; hep dar olan zamana karşı etapları bitirmeye, yetiştirmeye çalışan görevlilerin yarışı.

Ve ikinci yarış: Düzeltilmiş, yol notları titizlikle çıkartılmış, güvenliği sağlanmış hazır parkurlarda start alıp, pilotaj yeteneklerini sergileyerek en kısa zamanda finiş görmeye çabalayan ekiplerin yarışı.

İlk grup yarışı kazanmasaydı, ikinci grup asla yarışamazdı.

Bizim ekip İSOFF görevlileri ve Isparta Süleyman Demirel Üniversitesinden 110 gönüllü öğrenciden oluşuyordu. İlk brifingde öğrencilerin bir kısmı hayatlarının şokunu yaşıyorlardı. 5 yıldızlı otellerde konaklayıp, dünyanın en ünlü pilotlarını birkaç metre mesafeden izleyecekleri yarış hayalleri, birden gerçeklikle buluştu.

- İki gün de sabah ilk etap bizim. Etaba çıkarken tüm servisler, görevli araçları, etap içi SOS noktalarında yer alacak görevliler, rescue araçları, kurtarma araçları, itfaiyeler, ambulanslar ve çekiciler hep birlikte bir konvoy olarak tırmanacağız. Gece 1’de

toplanıp yola çıkıyoruz. Etabta belirlenen Sektör noktalarına 3 gibi bırakılacaksınız. Sıkı giyinin. Tüm gece yağmur yağacak.

Bazıları ilk toplantıdan sonra ortadan kayboldu. Ama kalanlar iki gün boyunca çok farklı bir deneyim yaşadılar. Ve sonradan itiraf ettiler ki, gece orman içinde korkmalarına, durmaksızın yağın yağmurda ıslanmalarına, saatlerce yerlerinden kıpırdamadan elde telsiz beklemelerine, uyumamalarına, çok yorulmalarına karşın bu deneyimi yaşamasalar pişman olacaktı.

Ve gece 1’de ağır, hantal, homurtulu konvoyumuz Toroslar’a doğru tırmanmak için hareket etti. Tabii sadece bizim konvoy değildi tırmanan. Farklı konvoylar farklı etap noktalarına doğru kıvrılıyorlardı. Tabii bazen iki konvoy yan yana gelince ufak tefek karışıklıklar oluyordu.

- Halit Halit, Yalçın.
- Dinliyorum Yalçın.



Fotograf:Ata Özcan



- Abi bizim konvoyda kaç itfaiye vardı?
- 2 tane.
- E, üç tane var şimdi. Ne zaman karıştı bu üçüncüsü bizim konvoyla?

Gece yarısı etap içine sektörleri dağıtmaya başladık. Yağmur durmamıştı. Yol giderek kayganlaşıyordu. Servisler etapta yol alamadı. Off-road'cular sektörleri 4 çeker araçlara balık istifi doldurup etaba servis yapmaya başladılar.

- Ahmet, Leon. Bizim etapta kaç sektör var?
- 32 tane.
- E, bende 4 sektör arttı. Ne yapayım onları?

Sabaha karşı jandarmalar, güvenlikçiler, sektörler ve biz SOS noktaları etaba yerleştik. Birkaç yüz metre ara ile yerleştirilen sektörler yarış başladığında yarış araçlarını izleyecek, sorun olursa düdükle ve telsizlerle bağlı oldukları SOS noktalarına haber vereceklerdi.

- SOS 5, Sektör 7 konuşuyor. Korkuyorum.

- Ne korkuyorsun, yanında jandarma var işte.
- Ben de ondan korkuyorum zaten.

- Sektör 21 konuşuyor. Buradaki çalılıklar kıpırdıyor. Ayı var mı ormanda?
- Yok Sektör 21. Sadece rüzgar var.

Sonunda sabah oldu. Gerçi yağmurdan güneşin doğduğunu ayırt etmek zordu. Etap kontrol ve güvenlik araçları geçmeye başladı. Sektörler görev aşkı ile her birinin geçişini düdüklele duyurdular.

- SOS 5, Sektör 27 konuşuyor. Düşüğüm yok ne yapayım?
- Isık çal.

Hava aydınlандıkça civar köylerin de ilgisini çekmeye başladık.

- SOS 5. Sektör 25 konuşuyor. Yaşlı bir teyze var yolda, gitmiyor.
- Sektör 25, az sonra güvenlik aracı start alacak. Teyzeye söyle yolda durmasın.

- SOS 5, Teyze inanmıyor. Sabah sabah yarış mı olurmuş diyor.

- SOS 5 güvenlik konuşuyor. Benim oradaki köylüler, oruçlu olup olmadığını soruyorlar?
- Neden ki?
- Çay ikram edeceklermiş, sormaya cesaret edemiyorlarmış.

- Sektör 17, sektör 19 konuşuyor. Burada zehirli mantar var dikkat edin.

- SOS 6, sektör 26 konuşuyor. Burada bir koyun sürüsü var. Acele durdurmak için güvenlik desteği istiyorum
- Sektör 26, sen koyunları boş ver, elindeki güvenlikle çobanı durdur. Koyunları o kontrol eder.

- Sektör 4, sektör 6 konuşuyor. Dikkat edin burada çıyan var.

Derken yarış başladı. Perge etabı biz off-road'cuların ellerini ovuşturarak ve



iç geçirerek baktıkları bir çamur deryasına dönüşmüştü. Dört çeker WRC'ler canavar gibi geçtiler. Ama arkalarından gelen yarışçılar ufak tefek sorunlarla karşılaştılar.

- Ralli Merkez, Midpoint konuşuyor.
- Dinliyorum Midpoint.
- Burada kalan araçları Rescue'larımız çekemiyor.
- Sorun ne?
- Yarışan ekipler çeki kancalarının nerede olduğunu bilmiyorlarmış.

Telsiz bağlantısını sürdürebilmek için gereken röleler sağlıklı çalışmıyordu, üst üste binen mesajlardan bazen bir anlam çıkartmak gerçekten zor oluyordu.

- Ralli Merkez Midpoint konuşuyor. Burada takılan yarışçı sayısı 29'u buldu.
- O zaman uydu kutusunu kapatın, sonra tekrar açın, ID nosu olarak 16'yı girin.
- ??

Perge olmadan da yarış devam etti tabii. Ertesi gün –ışın aslı aynı gece- Kemer etabındaydık yine tüm ekip. Yarış hızlı ve zevkli başladı. Güneş de vardı bu kez. Sektörlerimiz kurudu ve yarış havasına girdiler.

- SOS 6 konuşuyor. 19 kapı numaralı araç en son hangi sektörden geçti. Bilgi verin.
- Burası sektör 8. 19 numaralı araç uçuyor, uçuyor, uçtu.
- Nereye uçtu?
- Uçup gitti. Çok hızlıydı.

- SOS 6, yolda taş var, toplayayım mı?
- İki araç arasında topla ama çabuk ol.

- SOS 6, burada etapta bir basın var, beni görmezden geliyor ne yapayım?
- Yeşil yelekli mi?
- Evet.
- Sen de onu görmezden gel.

- Kemer Midpoint, 41 numaralı araç yolda kaldı. Acele yangın söndürücü istiyor.

- Merkez konuşuyor. Şu andan itibaren tüm 4x4 Rescue'lar FIV aracı oldular.

- Ralli Merkez konuşuyor. 23 numaralı araç neden durdu? Bilgi verin.
- SOS 6 konuşuyor. 23 Şimdi önümüzden geçti, bayağı hareketli ve sorunsuz görünüyor. Sessizlik. Ardından
- Kemer Stop Ralli Merkez konuşuyor. 23 numara stopa gelince GPS sisteminin devre dışı olduğunu uyarır mısınız?

- Ralli Merkez konuşuyor. Kaybolan yarış aracından haber var mı?
- Ralli Merkez, kayıp aracı bulduk. 60 metre aşağı uçmuş. Pilotlar iyi. Çıkartıyoruz.

Sonra akşam oldu. Bizim etaplar ikinci kez geçildi. Ve yarış bitti. En azından bizim ekip için. Artık bu gece otele gidebilir ve ilk kez yataкта yatabilirdik.

- SOS 5, Sektör 20 konuşuyor. Bir şey sorabilir miyim?
- Sor.
- Yarışçı olmak istiyorum, ne yapmalıyım?





Dünya Ralli Şampiyonası'nın 13. ayağı olan 4. Türkiye Rallisi Toroslardaki etaplarda fırtına ve yağmur altında koşuldu. Yarış öncesi etkili olan fırtına ve şiddetli yağış, etapların bazılarının iptal edilmesine neden oldu.

21 ülkeden 41'i yabancı toplam 80 pilot'un mücadelesi ettiği WRC / Dünya Ralli Şampiyonası heyecanı, Çamyuva'da yapılan Deneme Etapı (Shakedown) ile başladı. Shakedown'da en iyi zamanı Subaru Impreza ile yarışan Norveçli Peter Solberg 4.01.9'luk zamaniyla elde ederken, onu 4.02.9'luk derecesiyle Ford Focus RS WRC ile Finli Hirvonen ve 4.04.5'lik derecesiyle takım arkadaşı ve vatandaşı Marcus Gronholm takip etti.

12 Ekim akşamı Antalya Cumhuriyet Meydanı'ndan verilen start ile başlayan Dünya Ralli Şampiyonasında start öncesi yağın sağanak yağmur tüm organizasyonu zora koştı. Ekiplerin kaderini doğru lastik seçimi ve ideal ayarlar belirledi.

Pilotlar genel klasmanda ikinci sırada yer alan Finli pilot Marcus Gronholm ise, şampiyona lideri Fransız Loeb'ün yarışmayacak olmasının kendisi için büyük bir sürpriz ve şans olduğunu, bunu da en iyi şekilde kullanacaklarını söylemişti. Gerçekten de sonuçlar onu haklı çıkardı. Dünya Ralli Şampiyonası'nın 13. ayağını, 3.28.16.30'luk derecesiyle Ford pilotu Marcus Gronholm kazandı. Finlandiyalı pilot Gronholm, Dünya Ralli Şampiyonası'nda 19. zaferine ulaştı. Rallide 3.30.39.70'lik derecesiyle diğer Ford pilotu Mikko Hirvonen ikinci, 3.31.22.30'luk derecesiyle Peugeot pilotu Henning Solberg ise üçüncü oldu.

Dünya Ralli Şampiyonası'na bağlı olarak 6 ayak üzerinde gerçekleştirilen JWRC kategorisinde, toplamda 3.59.16.00'lik derece kaydeden Suzuki Swift S1600 pilotu PG Andersson

birinciliği elde etti. Andersson'un ardından 4.01.06.00'lik bir dereceyle Suzuki Ignis S1600 pilotu Josef Beres ikinci, 4.02.06.50'lik derecesiyle Suzuki Swift S1600 pilotu Urmo Aava üçüncü oldu. JWRC'de yarışan tek Türk pilot Fatih Kara ise klasmanda 27'nci, JWRC kategorisinde ise 10'uncu oldu. WRC'ye dahil edilen Türkiye Ralli Şampiyonası'nın son ayağında, Yeşil Bursa Rallisi'nde 2006 Türkiye Pilotlar Şampiyonluğu'nu ilan eden Subaru pilotu Ercan Kazaz, Türkiye Rallisi'nde de birinci oldu. Bu sonuçla Subaru Türkiye Ralli Takımı, Türkiye Markalar Şampiyonluğu'nu elde etti. Şampiyonada Fiat Motorsporları Takımı pilotu Volkan Işık ikinci, Ford Focus WRC pilotu Mehmet Besler ise üçüncü oldu.

Türkiye Bayanlar Ralli Şampiyonası'nda ise Ford takımından Burcu Çetinkaya Türkiye Şampiyonu oldu.

İlk programa göre yarış, 13 Ekim Cuma günü saat 08.00'de Perge-1 etabıyla başlayıp, aynı gün koşulacak Myra 1-2, Kumluca 1-2, Perge 2, Tekirova 1, Phaselis 1 ve Akdeniz Üniversitesi'ndeki Özel Seyirci etabıyla devam edecekti. Ancak yağış ve aşırı sisten dolayı sağlık ekibini taşıyan helikopterin kalkamaması nedeni ile Perge etabı'nın normal etap olarak koşulması kararlaştırıldı. Rallinin ikinci günü ise pilotlar Kemer 1-2, Silyon 1-2, Chimera 1, Phaselis 2 ve yine "Özel Seyirci Etapı"nı geçtiler. Tekirova 2 etabıyla başlayan rallinin son günü yarışlar Chimera 2 ve Olympos etaplarının ardından sona erdi. Toplam 19 özel etap ve 1201 kilometreden oluşan Türkiye Rallisi'nde dereceye giren pilotlara, Kemer Servis Alanında hazırlanan podyumda kupaları verildi. Dünya Ralli Şampiyonası'nın 13. ayağı olan Türkiye Rallisi'ne ünlü pilotlar katıldı. Citroen

Xara WRC pilotu Sebastien Loeb'in bisikletten düşerek kolunu kırması nedeniyle Kronos Total Citroen Dünya Ralli Takımı, eski Dünya Ralli Şampiyonu Colin McRae ile start aldı. Loeb'in Türkiye Rallisi'ne katılması halinde 2006 yılı Pilotlar Şampiyonluğunu ilan etmesi bekleniyordu. BP-Ford Dünya Ralli Takımı dünyaca ünlü ralli pilotu Marcus Gronholm ve Mikko Hirvonen ile start aldı. Şampiyonayı sezon boyunca takip eden bir diğer ekip Subaru Dünya Ralli Takımı da 2003 Dünya Ralli Şampiyonu Norveçli pilot Petter Solberg ve Avusturyalı pilot Chris Atkinson ile start aldı. Red Bull Skoda Ralli Takımı pilotları ise Harri Rovenpera ve Andreas Aigner idi. OMV Peugeot Norveç Ralli takımı ise pilotları Manfred Stohl ve Henning Solberg ile yarıştı.

Dünya Ralli Şampiyonası'nın 13 ayağı olan Türkiye Rallisi'ne çok sayıda Türk takımı da katıldı. Subaru Türkiye Ralli Pilotu Ercan Kazaz, Subaru Impreza pilotu Grup N Şampiyonu Hakan Dinç, Ford Türkiye Ralli takımı pilotu Mehmet Besler, Dünya Gençler Ralli Şampiyonası'nı (JWRC) takip eden ilk ve tek ralli ekibi olan Renault Clio Super 1600 pilotu Fatih Kara, Fiat Grande Punto S2000 pilotu Volkan Işık, Fiat Grande Punto S1600 pilotu Hamdi Ünal, rallide mücadele ettiler.

Klasik Otomobil Kulübü tarafından bu yıl 10'uncusu düzenlenen Cumhuriyet Rallisi de Dünya Ralli Şampiyonası'nın yapılacağı Kemer'da start aldı. Dünya Ralli Şampiyonası'nı izlemek için Kemer'e gelen yerli ve yabancı turistlere görsel şövu yaşatmak amacıyla burada yapılacak Cumhuriyet Rallisi'ne 50'ye yakın klasik otomobil katıldı.

WRC'nin bundan sonraki ayakları 12 Kasım Yeni Zelanda ve 3 Aralık Galler.

Doğal bir bağımlılık hali: Yedigöller

Turgay Avcı

Foto Bülent Vural - Zafer Yangın

Bu aslında ilk Yedigöller Gezisi değil. İkinci de değil, üçüncü de... Tam yedi yıldır, hep aynı dönemde motorlarla Yedigöller geliyoruz. Bir çeşit bağımlılık durumu yani... Bu bağımlılığın nedeni hem fotoğraflarda, hem de kelime aralarında gizli.



Buluşma yeri ve saatini belirledik, duyuruları e-posta ile yaptık. Bu sene rekora gidiyor gibiyiz. Geleceğini bildiren yaklaşık 70 motosikletli 5 tane de arabalı arkadaş var. Cumartesi sabah 07:30'da buluşuyoruz. Ayaküstü sohbet ve yakıt alma işlemleriyle birlikte yavaş yavaş yola koyuluyoruz. Normalde bu kadar büyük bir grubun toplu sürüş yapması yolda büyük bir sıkıntı doğurabiliyor. Bu nedenle tercihimiz üçerli beşerli gruplarla yol almak şeklinde.

Otoyolda çeşitli aralıklarla ilerleyen onlarca motosiklet halindeyiz. Enduro tipi motosikletler çoğunlukta, ama yol veya turing motorları da var grupta. Ama en renkli sima, bu gezi için ta Kıbrıs'tan gelen Asya Orhon Abimiz. Kendisi klasik motosikletlere

çok düşkündür. Kıbrıs'ta evinin önünde 2 adet 1947 model Harley duruyor. İstanbul'a uçakla gelip tanıdık bir distribütör firmadan bir test motorunu emanet alarak katıldı bu geziye. Diğer bütün motosikletler tam yüklü. Kamp malzemeleri başta olmak üzere pek çok eşya çantalarda ya da bağlanmış şekilde. Ama Asya Abinin motorunda herhangi bir yük için düşünülmüş bir yer yok. Asya Abi yükünü geziye katılan arabalardan birine vermiş. Onun motorundaki tek yük, ön farın üzerine bağlanmış bir uyku tulumu. Hepsisi bu...

Otoyolun Kaynaşlı'daki çıkışına kadar bazen yağmur, bazen güneş altında ilerliyoruz. Bolu Dağı boyunca pek çok tesise dağılmış durumdayız. Kimimiz geç kahvaltı kimimiz erken öğle yemeği derdinde.

Toplu gezilerde, olabildiğince yerel bakkallardan alışveriş etmeye özen gösteriyoruz. Yani kocaman bir süpermarket yerine (eğer mümkün oluyorsa) köyde bir bakkaldan, manavdan ya da sokak tezgâhından alışverişimizi tamamlamayı tercih ediyoruz. Bu, en başta o bölge insanıyla bir iletişim kurmamızı sağlıyor. Bir yandan da yapacağımız harcamanın direk oraya gitmesi anlamına geliyor. Biz de öyle yapıp Bolu çıkışındaki bakkallardan alışverişimizi tamamlıyoruz.

Bolu'dan Yedigöller yaklaşık 42 km. Yol önce asfalt sonra stabilize hale dönüşüyor. Son 20 km ise epey bozuk. Ancak Aralık başına kadar altı çok alçak olmayan her türlü otomobil ile gidilebilir. Bolu'dan ayrılıp dağ yoluna



girince enduro motosikletler kendini buluyor. Yol veya tur motosikletlerinin temposu ve konforu düşüyor. Ama ıpıssız orman yollarına radyo teyplerinden gelen müziklerle renk katıyorlar.

Çocukluğumun kartpostallarında, takvimlerinde çokça gördüğüm göller bunlar. Heyelanlar sonucu kayan toprak kütleleri küçük akarsuların önünü kapamış ve her biri farklı yükseklikte yedi tane göl oluşmuş. Bunlar İncegöl, Nazlıgöl, Sazlıgöl, Büyükgöl, Seringöl, Deringöl ve Kurugöl. Kurugöl sadece kışın ve baharda kendini gösteriyor çünkü Nazlıgöl'ün yükselen suları sonucu oluşuyor. Aslında diğer bütün göller de bir şekilde birbirlerinin suyuyla besleniyor. Bütün göllerin etrafında piknik masası mevcut,

ama kamp kurma izni sadece Büyükgöl ve Deringöl civarında var. Tabii hepsinde tuvalet ve çeşme de yok. Yine de bunlar çok kısa yürüyüş mesafelerinde. Yedigöller'i geleneksel hale getirmemizin bir nedeni de konumu. Ankara ve İstanbul'a neredeyse eşit uzaklıkta. Burası, bizim her yıl aksatmadan Ankara, Zonguldak, Bursa ve İstanbul ekipleriyle birlikte kamp yapabildiğimiz tek yer. Bu yıl da Ankara'dan yaklaşık 20 motosikletli arkadaş iştirak etti bu geziye.

Biz, her yıl olduğu gibi bu yıl da özel izin alarak Nazlıgöl'ün etrafında kamp kuruyoruz. Atahan Ayvaz minibüsle gelmiş ve arkada tepsi tepsi börekler, baklavalar ve gezinin sürprizi palamut balıkları var. Börekler Mustafa Aktuna'nın palamut ise Emre

Odabaşı'nın fikri. Minibüs Tanju Ateşli'ye ait, Atahan, hadisenin lojistik bölümünü yüklenmiş durumda. Bir yandan çadırları kurup bir yandan da böreklerle açlığımızı yatıştırıyoruz.

Hava son derece ılık. Çadırları kurup yürüyüşe çıkıyoruz. Nazlıgöl'ün önünden başlayan patika, sürekli inerek diğer göllerin kıyısına ulaşıyor. Milli Park müdürlüğü ve bütün çalışanları her zaman canla başla çalışıyorlar. Bu yürüyüş yollarından, patikalardan her geçtiğimizde ağaçtan basamaklar, kimi yerlerde trabzanlar yapılmış oluyor. Pazar yoğunluklarında bile çöpler düzenli olarak toplanıyor, yeter ki halkımız çöpünü bütün Milli Park alanında pek çok yerde bulunan çöp kutularına atsın. Yürüyüş



yolu üzerinde Yedisular adında çok güzel bir pınar var. Ayrıca gene bu patika üzerinde Pisagor Ağacı adı verilmiş bir ağaç var. Yerden çıkan iki ağaç yukarılarda buluşmuş. Bir üçgenin dik kenarı ve hipotenüsü şekliindeler.

Yürüyüşten dönüp cezveleri sürüyoruz ocağa. Asya Abi ne yaptığımızı merak ediyor, “Nerden çıktı onlar, motorla mı getirdiniz hepsini” diyor. Onlar dediği fincan takımı ve bakır cezve. Eeee, motosiklet çantaları araba bagajı kadar büyük değil ama bu bizim “keyif unsurları” dediğimiz vazgeçilmezlerimizi evde bırakmamızı gerektirmiyor.

Akşam olunca, orada bulunan taş ocaklarda ateş yakıyoruz. Izgaralık teller de geliyor akşamüstü gelen bir ekiple. Böylece her biri iki porsiyon olan 70 adet palamut da pişmeye başlıyor. Hava hâlâ çok ılık. Biz çadırı orman içine, gölün diğer kıyısına kurduk. Havanın, yemeklerin ve içtiklerimizin etkisiyle keyfimiz epey iyi. Flüt eşliğinde şarkılara türküllere geçiyoruz. Gece bazen çok yakınlardan geyik sesleri geliyor. Milli Park sınırları içindeki geyik çiftliğinde koruma altında üreyen geyikleri 4-5 yıl önce serbest bırakmışlar. İnsanlara hiç sokulmasalar da sesleri duyuluyor bazen.

Sabah gene hummalı bir çalışma var. Uzun, upuzun bir kahvaltının hazırlığı bu.



Kahvaltısını yapan bazı arkadaşlarla yol tarifi üzerine sohbet ediyoruz. Bazı arkadaşlara Devrek-Ereğli-Karasu yolunu bazı arkadaşlara Yiğilca yolunu öneriyoruz.

Yedigöller ve çevresi Ekim ve Kasımda en güzel görüntülerini gösteriyor. Yeşil yapraklar, sarı yapraklar, kahverengi yapraklar, kırmızı yapraklar... Biz, arkadaşlara önerdiğimiz Yiğilca yolunu izliyoruz. Bunun için tekrar Bolu yönüne dönüyoruz. Yedigöllerden ayrıldıktan yaklaşık 24 km sonra Yiğilca yolunun ayrımı. Bir gün önce de önünden geçmiştik aslında. Orman kontrol kapısını geçip düz giderek Yedigöller’e ulaşmıştık. Sola dönseydik bu yola girecektik. Yedigöller dönüşü aynı noktadan sağa dönüyoruz böylece.

Burası, Bolu Dağından geçen kalabalık asfalt yola yumuşakça bir “off-road” alternatif

aslında. Bazı yerlerde bitki tüneli gibi bir yol. Yerler tamamen ama tamamen yapraklarla kaplı. Dere boyunca ilerliyoruz. Bazen iki tane tekerlek izinden ibaret olan bu yol bir dereyi izleyerek orman içinde kıvrılıyor. Manzara çok güzel. Etrafta yazlık site, villa, fabrika, köy, piknikçi yok. Sadece tek tük ormancılara rastlıyoruz. Yolun birinci önemli dönüşü çok ilerde bir köprünün orda beliriyor. Burası bir üçyolağzı ve bizim sağa dönmemiz gerekiyor. Bir yerde tepeden taşlar yuvarlanmış. Ancak bir motosiklet geçecek kadar yer var. 15 dakikalık kazma kürek çalışmasıyla bir otomobil geçebilecek hale gelir. Buradan ilerleyerek Kırık Köyünü geçiyoruz. Bu güzergâhın ikinci dönüşü de köyden sonraki taşocağının orda. Buradan sola dönmek gerekiyor. Buradan sonrası Düzce’ye kadar asfalt. Sonrası bizim için otoyol keşmekeşine katılmakla sonlanıyor.

EL TİPİ GPS ALICISI TEKNOLOJİSİNDE SON NOKTA

- Sınırsız Veri Kaydı
- Dizin Dosya Mantığı ile Veri Tasnifi
- Alan ve Çevre Hesabı
- Li-Ion Şarjlı Batarya
- USB Bağlantı
- Türkçe Menü ve Yazılım
- 512 SD Hafıza Kartı Hediyeğimizdir

3-D Topografya ile Tepeler, Vadiler, Sokaklar
(Şu An 33 Şehir, Yıl Sonuna Doğru 50 Şehir)
Caddeler, Karayolları, Köy Detayında Yerleşim
Yerleri Ve Köy Yolları



4. Cad. No:99-15 Öveçler ANKARA Tel: 0312-4787270-71

www.gpsturk.net

MAGELLAN®

Navigasyon Sistemleri



Kelimelerin Anlatamadığı Çizgi...

Aysim Altay
aysim@aysimaltay.com



Saman Rituelinin son sahneleri



Quito ve Sıradan bir Pazar Yeri



“Words don't come easy to me!” (kelimeler kolay gelmiyor bana)...

Dilimde bu şarkı, parmaklarım klavyenin üzerinde, bekliyorum. Kelimeler insana ya söylenecek hiçbir söz olmadığında, kalmadığında, tükendiğinde gelmiyor; ya da söyleyecek çok şey olduğunda. Şu andaki durumum tam da bu ikincisine uyuyor. Ne çok şey var söyleyecek, anlatacak...

Bir yer var oralarda, o çok uzak gibi gelen yakınlarda... Güney Amerika'nın tepesine bir taç misali yerleşmiş, dünyanın tam da orta yerine konuşlanmış olmanın haklı gururuyla sevecen, neşeli göz kırpmıyor bizlere. O, adını bir çizgiden alan güzelim ülke, Ekvator, sesleniyor duyabileceğimiz bir sesle...

“Eğer” diyor, “amacın dağ, tepe dolaşmak, volkanların görkemiyle büyülenmek, yükseklik sarhoşluğunun keyfine varmaksa

gel! Hatta senin için volkanlarımdan birini patlatabilirim bile havai fişek niyetine

“Eğer” diyor, “çok kafa yorduysan insanlığın yaratılış öyküsüne, Darwin'in okul kitaplarından çıkartılmasına farklı bir tepki vermek istiyorsan, ancak belgesellerde görebileceğin canlılara dokunacak kadar yakın olmak aklını başından alıyorsa, Galapagos adalarını hizmetine açıyorum, gel buraya!”

“Eğer” diyor, “Şamanizmin meraklısıysan, bilgeliklerinin izini sürmek istiyorsan, bir Şaman ritüelinin orta yerinde konu mankeni olma ihtimali bile ayaklarını yerden kesiyorsa gel, bekliyorum!”

“Eğer” diyor, “renklerin önüne kilim olup, panço olup, kazak olup, şapka olup, tabak olup serilmesi seni keyiflendiriyorsa, hele bir

de buna insanların ve kültürlerin renkliliğinin karışması yüreğini okşuyorsa, yaşamın anlarından fakir olursa dahi nasıl keyif alınabileceğinin sırrına ermek istiyorsan gel ve insanlarımla tanış!”

“Eğer” diyor, “Amazon ormanlarından And Dağlarına, Pasifik Okyanus'u kıyılarından Galapagos adalarına aynı sınırlar içerisinde sınırsız farklılıkları yaşamak ve hele bir de bunu yaparken Chiva Ekspres'in çocuksu keyfini sürmek tam da senlik bir şeyse gel, Chiva Ekspres kalkmadan yetiş!”

“Eğer” diyor, “İguanalarla bir şehrin parkında tanışmak, 3500 metre yüksekliklerde bir tropikal ormanla karşılaşmak, okyanus balıklarının lezzetinden parmaklarını yemek, rengarenk binaların yüreğinde yarattığı coşkuyu duyumsamak istiyorsan gel, gel, gel!...”



Pazar Yeri Şamanı İş Başında



Quito'dan bir yalnız bakış



Iguana Parkı, Guayaquil



Panama Şapkası'na Doğru

İşte ben de bu çağrılara dayanamadım ve gittim!...

Hayır, doğru söylemiyorum. Ben bunların çok az bir kısmını biliyordum gitmeye karar verdiğimde.

Ama adı ve konumu çok çekiciydi. Ekvator!... Orada olmak, bir ayağım güney, bir ayağım kuzey yarımkürede durabilmek, başımı gökyüzüne çevirdiğimde her iki yarım kürenin yıldızlarını da görebilmek.

Bu kadarla yetinecektim belki de. Ama daha fazlasını yaşattı bana bu mütevazı ve

görmekli ülke. Quito ve Cuenca'nın yollarında kayboldum, Hacienda'larda* zamanı durdurdum, müziklerinin ritminde tüm hücrelerimle dans ettim, lamaların sempatik yüzleriyle tanıştım, Şaman'ın ağzından çıkan her kelimeyi adeta yuttum, bölgeye özgü çiçeklerinin keyfine vardım, pazar yerlerinin renklerine büründüm, Chiva ekspresin tepesinden ayağımı sallandırıp çocukluğumu tekrar yaşadım, güllerle donandım, Guayaquil'in Las Penas'ında, rengarenk evler arasında adeta kovalamaca oynadım, İnka'ların izlerini sürdüm, tam Ekvator çizgisinin üzerinde yumurtayı dik durdurdum,

Guine Pig'lerin gerçek hallerini tanıdım...

İnsanlar tanıdım en az yerler kadar değerli, farklı ve özel... Yerler gördüm en az insanları kadar yalın, sade ve renkli.

Ve bir kez daha farkına vardım ki... Mutluluk varılacak yerde değil, yolculuğun kendisindedir.

Her nerede olursak olalım yaşam yolculuğumuzda o andan tat almaktır aslolan. Yaşanılan anı değerli kılan da hala canlı kalmayı başaran çocuk yanımız ve ısıltılı gözleridir. Çocuk yanımız bakmayı bilir çünkü. Anı keyifli



kılmayı, yaşama umut tohumları ekmeyi.
Ve işte hala öyle yerler var ki bu dünyada,
bize yaşamın gizlerini ipeksi dokunuşlarla
sunuyor. Telaşsız, sevgilerle bezenmiş,
yoldan çıkarıcı ve dünyanın gitmekte olduğu
yoldan çoktan çıkmış...
Geleceğe dair umudunuzu canlı tutmak
istiyorsanız, işte orada bir ülke sizi bekliyor,
gelesiniz diye. Ben ise Orhan Veli misali
penceremin pervazına konan kumru sesiyle
baştan çıkıp, yine yollara düşüyorum. Sahi ne
demiştin sen sevgili Orhan Veli?
Kumrulu Şiir

Duyduğum yoktu ne vakittir
Güvercin sesi, kumru sesi pencerede;
İçime gene
Yolculuk mu düştü, nedir?
Nedir bu yosun kokusu,
Martıların gürültüsü havalarda;
Nedir?
Yolculuk olmalı, yolculuk.

Yeni yollarda buluşmak üzere... Şimdilik
hoşçakalın...

* Hacienda : Zamanın adeta durduğu, doğayla huzurun, keyifle,
dinginliğin iç içe geçtiği çiftlik evleri.



Ekvator

Ekvator, zengin coğrafyasıyla Güney Amerika'da yer alır. 4 bölgeye ayrılır: Andean Tepesi, Tropik düzlükler, Amazon Havzası ve Galapagos Adası. Gualaquil ana limanı ve en büyük ülkesi konumundadır. 10 milyonu aşan nüfusu, Amerikan ve Kızılderili karışımı melezler oluşturur. 13. yy.'da Quito Krallığının yaşadığı göзде bir yerleşim alanı olmuştur, sonra İnka İmparatorluğunun Kuzey yakasının başkenti haline gelmiştir. Quito'dan bugüne kalmış sanat eserlerini; yontma taşları, altın mihrapları, dini müzelerde, manastır ve kiliselerde görebilmemiz mümkündür. Her yıl şaşırtıcı bir şekilde ılımanlaşan hava, Ekvator yüksekliğinden etkilenmektedir. Sıcak kanlı insanları, kumsalları ve yeşil alanları bu yeri vazgeçilmez hale getirmiştir.

Konum: Güney Amerika'nın batısında, Pasifik Okyanusunun kıyısında, Kolombiya ile Peru arasında yer almaktadır.

Yönetim biçimi: Başkanlık Tipi Cumhuriyet

Başkent: Quito

Yüzölçümü: 283,560 km²

Komşuları: Kolombiya ve Peru

İdari bölümler: 22 bölge; Azuay, Bolivar, Canar, Carchi, Chimborazo, Cotopaxi, El Oro, Esmeraldas, Galapagos, Guayas, Imbabura, Loja, Los Rios, Manabi, Morona-Santiago, Napo, Orellana, Pastaza, Pichincha, Sucumbios, Tungurahua, Zamora-Chinchi

İklimi: Kıyı boyunca tropikal, ülkenin iç kısımlarında deniz seviyesinden yüksek bölgelerde hava soğumaya başlar, balta girmemiş amazon ormanlarında tropikal iklim hakimdir.

Arazi yapısı: Kıyı ovaları, Andların etrafında dağlık bölgeler, doğu ormanlarında düzlükler ve inişli çıkışlı ovalar.

En yüksek noktası: Chimborazo 6,267 m
Nüfusun etnik dağılımı: melezler %65, Amerika yerlileri %25, İspanyollar ve diğerleri %7, siyah ırk %3
Din: Roma Katolikleri %95
Diller: İspanyolca (resmi), Amerika yerlilerinin dilleri (özellikle Quechua)

Haydi kadınlar denizeee...

Selma Uca

I. Uluslararası Kadınlar Yelken Kupası / TBYC 07-13 Ekim 2006, Turgutreis - Bodrum

Bir hayalin gerçek olduğu yarış... Bu kez şimdiye dek kadın-erkek karma ekiplerde yer alan kadın yelkenciler, kendi başlarına kalacaktı. Düşüncesi anlamlı ve tarihi yaklaştıkça heyecanlı, ilk startı ile bir gerçek oldu. “Woman of Kahve Dünyası” ekibi, WOKD06: Mihri Ereş, Gül Aybers, Selma Uca, Aylin Aybers, Sunay, Ece Ermeç, Eda Tozan, Sema Sunay, bir hafta boyunca aynı tekneyi, aynı mücadeleyi ve aynı denizi paylaştık. Sonunda hem bir kupaya, hem de uzun yıllar dillerden düşmeyecek anılara sahip olduk.

Kupaya Türkiye’ den 7, Hollanda ve Rusya’ dan 4 ve İsrail’ den 2 tekne olmak üzere toplam 17 ekip katıldı. Bu tekne adedinin çok değerli olduğunu göz ardı etmemek gerekiyor. Ekiplerin tekne hazırlık safhaları izlenmeye değerdi, yelkenci, yarışçı cinsiyeti ne olursa olsun her yerde, her durumda aynı. Kanıma karışan adrenalinin getirdiği hırs ve kazanma duygusu finiş hatlarında tebessüm ve keyfe döndü. Tüm ekiplerde bunu görmek daha da anlamlıydı.

Ülkemiz tanıtımı, kadınlarımızı denize çekmek adına bir 8 Mart Kadınlar Günü’nde fikren doğan bu kupanın hedefine ulaştığı inancında, gelecek yıllarda katılımının artmasını ve uluslararası platformda farklı bir statü kazanmasını umuyoruz. Kahve Dünyası ekibi olarak birbirimizi hayli uzunca zamandır tanıdığımız teknede daha kolay uyumlu olabileceğimiz fikrini oluşturdu. Gerçekten yanılmamışız. Arkadaşlığımızı, dostluğumuzu pekiştirmiş olduk bir hafta boyunca. Uzun süre dilimizden düşmeyecek anılarımız oldu.

IRC 1 – Yeşil Grup (8 tekne)	
1.	Şah Mat – Kahve Dünyası / Türkiye
2.	Odiene / Türkiye
3.	Cognac / Hollanda
IRC 2 – Mavi Grup (9 tekne)	
1.	Elan One / İsrail
2.	Auriga / Rusya
3.	Meki / Türkiye

Şimdi sizleri günlüğümüzle baş başa bırakıyor ve gün be gün bizimle denizlerde dolaşmaya davet ediyoruz.

WOMEN OF KAHVE DÜNYASI – GÜNLÜK TUR 4141 / ŞAH MAT – KAHVE DÜNYASI

06 Ekim Cuma – Heyecan başlıyor

Bu sabah erken Sabiha Gökçen Havaalanı’nda buluştuk ve uçakla bir saatte Milas’a ve sonrasında Turgutreis’e ulaştık. Böylece bir eksikle otelimize yerleştik.

Öğlen de hep beraber “Şah Mat” – Kahve Dünyası kızımızla tanıştık, kardeş MAT10 Ada teknesi ile daha önce denize çıkmış olmaktan ısınmamız uzun sürmedi. 02 Ekim’de Bodrum’a gelen Mihri ve Eda yorucu bir hafta geçirdiler ama iyi iş de yapmışlar. 10-12 knts Yıldız-Karayel rüzgar ve yeni yelkenlerimizle parkuru keşfetmek ve trimlerimizi ayarlamak üzere bol tramola ve kavançalı bir antrenman yaptık. Keyifli ve eğlenceli geçti. Deniz ve yelken olur da, keyif, eğlence eksik olur mu?:)

Marinaya bağlandığımızda yanımıza ağabey MAT12 bağlı idi. Saatin 18.00’i geçmesine rağmen Aylin ve Ece arkadaşlarımız yılmadı: tertemiz denizin keyfini çıkardılar...

Son ekip arkadaşımız Sema da bu akşam geldi. Ziyaretçilerimiz vardı aksam yemek sonrası, Selda - Burak Algon çifti. Eskileri

yad ettik birazcık:) Bu arada Hollandalı kadın yelkenciler ve organizasyondan Neslihan hanımla da tanışma fırsatı bulduk.

Saat 23.00’ü geçince, ekip yavaş yavaş odalarına çekildi,. sabah erken başlayacağız gene güne... Antrenman ardından, kayıtlarımızı sonlandıracağız...

Yeni bir gün, yeni yüzler, yeni seyirler olacak gene... Ege’nin pırıl pırıl sularında...

07 Ekim Cumartesi – Deniz banyosu ve antrenmanlar

Sabah güne erken başladık yine. Kahvaltı sonrası teknemize gittik; bugün kayıt günü olduğundan D-Marin Turgutreis B pontonu üzeri cıvı cıvıldı ve yabancı kadın yelkenciler teknelerinde hummalı çalışmalar içindeydi. Dün olduğu gibi bol tramolalı ve bol kavançalı bir antrenman yaptık.

Antrenman sonrası Gül, Eda, Aylin kendilerini teknedeki suya attılar:)). 16.00 gibi dönerek kesin kaydımızı yaptık. TBYC kulübünde yarış komitesinden tanıdık simaları görmek çok keyifliydi, çok yorgun oldukları için sadece selamlaşıp yarış ofisinden ayrılarak, havuz sefası yaptık.

Sonrası otele dönüş ve akşam yemeği. Ardından antrenman çekimlerini izlerken eksiklerimizi irdledik, bazı enstantanelerimize de bol bol güldük:) İşin

eğlenceli tarafı da biraz bu sanki:) Saat geç olunca kimi ekip arkadaşımız uykuya çekildi, kimi de odalarında sohbetle devam etti. 08 Ekim uzun antrenman planlamadığımızdan denize çıkış saatini 13.00 olarak belirleyince çoğumuzun yüzünde tebessüm belirdi, biraz daha fazla uyuyabileceğiz:) Aynı akşam brifing ve açılış kokteyliniz olacak... Yarış talimatı ve sınıf bayraklarımızı da bu akşam edinebileceğiz.

08 Ekim Pazar – Baba kız buluşması

Sabah erken ekipten arkadaşların kimi yürüyüşe ve koşuya çıktı. Bu sabah Marmaris'ten Turgutreis'e gelen bir ziyaretçimiz vardı; kızını ve ekibimizi görmeye gelen. Selma'nın babası Reşat Uca. Baba-kız hasret gidermiş oldular. Antrenman hayalimiz ise denizin üzerinin ayna olması nedeniyle sonuçsuz kaldı. Aynı akşam brifingte Yarış Talimatımızı aldık; overall ödül olmaması nedeniyle neden iki grubun beraber start edeceği sorumuz sonradan diğer ekiplerin de paylaşımı ile ilk yarış öncesi bir ek talimatla ayrıldı. Çok keyifli bir açılış daveti yaşadık, 22.00 gibi davetten ayrılıp otelimize dönüp uykuya çekildik....

09 Ekim Pazartesi- İlk start ilk birincilik

Bugün önemli, ilk yarış günü. Gelin görün hava tahminleri pek sevimsiz. Rüzgar sabah yok, varsa 14.00'ü beklemek gerekecek. Rıhtımda bağlı Komite Botu tehiri çekse de bir süre sonra tekneler D-Marin Turgutreis Marina'dan çıkınca biz de ayrıldık. Startın verilmesi 15.00 civarını buldu. Bu arada lojistik botumuzda duvaklı seyir etmeyi de ihmal etmedik :) Ek Talimat gereği iki divizyonda ayrı start edecek teknelerden 2. div. olan koyu mavi grup ilk start eden grup oldu, ardından bizim de bulunduğumuz yeşil grup start etti. Hafif havada seyreden yarışta her iki filonun da ilk finişini yaparak kendi IRC I grubumuzda da 1. olduk. Saatin ilerlemiş olması ve düşen hava nedeniyle filodaki finişlerin uzaması ihtimali ile günün ikinci startının verilmemesi üzerine D-Marin'e döndük. Hava tahminleri yarın (10 Ekim) yapacağımız Turgutreis – Bodrum etabı startı ve seyri için verimsiz (az rüzgarlı) görüldüğünden Yarış Komitesinin etabın rotasında iyileştirme seçeneğini kullanacağı haberine tüm filo olarak sevindik. Ekip olarak yorgunduk, yarış çekimlerini izleme sonrası odalarımıza çekildik.

10 Ekim Salı - Gök gürültüsü ve yağmur

Bu sabah erken gök gürültüsü ve yağmurla uyandık. Bugün rotamız Turgutreis – Bodrum olacak. Keşişleme'den tatlı bir rüzgar vardı, yarışta da devam etmesini diledik tüm kalbimizle. D-Marin Turgutreis pontonu çok hareketli. Bu ve yarın akşam tekneler Bodrum Milta Marina' da konaklayacak.

10.00 civarı marinaya anons ederek start için ayrıldık. Bir süre sonra komite ve şamandra botu da marina önünde start hattını kurmak için marınadan çıktı. Gene ikinci divizyona yani Mavi gruba 11.00 de, ve ilk divizyon bizim de olduğumuz Yeşil gruba 11.10 da



start verildi. Murphy ortalıkta görünmüyordu, zaman zaman 15 knts'ı bulan çok tatlı bir rüzgar esiyordu. Tüm filo keyifle seyirdeydi.

Yarış Komitesi uyarı işareti öncesinde "B" Burak kod bayrağını toka ettiğinden Karaada'yı iskelede bırakmadan Sığlık feneri önündeki finiş şamandrası koordinatına göre rota yaptık. Filo rüzgaraltına kayarken, biz rüzgarüstünde kalmaya çalışıyorduk. Mavi grubun lider teknesi 'Elan One'da İsraili kadın yelkenciler vardı ve çok güzel yarışıyorlardı. Erken bir tramola etmeleri üzerine onlara yaklaştık. Önümüzde bir tramola ile cevap verdiler. Sonrasında iskele - sancak kontra karşılaştı ve iskele kontra olduğumuzdan kafayı açarak teknenin hemen arkasından (kıçından) geçerek devam ettik. Her iki gruptan lider tekneler olarak sancak kontra finiş şamandrası koordinatlarında seyrimiz sürdü. Bir süre sonra filonun liderliğini aldık. Bodrum'daki finiş hattına yaklaşırken rüzgar asimetrik basmamıza el verdi. Ama o da ne, Murphy hareketlendi; gene light genoya geçtik. Nihayet Mavi ve Yeşil grubun ilk teknesi olarak finiş hattından duyulan düdük sesi ile yarışı tamamlayıp Yeşil grupta 1. olduk. Bodrum Milta Marina'ya doğru ilerleyip, Sah Mat kızımızı C pontonunda gösterilen yere bağlayarak,

tekne toplama işlerine giriştik. Bodrum'a gidilince nereye uğranır ilkin?:) Şenkar'ın yerine elbet. Marina Yacht Club. Afiyetle karınları doyurduk, Şenkar arkadaşımız da yemekte bize eşlik etti. Sonrası biraz yürüyüş anlamında çarşığı gezmek... Arada tabii bir de waffle ziyafeti yapıldı. Akşam Bodrum Milta Marina'nın daveti ve sonradan öğrendiğimiz bugün ödül töreni vardı. Hava Güney'den kara bulutlarla donanıyordu, neyse ki hafif çiseleme sonrası yağmur kesti. Bu akşamda 'Windsean' Ankara Yelken kadın yelkencilerinde ayrı bir keyif var, IRC 1 de 3. oldular. Tebrikler... Neslihan Karayel bize Windsean skipperi Nesrin hanımın bugün doğum günü olduğunu fısıldaması ile ona bir sürpriz yapmaya karar verdik. Ödül almak için sahnede oldukları sırada kendisini ve Windsea'n ekibini şampanya ile kutladık. Nice sağlıklı, mutlu ve hep böyle keyifli günleri olsun...

Turgutreis'e otelimize dönmek için eğlenceli ortamı 21.00 civarı bıraktık... Otelde biraz daha sohbetler sürdü, sonra odalarımıza çekildik. Sabah erken Bodrum'a gideceğiz gene. 11 Ekim de Bodrum'da üçgen rotada yarışılacak.

Gelecek sayı: Fırtınalar ve yağmurlar arasında...

Bu kez Valla Kanyonu'nu geçtik

Aksel Ağan
Trekist Doğa Aktiviteleri Grubu
www.trekist.com

Yaşadığımız o “an”lar nasıl ifade edilebilir, nasıl özetlenir, nasıl satırlara sığabilir? İnanın bilmiyorum. Elimden geldiği kadar anlatmaya çalışacağım. Aslında bu yazıyı döner dönmez toparlamayı planlıyordum ama adapte olamadım. Geçtiğimiz hafta boyunca sanki ruh gibiydim. Konuştuğumuza göre diğer arkadaşlarım da aynı durumdaymış. Rahat yataklarda uyuyamaz olduk. Behiye yatak odasına mat serip uyumuş epey bir zaman. Celal uykusundan uyanınca etrafta bizleri aramış ertesi gün. Ya Bahadır'ın ayrılırkenki gözyaşları...

Oradayken zamanı unuttuk. Saat, tarih, telefon, iş takibi, prosedürler, alışkanlıklar; her şey, ama her şey raftaydı, sonradan kullanılmak üzere. Kilitlenmiştik yapacağımız işe. Bazen komando eğitimi kadar zor ve

yorucu, bazen hayal bile edilemeyecek güzellikteki doğanın cömert kucağında mayışık, bazen grubun hızını kesme endişesi ile tedirgin, ama istisnasız her zaman birlikte olmaktan mutlu idik. Kanyonu bitirdiğimizde, ilk inek pisliğini gördüğümde (köye yaklaşıyorduk, ne güzel) nasıl da şaşırmıştım, sanki çok uzun bir zaman geçmişcesine. Oysa alt tarafı 4 gün ve 6 gece idi, ama rüya gibi güzel, korku filmi kadar gergin, aşk kadar kutsal ve sonsuz kadar uzundu. Kesinlikle oyun değildi bu. Ama bizler bu tehlikeli macerayı bile bir oyun tadında yaşamayı başardık. Sanırım bu 8 cesur yüreği Valla Kanyonu da sevdi. Gिरerken başımı o bin metrenin üzerindeki doruklarına kaldırıp; izin istemiş, bize zarar vermemesi için rica etmiştim. Bittiğinde ona bütün yüreğimle teşekkür ettim..

Geçen sene, aynı kanyonda talihsiz bir olay sonucu rotayı değiştiren ve üç gün boyunca hayat savaşı veren 4 kişiden Semra ve Celal yine bizimle birlikteydiler. Başladıkları iş yarım kalmıştı ve tamamlamaya kararlıydılar. Onlar bize o uğursuz yere kadar rehberlik yaptılar. Oraya kadar bilinendi doğa, daha önceleri de gidenler olmuştu. Ama işte tam da o noktaya kadar. Ondan sonrası tam bir meçhuldü. Bizler, bu Valla denen, dünyanın 4. en zor kanyonunu suyu takip ederek bitirebilen ilk ekip olduğumuzu sonradan öğrenecektik. (bilseydim gitmezdim valla) Bu kadar amatör bir ruhla bu kadar profesyonel bir işi başarmak ancak trekist ruhu ile mümkün diyor, başka da bir şey demiyorum

Eveet, artık başlayalım.

Önce hazırlıklar. Herkesin bütün yükü omuzlarda taşıyacağı düşünülerek ihtiyaç listeleri çıkarıldı. Yükleri hafifletmek için kilo hesapları yapıldı. Orkun emniyete çok önem verdiği için teknik malzemeden ödün vermek istemiyordu. Herhangi birimizin başına gelebilecek –çok şükür olmadı- herhangi bir kazanın hesabı bile yapıldı. Nasıl ki vücudumuzda tek bir organ bile acıdığına canımız yanarsa, içimizden birinin başına gelebilecek bir kazanın acısına biz çok önceden hazırдық. Çünkü tek bir vücuttuk artık. Buna göre, önlemlerimizi aldık. Dualarımız sadece kendimiz için değil, hepimiz içindi. Çoğu yerde kendimizi unuttuk. Grup ruhu bu olsa gerek..

Hazırladığımız listelere göre ortak ve bireysel alışverişler yapıldı. İki adet bot, teknik malzemeler, sağlık çantamız, yiyecekler ve mutfak malzemesi ortak kullanılacaklar listesindeydi. Ağrı kesici iğneler, vitaminler, merhemler, baticonlar, vs.. Akşamları çizilen yerlerimiz bakımdan geçiriliyor, sabah da pet şişede hazırlanan calsiyum sandozlar içiliyordu. Bu arada her birimizin aynı kaptan, aynı bardaktan yiyip içtiğimizi söylemeye gerek yok sanırım. Öyle alıştım ki buna, kanyon bittiğinde köyde bizim için hazırlanan o mükellef sofrada, aynı bardaklarda çay içmeyi yadırgadım.

Herkesin birer kaskı, can yeleği, dizliği, iki adet suda kaymayacak ve kanyon sonunda atılmayı bekleyecek spor ayakkabısı ve nihayet özel çamaşırları tek tek listelendi. Bu listelere göre alışverişler yapıldı ve nihayet 28.07.2006- Cuma akşamı günlük işlerimizi tamamlayıp Patlangoç'ta toplandık. Ertesi gün Düzce, Bolu ve Safranbolu üzerinden Pınarbaşı'na geldik. Burada jandarmaya gerekli bilgileri verip form doldurduk ve başımıza gelebilecek her türlü şeyden sorumlu olduğumuza dair imzalar attık. O zaman daha bir anlaşılır hale geldi işin ciddiyeti. Sonra Azdavay - Şenpazar üzerinden Hamitli köyüne ulaştık.. Çaylarımızı içip hazırlıklarımızı yaptık ve araçlarımızı köy muhtarı Hüseyin amcamıza emanet edip bize önceden ayarladığı minübüsle tekrar yola koyulduk. Hüseyin amca bizi uğurlarken “bakalım bu sefer kaç enkaz toplayacağız“ demekten alamadı kendini.

İş Ciddileşiyor.

Hamitli köyünden ayrılarak Şenpazar- Azdavay- Pınarbaşı üzerinden ilerleyerek Küre Dağları Milli Park alanı girişine, buradan da Muratbaşı Köyü ve Kanlıçay ağzına geldik ve kampımızı kurduk. Sabah, artık işin ciddiyetine uygun adımlarla çantalarımızı sırtlanıp kanyon içine doğru ilerlemeye başladık. Kanyonun başlangıcında botlarımızı şişirip o devasa kaya duvarlarından suların içine süzüldük. Birkaç kez çanta aktarması yaparak Seyirtepe'ye ulaştık. Burası Devrekani Çayı ile Kanlıçay'ın birleşim yeri. Kanyon, asıl olarak burada başlıyor. Geçen



sefer kanyonunu geçmeye çalıştığımızda özellikle uçurumun içinden akan suların vahşi sesi işimizi zorlaştırmış, birbirimizle haberleşmemizi, komutlarımızı iletmemizi imkansız hale getirmişti.

Geçen seneden adı “Kemal'in Yeri” olarak kalan mevkiye vardık. 100 metre kadar geçip sağda kısa bir ip inişi yaptık ve karşı kayaya makara sistemi kurarak geçtik. Biraz ilerledikten sonra ağaçlık bir alan bulduk. Buraya da “Bahadır'ın yeri” adını verdik. Kanyon içindeki bu ilk kampımız için bir ziyafet ayarladık. Sıcak bir çorba etli patates ve katran karası çay... Saat 22 olduğunda grubun yarısı sızmıştı.

İkinci günümüzde saat 10.00'da baltalar elimizde çantalar sırtımızda sol bloktan bir süre yürüdük. İlerde botları suya indirip sudan ilerlemeye başladık. Sık aralıklarla küçük su düşüşleri vardı. Botlar suya, çantalar bota, biz suya, yürü, yüz, yürü, yüz, yüz... Öğleyin yüksek bir kayanın üzerinde öğle yemeğimizi yedikten sonra 280 rakımda yürüyerek yola devam ettik. Buz gibi suda iki kez boğaz geçtikten sonra mağaravari bir geçiti aşıp bir gölete vardık. Sonunda mola vakti geldi. İkiz Ağaç'tayız. Sudan yüksekliği yaklaşık 15 metre olan kamp alanımız oldukça şirin ve dinlenmeye uygundu. Saat 14.30 olmasına karşın gücümüzü faaliyeti bitirmeye karar verdik. Gücümüzü korumak zorundaydık.

Sonra ilk banyo denememizi yaptık. Şelalenin dibinden çıkıp onun gücüne akıntıya kendini bırakmak çok zevkliydi. Banyo keyfimiz bittikten sonra akşam yemeği hazırlıkları başladı.

Ertesi sabah. Bir sorununuz vardı. Bugün günlerden neydi? Pazartesi miydi Salı mıydı?

Hiçbirimiz parayı, cep telefonunu, ödenmesi gereken faturaları, egzoz dumanını, masasında biriken işleri anımsamıyordu. Burada ne trafik polisi vardı, ne mesaiye gecikme telaşı, ne elektrik kesintisi, ne kimlik kaygısı, ne komşu evdeki kavga, ne kırılan bardakla bozulan en güzel misafir takımları... Bizim başka bir dünyamız, başka

kaygılarımız vardı. Öyle ki kanyondan çıkınca İbrahim ağabeyin cebinden çıkan bir kağıt paraya uzun uzun bakakaldık neydi bu diye. Öylesine yabancılaşmıştık gerideki dünyaya.

Sabah keçi gibi kayalıklardan sekerken Bahadır bir ara “Ben yüksekte korkardım, uçurumların başına gidemezdim. Ama şimdi bu korkumu yendim.” dedi bana. Ah! Bir de ben yenebilseydim ya. Kanyon bitti, korkum geçmedi. Kaç kere Celal köprü oldu, üzerine basıp geçtik. Kaç kereler Bahadır sırtlayıp aşırıldı bizleri bir kayadan ötekine, Gölge hep İbrahim abimin üzerine düştü yol boyunca. Arkada kalıp bizleri kollamayı üstlenmişti o da. En ihtiyaç duyduğum zamanlarda ise arkamdaki insan, önümde bitiveriyordu.

Sonunda dördüncü kamp yerine vardık. En zorlu kamp yerimizde, yani bacalı mağaradaydık. Celal Bahadır'a ayağını uzatıp batan kıymığı çıkarmasını istedi. Behiye fırlayıp manikür setini çıkartmaz mı? Oysa bir cımbızın ağırlığı bile hesaplanmıştı. Meğer sadece ben kurallara uymuşum. Bahadır da bonibonlarını kaçak sokmuştu. Ama Behiye'nin anarşist ruhu işe yaradı, kıymığı hemen çıkartıverdik. Sonra da Bahadır burnunu çeke çeke daha önce kimsenin ayağını tutmayı hayal bile etmediğini itiraf ediverdi. Bu yolculuk hepimiz için bir devrimdi. Korkular, takıntılar çöpe atılıp yepyeni bir ruhla çıktık kanyondan. Kabuk değiştirdik.

Neyse, burunlarımızı çekip yola devam edelim mi?

Kahvaltıdan sonra yine yola koyulduk. Havanın serinliği suya girmeye korkutuyordu insanı. Titrek Semra ve Tırsak Aksel'e torpil yapıp botların üzerine alındılar. Ama bir de baktık su sıcacık. Şu doğa her vakit şaşırtıyor insanı. Uzun bir yüzme faslından sonra daracık bir tünel ki insanda “gökyüzü aslında hiç var olmamış” duygusu uyandıran bir yitklik ... Sonra doğanın şakayı seven öteki yüzü: Kocaman bir havuz!

Burada vadi şekil değiştirdi. Sağa doğru oya gibi kıvrılan kayaların arasından ıslak ıslak karaya çıktık. Önümüzde 250-300 metrelik



bol dikenli bir yürüyüşümüz vardı. Ama hayatın dikenli yolları karşısında bu dikenler neydi ki? Her dikenli yolun sonunda insanın içini ısıtan sıcak mutluluklar beklemiş. Doğa harikası kaya-köprüye geldiğimizde bizim içimiz de işte öyle ısındı. Uzun soluklu bir mola verdik doğal olarak. Bahadır ve Celal köprünün üzerine tırmanıp suya atladılar. Sonunda artık yola devam zamanı geldi. Uzunca bir koridordan geçiyorduk. Koridorun sağ tarafında kayaların arasından kah gelin

gibi, utana sıkıla akan, kah içindeki coşkuya sığamayan suların altından ilerledik. Kimimiz suların altında ağızlarını açıp kana kana içti. Ohhh afiyet olsun dostlar.

İlerleyip geniş bir alanda aktarma yapıp sağ bloka geçtik. Kanallar arasından geçerek iki zorlu geçişte aktarma yaptık, sonra öğle yemeği molası verdik. Mola verdiğimiz kayaya baktığımızda ürperdik. Nasıl durabilmiştik burada? Geçen sene

ilerleyebildiğimiz dönemeçe gelmiş bulduk kendimizi.

Yazımızın başında bahsettiğimiz meşhur dönemeç burasıydı. İşte in in innnnnn...

Bundan sonrası bir meçhul. Burada kamp yapmaya ve şimdiden yarını düşünmenin alemi olmadığına karar verdik.

Sabah 08.00`de uyanıp plan yaptık. Soldan yan kaya blokuna geçeceğiz. Buradan 500 metre kadar ileride ip inisi ile suya ineceğiz. Burası üstü örtülü olarak bilinen ve bugüne kadar aşağıdan yani sudan kimsenin geçiş yapmadığı bölüm. Kanyonun en zorlu noktası. Aşağıda büyük bir kaya iki duvar arasına sıkışmış. Altından su akıyor ve kayanın biraz gerisinde 5-6 metrelik bir şelale oluşturuyor. Hemen devamında kayanın altından oldukça yüksek bir debi ile devam ediyor. Gidiş yönümüzde yine kaya duvarlarını birbirine bağlayan ve suyun üzerini tamamen örten kayalar var. Devamında da altta suyun akışı ortadaki kaya nedeni ile ikiye bölünüyor. Bugüne kadar bu kanyona gidenlerin “Exit Gültepe” yazan bu yerden ormana girip solu izleyerek ileriden ip inisi ile suya indiği bilgisini almıştık. Aşağıya indiğimizde bu bilginin doğru olduğunu anladık. Yolumuzun üstünde hep daha önceki geçişlere ait izler görmüştük ama izler burada bitiyordu.

Yukarıda emniyet alarak aşağıda ortada duran kayaya iniş yaptık. Burada bir “cumar”ımız aşağıya düşüp kaya arasına sıkıştı. Celal çatal gibi bir dal parçası ile (orada o kayanın üzerinde nasıl buldun o minik dal parçasını ey Celal) yarım saatlik bir sabır sonucunda cumarımızı kurtarmayı başardı. Botları aşağıya aktardık. Suyun debisi o kadar yüksekti ki, bota bağlı arka ve ön ipleri yukarıdan tuttuğumuz halde zaptetmekte güçlük çekiyorduk. İşte ekip çalışması burada devreye girdi. Sekiz kişi, sekizimiz de asli birer görev üstlendi. Hepimiz tüm dikkatini yaptığı işe vermiş durumdaydık çünkü küçücük bir dikkatsizliğe tahammülü olmayan bir yerdeydik. Rakım 245.

Çantaları bota aktardıktan sonra iple ekibin bayanlarını suya indirdik. Üstü örtülü alandan devam ettik. Adeta bir mağara içindeydik. Yol sağa doğru kıvrılarak yaklaşık 200 metre sonra bitti. Sağdan bir ağaç kütüğünün köprü yaptığı bir ufacık bir kovuğa vardık. Çok bitkindik. Buraya ilk indiğimde yola devam edeceğimizi sanıp tepedeki ürkünç kayalara bakarak, ne kadar zor diye hayıflanırken, aa! bir de ne göreyim, millet çantaları indirmiş.. -Heyy, neler oluyor? demeye kalmadı burada kamp yapacağımızı öğrendim. İşte o zaman isyan ettim. -Yahu kadın, senin ne işin vardı buralarda.. Mis gibi bir tatil keyfi dururken, burada bu iğrenç mağarada ne işin var?

Ama bir an'dı o sadece. Herkes gülünce, ben de katıldım onlara. Azıcık nefes alan bir yerde Celal yine yaktı kamp ateşimizi. Semra yine

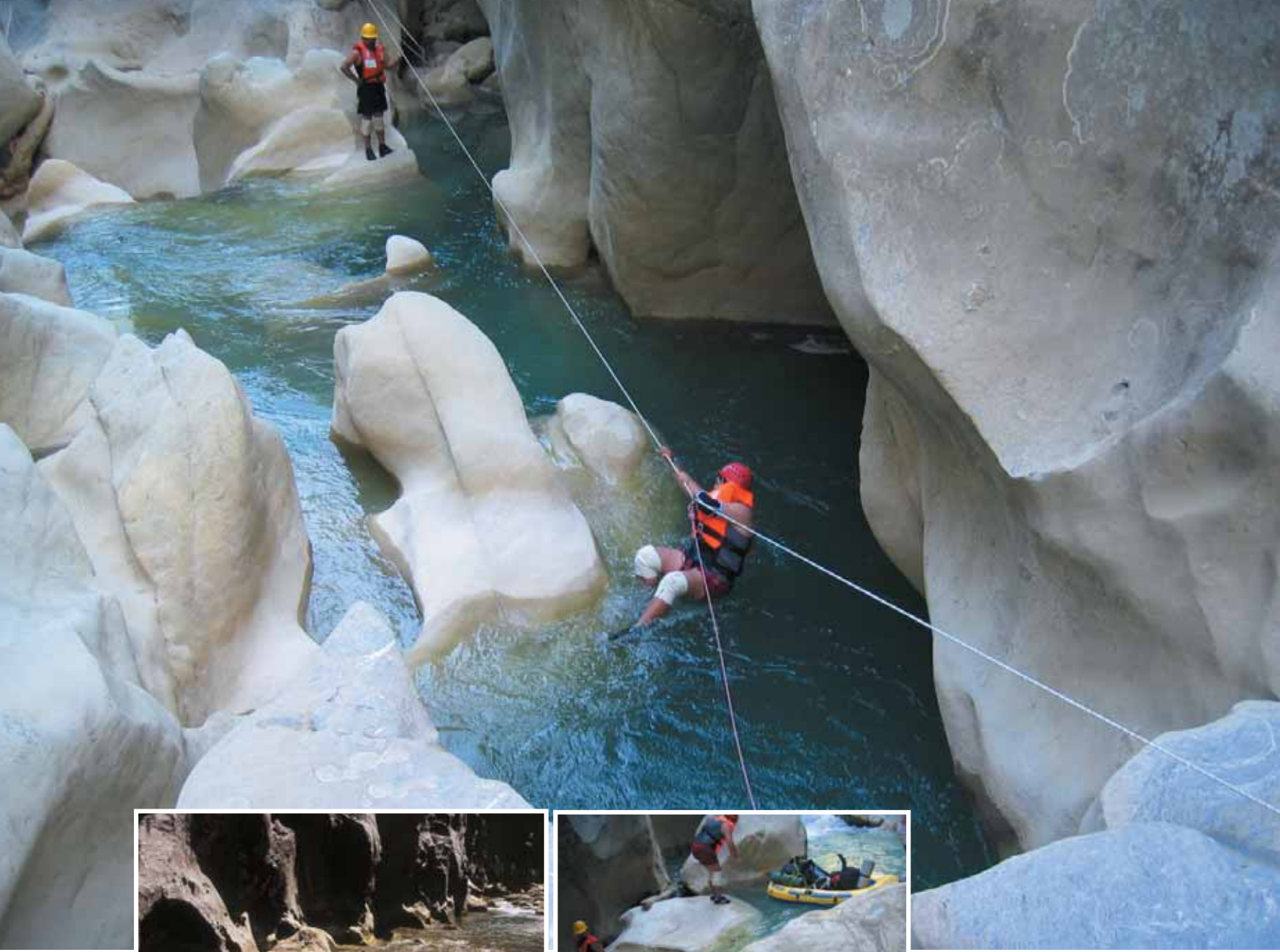


makarna yaptı bize. Bahadır'ın ıslak çantası işte bu daracık yerde açıldı ve kurutulmaya çalışıldı tarafımdan. İşte bonibonlar burada deşifre oldu. Tüm çantalar ıslaktı. Ufacık ateşin başında en acil olanlardan başlayarak kurutmaya giriştik. O küçücük yerde bütün çantalar dağıldı mecburen, her bir şey birbirine karıştı. Ama yine de aranan her şey anında bulunuyordu. Anladık ki biz ergonomik insanlarız. Korkumuz burada tuvalet imizin gelmesiydi. “Bacalı Mağara” adını verdik buraya.

Sabah 05.40’da ayaktaydık hepimiz. Uyanıyoruz diyemiyorduk uyuduk diyemediğimiz için.

Kahvaltı bile yapmadan çıktık. Ama bu çıkış aynı zamanda üstü örtülü kısmın da bitişiydi. Aydınlıktaydık artık. İleride bir sifondan çantaları ip yardımı ile bota indirdik. Buradan suya atlamak mümkün görünüyordu ama iki duvar arası mesafe dar olduğu için atlayışta çarpma riski vardı. Bu yüzden omuzlarımızdan iple suya indik. Devamı açıklık ve dingin su.

Arada aktarmalar yaparak kahvaltı için uygun bir alan bulduğumuzda karaya çıkıp ateş yaktık. Saat 08.30. Burada bir yavru ceylan boynuzu buldu Bahadır ve buranın adı “Çift boynuz” oldu doğal olarak. Coğrafya artık yavaş yavaş değişiyordu. Duvar yükseklikleri giderek azalıyor ve duvarlar arası genişlik artıyordu. Su düşüşleri ise daha azdı . Rakım 200. Sık sık çanta aktarması yaparak 2 kilometreden fazla yorucu bir yol aldık. Ve artık yavaş yavaş kanyonun sonuna geldik. Soldaki pınarları



görünce artık yolumuzun bitmek üzere olduğunu ve köye yaklaştığımızı anladık. Rakım 160. Kanlıçay girişinden itibaren bu noktaya kadar aldığımız ölçümler toplam 170 metre bir düşüş olduğunu gösteriyordu. Bu son gün en çok yorulduğum gündü. Sabah 05.40, akşam 20.00 nonstop yürüdük indik, çıktık. İşte ilk insan ayak izi, işte ilk inek pisliği, işte tahta köprü... Oleyyy... İşte başladık... Acaba nasıl görünüyorduk? Aynamız yoktu. Ayna yerine birbirimizin gözbebeklerini kullandık. O sevecen bakışlar bizim nasıl göründüğümüzün birer aynası idi. Gece köy yolunu yürüyecek takatimiz kalmadığından son bir kamp yapmaya karar verdik.

Sindire sindire yaşadığımız kanyon maceramız 04.08.2006 Cuma günü Hamitli Köyü'nde son buldu. Hepimizin hayatına kattığı güzellikler, dostluklar, sevgilerle... Köyde in cin top atıyordu, meydana serildik. Sonra yavaş yavaş etrafımızı çevrelemeye başladı hanelerinden çıkanlar. Jandarma'ya telefon edip çıktığımızı haber verdik. Enfes bir kahvaltı masası hazırladı bize köydeki dostlarımız. Her evceğizden koca siniler içinde muhteşem kahvaltılıklar geldi. Domatesi, biberi ve cam bardakta çayı meğer ne kadar özlemişiz. Bizleri kanyona yolcularken ortalarda dolaşan çocuklar sanki donmuş bir kare gibi kaldığı yerden devam ediyorlardı devinimlerine. Zamanı unutmuştuk. Zaman hem çabuk geçmiş, hem de sanki bir ömür sığmıştı.. Garip bir duyguydu bu...

Buradan ver elini Safranbolu. Şimdi kutlama zamanı... Gece boyu uzun uzun sohbetler ve yolda diğer arabadakilerin güftesi ile harika bir koro eşliğinde bizim şarkımızı okuduk durduk. Bilinmeyen bir dünyadan gelmiş gibiydik, üzerimizde tuhaf bir uyum çabası, sıcak hava yüzümüze çarptığında geri mi dönsek kanyonun buz gibi sularına demekten alamıyorduk kendimizi...

Ayrılma vakti. Birbirine karışan eşyalarımızı ayırırken, Bahadır'a gözüm takıldı. Nasıl da ağlarmış... Tek vücuttan sekize bölünme vakti gelmişti tekrar. Ama bu doğum oldukça sancılı geçiyordu. İşte bir kanyon daha böyle geçti dostlar. Biz mutlu olduk keyif aldık. Darısı gidemeyenlere...

Yolların Bittiği, Doğanın Son Sözü Söylediği Her Yerde...



Sportsman 90

Sawtooth

Hawkeye 2x4

Hawkeye 4x4

Polaris ATV'ler ile yeni dünyalar keşfedin... 90cc.'den 800cc.'ye dek uzanan geniş ürün yelpazesi ile dağ-bayır, yağmur-çamur, kar-kum demeden özgürlüğün tadını çıkarın. İster tek kişilik, ister iki kişilik Polaris ATV'ler ile kimsenin ulaşamadığı noktalara erişmenin keyfine varın. Üstelik geniş aksesuar seçenekleri ile her koşulda konforu yaşayın.

- **Sportsman 90:** Tek silindirli, fan soğutmalı, 2 zamanlı, 90cc.motor. 2x4, otomatik vitesli, zincirli, 6 yaş üstü çocuk ATV'si.
- **Sawtooth:** Tek silindirli, hava/yağ soğutmalı, 4 zamanlı, 200cc. motor. 2x4, otomatik vitesli, şaftlı, günlük gezi, tur, hobi ATV'si
- **Hawkeye 2x4:** Tek silindirli, hava/yağ soğutmalı, 4 zamanlı, 300cc. motor. 2x4, otomatik vitesli, şaftlı, hobi ve genel kullanım amaçlı ATV • **Hawkeye 4x4:** Tek silindirli, hava/yağ soğutmalı, 4 zamanlı, 300cc. motor. 2x4/4x4, otomatik vitesli, şaftlı, hobi ve genel kullanım amaçlı ATV • **Scrambler 500:** Tek silindirli, su soğutmalı, 4 zamanlı, 500cc. motor. 2x4/4x4, otomatik vitesli, önler şaftlı, arkalar zincirli, spor kullanım amaçlı ATV • **Predator 500:** Tek silindirli, su soğutmalı, 4 zamanlı, 500cc. DOHC motor. 2x4, zincirli, manuel 5 vitesli, spor kullanım amaçlı ATV • **Sportsman 450:** Tek silindirli, su soğutmalı, 4 zamanlı, 455cc. motor. 2x4/4x4, otomatik vitesli, şaftlı, genel kullanım amaçlı, istendiğinde bir iş veya kurtarma makinesine dönüşebilen ATV • **Sportsman 500 HO:** Tek silindirli, su soğutmalı, 4 zamanlı, 500cc. motor. 2x4/4x4, otomatik vitesli, şaftlı, genel kullanım amaçlı, istendiğinde bir iş veya kurtarma makinesine dönüşebilen ATV • **Sportsman X2 EFI:** Tek silindirli, su soğutmalı, 4 zamanlı, 500cc. EFI motor. 2x4/4x4/Turf, otomatik vitesli, şaftlı, iki kişilik, genel kullanım amaçlı, istendiğinde bir iş veya kurtarma makinesine dönüşebilen ATV • **Sportsman 700 Twin EFI:** İki silindirli, su soğutmalı, 4 zamanlı, 700cc. EFI motor. 2x4/4x4, otomatik vitesli, şaftlı, genel kullanım amaçlı, istendiğinde bir iş veya kurtarma makinesine dönüşebilen ATV • **Sportsman 800 Twin EFI:** İki silindirli, su soğutmalı, 4 zamanlı, 800cc. EFI motor. 2x4/4x4, otomatik vitesli, şaftlı, genel kullanım amaçlı, istendiğinde bir iş veya kurtarma makinesine dönüşebilen ATV

Sportsman 90 hariç tüm Sportsman serisi ATV'lerin şanzımanlarında "Low" vites seçeneği de mevcuttur.

Polaris ATV

*Polaris'de her
yaşa, her zevke,
her amaca
uygun bir ATV
mutlaka vardır.*

Scrambler 500

Predator 500

Sportsman 450

Sportsman 500HO

Sportsman X2 EFI

Sportsman 700 Twin EFI

Sportsman 800 Twin EFI



KANADA'DAN BEDEN VE RUH MANZARALARI

AliRıza Bilal
Touareg Turk Columbia Kaptanı

14-16 Temmuz 2006'da Fransa Savoie bölgesinde katıldığımız macera yarışı Dünya Kupası elemelerini geçip, Kanada Quebec bölgesinde yapılacak Dünya Şampiyonası'na Touareg Turk Columbia takımı olarak katılmaya hak kazanmıştık.

Fransa etabı, Avusturalya ve Amerika etapları gibi iki gün ve yaklaşık ikiyüzelli km sürmüştü. Dünya şampiyonası ise dünyanın en iyi kırk takımı ile, yedi gün boyunca bin km'lik çok yükseltisi olmayan ama çoğu yeri insan eli değmemiş yerlerde geçti.

Biz takım olarak ikinci gün etap saatini kaçırpı diskalifiye olsak da, organizasyona yarışmak istediğimizi ısrarla bildirmemiz sonucu yarışa devam edip bitirdik.





Korkarsın.

Heyecandan kalbin top gümbürtüsü gibi atmaktadır. Yeni hallettiğin halde tekrar tuvaletin gelmiştin start öncesi, yüzlerce senin gibi insan arasında. Sinirlerin gerilir. Çok iyi bildiğin halde, ne tarafa gidecektik diye bile düşünürsün. Yarışa başladığında ise, ne kaslarında gerginlik kalır, ne heyecan ne de gümbürtülü kalp atışı. Yarışın zevki başlamıştır artık. Takımınla ilerlersin. Saatlerce ve sonrasında günlerce.

Daha yorgunluk peydah etmemiştir vücudunda. Takım arkadaşlarıyla kah şakalaşarak kah hikayeler anlatarak yola devam edersin. Güneşin batması ile, ortalık kararınca, ormanda ya da dağlarda, ufak ufak bir hüznle birlikte küçük de olsa bir yorgunluk kaplar bedenini. Yokuşlar inilip çıkılırken ağır çantanın askıları kesmeye başlar omzunu. Issız, bir o kadar anlamsız gelen yollarda düşünmeye başlarsın “ne yapıyorum” diye. Esnersin bol bol ağzın yırtılırcasına. Yemek için, tuvalet için durmaya vakit yoktur, hepsini ayakta halletmelisindir.

En zoru güneşin ilk ışıklarını gökyüzünde yakalamazdan önceki andır.

Uyku bastırır, hele ki yürüyorsan en zorudur. Bisiklet veya kano tepesindeysen uykuyu yemek daha kolaydır. Güneşin ilk ışıkları ile sakallar uzamaya, karnın zil çalmaya başlar. Artık kas ağrıların kendini belli etmeye başlamıştır.”İşte” dersin “işte şimdi başladı yarış. İkinci gün de ilki gibi devam eder, ama gecesi en zorudur. Bu sefer gerçekten düşünmeye başlarsın “ne işim var burada? neden bunları yapıyorum?” Arkadaşların yardımcı olur sana bu düşüncelerden kurtulmak için. Sonra da sen onlara yardımcı olursun bu düşünceler selinde boğulmasınlar diye. Sakalların uzamaya ısrarla devam eder. Terleyecek sıvı kalmamıştır bedeninde ama yine de ıslaktır beden; güneş ışığı parıl parıl, bronzlaşmış bedeninden yansır. Ağzının kenarları beyaz beyaz köpürür susuzluktan, kavurucu güneşin sıcaklığından. Çantanın askıları artık dayanılmaz olur. Selenin kaba etinde yer ettiğini sanırsın. Kürekler ellerine yapışmış, nasırların birer birer patlamıştır artık .Arkadaşların da susmuştur. Ne espri

Kaç km?: Takım olarak biz 986 km boyunca yarıştık. Asistanımız Ahmet ise bizi izlediği minibüs ile yaklaşık 3000 km yaptı. Araba kirası ve benzin yaklaşık 3000 Kanada doları.
Toplam etap sayısı :20
Toplam kontrol noktası sayısı: 47
Toplam inilen ve çıkılan rakım: 14.534 m çıkış , 14.897 m iniş
Tek bir kayadan iniş yüksekliği: 275 m



Katılım parası: Dünya Kupalarında 900 Euro; Dünya şampiyonasına katılmaya hak kazanırsanız sadece sigorta parası ödeniyor o da kişi başı 125 Euro

Kayak kirası: Eskimo kayaklarını tam teşekküllü kiralyorlar. Kürekler, su geçirmez çantalar, wet suit, ışıldak, kurtarma ipi, su geçirmez yağmurluk, bıçak, hava raporu almak için telsiz, hatta arabada taşımak için bağlama aparatları. Hepsi dahil günlük 50 CAD+KDV.

Yediğimiz Yemek: Türk ordusu için de yapılan hazır ama anne yemeği lezzetinde Unifo marka yemekler. Laf aramızda oradaki Türk dostlarımızla paylaştık bayıldılar. 14 gün için yaklaşık 250 paket götürdük bol bol yetti. Bu arada Kanada’dan aldığımız ve kuş yemi dediğimiz çekirdek, üzüm, badem, fındık, fıstık gibi 5 kg karışımı da afiyetle yedik.

Teknik Ekipman: En önemli şeylerden biri. Ufak bir çakı bile eksik olsa yarışa başlayamazsınız. Bu yarışlarda ekipman hazırlamak önemli bir bütçe.

Elektronik malzeme: Altimetre, GPS, dual saat, pusula, nabız ölçer, km sayacı, bunlar olmazsa olmaz. Suunto ve Garmine bir kez daha sonsuz teşekkür.

Medya malzemeleri: Bir belgesel hazırladık şu ara İZ TV’de “Maceranı Yarat” adlı kuşakta yayınlanıyor. Bunun için bir adet el kamerası ile iki adet kafa kamerası ve bir fotoğraf

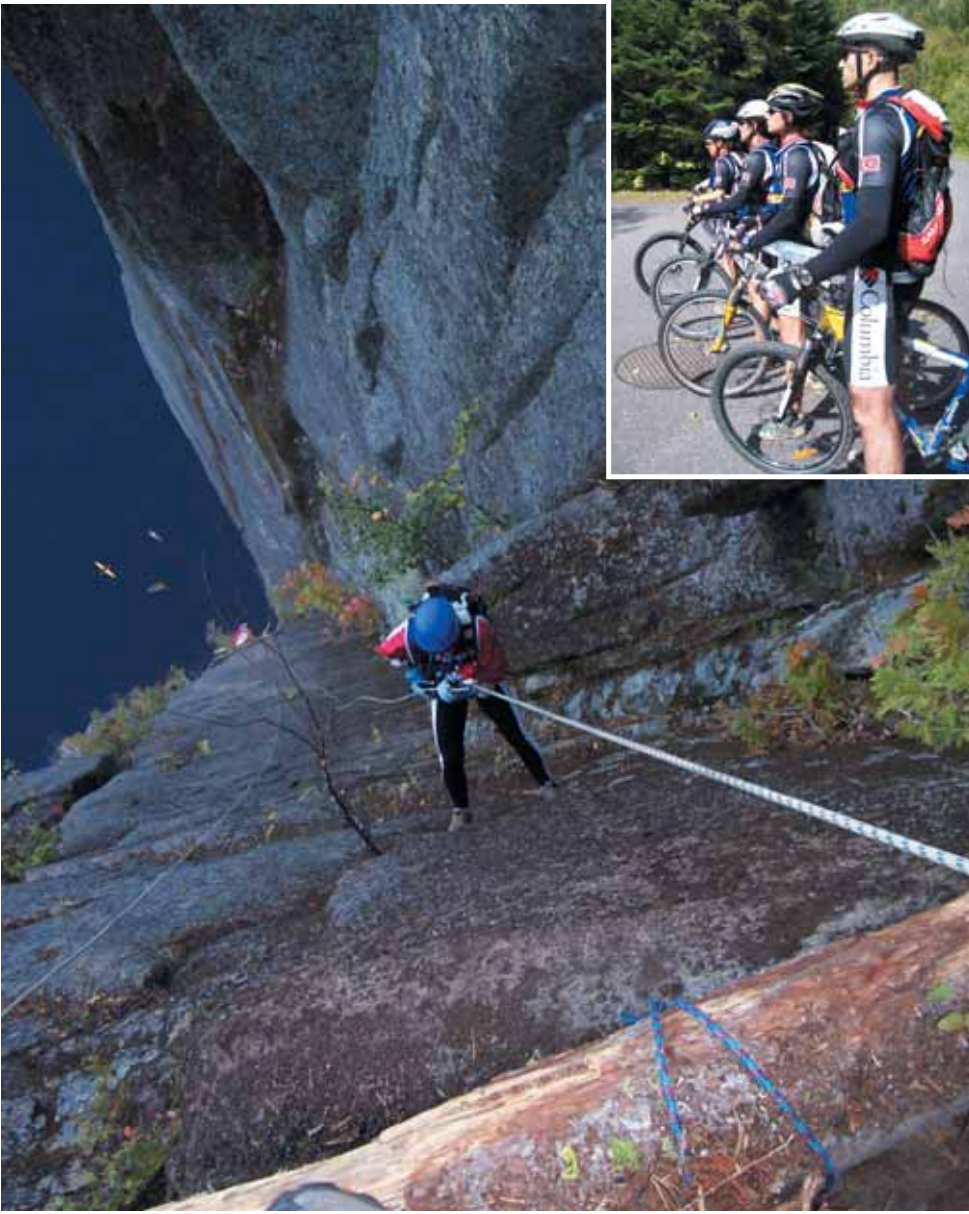
makinası kullandık. Oniki adet kaset ile sayısız GB CD çoğalttık. Piller kaç kere şarj oldu hatırlamıyorum ama asistanımız Ahmet Çizmeli olmasaydı ne piller şarj olurdu ne de çekim yapabilirdik. Bu arada tüm çekimleri Touareg Türk Columbia takımı yaptı hem yarışarak hem çekim yaparak ilerledik. Gerçekten zor bir iş bu.

Giyisi : Çok önemli bir kalem. Sponsorumuz Columbia’nın outdoor malzemeleri sayesinde çok rahat ettik. Bizler için özel hazırlanan Columbia yarış ekipmanları ile yarıştık.

Aksesuar: Deyip geçmemek lazım. Bisikletle giderken dallardan, sineklerden ve güneşten koruyan Oakley gözlüklerimiz gece camları sayesinde de bizlere yardımcı oldu. Bu arada bisikletleri de taşımak hayli zor. Fransa da kutu içinde götürdüğümüz bisikletlerimiz zarar görmüştü. Scott bize koruyuculu bisiklet taşıma çantaları vererek bizlere bu konuda yardımcı oldu.

Telefon: Kart ucuz ama insan yaşamadığı yerlerde telefonda yok. Kendi cep telefonunuz çalışıyor ama her yer 110 Volt. Bu yüzden transformatör almak gerekli.

Harita: Topografik harita, uydu haritası ve krokilerden oluşan haritlar 36 pafta idi. Bazıları 1:25000; 1:50000 ve 1:15000 hepside renkli yeni haritalar.



kalmıştır yapılacak, ne de konu kalmıştır tartışacak. Tek bir nokta vardır, ona kilit olmuştur: Bitirebilmek. Yarışı hep beraber bitirebilmek. Bazen bir şey söylemeye niyetlenirsin, ya susuzluktan dilin yapışmıştır ya da bir dağ zirvesine pedal basıyorsundur; kalbin izin vermez. Sonra da unutursun azgın dalgalarda rafting yaparken aklına geleni.

Uzun ağaçlar arasında insan eli değmiş dağlarda koşarsın.

Yüksek dağlardan iplerle inerken heyecan çığlıkları atarsın patavatsızca. Hayatında belki de ancak belgesellerde görebileceğin balinalarla, ayı balıkları eşliğinde kürek çekersin okyanus kıyılarında. Ürkersin her an devasa bir hayvan çıkacak diye karşına. Hep dua edersin sakatlanmayayım diye. O kadar uzundur ki koşular, bisikletler, dağlar, kürek çekmeler; başlarsın kendini irdelemeye. İşim, eşim ne halde? İlk önceleri şehri bırakayım bu güzellikler içine yerleşeyim diye düşündüğün yerler sıkıntı verir üzer seni. Ama yine de kalmak istersin oralarda, hep koşacak değilsin ya! “Dinleneceğim yan gelip yatacağım zamanlar da olacak.” Olmayacak! Bitene kadar devam. Kürek çekerken arkadaşın seni görmezken gözlerini kapatırsın biraz. Yok uyumak için değil, göz dinlendirmek için. Arkadaşın seni uyardığında uyanırsın, senin göz dinlendirmen sırasında kano sağa sola döner.

Avurtların çökmüştür hem yorgunluk, hem uykusuzluktan. Açlık ve susuzluk da cabası. Sakalların uzama ötesine geçmiş bayağı sakallı olmuştur. Zihnine sinsi bir bırakma düşüncesi yerleşir. Kimi zaman

Gezilecek Görülecek :

Quebec: Indian yani kıızılderili dilinde nehrin kıvrıldığı büyük yer anlamına geliyor. Quebec City Quebec eyaletinin baş şehri. Fransızca konuşuluyor. Tüm şehirde Fransız ve İngiliz eski yerleşim yerlerini görmek mümkün. Taş binalar, kiliseler, kaleler ve müzeler. İngilizce bilmiyorlar. Bilenler de konuşmuyor. Çok uzun yıllar önce Fransızlar buraya gelip önce yerli halk olan kıızıderilileri ve eskimoları kaçırmışlar, onların verimli topraklarına yerleşip yerlileri verimsiz kurak yerlere sürmüşler. Bir süre sonra İngilizler de buraya gelip Fransızlara savaş açmışlar ve onları yenip hakimiyeti ele almışlar. Türlü zenginlikleri de alıp daha verimli taraflara gitmişler. Bu yüzden tüm Quebec eyaletinde ki araba plakalarında “Je me souviens” “Unutmadım” yazıyor. Yani “İngilizlerin bize yaptığını unutmamak hala” demek istiyorlar. Ben buna çok güldüm. Sen gel, senden eski olan bir ırkı göçe zorla, hatta yok et. Sonra seni ezmek isteyenlere karşı tavrı al. Komik.

Chicotimi: Yarışın kayıt ve partisinin yapıldığı yer. Kıızılderili dilinde nehrin aktığı sığlık yer anlamına geliyor. Ama ne yazık ki 15 gün içinde şehirlerde olmak üzere bir çok ıssız dağlık, nehirlik ve göl kıyılarında dolaşsak da sadece bir tek kıızılderili görmek insanı bayağı düşündürüyor. Kıızıderilileri ve eskimoları asimile edip kurak ve çorak yerlerde yaşamaya

zorlayıp onların el işi oymalarını turistlere satmaya çalışan beyaz insanlardan olmak beni çok utandırdı.

Montreal: Fransızca Mont “dağ” Royal “kraliyet-asalet” kelimelerinin birleşmesi ile Montreal ismi doğmuş. Montreal, St. Paul nehri üzerinde bir ada. Evet, ada, ama İstanbul’dan büyük. St. Paul nehrinin Montreal tarafındaki genişliği ise İstanbul boğazının 3 katı . Ya da şöyle söyleyebilirim. Nehrin içinde Balinalar yüzüyor. Şehrin içinde ki Montreal milli parkına çıkıp nehrin iki tarafını seyretmek yeşillikler içinde ki gökdelenleri görmek çok etkileyici. Bu arada milli park içinde binlerce,-yine evet binlerce-kişi her hafta sonu Afrika çalgıları ile müzik yapıyorlar. Enstrümanını kapıp gelen başlıyor çalmaya ya da dans etmeye. Anfi Bus denilen hem karada hem denizde giden turistlerin binmeye bayıldıkları buraya özgü bir vasıta.

Tadouac: St Paul nehri üzerinde bir fiord. Atlantik Okyanusu’na açılan St.Paul nehrinin delta kısmında derinlik 300/400m, fakat Tadouac’da fiord nedeniyle de derinlik birden 50 metreye çıkıyor. Yani dipte aniden yükselen bir duvar var. Bu nedenle de soğuk Atlantik suyu ve St. Paul’un nisbeten ılık sularının birleştiği bu masif sudan duvarda planktonlar yaşıyor. Balinalar da bu planktonlar ile besleniyor. Aynı

zamanda bu sular başka bir çok deniz canlısına ev sahipliği yapıyor; sık sık ayı balıklarına; fiord içinde de yunus büyüklüğünde olan bembeyaz “belunga” balinalarına rastlamak mümkün.

St. Catharine: Tadousac’ın tam karşısında bulunan yerleşim. Küçük bir kasaba. O kadar küçük ki bir kafe’si bile yok. Sıcak bir kap kahve için Tadousac’a gidiyorlar. Ama 24 saat çalışan bir feribot emrinizde hem de ücretsiz. (7dk.) St Catharine ve Tadousac St. Paul nehrinin geniş yerlerinde olduğundan, hem fiordun içi, hem de nehir gel gitten etkileniyor. Her 6 saatte bir nehir gidiyor ve geri geliyor. Öyle ki su çekilince limanda karaya oturmuş tekneleri, daha önceden tedbir olsun diye hazırlanmış destekleri ile görüyorsunuz. Buralarda eskimo kayağı ve kıızılderili kanoları ile dolaşmamak kabahat gibi. Geçen 10 araçtan sekizinin üstünde kano veya kayak var. Nehirde kürek çekekseniz Canadian Kano denilen kıızılderili kanosu kullanmak daha rahat. Rafting de yapabilirsiniz bunlarla. Ama denizde ve büyük nehirde kano yapacaksanız ve hızlı ilerlemek istiyorsanız tercihiniz kesinlikle eskimo kayağı tarafından olmalı. Yanlış St.Paulde kürek çekebilmek için mutlaka gel git saatlerini öğrenmelisiniz.



kavurucu güneş, kimi zaman rüzgar ve soğuk bu düşüncenin gelişmesine yardımcı olur. Üstelik dik dağlar, bitmez tükenmez nehirler, ama yine de kafana taktığın işe devam edersin. Bu kadar gelip de dönülmez dersin artık. Başta, azı gitti çoğu kaldı derken şimdi çoğu gitti azı kaldı diyorsundur.

Bitiş geçtiğinde, el ele arkadaşlarınla; gözlerin yaşarır kaldıysa akacak damla gözlerinde. Kucaklaşırsın hepsiyle, gururla, sevinçle. Günlendir tek vücut olmuşluğun hediyesidir bu. Ne tartışmalar kalır aklında ne hüznüler. Sadece sevinç vardır, başarma hissi ile dolar tüm hücrelerin. Zaten eller havada haykırarak geçersin bitiş çizgisinden. Kaç kişi vardır ki dünyada böyle bir macerayı bitirebilecek -sonuncu olsa bile-. Artık "Neden yapıyorsun deli misin?" diye soranlara cevabın hazırır

"Belki deliyim ama, dünyada bunu yapabilen bir kaç deliden biriyim."

Macera ile Kalın
www.touaregturk.com
arbilal@touaregturk.com



Yollar: Çok temiz ve geniş. Ancak trafik kurallarına azami riayet etmek lazım. Hız veya park cezası 300 CAD'dan başlıyor. Yollar ne kadar ıssız olursa olsun devriye hızlı gittiğinizde ensenize yapıyor. Bizzat yaşadık. Tali yollarda azami sürat 90km. Otoyolda ise 120 km.

İnsanlar: Şehirli halkın Dünya'daki her hangi bir kozmopolit şehirden, bir New York'lu ya da İstanbul'lu dan farkı yok. Köylüsü çok yardım sever. Gece yarısı kapısını çalıp İngilizce bilmeyen bir köylüye yol sorabilirsiniz. O da anlamayıp karısını yataktan kaldırıp "ne diyor bu adamlar bir yardımcı ol" diye yanınıza getirir. Bunu da bizzat yaşadık.

En şaşırdığım an: 11 saatlik rafting ve kano etabı oldukça yorucu geçmişti. Hava kararırken yerel insanların alkışları eşliğinde titreyerek karaya çıktık. Burası bir at çiftliği. Üç renkli katana gibi kızılderili atları ıssız yeşillikte koşarken iri yarı, ayağında kovboy çizmeli, şapkalı, güderi püsküllü ceketli bir adam gelip bembeyaz dişlerini göstererek "Bonjour" dedi. Haydaaa bu ne perhiz bu ne lahana turşusu. "What's up mate?" (Naber dostum) demesini beklerken kovboy ve kızılderili diyarında hem de onlar gibi giyinmiş bir adam gelip sizinle nazıkçe Fransızca konuşuyor. Evine davet edip kovboy karısının yeni pişirdiği dağ çilekli turta ve çaydan

ikram edecek kadar nazık hem de. Böylesine bir portre beni hem güldürdü hem şaşırttı.

Sevinçli anım: Tabii ki yarışı bitirmek, sonunda karımla telefonda görüşmek ve Dünya Şampiyonasına katılan ilk Türk takımı olarak anons edilmek.

Bilgi mi istiyorsunuz ?: www.touaregturk.com
info@touaregturk.com a yazın her türlü Macera sporları hakkında yardımcı olmaya çalışalım.

4x4'cülere bilgi: Montreal Havalanında iner inmez 6 adet araba kiralama şirketi bulacaksınız. 4x4 ya da pick up kiralamak çok kolay. Zira Kuzey Amerikanın %80 bu tip araçları kullanıyor. Günlük kiralari 60/80 CAD. Kanada da verilen hiç bir fiyata KDV dahil değil dikkat edin. Garantiye almak için daha önceden internette kiralama yapabilirsiniz ama biz denedik aracımızı tam gününde teslim edemediler.

Kampçılık ve outdoor sporlar cenneti Kanada. Her yerde her küçük yerleşim biriminde – hatta benzinci marketinde- kampçılık/outdoor malzemeleri bulabiliyorsunuz. Bu tip mağzaların her ay 2. el veya reyon eskisi malzemelerini çok düşük fiyata satışa çıkarıyorlar, buradan duyurulur. Konaklama yerlerinde daha çok oda+kahvaltı

şeklinde veriliyor. Ama benim tavsiyem %70 Kanadalıların yaptığı gibi karavan kampinglerinde konaklamaktır. Karavan kiralamak çok kolay. Ya da çadırınızı çok cüzi bir fiyat verip kurabilirsiniz. Milli park içlerine kamp kurmak yasak. Sadece izin verilmiş yerlere kurabilirsiniz. Bazı kamp yerlerinde sıcak sulu tuvaletler özel çadır kurma alanları mevcut. Aman bu kadar lüks olur mu demeyin. Uzun seyahatlerde gerekli.

Kanada da off-road için özel parkur arayışına hiç girmeyin. Kanadanın Kuzeyi (Tüm Kanada 30 milyon ve Amerika sınırına konumlanmış durumda) neredeyse ıssız. Herhangi bir ara yola girin ve maceranızı yaşayın. Her kitapçada bölgenin detaylı haritalarını bulabilirsiniz. Tüm avlanma, gezinti,outdoor sporlar ve off-road spor detayları işaretlenmiş. Hem de topografik olanları da var. 5/30 CAD arasında değişiyor.

Niyetiniz off-road olsa da aracınız üstüne bir kano atverin. Sonra Kanada'nın göller ve nehirler bölgesi Quebec'de, neden yanımıza da bir kano almadık diye başınızı ağaçlara vurmazsınız.

2006 Türkiye Goodyear Off-Road Şampiyonası 5. Yarışı yapıldı.

www.kosder.org

7 yarıştan oluşan 2006 Türkiye Off-Road Şampiyonası'nın 5. yarışı Kocaeli Motor Sporları Kulübü KOSDER organizasyonu ve Derbent Belediyesi katkıları ile 30 Eylül Pazar günü Derbent'te koşuldu.

N1 ve N2 kategorilerinde toplam 21 ekibin start aldığı yarış, iki farklı parkur üzerinde düzenlendi. Hız ağırlıklı Orman etabı ve çeşitli engeller içeren "kapı"ların geçilmesini hedefleyen Seyirci Etabı, yarışçılar tarafından ikişer kez geçildi. Toplam 4 etap üzerinden koşulan yarışın Seyirci Etabı 1600 m uzunluğunda, 33 kapıdan oluşan 4 geçişli bir

etaptı. Orman Etabı ise 7300 m uzunluğunda, yer yer yumuşak zeminli ama genelinde taşlık parkuru ile yarışçıları bir hayli zorladı.

Kocaeli ve Sapanca bölgesinden gelen seyircilerin ilgi gösterdiği yarışta 21 ekibin 16'sı finiş görebildi. Çeşitli mekanik arızalar yaşayan bazı ekipler abandone olurken en önemli hasar N1'de 6 kapı numaralı Ekrem Karadeniz-Atilla Altay ekibinde oluştu. Ön amortisörü kopan ekip görevli araçlar yardımıyla parkur dışına çıkartıldı. Yine N1'de 3 kapı numaralı Daihatsu Feroza ile yarışan Ferruh Çelebi – Ali Pertev ise önce Seyirci

Etabında fazla tur attılar. Ekibin şanssızlığı bununla da kalmadı Orman Etabının ikinci geçişinde FF noktasında (Flying Finish) noktasında araçları arızalanan ekip yarışı bırakmak zorunda kaldı.

N2'de 18 kapı numaralı jeepleri ile yarışan Sadık Vefa - Murat Taşlıdağ mekanik arıza nedeni ile yarışa veda etmek zorunda kaldılar. Bu arada lastiği patlayan ancak yarışı bırakmayan 21 numaralı Kadir Topuz – Mustafa Andıbay ekibi ise yarışı jant üzerinde tamamladı.



Derece	Kategori	KapıNo	Ekip	Araç
1.	N1	1	Yalçın Türkeli - Ahmet Tınkır	Suzuki G. Vitara
2.	N1	5	Nihat Keskin - Selçukhan Altınordu	Suzuki Vitara
3.	N1	2	Ali Doğaner - Ümit Ural	Suzuki G. Vitara
1.	N2	18	Ümit Uyar - Ahmet Kazım Aral	Jeep CJ5
2.	N2	15	Zeki Volkan Gönülalan - Mustafa Kemal Yılmaz	Mitsubishi Pajero
3.	N2	14	Güneş Top - İlyas Sönmez	Mitsubishi Pajero

Seyirci etabında lastiği patladığı için start-finiş yapmaya çalışan 5 kapı numaralı Suzuki ile yarışan Nihat Keskin – Selçuk Altınordu ekibi ise bir an önce etaptan çıkmak isterken farklı bir kazaya karıştılar. Etap dışında yer alan TRT canlı yayın aracına çarpan ekip hem kendi araçlarında hem de TRT aracında hasara neden oldular.

Mehmet Horsanalı - Ergin Kabar ve Tekin Gök - İsmail Alper Altan da yarış mekanik nedenlerle tamamlayamadılar. Bu arada yarışın tek kadın ekibi 19 kapı numaralı Mitsubishi Pajero ile yarışan Aydılek Yünlü

- Melek Şenol da finiş gören ekipler arasında yer aldılar.

N1'de Yalçın Türkeli – Ahmet Tınkır ekibi 1. Etap'ta, Nihat Keskin – Selçuk Altınordu ekibi 2. ve 3. Etap'ta, Ali Doğaner – Ümit Ural ekibi ise 4. Etap'ta en iyi zamanları yaptılar. N2'de ilk etabın bestisi Ümit Uyar – Kazım Aral ve Güneş Top – İlyas Sönmez arasında paylaşıldı, 2. Etap'ta ve 4. Etap'ta en iyi zaman Volkan Gönülalan – Kemal Yılmaz tarafından yapıldı. 3. Etap'ta ise yine Ümit Uyar – Kazım Aral ekibi en iyi zamana imza attı.

Yarış sonunda N1'de Yalçın Türkeli - Ahmet Tınkır ikilisi birinci, Ali Doğaner - Ümit Ural ikinci, Nihat Keskin - Selçukhan Altınordu da üçüncü oldu. N2'de ise birinci Ümit Uyar - Kazım Aral, ikinci Z.Volkan Gönülalan - M.Kemal Yılmaz, üçüncü de Güneş Top - İlyas Sönmez oldu. Derbent Kültür Merkezinde düzenlenen Ödül Töreninde dereceye girenler kupalarını aldılar.

2006 yılının şampiyon ekiplerini belirleyecek son iki yarış Kasım ayında koşulacak. 4 - 5 Kasım'da ANDOFF tarafından Ankara'da ilk üç kesinleşecek.

40 Günde Devriale

Bilinmeyen Yönleri ile Batı Akdeniz-Güney Ege

Melih Eriş



Ağustos ayında Antalya'ya 130 km, Fethiye'ye 90 km uzaklıkta olan Girdev yaylasında kamp yapmak üzere 4x4 LR Defender aracım ile yola çıktım. Girdev yaylasında başlayan yolculuğum güneye, Akdeniz'e doğru sürdü. Oradan da Batı Ege kıyılarında az bilinir yerlerde dolaştım. Evime geri döndüğümde 40 gün geçmişti aradan. 40 günün sonunda yeni heyecanlar, yeni yerler, yeni insanlar, yeni dostluklar ve yeni rotalar ile dönmüştüm başladığım yere. Ve bir an önce yeniden yola çıkma hevesi ile.

Girdev Yaylası - Hiçbir yerde gece gökyüzündeki yıldızları bu kadar yakın hissetmemiştim

Girdev yaylasında tam 22 gün kamp yapıyorum. Burası Türkiye'de ender rastlanan yaylalardan biri. İki sene öncesine kadar yüksek dağlarla çevrelenmiş bir gölü varken şimdilerde ekili yemyeşil bir alana dönüşmüş. Bu yaylada yerleşim adına ev bulunmamakla birlikte Yörükler burada hayvancılık yapıyor. Buraya tam altı yıldır geliyorum. Bir geceliğine de olsa, yapılan onca kilometreye rağmen buraya gelmeye değişiyor. Ayak bastığınız an içiniz çekiliyor, ruhunuzda bir genişleme oluyor, bedeninizde birikmiş olan negatif enerjiler dışarı akmaya başlıyor, yani gençleştiğinizi hissediyorsunuz. O an akla ihtiyacınız olmadığını fark ediyorsunuz. Oradan geri dönmeyi adeta istemiyorsunuz.

Hiçbir yerde gece gökyüzündeki yıldızları bu kadar yakın hissetmemiştim, sanki elinizi uzatıp tutacaksınız gibi. Bir de gökyüzündeki hareketlilik.... Yaylada ateş başı sohbetleri ise bir başka oluyor. Akşamları Yörükler de katılıyor ateşimizin başına. Biz de onlardan dinliyoruz oraları ve yaşamlarını.

Kaş-Kalkan-Patara - Lacivertin maviyle buluştuğu mucizevi renk tonları

Girdev yaylasından rotayı Akdağ'lara çevirdim, Sinekibeli'ni geçerek Kaş'a indim. Kaş, yıllar öncesindeki sakinliği ve dinginliği ile karşıladı beni. Yozlaşma ve bozulma pek uğramamış buraya. Karavan ve gezginlerin buluşma noktası olan uluslararası bir kampingte, Kaş Kampingte konakladım. Kaş'ta LROTürkiye moderi Ümit Çukurel'le iki gün güzel vakit geçirdikten sonra Kalkan'a

hareket ettim. Yol üzerinde Kaş'a 30 km uzaklıktaki Kaputaş kumsalı ve kanyonuna uğramadan geçemedim. Lacivertin maviyle buluştuğu mucizevi renk tonları ile karşılıyor bizi. Bu sahilde denize girmenin dışında Kaputaş kanyonunda da yürüyüş yapabilirsiniz.

Kalkan'a doğru giderken yolda durup biraz soluklanıyorum. Tepeden Kalkan'ı izleyip yıllar öncesindeki şirin bir kasabanın, nasıl dağlarına kadar evlerle dolduğunu görünce üzülüp yoluma devam ediyorum.

Patara levhasını görünce keyifle yolumu değiştiriyorum. Ama birden aklıma Kalkan geliyor. Burası da bozulmuş olabilir mi acaba? Girmeye cesaret edemeyip aracımı toprak yola vuruyorum ve Patara'yı yukarılardan gören tepenin başına çıkıyorum.



Tloss antik şehir



Letoon antik şehir

Her şey sakın görünüyor. Belki de bozulma henüz buralara uğramadı.

Patara'da yaptığım sohbetler rahatlatıyor beni. Doğal SİT alanı olması nedeni ile burada yapılaşmaya izin verilmemiş, üstelik Patara kumsalı da Çevre Koruma'nın denetiminde. Kumsal insanlarla kaplumbağalar arasında adil bir şekilde paylaştırılmış. Sabah 8.00 - akşam 19.00 arası insanlara giriş izni veriliyor. Diğer saatler ise kaplumbağalara ait olarak belirlenmiş.

Xanthos-Letoon-Tlos Antik Kentleri – eski kentler eski pazar yerleri yeni pazarlar

Batı Akdeniz'de ilerlemeye devam ediyorum. Patara'dan sonra üç önemli Likya yerleşimi daha var yolumu gözleyen. İlk olarak Xanthos karşılıyor beni. Xanthos, Kınık ilçesi sınırları içinde yer alıyor. Antik kentte henüz kazı çalışması yapılmamış, halen ayakta duran yapıların dışında, derinlerde neler olduğu henüz keşfedilmemiş hazineler arasında. Xanthos'a bir Cuma günü varıyorum. Kınık'ta pazar günü. Çevrede bulunan yüzlerce köyün birleşip ortaklaşa kurdukları bu pazarı yolu

cuma günü buradan geçenlere özellikle tavsiye ederim. İnanılmaz renkli ve çeşitlilik açısından şaşırtıcı bir Pazar.

Letoon antik şehri Kumluova mevkiinde bulunan bir Likya medeniyeti şehri. Büyük bir yerleşim merkezi, fakat ancak küçük bir kısmı ayakta kalabilmiş. Kazı çalışmaları devam eden bu yerleşim alanını üstünde şimdi Kumluova sakinlerinin evleri bulunmakta. Letoon sahili de temiz kalmış ve korunmuş. Çevre Koruma buraya da el atmış.

Akşam belirli saatlerden sonra kumsala girişi yasaklamışlar. Bir zaman tanıştığım Letoon sahilinde Özlem çayının denize döküldüğü mevkideki kafeteryanın sahibi Letoon Ahmet'i ziyarete gittim. Hoş bir karşılamaydı.

Tlos, antik şehri Fethiye'ye yaklaşık 35 km uzaklıkta olup Saklıkent yolu üzerinde. Bu sefer deniz kıyısından dağ tarafına doğru sürüyorum LR 110'u. Bu yerleşim yeri bol sulu ve bol ormanlı bir alan içinde kalmış durumda. Oldukça geniş bir mevkiye yayılmış. Yürüyerek 3 saatte ancak gezilebilecek bir ören yeri. Orada gezerken iki satıcı kız çocuğu karşıma çıkıyor. Bana

bir şeyler satmak istiyorlar, benimse derdim başka. Akan bu suyun kaynağı nereden geliyor merak edip soruyorum.

Yakaköy (Yakapark) – suyun doğduğu yer

Çocuklar suyun kaynağının Tlos antik kentinin kuzeyinde yaklaşık 2 km sonra Yakapark'tan geldiğini söylüyorlar. Hemen rotamı bu yöne doğru çeviriyorum. Yolculuğum giderek güzel bir hal almaya başlıyor. Bilmediğim yörelerde bir sonraki adresi oranın yerlilerinden öğreniyorum. Yükseldikçe etraf iyice yeşermeye başlıyor ve her yerden sular fışkırıyor. Buraların adına Yakapark diyorlar. Yakaköy Fethiye'ye 37 km uzaklıkta, Saklıkent yolu üzerinden gidiliyor. Etrafta yeşilin içine gömülmüş durumda çeşitli tesisler yapılmış. Yaz sıcaklığında suyun getirdiği serinlik içimi ferahlatıyor. İnsanların rahatça oturabilmeleri için sedirler yapmışlar ve suyun sesiyle kendini buralara bırakıveriyorsunuz. Bu tesislerden birine konuk oluyorum. Tesisin sahibinin kızı karşılıyor beni. Adı Meryem. Benim aracımı görünce "gezgin misin" diye soruyor. Evet diyorum. Kendisinin de gezgin olmak istediğini ve dünyayı gezmek istediğini



Araxa kaya mezarı



İsli mağaraları

söylüyor. Hoş bir sohbetten sonra tesislerini gezdiriyor bana. Tesis aynı zamanda alabalık yetiştirme çiftliği. Yiyeceğiniz alabalığı kendi elinizle seçiyorsunuz ve afiyetle mideye indiriyorsunuz. (Tlos Doğa Park)
Yakapark yaz-kış açık bir yer. Bence yolu buralardan geçeler mutlaka buraları görmeli.

Girmeler Ilıcası-İsli Mağaraları – Büyük İskender'in banyo yaptığı ve esirlerini yaktığı yerler

Yakaköy'den Fethiye'ye giderken yol üzerinde daha önce görmediğim bir yerin tabelası ile karşılaşıyorum. Girmeler Ilıcası. Üşenmeyip yol ayırımından 1km kadar içeri giriyorum. Size de aynıısını tavsiye ederim. Sakın üşenmeyin girin, görülmeye değer bir yer. Girmeler ılcısı, sonradan yapılmış bir kaplıca değil, antik değeri var. Tarihi kayıtlar Büyük İskender'in burada sürekli banyo yaptığını söylüyor. Akan suların üzerine ziyaretçilerin konaklayabileceği bungalov tarzı evler yapılmış. Havası serin ve çeşitli hastalıklara iyi geliyormuş.

İsli mağaraları, ılcının hemen yüz metre yakınında bulunuyor. Ziyaretçilere açık iki mağara var. Biri 300m diğeri de 700m

derinliğe kadar gidebiliyor. Sanki dağlar yarılmış ve konukları için kapılarını açmışlar. İçerisi çok karanlık olduğu için muhakkak yanınızda fener olması gerekiyor. Hikayesi fazla bilinmemekle beraber, Büyük İskender'in esirleri bu mağaralarda yaktığı rivayet ediliyor. Hemen mağaranın yanı başında bulunan kafeteryada uzun uzun bu tip sohbetleri yapabilirsiniz.

Genoanda-Araxa(Ören)-Kadyanda(Üzümlü) Antik Kentleri - bir sonraki adresi bir önceki sohbetten öğreniyorum.

Yolumu antik kentlere doğru çeviriyorum. Tüm bu yollar, topraklar, etrafımız eski medeniyetleri kucaklıyor. Bu sefer Fethiye yoluna çıkıyorum, İsli mağaralarına 15 km uzaklıkta Ören kasabasına doğru ilerliyorum. Dedim ya bir sonraki adresi bir önceki sohbetten öğreniyorum.

Ören kasabasında Araxa Likya medeniyetine ait kaya mezarları bulunuyor. Oldukça sağlam görünen bu yapıların olduğu antik kentte henüz kazı çalışması yapılmamış. Üstelik olacak şey değil ama karayolu antik kentin ortasından geçmiş. Kimbilir hangi eserlerin asfaltın altında yattığını düşünerek yoluma

devam ediyorum. Bu sefer yol göstericiim sağ tarafımda şarıl şarıl akan Kuruçay. Kuruçay'ın doğduğu noktaya kadar geldiğimde karşıma büyük bir alabalık çiftliği çıkıyor. Binlerce balık suların içinde yenileceği günü bekliyor. Biraz da içim burkularak nehrin üstüne kurulu lokantaya doğru ilerliyorum. Ama soğuk bir bira birçok şeyi, bu arada balıklar için duyduğum vicdan azabını da üzerimden alıp götürüyor. Suyun sesi dinlendiriyor insanı. Yolda bir İzmir'li gezginle tanışıyorum ve benimle buralara kadar geliyor. Aynı yolu takip ederek geri dönüyorum. Rota şimdi de Üzümlü kasabasında bulunan Kadyanda antik şehri.

Kadyanda(Üzümlü), Fethiye'ye 25 km uzaklıkta şirin bir kasaba. Antik kent ise kasabaya 7 km uzaklıkta. Bozuk ve virajlı bir orman yolunu takip ederek yukarı çıkıyorum. Antik kentin girişinde bir sürprizle karşılaşıyorum: Bir görevli. Kuş uçmaz kervan geçmez bir yerde görevlinin bulunması şaşırtıyor beni. Görevliyse hemen çay yapıveriyor ve sohbe dalıyoruz. Sonra antik kenti gezip birkaç poz alıyorum. Acaba çağlar önce bu kadar yüksekte bir yere nasıl böyle büyük bir şehir kurdu insanlar? Fethiye ovası tamamen ayaklar altında güzel bir manzara veriyor bizler için.



Geonanda, şimdiki rotam burası. Tam olarak yerini bilmesem de, nedense buraya ulaşmak istiyorum. Ama çok arıyorum bulana kadar. Köylere sora sora sonunda izini buluyorum antik kentin. Sadece Ceylan köyünün içinde burayı gösteren bir levha var. Köy kahvesinde gerekli bilgiyi aldıktan sonra aracımı orada bırakıp arkadaki dağa doğru tırmanmaya başlıyorum. Yaklaşık 3km'lik zorlu bir tırmanış beni bekliyor. Manzara güzel. Patika köy evlerinin içinden geçiyor. Sert bir tırmanışla Seki yaylasını geride bırakarak devam ediyor. Zirveye vardığımda karşıma yıkık dökük bir kent çıkıyor. Belli ki burada resmi bir kazı çalışması yapılamamış. Ama köylüler gayri resmi olarak gerekli araştırma ve kazı çalışmalarını yürütmüşler. Burayı bulmak için Fethiye'den yaklaşık olarak 60 km yol yaptığımı hesaplıyorum. Ama zirveye çıkınca neden burada olmak istediğimi hissediyorum. Yaklaşık 1400m yükseklikteyim. Bu yükseklik bedenime, çevredeki enerji zihnime çok iyi geliyor. Bu antik kentte bir gizem olduğunu hissediyorum ama neler olduğunu bilemiyorum.

Her neyse çözemediğim bu gizemle buradan ayrılıp Fethiye'ye doğru yol almaya başlıyorum.

Planım geceyi burada geçirmek. Sabah da erkenden sahil kısımlarına doğru yol almak.

Kabak koyu-Kelebekler Vadisi(Faralya)-Babadağ -gümüş kumsallı, saydam denizli isimsiz onlarca koy

Batı Akdeniz turum devam ediyor. Erken saatlerde yola çıkıyorum. Fethiye'den güneye doğru yaklaşık 30km'lik stabilize bir yol olarak Faralya'ya geliyorum. Faralya Kelebekler vadisine kuş bakışı bakan köy. Manzarası çok güzel kafeteryalardan birinde soluklanıyorum. Kelebekler Vadisine yukardan hiç bakmamışım, büyüleyici doğrusu. Vadiye inmek için 3km'lik patika yolu yürümek zorundasınız. Tabi ki bir de bunun çıkışı var unutmayın. Bu yolu kullanmak istemeyenler klasik yoldan, Fethiye'den kalkan günlük gezi tekneleri ile ulaşabilirler Kelebekler Vadisine.

Faralya'dan sahilden güneye doğru ilerledikçe ismini bilemediğim bir çok koydan geçiyorum. Bunların en güzeli olan Kabak koyunda mola veriyorum. Tepenin başından baktığımda insanı hemen aşağıya çeken bir cazibesi var, masmavi denizi bembeyaz kumsalı ile. Orada olmak yetiyor insana. Yeni bir yeri keşfetmenin mutluluğu ile bu gece burada

konaklamayı seçiyorum. Birkaç kamping ve bungalov arasından birini seçip çadırımı kuruyorum. Bursa'lı bir çift işletiyor kaldığım tesisi. Etrafta bir çok yabancı turist görüp şaşırdığını söylüyorum. Nereden bulabiliyorlar ki burayı? Cevap kısa: "gezginler". Yemekler ve ortamı güzel. Yolunuz buradan geçerse burada rahatlıkla kalabilirsiniz.

Sabah Kabak koyunun nefis sularına bırakıyorum kendimi sonra yola devam ediyorum. Sahilden güneye doğru indikçe orman seyrekleşiyor ve ismini bilmediğim bir çok koy karşılaşıyor beni. Akşam saatlerine doğru Fethiye'ye doğru dönüş yolculuğuna başlıyorum. Solumda Akdeniz akşam güneşi ışıklarını yansıtırken sağımda ise baba gibi duran Babadağ. Çok güzel ışık oyunları ile akşamı karşılıyorlar. Babadağ zirvesinde ilerledikçe karşıma Ölüdeniz'in kuşbakışı görünümü çıkıyor.

Hisarönü'ne iyice yaklaştım. Hava kararmak üzere. Yol üzerinde Kozağaç kasabasında konaklıyorum. Köylüler buyur ediyorlar. Ama ben bir tepenin başına çadırımı kuruyorum. Batı Akdeniz'de gün batımını izliyorum.

Gelecek sayı: Kayaköy, Katrancı koyu, Sarsala koyu, Kapıkargın gölü



Süpermoto süperdi...

Taner Eraslan



6 – 7 – 8 Ekim tarihlerinde Türkiye Motosiklet Federasyonunca (TMF) organize edilen Avrupa-Balkan Süpermoto ve Türkiye Pist Şampiyonası 5. Ayak Yarışları, Körfez Pisti'nde yapıldı. Birinciler, Süpersport A Kategorisi'nde Sinan Sofuoğlu, Süpersport B Kategorisinde Berk Gündaş, Süpersport C kategorisi'nde Sertaç Terzi oldu.

Bu sene çok istememe rağmen sezonun Süpermoto yarışlarından hiçbirini izleyememiştim. O yüzden heyecanım daha da fazlaydı. Sabah erkenden arkadaşlarla buluşup Körfez pistinin yolunu tuttuk. Oraya vardığımızda Türkiye Pist Şampiyonasının yarışları devam ediyordu. Büyük gösteriye daha birkaç saat vardı ama pist hiç boş kalmadığı için zamanın nasıl geçtiğini anlayamadık bile.

Ve büyük an geldi çatı. Her ne kadar Avrupa Şampiyonası olsa da, nedense sadece Balkan ülkelerinden sürücüler vardı. Fakat adamlar olayı aşmış durumdalar. Hele biri vardı ki 666 numaralı yarışçı, istisnasız her virajda cayır cayır kıvılcımlar saçıyor geçiyordu önümüzden. Liderliği yarış süresince elinde

tutan 61 numaralı yarışçı ise en arkadakilere birkaç tur bindirdi. Bir motosiklet nasıl bu kadar yatar anlamıyorum. Hele ki bir enduro... Tabii ki olay lastiklerle alakalı. Bir de bu işe özel amortisör sistemi. Tabii viraja bu derece süratle gelen bir motosikleti çok kısa sürede durduracak şekilde modifiye edilmiş ön fren sistemi. Bütün bu detayları şunun için yazıyorum; yarıştan sonra sohbet ettiğim Türk yarışçılardan Alain Sarafyan, yabancı yarışçıların aynı motosikletleri kullanmasına rağmen Süpermoto için dizayn edilmiş özel amortisör sistemleri sayesinde onların motosikletlerinin 3 cm. daha alçak olduğunu ve bu sayede virajlarda daha avantajlı olduklarını söylemişti.

Tüm sınıflar ve kategoriler aynı anda yarıştığı için pistte tam bir şölen yaşıyordu. En arkada kalanlar bile bence bu işte çok ilerlemiş olanlarla aynı anda yarışmaktan büyük keyif almışlardır sanırım. Üstüne üstlük yabancı yarışmacılara uygulandığı gibi Türk yarışmacılara da uygulanan kayıt ücreti alınmaması sistemi herkesin beğenisini kazandı. Biz ise izleyiciler olarak zevkten kudurduk diyebilirim. Zaten tek silindirli ivme canavarlarının sesleri ve rengarenk görüntüsü bile bizim gibi motosiklet sporu tutkunlarını yerinde hoplatmaya yetiyor. Bir yandan yabancı yarışmacıların hünerlerini görüp ağzımız açık yarışa kilitlenmişken bir yandan da yarışan arkadaşlarımızın birbirlerine karşı verdikleri mücadele sonucu hop oturup hop kalktık...

Sonuç olarak çok güzel bir havada harika bir gün geçirdik. Süpermoto süperdi...



Dereceler

Süpersport A kategorisi'nde 1. Sinan Sofuoğlu, 2.

Tolga Uprak, 3. Barış Tok.

Süpersport B kategorisi'nde 1. Berk Gündaş, 2. Tolga Hadımoğlu, 3. Aydın Altındağ.

Süpersport C kategorisi'nde 1. Sertaç Terzi, 2. Sarp Başak, 3. Bülent Toktaş.

Süperbike A kategorisi'nde 1. Doğan Tanrıkulu, 2. Halil Fıstık, 3. Yasin Doğanlı

Süperbike B : 1. Tümay Razgatlıoğlu, 2. Özgür Gerçel, 3. Hakan Mete Kutay

Honda Cup : 1. Sarp Can Sakız, 2. Uğur Ece, 3. Bahadır Kayalıoğulları

TMF Cup : 1. Sinan Sofuoğlu, 2. Tolga Uprak, 3. Barış Tok

Avrupa Süpermoto Şampiyonası SM 250 : 1. Gyorgy Kokenyesi, 2. Alexander Georgiev, 3. Jan Vodochodsky

Avrupa Şampiyonası SM 450: 1. Beno Stern, 2. Jerney Gomboc, 3. Kalin Kulev

Balkan SM 250 : 1. Alexander Georgiev, 2. Şakir Şenkalaycı

Balkan SM 450 : 1. Teodor Potev, 2. Kalin Kulev, 3. Peter Gagyi

Balkan SM 1300 : 1. Evren Alkan, 2. Alain Sarafyan, 3. Yasin Işık

Süpermoto Türkiye A kategorisi 1. yarışı: 1. Şakir Şenkalaycı, 2. Ahmet Koç, 3. Kemal Kayadan

Süpermoto Türkiye A kategorisi 2. yarışı: 1. Şakir Şenkalaycı, 2. Ahmet Koç, 3. Kemal Kayadan

Süpermoto Türkiye B kategorisi 1. yarışı: 1. Alain Sarafyan, 2. Yasin Işık, 3. Evren Alkan

Süpermoto Türkiye B kategorisi, 2. yarışı: 1. Evren Alkan, 2. Yasin Işık, 3. Alain Sarafyan

Balkan Superpole SM 250/SM 450 kategorisi: 1. Beno Stern, 2. Malcolm Schneider, 3. Kalin Kulev



Bozcaada'da Bisiklet Maratonu

Bora Tirkı - Fotograf: Hasan Yıldız

Türkiye Dağ Bisikleti Maraton Şampiyonası, 7 Ekim 2006 tarihinde Bozcaada'da gerçekleştirildi. Geçtiğimiz yıl ilki düzenlenen yarış, bu yıl 5 kategoride 80 sporcunun katılımıyla gerçekleştirildi. Elit erkek, Elit bayan, Genç erkekler, +30 ve +40 yaş Büyük erkekler kategorilerinde düzenlenen organizasyon, Bozcaada halkının ve yönetiminin önemli desteğini alarak başarı ile sonuçlandı. Kategorilerinde Türkiye'nin Dağ Bisikleti Maraton şampiyonlarını belirleyen yarışta, Elit erkeklerde Brisaspor'dan Bilal Akgül, Elit bayanlarda Semra Yetiş, Master erkeklerde Brisaspor'dan Nevzat Kırıl, Genç erkeklerde ise yine Brisaspor'dan Mustafa Sayar birincilikleri elde ettiler. Elit erkek ve bayanlarda birinci gelen sporcularımız, UCI'nın dağ bisikleti maraton ülke şampiyonları listesine önümüzdeki günlerde eklenecekler ve 2007 yılında Avrupa ve Dünya Dağ Bisikleti Maraton Şampiyonalarında ülkemizi temsil edecekler.

Yarış 38km uzunluğundaki parkurda toplam iki tur üzerinden gerçekleştirildi. Yarışın başından itibaren, Elit erkeklerde Bilal Akgül, Halil Korkmaz, Muammer Yıldız, Mehmet Kurt, Büyük erkeklerde Nevzat Kırıl, Mert Mutlu ve Genç erkeklerde Mustafa Sayar'dan oluşan 7'li bir grup öne geçerek tüm yarış boyunca yarışın liderliğini sürdürdüler. Mesafe uzundu ve bu güçlü sporcuların hiçbiri öne çıkıp kendisini rüzgarlı ve uzun düzlüklerde tüketmek istemiyordu. İlerleyen kilometrelerde, öndeki gruptan kopan Halil Korkmaz ve Bilal Akgül'ün nefes kesen mücadelesi yarışın son bölümüne kadar sürdü. Bilal Akgül, ikiliden güçlü

olan isimdi ve son kısımda yaptığı atakla yarışı önde bitirmeyi başardı: Geçtiğimiz yılın Türkiye Arazi Sürüşü Şampiyonu olan Akgül, bu birinciliğiyle 2006 yılının Elit erkekler Türkiye Maraton Şampiyonu olmaya hak kazanmış oldu. Elit erkeklerde ikincilik geçtiğimiz yıl Bozcaada'da yine ikincilik derecesini kazanan Adana'dan Halil Korkmaz'ın olurken, üçüncülük Scott Türkiye takımından 2006 yılı Türkiye Şampiyonu Muammer Yıldız'ın oluyordu.

Elit bayanlarda Semra Yetiş ve Senem Güler yarışın ilk kilometrelerinden itibaren yarışı önde götürdüler. İki tur boyunca çok yakın bir mücadele içerisinde olan başarılı sporculardan yarış sonunda üstün gelen ve mutlu sona ulaşan sporcu, son düzlükte yaptığı atak ile rakibini geride bırakan ve Egospor'da forma giyen Semra Yetiş oldu. Yetiş, son dönemde gösterdiği çıkışlar ve performans yükselişini, kazandığı Türkiye Maraton Şampiyonluğu ile de belgelerken gözlerin ve ilginin kendisine yönelmesini sağlıyordu. İkincilik Brisaspor'dan Senem Güler'in olurken, üçüncülük Kıbrıs'tan Şerife Akcan'ın oldu.

Son iki yılın Türkiye Arazi Sürüşü Şampiyonu Esra Kürkçü bu yarışta ancak 4. sırada tamamlarken bizleri şaşırttı. Sporunun bu denli geride kalmasında eminiz yaşadığı teknik sorunların yanı sıra, son dönemde sporcunun performansında görülen düşüşün de etkisi vardı. Umarız Kürkçü eski formuna en kısa zamanda kavuşur. Büyük erkekler yarışını Brisaspor takımından Nevzat Kırıl ve Mert Mutlu yarış boyu forse ettiler. Mücadelede galip gelen sporcu

Türkiye Büyük erkekler Arazi Sürüşü Şampiyonu Nevzat Kırıl olurken, ikincilik Mert Mutlu'nun ve üçüncülük Scott Türkiye takımından Bora Tirkı'nın oldu.

+40 büyük erkeklerde Brisaspor'un antrenörü Mehmet Bozdemir birinciliğe ulaşan isim oldu. İkincilik Ahmet Hidayet Akyürek'in olurken üçüncülük Şölen Kalpalp'ın oluyordu.

Genç erkekler kategorisi UCI kurallarına göre maraton yarışlarında koşulamayan bir kategoridir. Dolayısıyla bu yarışta genç sporcular tek tur üzerinden mücadele ettiler. Mustafa Sayar ilk turu tüm yarışın birincisi olarak ilk sırada geçerken, ne derece güçlü ve gelecek vaat eden bir sporcu olduğunu, önümüzdeki dönemde Türkiye'nin önemli dağ bisikletçilerinden olabileceğini bir kez daha kanıtladı. İkincilik Abdurrahman Dandal'ın olurken üçüncülük Metin Barışsever'in oluyordu.

Oktay Tiyenşan, 78 yaşını deviren dedemiz, tüm gençlere (ve genç yaşlılara) bisiklet sevgisini yaşta değil başta olduğunun en güzel göstergesi oldu. 38km'lik parkuru, +40 yaş kategorisindeki 10 rakibi arasında 7. sırada tamamlayarak, güzel bir performans sergileyen Tiyenşan, Türkiye'de bisiklet sporu için önemli bir sembol olduğunu gösteriyordu. Kendisine özel bir ödül de sunan Bozcaada halkının ve yarış organizasyonunun büyük desteğini alan dedemizi buradan bizler de bir kez daha kutluyoruz. Umarız 70'li 80'li yaşlarımıza geldiğimizde tanrı bizlere de sele üzerinde böyle güzel anları yaşamayı nasip eder...



HONDA'nın genç yetenekleri

Honda, Türkiye'de ilk kez düzenlediği HONDA CBR 125 Cup yarışları ile genç yetenekleri dünya pistlerine taşıyor. 6 ayaktan oluşan Honda CBR 125 Cup'ın birincisi Mehmet Öztürk Kasım ayında Japonya'da koşulacak Asya Kupası'nda Türkiye'yi temsil edecek.

İzmit Körfez Pisti'nde çekişmeli geçen yarışta dereceye girenlerin kupaları HONDA Türkiye CEO'su Katsumi Sawai tarafından verildi.

Türkiye Motor Sporları Federasyonu'nun 6 klasmanda dereceye giren şampiyonları da gün sonunda CBR 125 ile yarıştılar. CBR 125 ile yarışan şampiyonlar yarışını da Barış Tok kazandı. Honda'nın bu yıl Türkiye'de ilk kez düzenlediği HONDA CBR 125 CUP'ta heyecanlı beklenen final yarışını Besim Demircan kazanırken, 6 yarışın birincisi olarak yarışı tamamlayan Mehmet Öztürk de Türkiye'yi Japonya'daki Asya Kupası'nda temsil etme hakkını kazandı.

HONDA CBR 125 CUP yarışları, dünya üzerinde geleceğin yeteneklerini ortaya çıkarmak amacıyla düzenleniyor. Yarışlarda, daha önce yarışmamış, motor sporlarına ilgi duyan gençler yarışarak motosiklet kültürünü de geliştiriyorlar.

Kupalar Sawai'den

HONDA Türkiye CEO'su Katsumi Sawai de yarışlara katılarak genç yetenekleri izledi ve yarışların sonunda kazananlara kupalarını verdi. Türkiye'de hem motosiklet hem de otomotiv sektöründe büyük yatırımları olan Honda'nın CEO'su Sawai, ilk kez düzenlenen yarışlardan memnuniyetini dile getirirken, gençlerin performansı ve kat ettikleri gelişmenin kendilerini umutlandırdığını; bu nedenle seneye CBR 125 Cup'ın yanı sıra 250 Cup düzenleyeceklerini açıkladı.

Honda CBR 125 Cup'ın 6. ve son yarışında birinciliği Besim Demircan kazanırken, Gökhan Parlatan ikinci Emre Selim Aydın ise üçüncü oldu.

Son yarış sonuçları

POZ.	NUM.	PILOT	TUR	FARK	EN İYİ TUR ZAMANI	SÜRE
1	57	Besim Demircan	15		1:07.354	17:26.149
2	26	Gökhan Parlatan	15	0.135	1:07.517	17:26.284
3	24	Emre Selim Aydın	15	6,377	1:07.565	17:32.526
4	13	Taygun Gümüşay	15	13,314	1:08.213	17:39.463
5	44	İsmail Emre Güngör	15	13,419	1:07.972	17:39.568
6	7	Yavuz Yıldız	15	18,088	1:08.881	17:44.237
7	77	Süha Şen	15	18,344	1:08.966	17:44.493
8	59	Güner Hatipoğlu	15	23,511	1:05.995	17:49.660
9	46	Eralp Terem	15	30,474	1:09.449	17:56.623
10	5	Feyzullah Çalışkan	15	48,784	1:10.476	18:14.933
11	45	Uğur Ece	15	54,492	1:05.975	18:20.641
12	19	Nuri Bayar	15	55,804	1:11.103	18:21.953
13	48	Mehmet Öztürk	15	56,067	1:06.241	18:22.216
14	52	Bahadır Kayaloğulları	15	1 Tur	1:04.880	17:35.635
15	17	Kemal Ertunç	14	3,641	1:12.302	17:39.276
16	14	Haldun Saraç	14	7,179	1:12.858	17:42.814
17	35	Burak Yalçın	14	57,716	1:08.606	18:33.351
18	38	Sarp Can Sakız	3		1:05.277	3:36.723

Honda CBR 125 Cup kapsamında yapılan 6 yarış sonunda oluşan Genel Klasmanda ise 48 sırt numarasıyla yarışan Mehmet Öztürk birinci olurken, Bahadır Kayaloğulları ikinci Sarp Can Sakız ise üçüncü oldu.

Genel Klasman sonuçları

SIRA	NO	YARIŞÇI	KULÜP	MARKA	TOPLAM
1	48	Mehmet Öztürk	İOK	HONDA	109
2	52	Bahadır Kayaloğulları	İOK	HONDA	83
3	38	Sarp Can Sakız	İOK	HONDA	74
5	45	Uğur Ece	İOK	HONDA	72
4	59	Güner Hatipoğlu	İOK	HONDA	66
6	57	Besim Demircan	İOK	HONDA	58
7	26	Gökhan Parlatan	İOK	HONDA	51
8	44	İsmail Emre Güngör	İOK	HONDA	39
9	13	M. Taygun Gümüşay	İOK	HONDA	37
10	34	Emre Selim Aydın	İOK	HONDA	36
11	41	Selçuk Bülent Aygün	İOK	HONDA	35
12	7	Yavuz Yıldız	İOK	HONDA	33
13	77	Süha Şen	İOK	HONDA	28
14	46	Eralp Terem	İOK	HONDA	24
15	42	Osman Şirin	KMK	HONDA	22
16	5	Feyzullah Çalışkan	İOK	HONDA	20
17	21	Diğer Yıldız	İOK	HONDA	16
18	33	Cem Sayoğlu	İOK	HONDA	14
19	35	Burak Yalçın	İOK	HONDA	13
20	19	Nuri Bayar	İOK	HONDA	8
21	17	Kemal Ertunç	İOK	HONDA	2

Liderler Kupası "Şampiyonlar Şampiyonu"

Yarışlar sonrasında, Türkiye Motor Sporları Federasyonu'nun 6 dalda düzenlediği yarışların liderleri de 125 cc motorlarla yarıştılar. Her biri farklı klasmanlarda yarışan ve ilk 3 dereceyi paylaşan deneyimli motosiklet yarışçılarından 125 cc ile yarışması da sezonun son günlerine farklı bir renk kattı. Liderler kupası yarışlarında da Barış Tok yarış önde tamamlarken Tolga Uprak ikinci ve Ziyaettin Göktepe de üçüncü oldular.

Swift, otomatik vites versiyonuyla Türkiye’de



“Rönesans Projesi” kapsamında köklü değişiklikler ve etkileyici araçlarla otomobil severlerin karşısına çıkan Japon üretici Suzuki’nin, B Segmenti’ndeki temsilcisi Swift Avrupalı tüketicilerin beklentileri doğrultusunda tepeden tırnağa yenilendi.

Swift’in otomatik versiyonu, genç, dinamik, heyecan verici kişiliği ve kullanıcısına şehir içi kullanımda sağladığı performansıyla dikkat çekiyor. Swift’in iç tasarımı tamamen ergonomi ve konforu ön planda tutarak tasarlanmıştır.

5 kapı seçeneği ile Türk tüketicisiyle buluşan Swift’in otomatik vites versiyonu, 102 HP’lik gücünü 1.5 litrelik motordan alıyor. Bu gücü 5.900 devirde üreten ileri teknoloji ürünü otomatik Swift’in motoru 4.100 devirde 113 Nm tork üretiyor. Otomatik vitesli Swift şehir dışı kullanımda 100 kilometrede 9.3 , şehir içinde 5.6 ve karma yakıt tüketiminde ortalama 6,9 litre ile sınıfındaki cimri otomobiller kategorisine giriyor.

Ekim ayından itibaren satışa sunulan Swift’in otomatik vitesli versiyonunda, ABS, EBD, sürücü ve yolcu ön hava yastıkları kaza anında katlanan pedallar, ISOFIX, immobilizer, yükseklik ayarlı farlar, elektrikli ve ısıtmalı yan aynalar, üç adet bardaklık, elektrikli ön ve arka camlar, içeriden açılabilen yakıt deposu kapağı, klima, uzaktan kumandalı merkezi kilit, direksiyondan kumandalı radyo-CD + MP3 çalar, katlanabilir arka koltuklar, alüminyum alaşımlı jantlar ve ön sis farları gibi donanım özellikleri bulunuyor.

“FIAT ve Volkan Işık ile Ralliye İlk Adım” semineri birincilerine ralli otomobili hediye ediyor



Bu güne kadar bine yakın mezun veren “Fiat ve Volkan Işık ile Ralliye İlk Adım” seminerine bu sezon katılan en başarılı bay ve bayan katılımcısı yarış otomobili sahibi oluyor. Fiat’ın ana sponsorluğu ve Lassa’nın co-sponsorluğu ile bu yıl beşinci kez düzenlenen seminer, 15 Aralık 2006 – 25 Şubat 2007 tarihleri arasında gerçekleşiyor. İlgililerin 0 212 413 01 01 çağrı merkezi veya www.imk.org.tr internet sitesi vasıtasıyla başvuracağı seminerlerde, en başarılı bay ve bayan katılımcılar Fiat Palio ralli otomobili ve 10’ar adet Lassa ralli lastiğine sahip oluyor. İkinci ve üçüncü olan bay ve bayan katılımcılar ise 2007 sezonunun bir tırmanma yarışında start alma hakkı kazanıyor.

Volkan Işık Driving Technics ve İstanbul Motorsporları Kulübü’nün ortak çalışması ile start alan seminerlerin amacı, motorsporlarını geniş kitlelere yaymak ve yeni sporcular yetişmesine olanak sağlamak. Bu hedef doğrultusunda emin adımlarla

ilerlediklerini söyleyen Volkan Işık, “Dünya’da birçok örnekte görüldüğü gibi genç yeteneklerin önündeki maddi olanaksızlara da biz çözüm bulmaya çalıştık ve en başarılı bay ve bayan katılımcıya lastikleri ile birlikte birer ralli otomobili hediye etmeye karar verdik. Böylece sadece sporcu yetiştirmekle kalmıyor, onlara kendi otomobilleri ile parkurlarda yarışma fırsatı sunuyoruz.” dedi.

25’er kişilik gruplar halinde, ilki 15 Aralık’ta start alacak programa katılacak kişiler program boyunca teorik ve pratik eğitim alıyor; pratik eğitimler için İzmit Körfez Pisti’nde hazırlanan özel ralli parkurunu ve Fiat Palio ralli otomobillerini kullanıyor. Her seminer programının son gününde düzenlenen ve Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu (TOSFED) kurallarının geçerli olduğu Sprint Ralli’de motorsporları meraklıları, kurs boyunca öğrendiklerini anında uygulama fırsatı buluyor.



ATV'ler hakkında bildiğiniz her şeyi unutun!

1970'lerde motokros dünyasını ele geçiren Can-Am efsanesi geri döndü. "Efsaneler ölmez sadece yeniden doğarlar" sloganıyla yola çıkan Bombardier markası, 2006 yılı itibarıyla ATV arazi araçlarını Can-Am adıyla yeniden adlandırdı. Can-Am adı, sektörde performansı, mükemmel sürüşü ve gelişmiş tasarımıyla Bombardier'ın ruhunu tekrar yakalayıp canlandırarak güç, mükemmellik ve yenilik duygularını yeniden uyandırmayı amaçlıyor.

Bombardier CEO'su Jose Boisjoli, sektörde ürünlerinin konumlandırılması ve güç sporları severleri yakalamak açısından Can-Am markasının kendilerini daha iyi temsil edeceğine inandıklarını ve bu markanın aslında Bombardier'ın tüm geçmişini, mirasını ve aynı zamanda geleceğini temsil ettiğini belirtiyor.

Tasarım, üretim, geliştirme, distribütörlük ve pazarlama konusunda dünyada ileri gelen markalardan biri olan Bombardier ve şimdiki adıyla Can-Am markası; bu misyonunu Türkiye'de tek yetkili distribütörü olarak Motomax'la sürdürüyor. Can-Am / Bombardier, yaz sonuna doğru Motomax tarafından, 200 cc'den 800 cc'ye kadar çeşitlilik gösteren 8 farklı modeliyle Türk heyecan sporları tutkunlarının beğenisine sunulacak.

Başlangıç düzeyindeki kullanıcılar için üretilmiş ATV'ler kategorisinde en güçlü motora sahip olan, ayrıca performansı ve üstün özellikleriyle fiyatından beklenenden çok daha fazlasını veren "Rally" modeli; yine başlangıç seviyesindekiler için üretilmiş spor ATV, DS 250 modeli ve uzun mesafe yarış ATV'leri içinde en fazla özelliğe sahip

olan ve aynı zamanda Dakar Rallisi'nde de ilk üç sırayı başka hiçbir ATV markasına kaptırmamayı başarmış "DS 650" modeli; önemli Can-Am modellerinden bazılarını oluşturuyor.

Bunların yanında en zorlu arazide bile kontrollü sürüş sağlayan, kendi sınıfında en güçlü motora sahip olmasına rağmen yakıt tüketimi oldukça ekonomik olan "Outlander Max 400" modeli; doğrusal şase teknolojisi, ön diferansiyel kilidi, bükülmeyi engelleyen arka süspansiyonlar gibi birçok yenilikçi özelliğiyle sınıfının en güçlü modeli olmayı başarıyor.

ATV'leri uzun yollar için tercih edenlere 2 kişilik sürüş keyfini yaşatan "Outlander Max 800" modeli ise renkli GPS sistemi, gümüş ve krom aksanı ve döküm alüminyum lastikleri ile markanın en gözde modellerinden olmaya aday gözüküyor.

Lüks donanımı ile ATV araçlarında ilk kez lüks kavramını benimseten, bunun yanında en zorlu arazide bile kolay sürüş sağlayan, Can-Am'ın 800 cc'lik diğer modeli Outlander Max 800 LTD, ATV araçlarında geline son noktayı bize gösteriyor.

2003 yılından itibaren 2 kişi için tasarlanmış ATV'lerde tüm ürün segmentine sahip ilk ve tek ATV üreticisi olan Can-Am / Bombardier, "Outlander Max" serisinde ergonomik arka yolcu koltuğu sayesinde arkada oturan kişinin de sürüş heyecanında aktif olarak yer almasına imkan sağlarken, rahatlığı ve güveni de ön planda tutuyor.

Son olarak sportifliği, yüksek performansı ve 4x4 özelliğiyle olduğu kadar tasarımıyla da dikkat çeken "Renegade" modeli ve daha bir çok Bombardier modeli Motomax'ın Türkiye genelindeki geniş bayi ağı sayesinde Türk ATV meraklılarının uzun süredir bekledikleri heyecanı yaşamalarını sağlayacak.

Halen Uzakdoğu ATV sektörünün en başarılı üreticisi olan ve pek az ATV üreticisinin sağlayabildiği karayolu uygunluk belgeleri ile plaka alınmasına olanak sağlayan AEON marka ATV araçlarının da Türkiye'deki tek yetkili distribütörü olan Motomax; şimdi de Bombardier markasını bünyesine katarak, motosiklet sektöründe olduğu kadar ATV sektöründe de heyecan arayan kullanıcıların karşısına çıkıyor.

YENİ

Detaylı Navigasyon



GARMIN®

Kolay Kullanım



NEW STREETPILOT c510

Navigasyonu kolaylaştıralım.

- Anlaşılır Türkçe sesli uyarılarla araba seyrinde de kullanılabilir,
- 3 boyutlu dokunmatik ekran,
- Kolaylıkla aracınızın ön camına monte edilebilir,
- İstanbul, İzmir, Ankara, Bursa ve Adana detaylı sokak haritaları cihaza yüklü,
- Bataryası sayesinde araç dışında da kullanılabilir.



BAYTEKİN
TEKNİK CİHAZLAR

Necatibey Cad. No.67 34425
Karaköy - İstanbul
T. 0212 293 95 58 (pbx)
F. 0212 252 04 69
www.baytekin.com.tr
info@baytekin.com.tr

Vinçte bir Türk markası: Net Lift

Off-road'culara en çok gereken nedir? (Bir off-road aracı dışında tabii ki.) Uygun ekipman şüphesiz. Özellikle en yakın yardım alabileceği noktanın çok uzaklarında dolaşan 4x4'cüler, karşılaştıkları tüm sorunları kendi başlarına halledebilecek donanıma sahip olmak zorundalar. Uygun araç, uygun lastik, uygun pilot ve uygun ekiple yola çıkan off-road'cular bazen bile kendilerini çıkılması zor durumlarda bırakıyorlar, bazen de kader ağlarını örüyor ve araçlarını olmadık bir engelin içine gömülmüş bulabiliyorlar. Bu durumda tek çare iyi bir vinç ve destek ekipmanları.

Off-road'cuların tercih ettikleri farklı markalar ve modeller var tabii ki. Biz bu ay bu markalardan birine, kendi markası ile vinç ve ekipmanlarını satan bir üreticiye yer vermek istiyoruz. Net Lift'e.

Net Lift ,Net Mak Şirketler Grubuna bağlı taşıma ve istifleme ekipmanları üreten bir şirket. Ama giderek artan sayılarda biz off-road'cuların ilgisini çekecek ürünlerin satışına ağırlık veriyorlar. Arazi ve tekne kullanımı için vinç, vinç donanımları, strap, u-kilitler, motosiklet liftleri, krikolar ve kitler.

Net Mak 45 yıl önce kurulmuş, şu anda taşıma ve istifleme sektöründe lider bir kuruluş. Şirket Genel Müdür Yardımcısı Serol Acarkan ile Net Lift'in ürün gurubunun, ilginizi çeken bölümleri ve sorunları hakkında bir sohbet yaptık.

Serol bey, Net Lift nasıl doğdu?

Net Lift markası, 10 yıl önce, Avrupa'da yaygın olan bir uygulama ile, sıkıca denetlenen fason imalatlarla oluşturdukları ürün gamını tek bir marka altında toplama hedefi ile kuruldu. Bu yöntemle şirketin marka bilinirliğini oluşturmak ve geliştirmek amacındayız. Geçen 10 yıl içinde Net Lift Türkiye'ye ve Türkiye Cumhuriyetlerine yayılmış 25 Satış noktası ve bayi ağı ile genişledi. 2007 hedefimiz bayi sayısını 35'e çıkartmaktır.

Net Lift'in ürün çeşitleri kimlere hitap ediyor?

Net Lift mağazalarında hem doğrudan kullanıcıya hem de fabrikalar, atölyeler ve orta ölçekli şirketlere ulaşabiliyoruz. Ürün gamımız hem işletmelere ve üreticilere hem de hobi amaçlı kullanıcılara hitap ediyor, ayrıca askeri amaçlı ürünler de satmaktayız.

Tüketiciye hem Net Lift mağazalarından hem de zincir mağazaları üzerinden ulaşıyoruz. Ancak Türkiye'nin ulaşabileceğimiz bir çok noktası bulunmasına rağmen Net Lift markası için ufak bir pazar olduğunu düşünüyoruz,



çünkü hedef dünya pazarlarıdır. Bu sebeple 2007 senesinde ihracata da çok ağırlık vereceğiz. Marka , fiyat, kalite ve ülkemizin coğrafi avantajları sayesinde, Orta Asya dan, Avrupa'ya kadar pek çok ülkeye Türk markası olarak ulaşabiliyoruz ve daha çok ulaşacağız.

Marka oluşturmak başlı başına zor bir süreç. Ne gibi zorluklarla karşılaştınız?

Bir çok kişi marka oluşturmayı, bir etiket tasarlayıp malın üzerine uygulamak gibi görüyor. Ama bu sürecin sadece ilk adımı. Doğru ürünü seçip, doğru kombinasyonları kurup sonra da markanın, arkasında durmak gereklidir. Belirli bir marka ile ortaya çıkan bazı kuruluşlar, satış sonrası sorunlarla baş edemedikleri için sıkıntı yaşıyorlar. Oysa önemli olan sorumluluğu üstlenmektir. Net Lift Türkiye'de, konusunda kanunlar

nezninde , satış sonrası garantisi verebilen tek markadır.

Sektörde farklı markalar sizi takip etti mi?

Bu konuda bir çok firma gibi biz de sorunlarla karşılaştık. Belirli aşamalardan geçerek marka oluşturan ve tüketiciye ulaşan ürünlerin satış rakamları dikkat çekici olduğunda, hemen kalitesiz ve ucuz ürünlerle sahte malların piyasada boy göstermeye başladığını ya da farklı isimlerde ucuz ürünlerin satılmaya başlandığını görüyoruz. Bu durumun hem kısa hem de uzun vadede olumsuz etkileri oluyor tabii ki. Fiyat avantajlarından ötürü bu ürünler başta bilinçsiz tüketiciye cazip geliyor ve ilk anda pazar paylarında sarsılmalara neden olabiliyor. Uzun vadede tüketici ucuz veya sahte üründen geri dönüş yapıp yine güvenilir ürünlere yöneliyor yönelmesine



ama ekonomik gücü olmayan şirketler bazen yıllarca süren bu süreçten olumsuz etkilenebiliyorlar. Ya da firmalar yılgınlığa kapılıp o ürün grubu ile uğraşmayı bırakabiliyorlar. Tüm bunların yanı sıra bu kalitesiz ürünler, sektörün geneline karşı bir güvensizlik ortamı oluşturuyor. Ancak bilinçli tüketici Garanti belgesi, Kalite belgesi gibi detaylar soruyor ve aldığı ürünün kalitesinden emin olmak istiyor ama bunların sayıları çok az. 17 sene sahada, sıcak satışta da bulunmuş biri olarak ürün satın alanların çoğunun kullanma kılavuzunu okumadıklarını söyleyebilirim.

Ürünü nasıl kullanacağını bilmeyen bir tüketici aslında kalitesiz ürün kadar tehlikeli sanırım.

Çok doğru. Bizim ürün gamımızdaki ürünlerin kalitesiz olanları gerçek bir tehlike unsuru. Ağır şartlarda kullanıldığında kopabilen bir halat ya da vinç kablusunun ne gibi kazalara yol açabileceğini düşünmek bile istemem. Ancak bu donanımların limitlerinin bilinmesi, kullanım şeklinin bilinmesi ve güvenli kullanılması da çok önemli. Yaptığımız bir araştırmadan söz edeyim size. Araştırmalarımızda arızalı denilerek

servise gelen ürünlerin%65'inde kullanım hatası, %20' sinde ise zemin ve ortam çalışmasından kaynaklanan sorunlar olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu sonuç gösteriyor ki satın alma yapan kişi, kullanım kılavuzunu okumuyor ve yanlış koşullarda ürünleri kullanıyor. Biz de bu sorunu aşmak için eğitime ağırlık verdik. Hem bayileri hem de tüketiciyi bilinçlendiren seminerler ve eğitim çalışmaları yapıyoruz. Düzenli olarak gerçekleştirdiğimiz bu eğitimlerde hangi ürünün hangi şartlarda kullanılması gerektiği, ürün farklılıkları, avantaj ve dezavantajları gibi başlıklar işleniyor. Hatta bu konularda bir de kitapçık yayınladık.

Off-road koşullarında vinç kullananlar bilinçli davranıyorlar. Ancak diğer gruplar için doğrusu pek umutlu değilim. Korkarım bu konuda biraz aldırırsız bir topluluğa hitap ediyorsunuz.

Size basit bir konuyu aktarmak istiyorum, Ürün gamımızda gaz, petrol vb.. gibi yerler için özel tasarım patlamaya karşı kıvılcım çıkartmayan vinçler var ve fiyatları normal vinçlere göre 2 kat daha pahalı. Ancak bu tür yerlerde ucuz olsun diye bu tip vinçler kabul görmüyor ancak o vinç kıvılcım çıkartıp

tesisi havaya uçurursa, vinç mi pahalı yoksa tesis mi daha pahalı, işte bu hesabı dahi yapamayan kişi ve kuruluşlar Türkiye' e bulumaktadır

Özellikle Off-Road ve bunun gibi kullanımlarda, tüketici satın aldığı ürüne belki sadece bir kez gereksinim duyacaktır ve o ihtiyaç anında, ucuz diye satın aldığı kalitesiz üründe sorun çıkar ve kullanamazsa zararı çok büyük olur. İşte ürün satın alınırken hesaplanması gereken nokta budur.

2007 için planlarınız neler?

Off-road'culara 2007 için bazı sürprizlerimiz olacak. Yıl sonunda ürün gamımızı genişletip özellikle vinç konusunda yeni ürünlere yer vereceğiz. 2007 için de hobi amaçlı vinç sektörü için pratik kullanıma yönelik bir takım ürünler planlıyoruz. Araca konulabilecek ve vinçleme için gerek duyulan strap, u-kilit, makara, eldiven gibi ekipmanları içinde bulunduracak özel bir çanta hazırlığı içindeyiz. Türkiye de ilk olacak bu çantanın özellikle off-road'culara büyük faydalar sağlayacağı inancındayız.

Dağları bilirim, Uzak, sarp, sessiz

Dağcılar tanırım Dağlarla konuşmayan...

İhsan Kuşçu
Fotograf: Nermin Keskin Kuşçu



Hiç düşündünüz mü, hafta sonları (ya da program neyse) bunca eziyete neden katlanıyoruz. Neden, evde ayaklarımızı uzatmak varken, dağlarda, derelerde, çamurda, buzda debeleniyoruz. Hele o rahatsız mat üzeri uyku tulumu uykular... Böyle soruları kendime hiç sormam ama haftada en az beş kez duyurum. Hele masamda 4x4 Freelifel dergilerini bulundurmaya bağladığımdan beri sürekli. Doğa sporları ya da off-road'la uğraşmaya başladığınızda, kendinize / yaşantınıza dikey bir çizgi çizdiniz demektir. Artık ne siz, ne de dünya eskisi gibi değildir.

Düşündünüz mü size ne kattı, ya da sizden ne götürdü (para dışında) bu faaliyetler. "Neden?" sorusuna verilebilecek ilk cevaplardan biri, "baş etme becerileri" dediğimiz karşı tepki; yani zorluklarla baş etmeyi becermek. Çok düşünen birisi "önemli olan karşılaşılan olaylar değil, verilen tepkilerdir" demiş.

Hafta sonu ormanda kamp yaptık, doğayla mücadele ettik, zorlu bir off-road'dan başarıyla çıktık, çamura, tere battık... Şimdi şehirli yaşantımda, iş yerindeyim ve bir şeyler ters gidiyor. Hafta sonunun gücü / güveni

hala üzerimde, cesaretle olayın üzerine giderim, korkmadan risk alırım... Acaba biz outdoorcuların hayatı yukarıda anlattığım gibi mi? Yoksa çoğunluk gözlemlediğim gibi "orası başka, burası başka" mı? Son sorumuz, doğadan aldıklarımızı ne kadar içselleştirip kendimize kattığımızın farkında mıyız?

Bir başka çok düşünen; "Bunca insanın aşırı sporlar yapmasının veya tehlikeli serüvenlere kalkışmasının asıl nedeni, tehlikeli koşullardaki zorlu canlılık durumlarını yaşarken zamandan, sorunlardan ve dünyanın yükünden kaçıp özgürleşebilmeyi istemesidir. Fakat bu yapay bir durumdur ve bağımlılık yaratır. Kişiyi o an için bir bağdan kurtarır ama bir başkasının kölesi durumuna getirir" diyor.

İyice özetlersek; eğer kişi bağımlı bir hayat yaşıyorsa, yani kişisel özgürlüğüne sahip değilse, outdoor faaliyetlere sadece bağımlılığını aktarabilir. Kişisel gözlemlerimin ne yazık ki çok desteklediği bir durum bu. Burası ve burası olmayan arasında gel-git yaşayan nice arkadaşımız, eşi istemediği için bizden ayrıldı. Hatta espri konusu oldu



çoklukla "eğer sonuç böyle olacaksa, ben evlenmiyorum arkadaş..."

"Doğayla barışık olmayan birini seçmek, onunla bir ilişki yaşamak kader değil, bağımlılık gibi duyguların kişiyi yönlendirmesidir sadece"yi, anlatmanın kolay bir yolu olsaydı keşke.

Doğa sporları / off-road'la belki uzun zamandır, belki de yenilerde uğraşır oldunuz. Bırakın içinizde uyanan off-road geni sizi değişime zorlasın. Artık sadece bakmadığınızı, aynı zamanda görmeye de başladığınızı fark edin. Çevrenizde farklı olmanın tadını çıkarın ama giderek mor koyun olmanın sonuçlarına da katlanmaya hazırlayın kendinizi.

Ne yaparsanız yapın, ne yaptığının ve kendinizin farkında olun. Eğer içinizdeki gerçekliği yakalar, "şimdi ve burada" yaşamının gücünü keşfederseniz, o zaman gerçekten özgürsünüz demektir.

Daima özgür kalın...

NETLIFT® OFF-ROAD



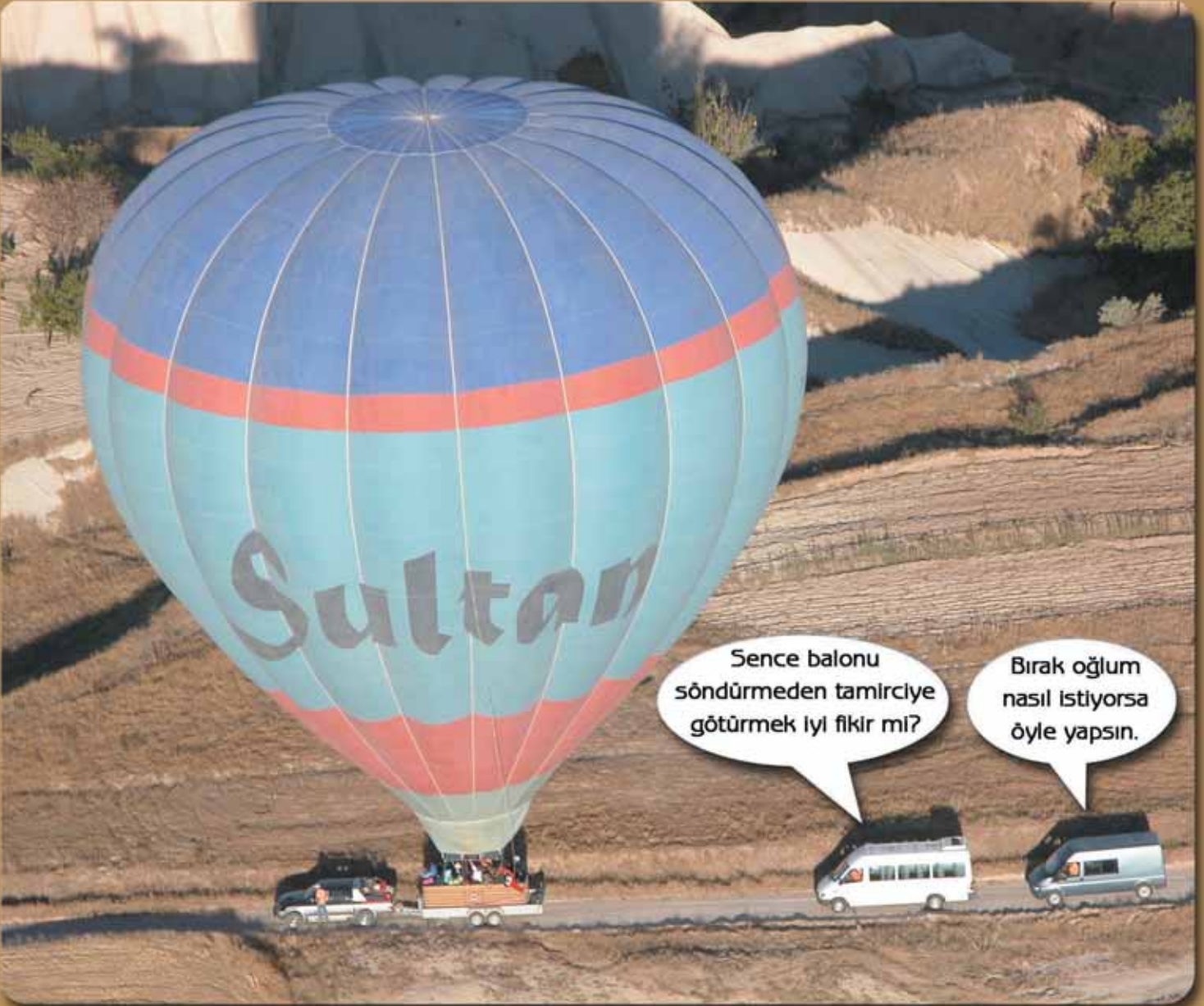
Güç
Yanınızda!



Balkan Caddesi No: 56, Çakmak 34770 Ümraniye - İstanbul / TÜRKİYE
Tel: +90216 364 24 00 Fax: +90216 364 28 00
www.netmak.com.tr www.netlift.com.tr e-mail: info@netmak.com.tr



Der yanın say fası





Ulu Motor desteğinde Husqvarna ile yarışan Evren Alkan, Supermoto'da Türkiye Şampiyonu!



Ulu Motor Sanayi ve Ticaret A.Ş. distribütörlüğünde Türkiye'deki faaliyetlerine 2005 Moto GP yarışları ile başlayan, İtalya'nın dünyaca ünlü motosiklet markaları, MV Agusta, Cagiva ve Husqvarna daha ilk sezonda arzuladıkları başarıyı yakaladılar. Ulu Motor desteğinde yarışan Evren Alkan, toplam altı yarışta bir ikincilik ve dört birincilik ile tamamladığı ilk sezonunun sonuna bir yarış kala şampiyonluğunu ilan ettikten sonra, Körfez pistinde 15 Ekim 2006'da düzenlenen son yarışı da birinci bitirdi. Böylece 2006'da, Husqvarna motosikletleri, Türkiye marka şampiyonluğuna ulaştı.

Motosiklet ithalatı ve dağıtımında Türkiye pazarının yeni firmalarından olan Ulu Motor sektörlerdeki yerini sağlamlaştırmak üzere motor sporlarında da kişilere yatırım yapıyor. Bu kapsamda tüm dünyada giderek artan bir merak uyandıran Supermoto motosiklet sınıfında ülkemizde yarışmakta olan Evren Alkan'a destek olan kuruluş, Husqvarna markası ile, dünya çapında toplam 67 şampiyonluktan sonra Türkiye'de daha ilk sezonda birincilik kürsüsüne oturmayı başardı.

Şampiyonluk ardından duygularını dile getiren Evren Alkan "2006 sezonu benim için muhteşem geçti. Sezon boyunca hep lider olarak ve önemli bir puan farkı ile şampiyon oldum. Bu yıl Ulu Motor/ Husqvarna ile başarıya ulaşmak ve kariyerimin başlarında bana böylesine inanan ve maddi manevi destek olan bir sponsorla çalışmaktan dolayı kendimi şanslı hissediyorum." dedi ve daha büyük hedeflere yönediklerini açıkladı.

Ulu Motor genel müdürü Mert Güçlüer ise "Evren Alkan ile işbirliğimiz sayesinde

Supermoto sınıfında sponsor olduğumuz ilk yılda, markamızın şampiyon olmasından dolayı mutluluk duyuyoruz. MV Agusta ve Cagiva markalarımızın da daha iyi tanınması ve yarış pistlerinde yerlerini almasını sağlayacak çalışmalarımız devam ediyor. Ulu Motor, MV Agusta, Cagiva ve Husqvarna motosiklet modelleri ile ilgili olarak lisans sahibi yarışçılara destek olmak amacıyla özel bir fiyatlandırma programını da hayata geçirdi. 2007'ye daha büyük bir heyecan ve daha büyük başarılar yakalama amacıyla hazırlanacağız." şeklinde konuştu.



Engelliler özel dosyası **Engeller bizi engeller mi?**

Sevgili 4x4 Freelife ailesi,

4x4 tanımlaması zorlu koşullara göre donanımlı araçlar için kullanılıyor. Dergimiz bu sınıfa giren araçları, onların doğayla ve zorlu koşullarla buluşmayı yaşam biçimi seçen kullanıcılarını ve macerayı "macera" olsun diye yaşamayanları hem de kendi kalemlerinden konu ediyor.

Biliyoruz ki 4x4 Freelife güçlü kişiliklerin ve kaliteli yaşam biçimlerinin buluşma noktası. Ve bu noktayı zenginleştiren en önemli yaklaşımlarından biri onun sosyal sorumluluk yönü.

Yayın hayatına başladığı günden beri sosyal yaşamın engelleriyle boğuşan, 4x4 hayatlar yaşamak zorunda olanlar etkinlikleri ile konu oluyor. Tekerekli sandalyeye, beyaz bastona, koltuk değneğine, bir nesneye ve bir insana bağımlı yaşamak zorunda olanların yaşama bağlılığına, sualtı serüvenlerine, uçuş maceralarına ve doğayla buluşmalarına tanıklık ediyor.

Engelsiz bir yaşam alanı olan Alternative Camp projemiz bir çok defa konu oldu.

Bu sayıda toplumsal dönüşüm sürecine gerçekten katkıda bulunan projelere, sivil toplum örgütlerine, kurumlara ve sivil insiyatiflere yer veriyoruz. Yani sosyal sorumluluk ve sosyal girişimciliğin 4x4 kurumlarına; farkındalık, bilinç ve katılım yaratanlara. Sorunlara yenilikçi çözümler üretip uygulayanlara..

STGM, Sivil Toplum Geliştirme Merkezi önemli bir çalışmaya imza atarak yüzlerce projeyi araştırdı ve içlerinden 8 tanesini seçerek sivil toplum girişimlerinin öyküsünü filme dönüştürdü. Bu sayıda sizlere bu filmi dergimizin katkılarıyla ücretsiz ek olarak hediye ediyoruz.

AKUT ve BUĞDAY yüzlerce başarı öyküsünü ve gerçek STK kimliğini birer model olarak taşıyan öncü ve önder kuruluşlar. Gönüllü olarak katılabileceğiniz, kendinizi ve çevrenizi değiştirebileceğiniz doğru adresler. Yaşam kurtarmak, gençliğe gelecek olmak ve sürgit tüketmek değil üretmek istiyorsanız..

SPECIAL OLYMPICS, Özel Olimpiyatlar Türkiye madalyaya doymayan zihinsel engelli gençlerimizin ve gönüllülerinin organizasyonu. 2007 Çin olimpiyat oyunlarına hazırlanıyor gençlerimiz. Her ile bir madalya getirmek istiyoruz bu defa. Gönüllü katılım ve desteğinizi bekliyorlar bulunduğu illerdeki spor salonlarında. Olimpiyatlar öncesi zihinsel engelli milli bir sporcumuzun yaşam koçu olmaya, ne dersiniz?

ALTERNATIVE CAMP, başarısını ve gücünü gönüllülük felsefesinden alan; hizmeti satın almayıp üretmeyi ilke edinen ve zengin konseptiyle bir sosyal girişimcilik modeli olan herkes için alternatiflerle dolu bir yaşam alanı. Var mısınız 4x4 ailesi olarak kampın 5. yılı olan 2007 yaz sezonunda 1000 sosyal dezavantajlı genci doğayla, sporla ve yaşamla buluşturalım..!

İSTANBUL İÇ MİMARLAR ODASI, engelsiz iç mekan tasarım yarışmasıyla en çözülmez gibi kabullenilen bir sorunu gündeme taşıdı. Ve çözüm üretiyor. Artık mekanlar sosyal yaşama engel olmaktan kurtuluyor. İçeriden dışarıya.. mimarlarımız, tasarımcılarımız ve meslek odalarımız adım adım "engelsiz bir Türkiye" nin planlarını çiziyor.

REHA İSTANBUL İNSİYATİFİ, durmak bilmeyen, sürekli üreten ve bizzat uygulayan dinamik bir gönüllü girişimciler kulübü. Hepsı çalışıyor. Ama mesai saatleri bittiğinde başka bir enerjiyle projelerinin peşinde koşturuyor. Yeni konseptler ve ürünler kazandırıyorlar her adımlarında. engelliliğe, yaşlılığa ve sosyal açmazlara dair.

UNDP, Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı, " Küresel İlkeler ve Kurumsal Sosyal Sorumluluk" programlarıyla bütünlüklü, sürekli ve kalıcı değişim arayanların adresi.

Siz sevgili 4x4 Freelife okuyucuları ve yazarları..

Bu özel dosyanın hazırlanmasına olanak yaratmış olduğunuz için hepinize teşekkür ediyoruz.

ERCAN TUTAL
AYDER Y.K.Bsk



1997 yılında başlayan Alternative Camp serüveninin temelleri Jean Michel Cousteau belgesellerine uzanıyor. Cousteau, engelli dalgıçlarla yaptığı dalışlar sonrasında “denizin iyileştirici ve özgürleştirici gücü”nü keşfettik derken biz de anahtar cümlemizi bulmuştuk; “dalmak özgürlüktür..!”

Proje başladığı 2002 yılından bu yana, aradan geçen 4 yılda, 2500’den fazla engelli ve sosyal dezavantajlı kişiyle birlikte 500’den fazla gönüllüye ev sahipliği yaptı.

Gönüllülüğün esas alındığı kamplarda, gönüllülerin büyük bir çoğunluğu yurt dışından geliyor ve en az 2 ay süreyle kampta kalıyorlar. Gönüllü profili içerisinde görme, işitme engelliler, ampute, tekerlekli sandalye bağımlıları, quadraplejikler, değişik seviyede spastisitesi olanlar da var. Katılımcıların, yurt içinden ve yurt dışından bireysel olarak ya da bağlı oldukları kurum veya derneklerle birlikte ücretsiz olarak katılabiliyorlar. Katılmak veya gönüllü olmak için www.alternativecamp.org sitesindeki formları doldurup göndermek yeterli.

Alternatif Kamp’ta aktiviteler engel tanımıyor; yüzme, snorkling, serbest dalış, aletli dalış, tüm su sporları, su jimnastiği, yapay tırmanma, plaj voleybolu, bocce, aerobik sabah sporu, basketbol, badminton, tenis, masa tenisi, binicilik, dağ bisikleti, tiyatro, drama, dans, müzik, ritim, resim, satranç, seramik, grup oyunları, takım ruhu çalışmaları, kültürel geziler, fotoğraf, el becerileri, yabancı dil, temel sağlık, ilk yardım, sağlıklı beslenme, kişisel gelişim, yön bulma, teknecilik... yapılan aktiviteler arasında.

2006 yaz sezonunda İzmir, Sinop ve Artvin’de kamplar yapıldı. Sinop’ta 1-30 Temmuz tarihleri arasında 2 dönem, Artvin’de 1-22 Ağustos tarihleri arasında 2 dönem kamplar yapıldı. İzmir’deki kamp ise 1 Mayıs-30 Ekim tarihleri arasında her hafta yeni bir engelli grubu karşıladı.

Alternatif Kamp’a girdiğiniz andan itibaren engelli engelsiz ayrımı kalmıyor. Herkes ‘dışarıdaki’ etiketlerini, statülerini ve rollerini bir tarafa bırakıyor, kamp alanına sadece kendisi olarak giriyor. İşbirliği ve özveriyle yepyeni bir yaşam alanı oluşturuluyor. Herkesin eşit olduğu kamplarda sınır yok, engel yok, güçlü-gücsüz ayrımı yok. Gönüllüler, katılımcılar yardım istemediği sürece onlara müdahale etmiyor. Temel anlayış, engellilerin bağımsız yaşam becerilerini kazanmasını sağlamak ve sahip oldukları becerilerini geliştirmelerini desteklemek, özgür ve bağımsız bireyler olarak toplumsal yaşamda varolabilmelerine fırsat tanımak.

“Engellilik” sorununa yönelik alternatif çözümlerin sunulduğu ve aynı zamanda bir model olarak uygulandığı Alternative Camp’larda gönüllüler gittikleri tüm kamp alanlarını engellerinden arındırmak için inşaatı girişerek geceli gündüzlü çalışıyor, yeniden düzenliyor. Van Kızılay kamp alanı ve Kafkasör Yaylası Doğa Gençlik Kampı gönüllüler tarafından engellsizleştirilen kamp alanlarından bazıları. Bu da ‘Engellilik’ durumunu yaratanın aslında, toplumsal-sosyal yaşam alanlarının sadece tek bir bakış açısını kriter alarak düzenleyen zihniyetler olduğunu, eğer istenirse birkaç

düzenlemeyle engellerin aşılabileceği tezini doğrular nitelikte.

Alternatif Kamp felsefesiyle, engellilik sorununa karşı oluşturduğu yenilikçi ve çözüm üreten bakış açısıyla, hem katılımcıları hem de gönüllülerin yaşamında silinmez izler bırakmıştır. BU bakış açısını “engellilik” olgusuyla ilgili yapılacak diğer alanlardaki çalışmalarda da uygulamak üzere Alternatif Yaşam Derneği kurulmuştur. Bugün Alternatif Kamp projesi, Alternatif Yaşam Derneği çatısı altında faaliyetlerine devam etmektedir.

2006 yaz sezonuna 30 Ekim’de son veren Alternatif Kamp, 2007 Mayıs ayında yeniden faaliyetlerine başlayacak. Kampa gönüllü ya da katılımcı olarak katılmak isteyenler www.alternativecamp.org sitesine girerek başvuru yapabilir, destek vermek isteyenler Alternatif Yaşam Derneğine ulaşabilirler.



Alternatif Yaşam Derneği (AYDER) iletişim:
19 Mayıs Mah. Yıldız Sok. STFA
B7 Blok 17/1 34736 Kozyatağı İstanbul - Türkiye
Tel: +90 216 384 54 55
Faks: +90 216 384 66 04
www.ayder.org.tr

Alternatif Yaşam Derneği - AYDER
19 Mayıs Mah. Yıldız Sok. STFA
B7 Blok 17/1 34736 Kozyatağı
İstanbul - Türkiye
Tel: +90 216 384 54 55
Faks: +90 216 384 66 04
www.alternativecamp.org

Engeller beni engeller mi?

Gökhan Ayık

Alternative Kamp'a ilk defa katıldığım Mayıs ayında, kampın kurucusu Ercan Tural karada yapamadığım hareketleri havuzda yapabildiğimi ve suyun içinde palet kullanabildiğimi fark etmiş ve bu da onun çok hoşuna gitmişti. Bana da HSA (Handicapped Scuba Association)'ın dalış sertifikasını almak için kampın müsait olduğu bir zaman diliminde beni tekrar çağıracağını söylemişti. 3 ay sonra Erdek'te tatil yaparken Ercan Tural beni Bodrum'a, dalış için eğitime çağırdı. Kampta bu kez sadece gönüllü olarak çalışanlar ve ben vardım. Bir de kampın sponsoru olan ve yazın Bodrum'da ikamet eden bir engelli arkadaş, Başak geliyordu kampa.

İnanılmaz bir üç gün geçirdim. Fırsat buldukça dalış yaptık.18 metreye kadar daldık. Muhteşemdi. Renk renk balıklar, kumun içine saklanan ilginç su altı canlıları, mercanlar... Bir balık sürüsünün içinden geçerken karşımda durup bana bakıyor, elimle küçük bir hareket yaptığımda dağılıp sonra tekrar yanıma geliyorlardı. Bana "Sen de kimsin? Cinsin ne?" der gibi bakıyorlardı. Su altından yüzeye doğru baktığımda, güneşin suya bıraktığı ışık kümesi izlemeye doyulmayan güzellikteydi.

Bir ara NTV'den Tayfun Talipoğlu "Bam teli" adlı programda yayınlanmak üzere kampa gelip çekim ve röportaj yaptı. Beni dalarken, tırmanırken, ata binerken ve pinpon oynarken çektiler. Yuh yani, sakatsan sakatlığını bil diyeceksiniz, ama birazdan anlatacağımardan sonra Ercan Tural'ın yanındayken engel diye bir şeyin olmadığını anlayacaksınız. .

Ben oradayken Tunç Toygar (tetrapleji omurilik felçlisi) Ercan abi'yi engellilere uygun hale getirilmiş bir mavi tur teknesi ile üç günlük Finike-Kekova turuna çağırdığını, istersem benim de gelebileceğimi söyledi. Ben de kabul ettim. Aslında radikal bir karardı verdiğim. Çünkü kazadan sonra ilk kez yanımda ailemden veya arkadaşlarımdan biri olmadan bir yere gidecektim. Yanımda kamp gönüllülerinden Pelin isminde, Marmara Üniversitesinde okuyan güler yüzlü ve sempatik bir arkadaş vardı. Hem korkuyor ve kendime güvenemiyordum hem de gitmek istiyordum. Belki de benim için bu yenilerin başlangıcı olacaktı.

Ama hiç korktuğum şeyler olmadı. Pelin'in o güzel yüreğine sağlık. 5 gün boyunca çok iyi ilgilendi benimle. Kamptaki gönüllü arkadaşlar beni hayrete düşürüyorlardı



zaten. Bir kısmı Türk bir kısmı yurt dışından gelmiş Üniversite öğrencileriydi hepsi. Yaz tatillerini burada engellilere yardım etmek için geçiriyorlar, yeri geliyor bulaşık veya çamaşır yıkıyorlar yeri geliyor tuvalet temizliyorlardı. Acaba bana kaza geçirmeden önce böyle bir teklifte bulunulsa, ben de yapar mıydım? Kaldı ki onların çoğu araştırıp burayı buluyorlardı, kimse onlara teklifte bulunmuyordu. Onları takdir etmemek mümkün değildi...

Tur başlamadan önce iki günü Kaş'ta değerlendirdik. Limanda Bougainville adlı dalış organizasyonları ve doğa sporları gerçekleştiren bir şirketin, aynı isimli teknesi bizi bekliyordu. Limandan tekneyle yola çıkıp dalmak için çok güzel bir koya gittik. Böyle bir tekneye ilk defa biniyordum. Alt katta dalış elbiseleri, tüpler, paletler, ağırlıklar, maskeler, vs tüm ekipmanlar vardı. Üst kat güneşlenmek ve dinlenmek içindi. Dikkatimi çeken şey teknenin içinin, tuvaletlere kadar engellilere uygu düzenlendiği. Biz kaldırımlara rampa yapmaları için İstanbul gibi metropolün belediyeleri ile uğraşırken, Kaş'taki bir organizasyonun bunu yapması hayret vericiydi. Daha sonra sorduğumda Ercan Tural'ın eskiden burada birkaç yıl çalışmış olduğunu ve tekneyi engellilere uygun hale getirdiğini öğrendim.

Suyun altı müthişti. Belgesel filmlerinde görebildiğim bu şirin balıklar karşımdaydı. İsmi bilmediğim birçok deniz canlısı aralarında fısıldaşarak beni konuşuyorlar gibiydi. Akşamüzeri tekneyle limana dönerken Kaş'ın üzerindeki dağdan yamaç paraşütü ile atlayanları gördüm. Kim bilir ne kadar yüksekte aşağı kendilerini

bırakıyorlardı. Onları izlediğimi fark eden Ercan abi, istersek biz de atlayabiliriz dedi. Acaba yapabilir miydim? Tamam dedim sabah atlayalım. Bana ne olduysa birdenbire ani kararlar vermeye başlamıştım.

Ertesi sabah erkenden kalkıp Nautilus adlı şirketin atlama grubuna katılmak için otelden ayrıldık. Yaklaşık 40 dakika yol aldık. Tahminimden çok daha yükseğe çıkıyorduk. Atlayacağımız yere gelip yamacın kenarından aşağı baktığımda gözlerime inanmadım. Çok yüksekti. Yerden yüksekliğimizi sorduğumda 1400 metre civarında olduğumuzu öğrendim. İşte o an tereddüt ettim atlamak için. Ama inat ettim. Yürü be korkusuz sakat, ecel seni bulacağı yeri bilir, dedim içimden.

Yamaç paraşütünde iki adet koltuk biçiminde paraşüte bağlı oturma yeri vardı. Öndekine ben, arkadake eğitmen oturdu. Koşarak atlanması gerektiğinden beni iki kişi kaldırarak sürat kazanmamızı sağlayacaktı. Ercan abi benden sonra atlayarak benim atlayışımı ve uçuşumu kameraya çekecekti. O yanımdayken kendimi hep güvende hissediyordum. Evet, artık eğitmen koşuyor, beni kaldıran iki kişi de ona yardımcı olarak yamacın kenarına doğru ilerliyorduk. Yamacın ucunda bizi bıraktıkları an, paraşüt havalanmış ve kendimi gökyüzünde uçuyor bulmuştum.

İnanamıyordum. Dün denizin 20 metre altında balıklarla dans ederken, bugün yerin 1400 metre yüksekliğinden aşağı atlamış uçuyordum. Hem de tetrapleji (iki el ve ayağının kas gücünü kaybetmiş) olan bir omurilik felçlisiyken. Yeryüzüne yukardan



bakmak çok garipti. Her şey küçülmüş cebime sığacak gibi duruyordu. Hani denizin üzerindeki birkaç yatı alıp cebimde eve götürmek fena olmazdı. Vücutuma vuran rüzgar rüya görmediğimi bildiriyordu. Kuşlar gibi süzülerek bir sağa bir sola kıvrılıyorduk. Ne garipti ki ben daha önce uçağa bile binmemiştim ama şu an paraşütle uçuyordum. Yere yaklaştıkça binalar netleşiyor yollar çizgi halinde duruyordu. Bir fotoğraf karesinin içinde gibiydim. Hiç korkulacak bir tarafı yoktu, zaten o sırada insanın aklına korkmak da gelmiyordu. İniş için yat limanının içindeki düz zemin seçilmişti. Bizi bekleyen kalabalığın içine çok rahat bir iniş yaptık. Yaklaşık otuz dakika kalmıştık havada. Muhteşem bir otuz dakika, görseiliğin doruğa çıktığı bir otuz dakika... Pilotum Uğur'a ve Nautilus'a teşekkürler buradan.

Finikeye-Kekova arasındaki tur için ertesi gün yola çıktık. Finike'ye vardığımızda doğruca yat limanına gittik. Yapacağımız üç günlük tur için Ardegü isimli çok güzel bir tekne bizi bekliyordu. Engellilere uygun hale getirilmiş bu tekneye çıkışım çok rahat oldu. Teknede on yolcu ve dört mürettebat vardı. Akşamüzeri demir alıp yola çıktık. Sabah erkenden harika bir koyda bulduk kendimizi. Denizden içeri nehir endamı ile girilen kanala demirleyen teknenin etrafını muhteşem bir manzara çevrelemişti. Kahvaltıdan sonra denize girdik. Fakat yerini bilmediğimiz bir kaynaktan gelen tatlı su denizin on santim yüzeyini buz gibi yapmıştı o yaz sıcaklığında. Keşke burada dalış malzemeleri olsaydı dedim kendi kendime, sonra güldüm. Kendimi amma kaptırmıştım bu dalış işine. Bağımlılık yapıyordu herhalde.

Finike Kekova arası yolculuğumuz keyifle devam etti. Güneş bizi ısıttıkça denize

girip serinliyorduk. Denizde derin suda yüzerken yüzeyde durmama yardımcı şeyler kullanıyordum. Bir ara tuzlu suyun yardımıyla yüzerlilik kazanıp durabileceğim geldi aklıma. Pelin ve Ercan abi hemen yanı başımdaydı. Ercan abi yanımda olduğu sürece hiçbir şeyden korkmuyordum nedense. Boğulmak hele aklımdan bile geçmiyordu. Ve denedim. İşte yüzüyordum ve hiçbir aparat kullanmadan. Kollarımın hareketine çok az da ayaklarım eklenip panik de yapmayınca çok kolay oluyordu. Kısa sürede yoruluyordum ama. Arada dinlenip tekrar deniyordum. Bu şekilde bir dakikaya kadar çıkarmıştım tek başıma su üzerinde durmayı. Yıllar sonra keşfedilmeyi bekleyen neler varmış bende. Çok sevinçliydim. Kimse olmasa yanımda sevinçten ağlayabilirdim. Çünkü gözlerim dolmuştu, tabi kimse farkına varmıyordu suda. Daha sonra Ercan abi ile kanoyu alıp kaptanın tarif ettiği bir mağaraya doğru gittik. Mağaranın girişi geniş ve sandalla bile girilecek büyüklükte idi. Işığın kırılıp yansıması ile birçok renk cümbüşü yaşıyordu içerde. İlerledikçe loş yerlerde bulunan kayalar günlük hayatta karşılaşmadığımız renklerle donatılmıştı. Bu hoş görüntülerin mimarı tamamıyla doğa. Tekneye çıkıp yediğimiz öğle yemeğinden sonra biraz şekerleme yaparken Kaleköy'de uyandık. Antik adıyla Simena. Akşam yemeği için yine muhteşem bir yer. Karşımda kayaların yontulması ile yapılmış tiyatrosu ve tepesinde ortaçağdan kalma kalesiyle muhteşem bir yer duruyor. Evler yığma taştan yapılmış. Buranın yerli halkı balıkçılık ve tekne turu için gelenlere restaurant hizmeti ile geçimlerini sağlıyorlarmış. Kara ile ulaşım olmadığını öğrendiğimde hayrete düşüyorum. Bir kısım kalıntılar burada suyun içinde bulunuyormuş. Kocaman, tonlarca ağırlıktaki lahitler var bazı yerlerde. Koylar arasında gezerken tipik likya mezar anıtları

ara sıra gözüme çarpmıştı. Zaman tüneline geçiş yapmış gibiydim. Buram buram tarih kokuyor her yer. Çevreye uyumsuz, tarihi bozan, sıkıcı görüntüsü olan, sonradan olan herhangi bir yapılaşma yok. Çok iyi korunmuş. Akşam yemeğini burada mangalla süsleyip devam ettik.

Ertesi gün batık şehir Kekova adasına doğru yol aldık. Kaleköy ün karşısında bulunan Kekova adasındaki kalıntılar tarihin tüm izlerini günümüze taşımaya çalışmış. Likyalılara ait bu bölgeler M.Ö 2. yüzyılda büyük bir depremle sulara gömüldüğü sanılıyor. Batık şehrin kalıntıları arasında depremden sonra sualtında kalmış eski cadde ve bina kalıntılarıyla, dalgakıran ve taştan yapılmış iskeleleri görmek mümkündür. Adanın içindeki bu şehrin evlerinin yıkık kalıntılarının arasında taş merdivenden yollar bulunuyordu. Taşları oyup şekil veren, konut yapan o devrin mimarisini seyrederken bir yandan da görmediğimiz sualtındaki yapıtların üzerinden tekneyle geçiyorduk. Adanın her tarafı hiç kazılmamış tarihi kalıntılarla doluymuş. Buranın batısında tersane koyu diye bir yer var. Yat ve tekneler getirdikleri insanların denize girmeleri için burada duruyorlar. Artık üç günlük tur bitmiş Finike'ye doğru dönüyorduk. Herkes için çok güzel geçen bu üç gün bizim de tarih sayfalarımıza eklenecekti. Evet bir şeyi tamamıyla unutmuştum beş gündür yanımda Pelin vardı ve hiç de zor olmamıştı. Benim için bu yaşadıklarım bundan sonra yenilerin başlangıcı olacaktı.

www.alternativecamp.org

Ağrı kesici ya da antibiyotik değil, STGM sadece vitamin...

Türkiye’de çeşitli alanlarda çalışma yapan sivil toplum aktivistlerinin bir araya gelerek 2004 yılında kurduğu Sivil Toplum Geliştirme Merkezi Derneği, 2005 Haziran ayında faaliyetlerine başladı. STGM’nin öncelikli hedefi, Türkiye’de katılımcı ve çoğulcu demokrasinin yaygınlaşması için yerel sivil toplum örgütlerinin güçlenmesine destek vermek. Saydam, tarafsız ve bağımsız bir rol üstlenen STGM, temel ilke olarak her türlü ayrımcılığa karşı ve farklılıkları zenginlik olarak algılıyor.

STGM’nin temel işlevi, sivil örgütlerin kendi kapasitelerini geliştirmeleri yönünde ihtiyaç duydukları konularda kendi olanakları ölçüsünde ücretsiz hizmet ve destek sağlamak. STGM’nin verdiği destekler, doğrudan parasal katkı biçiminde değil, yerel örgütlerin kendi yapabilme güçlerini artırma doğrultusunda oluyor. STGM’nin hedef grubu; Türkiye’de toplumsal cinsiyet, çocuk, gençlik, insan hakları, engelliler, çevre ve kültür-sanat alanlarından birinde faaliyet gösteren yerel sivil örgütler. Bu alanlarda çalışma yapan yerel sivil örgütler, STGM hizmetlerinden ve desteklerinden doğrudan yararlanabiliyorlar.

STGM, Avrupa Birliği’nin bir kuruluşu ya da projesi değildir. AB tarafından finanse edilen “Sivil Toplumun Geliştirilmesi İçin Örgütlenme Özgürlüğünün Güçlendirilmesi Projesi”, STGM’nin yürüttüğü projelerden biridir. STGM, amacı ve ilkeleri doğrultusunda farklı faaliyetleri yürüten, dernek tüzel kişiliğine sahip bağımsız bir sivil toplum kuruluşudur.

STGM, sivil ağlara destek veriyor

Sivil Toplum Geliştirme Merkezi, yerel sivil örgütlerin kendi çalışma alanlarında faaliyet gösteren diğer yerel örgütlerle kurdukları/kuracakları sivil ağları (network’leri) teknik ve lojistik katkı ile destekliyor. STGM’nin kurulma sürecine destek olduğu ağlar sırasıyla, “Şiddete Karşı Kadın Buluşması-Evde, Okulda, Sokakta, Kışlada, Gözaltında Şiddete Son!”, Ankara Çocuk Hakları İşbirliği Platformu, Türkiye Otizm Platformu, Türkiye LGBTT (Lezbiyen, Gey, Biseksüel, Travesti ve Transseksüel) Ağı. Ayrıca Türkiye Çevre Platformu’nun (TÜRCEP) güçlendirilmesi çalışmalarına da destek sağlıyor.

Kampanyaları destekliyor

Sivil toplum örgütlerinin “ayrımcılık” ve/veya “doğal kaynakların sürdürülebilir kullanımı” konularında düzenleyecekleri yerel veya ulusal kampanyalara teknik destek veren STGM, şu ana kadar on bir kampanyayı destekledi. Ankaralı



Feministler’in düzenlediği “Medya Tecavüzüne Hayır” Kampanyası; Bakırköy STK Platformu tarafından yürütülen “Yeşil Alanlarımızı İmarla Açmayın” Kampanyası, Ocu Oluşum-SSPE Hasta ve Yakını Hakları Derneği’nin “SSPE Hastalarına İnsanca Yaşam” Kampanyası; Bafra 2020 Vizyon’un yürüttüğü “Kızılırmak’a Ağıt” Kampanyası; Türkiye Tabiatını Koruma Derneği Antalya Şubesi’nin hazırladığı “Lara Antalyalıdır”, “Atatürk Parkı Antalyalıdır” ve “Belek Golfe Kurban Gitmesin” kampanyaları; Tema Tokat Şubesi’nin “Topraklarımızı Sahip Çıkalım” Kampanyası, Gaziantep Doğa Koruma Derneği’nin “Endemik Bitkilerimizi Koruyalım” Kampanyası; Çiğli Evka2 Kadın Kültür Evi’nin (ÇEKEV) “Genel Sağlık Sigortası’na Hayır” Kampanyası ve Doğa Derneği ve Atlas Dergisi’nin birlikte düzenlediği Hasankeyf’e Sadakat Kampanyası.

Bilişim teknolojileri eğitimleri de veriyor

Yerel sivil toplum kuruluşlarının kurumsal, idari ve teknik kapasitelerini artırmaya yönelik eğitim çalışmalarını sürdüren STGM, kapasite geliştirme ve proje döngüsü yönetimi olmak üzere iki tür eğitim veriyor. Eğitim çalışmalarının başladığı 2005 Ekim ayından bu yana toplam 20 il merkezinde 70 ilden katılan 1200 STK temsilcisi ile eğitim çalışması yapan STGM, 800 STK’ya sadece eğitim yoluyla ulaşmış oldu. İletişimden mevzuata, STK yönetiminden sivil toplum tartışmalarına, proje yönetiminden kaynak oluşturmaya bir dizi konuyu içeren eğitimlere son dönemde bilişim teknolojileri eğitimi de eklendi.

Yerel yönetim-STK işbirliğinde kolaylaştırıcı rol üstleniyor

STGM’nin kendine biçtiği önemli görevlerden

biri de demokratik katılım için, yerel yönetim ile STK’lar arasında işbirliği sağlanması için aracılık etmek. Bu doğrultuda, ilk olarak Samsun-Gazi, Mardin-Kızıltepe, İzmir-Seyrek, Eskişehir-Odunpazarı, Nevşehir-Kaymaklı belediyeleri ve bu ilçelerdeki yerel STK’lar ile İstanbul’da buluşuldu. Örnek bir yerel yönetim-STK işbirliği kabul edilen Beyoğlu Yerel-Sivil Güçbirliği Merkezi faaliyetlerini anlattı, birlikte çalışmalar yapıldı. Ardından, Eskişehir ve Mardin’de ihtiyaç analizi çalışmaları yapıldı. Eskişehir Sivil-Yerel Oluşumu (ESYO) Platformu bu çalışmadan sonra kuruldu. Son olarak Çanakkale Belediyesi ve Çanakkale Sivil İnisiyatifi’nin konuk olduğu ikinci toplantı Nevşehir Kaymaklı’da yapıldı, katılımcı tüm belediye ve STK’lar ortak bir yol haritası çıkarttı.

İki hibe programı

STGM tarafından yürütülen Sivil Toplumun Geliştirilmesi İçin Örgütlenme Özgürlüğünün Güçlendirilmesi Programı kapsamında iki adet hibe programının duyurusu yapıldı. Hibe programlarının ilki olan “Türkiye’de Sivil Toplumun Güçlendirilmesi: Sivil Ağların, Kapasite Geliştirme Projelerinin ve Katılımcı Yerel Projelerin Desteklenmesi Programı”, yerel düzeyde çalışan sivil toplum kuruluşlarının girişimlerine yönelik küçük ölçekli mali destek sağlamayı ve bu kuruluşların ağ kurma, proje geliştirme kapasitesini, lobi faaliyetlerini, kampanyalarını, iletişim ve halkla ilişkiler etkinliklerini geliştirmeyi ve teşvik etmeyi amaçlıyor. Diğer hibe programı “Sivil Toplum Diyaloğunun Güçlendirilmesi: AB’de Gerçekleştirilen STK Etkinliklerine Katılım Programı” ise Türkiye’deki STK’ların AB’deki ve aday ülkelerdeki aynı konumda bulunan kuruluşlarla toplumsal cinsiyet, çocuk, gençlik, engelliler, çevre, insan hakları ve



kültür alanlarında diyalog ve işbirliğini teşvik etmeyi amaçlayan, STK temsilcilerinin çalışma ziyaretlerine, değişim programlarına ve AB düzeyinde gerçekleştirilen platform, toplantı ve konferanslara katılmaları için mali destek sağlıyor.

Hukuk hattı

STGM web sayfasında bulunan STK Hukuki Danışma Hattı'na bugüne kadar 70 STK'dan yaklaşık 300 soru geldi. STK'ları ilgilendiren hukuki konularda gelen sorular, hukuk destek ekibi tarafından, hukuk bürosu titizliğiyle en kısa zamanda ve en ayrıntılı biçimde yanıtlanıyor. Yakında bu sorular ve yanıtları bir kitaba dönüştürülerek paylaşımına sunulacak.

Web sitesi

Hedef gruptaki tematik alanlar başta olmak üzere yaklaşık 7.500 STK'nın bilgilerini içeren bir STK veritabanı STGM web sitesinde kullanıma sunuluyor. Ayrıca, sivil toplumu ilgilendiren haberler, mevzuat; STK proje ve hibe programları ve fon kaynakları; sivil toplum alanındaki rapor, makale ve röportajlar; çeşitli eğitim dokümanları STGM web sitesinde yayımlanıyor. Çoğu yurtdışından olmak üzere, farklı ve başarılı sivil toplum projelerinin anlatıldığı "Sivil Toplumdan Proje Öyküleri" adlı belgesel film STGM web sitesinden ücretsiz olarak kullanıma sunuluyor.

Kütüphane

STGM Ankara ofisinde oluşturulan kütüphanede sivil toplum, çevre, insan hakları, toplumsal cinsiyet, kadın ve feminizm, engelliler, etnik kültürler, eşcinsellik, Avrupa Birliği vb. konularda yaklaşık 380 kitap bulunuyor. Kuramsal, alana ilişkin ve deneyime dayalı bilgilerin yer aldığı bu kitapların yanı sıra, kolayca ulaşılamayacak kimi raporlara STGM kütüphanesinden basılı olarak ve

elektronik ortamda erişebilirsiniz. Ayrıca web sayfasında bulunan "e-kütüphane" bağlantısından sivil toplumla ilgili raporlar, eğitim dokümanları, STK mevzuatı, makale ve röportajlar, AB ile ilgili metinlere ulaşılabilir.

Sonuç olarak, STGM, sağladığı tüm hizmet ve desteklerle, yerel STK'ların çeşitli konulardaki yapabilirliklerini artırmada vitamin; var olan kapasitelerini geliştirme ve ortaya çıkarmada ise bir katalizör görevi görüyor.

STGM tarafından hazırlanan yayınlar:

- Türkiye'de Sivil Hayat *
- Sivil Toplumcunun El Kitabı *
- Sivil Toplumdan Proje Öyküleri*
- Proje Döngüsü Yönetimi Mantıksal Çerçeve Yaklaşımı*
- STK'lar İçin Gönüllülük ve Gönüllü Yönetimi Rehberi
- STK'lar İçin Lobicilik ve Savunuculuk Rehberi
- STK'lar İçin İletişim ve Kampanya Hazırlama Rehberi
- Ayrımcılık
- Türkiye'de Sivil Ağlar
- Sivil Haklar ve STK Mevzuatı
- Avrupa Birliği ve Sivil Toplum

Ayrıca, iki ayda bir Türkçe ve İngilizce olarak yayımlanan STGM bülteni Siviliz'de etkinlik haberlerimizi, sivil aktivistlerle röportajları, eğitim duyurularımızı bulabilirsiniz.

(*) 2002-2005 yıllarında, Avrupa Komisyonu'nun bir programı olarak uygulanmış olan Sivil Toplum Geliştirme Programı (STGP) tarafından hazırlanmıştır ve STGM tarafından dağıtımı yapılmaktadır.



bilgi@stgm.org.tr
www.stgm.org.tr
Adres: 89.sok. 14/9 06550
Yıldız Çankaya/ANKARA
Tel: 312 442 42 62 (pbx)
Faks: 312 442 57 55

"Sivil Toplumdan Proje Öyküleri" nasıl doğdu?

"Sivil Toplumdan Proje Öyküleri" isimli video çalışmasına Eylül 2005 yılında başladık. Amacımız; farklı ve başarılı sivil toplum projelerinin öykülerini anlatarak hem yeni sivil toplum projeleri için ufuk açıcı fikirler vermek, hem de mevcut projelerin bütçe planlamasından hedef grup belirlenmesine kadar çeşitli aşamalarına dikkat çekmekti. Dört aylık bir çalışma sonunda yerli ve yabancı yaklaşık 300 sivil toplum örgütü ve uluslararası fon kuruluşuna, amaçladığımız bu video çalışmasını anlatan ve projelerinden görsel materyal talep eden elektronik postalar gönderdik. Bize ulaştırılan çok sayıda yerli ve yabancı proje materyallerinden bir seçme yaparak elinizdeki çalışmayı oluşturduk.

Sekiz proje öyküsünden oluşan film için, Almanya'dan MINE (Uluslararası Anne Merkezleri Birliği), Brezilya'dan Doutores da Alegria (Mutlu Doktorlar) ve COOPAMARE (Atık Kağıt İşçileri Kooperatifi), Arjantin OIKOS (Yurttaş Savunma Merkezi), projelerini tanıtan görsel materyal gönderdiler. Mısır'daki Çevre Koruma Derneği'nin genç kadınlar için geliştirdiği atık geri kazanım projesinin belgelenmesi için Kahire'den iki belgeselci, gönüllü olarak bu projeyi kaydettir ve kayıtlarını merkezimize ilettiler. UNDP (Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı) GEF/SGP Türkiye ofisinden gelen, Tayland'da çevre sorunları için SGP'nin geliştirdiği yerel çözümlerin anlatıldığı belgesel, video çalışmamızın başka bir bölümünü oluşturdu. Türkiye'den ise "Dezavantajlı Gruplar için Alternatif Kamp" projesinin mimarı Ercan Tural'ın sağladığı görsel materyaller ve kendisi ile yaptığımız röportaj ve yine Alternatif Kamp gönüllülerinden Pelin Durmuşoğlu'nun yardımlarıyla Alternatif Kamp'ın "gönüllülük" merkezindeki öyküsü çalışmamızda yer aldı. Türkiye'den çalışmamız için seçtiğimiz diğer sivil girişim ise Beyoğlu'nda yerel STK'ların belediye ile koordinasyon içerisinde oluşturduğu Beyoğlu Yerel-Sivil Güçbirliği Merkezi'nin öyküsü oldu. STGM'nin bu merkez ile yaptığı toplantılardan alınan kayıtlar, merkezin sağladığı görsel materyaller ve gönüllü arkadaşlarımızın Beyoğlu'nda yaptığı çekimler bu son sivil toplum öyküsünün görsel materyalini oluşturdu.

Şubat 2006'dan sonra, sağlanan bu görsel materyaller ve STGM tarafından hazırlanan metnin ışığında filmin kurgusuna başlandı. Metnin seslendirilmesi ve İngilizce'ye çevrilmesinden film için gereken animasyon tasarımının ve film müziğinin hazırlanmasına kadar birçok aşamada STGM gönüllülerinin desteği ile filmin kurgusu Nisan 2006'da tamamlandı. Yaklaşık 40 kişinin gönüllü desteğini aldığımız bu çalışma, 2500 Avro gibi son derece küçük bir bütçeyle tamamlandı ve DVD/VCD formatında dağıtımına başlandı.

Umuyoruz ki yeni sivil toplum projeleri için ufuk açıcı olur.

Sunay Demircan
STGM Koordinatörü

AKUT

Anadoluyla Elele

AKUT Arama Kurtarma Derneği olarak, gönüllülük ve karşılıksız yardımseverlik ilkeleriyle tam 10 yıldır durup dinlenmeden, varlığımızı adamaya karar verdiğimiz Türk Milleti ve Türkiye için çalışıyoruz. Sayısız kereler kendi sağlığını, hatta hayatımızı hiç tanımadığımız, hiç görmediğimiz, bir daha da hiç görmeyeceğimiz insanların acılarını bir nebze olsun dindirmek, onları içinde bulundukları zor, hatta ölümcül durumlardan çekip alabilmek için tehlikelere attık, bazen de sadece cenazelerini acılı ailelerine, sevdiklerine verebilmek ve onların, sevdiklerine karşı son görevlerini yerine getirmelerini sağlayabilmek için yaptık bütün bunları. Hiçbir zaman yorulmadık ve pişmanlık duymadık, çünkü her seferinde yaptığımız fedakarlığın, çabanın, özverinin karşılığını, milletimizin en içten duyguları, duaları, güveni ve gözyaşları ile aldık. Öyle ki, asil milletimiz, bize olan duygularını ifade etmek için bizleri, tarihten bir övünç olarak taşıdığı en asil kurumu olan Türk Silahlı Kuvvetleri ile birlikte en güvendiği kurumların başına yerleştirdi. Siyasetin, medyanın, bürokrasinin ve diğer pek çok kurumun güvenilirliğinin en alt seviyelerde algılandığı dönemlerde milletimiz bizi bu en büyük onura da layık gördü.

Bizim anladığımız anlamda AKUT, yaşadığımız topraklara ve bu toprağın yüce ruhlu insanına karşı bir görev bilinci ve sorumluluğudur. AKUT'un son derece net tanımlı bir varlık sebebi, çalışma anlayışı ve özdeğerleri vardır ve görev süreçlerini de bu ilkeler çerçevesinde gönüllüleri eliyle yürütür. AKUT derneği aslında bir şemsiye organizasyondur, ancak AKUT ruhu ve anlayışı gönüllüleri eliyle yaşayan, kendini sürekli geliştiren ve büyüyen, yeni beliren ihtiyaçlara ve imkanlara göre kendisini yeniden konumlandıran, sürekli bir dinamizmi olan, her hücrelerinde kendi içinde inisiyatif kullanabilen canlı bir organizasyondur. Aslında AKUT'u sıradışı kılan, benzerlerinden ayıran ve başarılı yapan da bu tercihtir. Bugün için on bölgede örgütlenmesini tamamlamış olan AKUT, 10 Ekim 2006 tarihine dek yurt içi ve yurt dışında olmak üzere toplam 333 arama ve kurtarma görevine katılmış, 743 insanın hayatının kurtarılmasında ve/veya normal yaşam koşullarına nakledilmesini sağlamıştır.

Ülke gerçeklerini iyi bilen, son derece çalışkan, fedakar ve gönüllü insan gücümüze dayanarak, yıllar içerisinde asli görevimiz olan arama ve kurtarma konularına



ilave olmak üzere, ülkemizde eksikliğini gördüğümüz pek çok farklı konuda da projeler gerçekleştirdik. Bu farklı alanlardaki projelerimizden biri olarak sürdürdüğümüz; yurdumuzun özellikle sosyal, kültürel ve ekonomik anlamda geri kalmış bölgelerinde, değişik vesilelerle tanıştığımız, iletişim kurduğumuz ihtiyaç sahiplerine çeşitli yardım ve destek çalışmalarımızı, "AKUT ANADOLUYLA ELELE" adını verdiğimiz proje çerçevesinde son derece kapsamlı, geniş katılımlı ve organize olarak sürdürmekteyiz.

Bizi en az arama ve kurtarma çalışmaları kadar heyecanlandıran bu proje çerçevesinde, üretici firmaların yurt çapında ihtiyaç sahiplerine ulaştırmak istedikleri kendi ürün portföylerindeki her türlü giyim, gıda, elektronik eşya, mobilya, araç, kırtasiye, okul malzemesi, kitap ve benzeri ürünleri, Anadolu'muzun dört bir yanında yıllar içerisinde kurmuş olduğumuz sıcak ve güvenli ilişkilerle dayanarak, gönüllülerimiz eliyle uzun zamandır sürdürdüğümüz aracılık görevimize bu öğretim yılı başında önemli bir halka daha ekledik. Pfizer Toplum Takımı, Hayat Yardım ve Yurtiçi Kargo'nun desteğiyle, Anadolu'nun değişik yerlerindeki 5000 öğrenci kardeşimize içi defter, kalem gibi kırtasiye malzemeleriyle hatta birer de klasik çocuk romanı ile dolu olarak yolladık. Bir kalemi ikiye kırıp öğrencilerine verip ders

yapabilen öğretmenlerimiz var Anadolu'da, onları unutmak ülkeyi unutmaktır.

Ulusal ve uluslararası üreticilerin ve hayırseverlerin derneğimize karşı duydukları güven ve teveccühle, ihtiyaç sahiplerine ulaştırılmak üzere derneğimize iletilen her türlü ürün; "AKUT ANADOLUYLA ELELE" projesi çerçevesinde değerlendirilmekte ve bütün yardım dağıtımı çalışmalarımız bu başlık altında toplanmaktadır.

Projemizin takibini daha sağlıklı yapabilmek, sürekli geliştirebilmek ve bize güvenen kurumlarla ileride de işbirliğimizi artarak sürdürebilmek amacıyla, proje çerçevesinde alınan ve ihtiyaç sahiplerine ulaştırılan en küçük parçasına kadar bütün malzemeler, nereden teslim alındığı ve hangi kanal ile hangi yerlere dağıtıldığı ve ilgili fotoğrafları gibi bütün detayları www.akut.org.tr web sayfamızdan takip edebilirsiniz.

Bizlerden daha az şanslı yurttaşlarımıza hizmet edebilmek adına, imkanları uygun olan, duyarlı, sorumluluk sahibi her kişi ve kurumla işbirliğine açık olduğumuzu, gelecekte birlikte nice verimli çalışmalar yapabilmeyi dilediğimizi, bu anlamda her fikre açık olduğumuzu bilmenizi isteriz.

Ali Nasuh MAHRUKİ

AKUT
Yönetim Kurulu Başkanı



Adres: Esentepe Büyükdere Cad.
No.120 34394 İstanbul Türkiye
Tel: 0212 217 04 10
Faks: 0212 217 04 22
Web: <http://www.akut.org.tr>

TÜRSAB Engelsiz turizm çalışmaları devam ediyor...



Engellilere uygun turizm olanaklarının geliştirilmesine yönelik çalışmaları konu alan “Engelsiz Turizm” görüşmeleri devam ediyor. İlki 17 Ağustos 2006 tarihinde düzenlenen toplantının ardından 14 Eylül 2006 tarihinde TÜRSAB Genel Merkezi’nde konuyla ilgili ikinci bir toplantı gerçekleştirildi. İstanbul Vali Yardımcısı Cumhur Güven Taşbaşı’nın da katıldığı bu görüşmede “Özürlü ve Yaşlılar İçin İstanbul Gezi Rehberi” çalışması gündeme geldi. Taşbaşı, TÜRSAB’ın öncülüğündeki konuyla ilgili tüm çalışmalara destek vereceklerini ve yakından ilgilendiklerini vurguladı.

18 Eylül 2006 tarihinde TÜRSAB, İçmimarlar Odası, Reha İstanbul ve Alternatif Yaşam Derneği temsilcileri Haydarpaşa Garı’nda engellilere uygun olarak tasarlanan ve aktif durumda hizmet sunan vagonlarla ilgili Devlet Demir Yolları 1. Bölge Müdürü Üzeyir Ülker, Devlet Demir Yolları Ticaret Müdürü Hasan Gedikli ve Devlet Demir Yolları Ticaret Müdür Yardımcısı Kadri Yapıcıoğlu ile bir toplantı düzenledi. Yapılan görüşmede vagonlar ve Haydarpaşa Garı’nın engelli insanlara yönelik çalışmalarını konu alan incelemeler yapıldı.

19 Eylül 2006 tarihinde ise aynı heyet bu kez Sabiha Gökçen Havaalanı’nı ziyaret etti. Toplantıda, Sabiha Gökçen Havaalanı Terminal Şefi Ayşegül Emir Varlıklı ve Sabiha Gökçen Havaalanı Yolcu Terminal İşletme Müdürü Uğur Görünmez’den konuyla ilişkin bilgi alındı.

Engelsiz Turizm kapsamında yapılan incelemelerin son ayağı ise 20 Eylül 2006 tarihinde Atatürk Havalanı’nda Tepe Akfen Vie (TAV) yöneticileriyle gerçekleştirildi. Genel Müdür Yardımcısı Ekrem Akgül, Mimari Ofis Şefi Burhan Danışman ve Terminal Müdürü Ayhan Güneş ile yapılan toplantıda Atatürk Havalanı’nın engellilere yönelik yaptığı çalışmalar görüşüldü.

Türkiye Seyahat Acentaları Birliği (TÜRSAB), 28 Eylül 1972 tarihinde yürürlüğe giren 1618 sayılı “Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu” uyarınca kurulmuş olan bir meslek birliğidir. TÜRSAB’ın temel amacı, seyahat acentalığı mesleğinin ve faaliyet alanının temelini oluşturan turizm sektörünün gelişimine katkıda bulunmaktır. 1618 sayılı kanunun belirlediği yetkiler çerçevesinde meslek disiplininin sağlanması, mesleğin gelişimine ilişkin faaliyetler, seyahat acentalarının karşılaştıkları sorunların çözümü yönünde yapılan çalışmalar, TÜRSAB’ın hizmet alanı içinde yer alan önemli işlevler arasındadır. Turizm sektörümüzde yaşanan gelişmeler ve karşılaşılan sorunlara ilişkin tüm konuları ilgili mercilerin dikkatine sunmak, bu konuda kamuoyunu bilgilendirmek de TÜRSAB’ın temel amaçları arasında yer almaktadır. Bu amaçlarını gerçekleştirebilmek için, kamu ve özel sektör turizm kurumlarıyla ortaklaşa çalışmalar yapan TÜRSAB, turizm politikalarının geliştirilmesinde de önemli görevler üstlenir. TÜRSAB, çevresel, tarihi ve insani değerlerin korunması ve geliştirilmesi gibi turizmi yakından ilgilendiren konularda, bir sivil birlik olarak yol gösterici ve baskı grubu olma özelliği de taşımaktadır. TÜRSAB’ın çalışmaları arasında uluslararası ilişkiler ve görev kapsamı içinde yürütülen tanıtım faaliyetleri önemli bir yer almaktadır. TÜRSAB, Dünya Turizm Örgütü (WTO), Uluslararası Seyahat Acentaları Birlikleri Federasyonu (UFTAA), Avrupa Birliği içindeki Seyahat Acentaları ve Tur Operatörleri Birlikleri Grubu (ECTAA), Uluslararası Tur Operatörleri Birliği (IFTTO) gibi uluslararası önemli kuruluşların üyesidir. TÜRSAB, diğer ülkelerin muadil organizasyonları, tur operatörleri, seyahat acentaları birlik, federasyon gibi örgütleri ile ikili ve çok taraflı ilişkilerin geliştirilmesi yönünde de faaliyetler yürütmektedir.



Merkez : Dikilitaş Mah. Aşık Kerem Sk. No: 55
34394 Beşiktaş İstanbul/ TURKEY Tel: (0.212) 259
84 04 Faks: (0.212) 259 06 56
E-mail: tursab@tursab.org.tr

Açık Radyo 94.9

Gönüllülük ve Sosyal Sorumluluk Programı



Medyanın gitgide tekelleştiği, gitgide daha büyük bir “kitle imha silâhı”na döndüğü, ‘enformasyon’un zihinleri zehirlediği ürkütücü bir ortamda açık radyo’nun daima ortak akıl ve vicdanı temsil etmeye çalışan bir mecra olduğuna inanıyoruz biz. 1995 tarihli manifestomuzda ‘temiz hava’ solumak istediğimizi söylerken, biraz da bunu kastetmiştik.

On yıllık yayın hayatında Açık Radyo mikrofonlarından belki 100 milyon kelimelik söz uçu ve uzaya karıştı, bu kubbeye 500 bin şarkı baki kaldı, 3 milyon saniye sessizliğin sesi yankılandı, 750 programda 20 milletten 800 gönüllü programcı 96 bin saat yayın yaptı, radyoya yurt çapında 24, ayrıca 1 de uluslararası ödül kazandırdı, uluslararası ve ulusal medyada onu 4 binden fazla habere konu yaptı.

Binbir meslek ve uzmanlık dalına ‘mensup’ olan veya hiçbir uzmanlığı veya işi bulunmadığı halde dünyaya söyleyecek bir sözü, dinletecek bir müziği bulunan bu insanlar düşünce ve fikirlerini sizlerle paylaştılar... 72 milletten 4 bin insanı radyonun küçük stüdyolarında sizler için konuk ettiler... Açık Radyo’nun web mekânında (www. acikradyo.com) 16 binden fazla yazı, inceleme, yorum, hikâye, çeviri ve karikatür yayınladılar...

Onlar ‘şarkılarını’ da sosyal değişimin bir aracı olarak gördüler ve öyle çaldılar. Sedalarını, popüler eğlence müziği denen o dev Açık hava hapishanesinden çıkarıp toplumsal vicdan âlemine ya da ‘paylaşılan cemaat duygusu’na dönmek için kullandılar.

Velhasıl, Açık Radyocular değerler, tanımlar ve kültürler alanını bir an terk etmediler: yanan ormanlarda, suları ısınan dünyada,

ekonomik krizlerde, Bosna'da, Susurluk'ta, Manisa'da, Kosova'da, Bağdat'ta ve Basra'da, Beyrut'ta ve Sayda ve Sur'da, Porto Alegre'de, Evian'da, Sıhhiye meydanında ve Mumbai sokaklarında hep vardılar...

Hülya Denizalp' in başlattığı ve sürdürdüğü "Gönüllülük ve Sosyal Sorumluluk Programı" da Kasım 2006 itibari ile 5.yılına başlıyor.

Programın amacı; Toplumda giderek yaygınlaşan gönüllülük ve Sosyal sorumluluk kavramları ve uygulamalarına farklı bakış açıları ve örneklerini dinleyiciler ile paylaşabilmektir. Böylelikle toplumdaki farkındalığı arttırmak ve bilinçlendirmeye katkıda bulunmaktır.

Program her Çarşamba saat 16.30 da yayınlanmaktadır.

Hülya Denizalp

Üniversite öğrencisi olduğu yıllarda Gönüllü Hizmetler Derneği ile hayatında ilk defa köylerde gönüllü çalışmaya gitti. Bu kendisi için bir dönüm noktası oluşturdu. İçinde yaşadığı toplumun gerçeklerinden ne kadar habersiz olduğunu fark etti. Bu tarihten itibaren sosyal sorumluluk içeren konular çalışma alanına girdi.

Diploması Endüstri Tasarımcısı olduğu halde bu alanda hiçbir zaman profesyonel olarak çalışmadı. Toplumun gelişmesinin eğitimden geçtiğine inanarak eğitim formasyonu sertifikası aldı. Eşinin görevi nedeni ile Güneydoğu'nda bulunduğu sırada ortaokul ve lise de 3 sene öğretmenlik yapmasından sonra okul dışı eğitim faaliyetlerin önemine inandı.

Avrupa Gönüllü Kuruluşlar Birliği'nin 4 sene başkan yardımcılığını yürüttü. Bu dönemde (1994) Avrupa'da ilk defa Gönüllü Kuruluşlarda Yönetişim Eğitiminin verilmesine önayak oldu.

Gençtür'da çeşitli sosyal programlarda toplam 15 sene çalıştıktan sonra 1999 depremi ile bilgi ve birikimini Sivil Toplum Kuruluşlarında kullanmaya başladı. Türkiye Eğitim Gönüllüleri Vakfı'nda 2 sene Gönüllü ve İnsan Kaynakları yöneticiliği yaptı.

2002 yılından Nisan 2006 yılına kadar ASHOKA Sosyal Girişimciler Ağının Türkiye temsilciliğini resmen kurdu ve yürüttü.

Yine 2002 Mayıs ayından beri Açık Radyo'da "Gönüllülük ve Sosyal Sorumluluk" programının yapımcısı ve sunucusu olarak yürütmektedir.

Ayrıca son 4 senedir Türkiye'nin her yerinde Sivil inisiyatif geliştirme çalışmalarına, eğitim ve/ya danışmanlık yaparak katkıda bulunmaktadır.

Bugünlerde kurucularından olduğu İMECE ve Gençtür ile ortak bir çalışmayı hayata geçirmek için uğraş vermektedir.



Cumhuriyet Caddesi, Üftade Sokak No:1
ERN Han, Kat: 5-6 34373 Elmadag -İstanbul
Tel: 212-343 40 40 (pbx)
Faks: 212-232 32 19
web: <http://www.acikradyo.com.tr>

UNDP

Daha İyi Bir Dünya Kurmak İçin Çalışıyor



Birleşmiş Milletler'in küresel kalkınma ağı olan BM Kalkınma Programı (UNDP), insanlara bilgi, deneyim ve daha iyi bir yaşam kurlmaları için kaynak ulaştırıcı ve değişimi savunan bir kuruluş. UNDP 166 ülkede, çeşitli ortakları ile birlikte, toplumlara kendi buldukları çözümlerde yardımcı olarak, onların ulusal ve küresel kalkınma çabalarına destek veriyor. Ülkeler, yerel kapasitelerini geliştirdikçe, UNDP ve çok sayıdaki ortağını daha çok çekiyor.

Dünya liderleri, yoksulluğu yarı yarıya azaltmayı da içeren Binyıl Kalkınma Hedefleri'ne 2015 yılına kadar ulaşma kararı aldı. UNDP'nin ağırları, bu hedeflere ulaşmak için küresel ve ulusal çabaları birbirine bağlıyor ve koordine ediyor. Odaklandığımız nokta, ülkelere;

- * Demokratik Yönetişim
- * Yoksulluğun Azaltılması
- * Krizleri Önleme ve Atlatma
- * Enerji ve Çevre
- * HIV/AIDS

konularındaki sorunlarına çözüm bulmaları için yardım etmek ve bu çözümleri paylaşmak.

UNDP, gelişmekte olan ülkelere, yardım almaları ve bu yardımları etkin şekilde kullanmaları konusunda destek oluyor. Ayrıca tüm faaliyetlerimizde insan haklarının korunmasını ve kadının güçlendirilmesini teşvik ediyoruz.

UNDP'nin hazırladığı yıllık İnsani Gelişme Raporu, kalkınma konularındaki küresel tartışmalara odaklanarak yeni ölçüm araçları, yenilikçi analizler ve çoğunlukla tartışmalı politika önerileri sağlıyor. Küresel raporun analitik çerçevesi ve kapsamlı yaklaşımı, bölgesel, ulusal ve yerel İnsani Gelişme Raporları'na da yansıyor ve bu, UNDP tarafından destekleniyor.

Tüm ülke ofislerinde UNDP Daimi Temsilcisi, aynı zamanda tüm BM sisteminin kalkınma faaliyetlerinin Daimi Koordinatörü olarak da hizmet eder. Bu tip bir koordinasyonla UNDP, BM'nin ve uluslararası yardım kaynaklarının en verimli şekilde kullanılmasını amaçlıyor.

UNDP Türkiye

UNDP Türkiye 3 temel alanda ilerleme kaydetmek için çalışıyor: 1) demokratik yönetişimin sağlanması için kapasite geliştirme; 2) yoksulluğun azaltılması için

çaba gösterilmesi; 3) çevre ve sürdürülebilir kalkınma. Bu temel alanlara ek olarak, UNDP, politika ve projelerde, kadınların, özel sektörün, kapasite geliştirilmesinin ve Bilişim ve İletişim Teknolojisi'nin rolüne büyük önem veriyor.

UNDP, bu alanlarda ilerleme kaydedilebilmesi ve Türkiye'nin kalkınmasına katkıda bulunabilmek için, hükümet, yerel yönetimler, sivil toplum, üniversiteler ve özel sektörle ortaklıklar kuruyor. Kalkınma projelerinin etkin bir şekilde uygulanabilmesi için bakanlıklarla yakın ilişki içinde çalışıyor. UNDP, kadın, gençlik, yerinden olmuş kişiler ve Binyıl Kalkınma Hedefleri gibi konulardaki ortak projeler dahil, ülkedeki BM projelerinden en iyi sonuçların alınabilmesi için de, Türkiye'deki diğer BM kuruluşlarıyla işbirliği yapıyor.

UNDP Türkiye Temsilciliği, hükümet, uluslararası örgütler, sivil toplum ve akademisyenlerle yakın ilişki içinde olabildiği Ankara'da bulunuyor. UNDP'nin ayrıca, İstanbul, Erzurum, Adıyaman, Mardin, Diyarbakır ve Şanlıurfa'da proje ofisleri var. Bu bölgelerdeki kalkınma sorunlarıyla doğrudan ilgilenebilmek amacıyla projeler, sivil toplum kuruluşları, kadınlar, gençler, iş dünyası, üniversiteler, bölgesel ve yerel yönetimlerle birlikte, bu ofisler aracılığıyla yürütülüyor. 2005 yılında açılan İstanbul'daki proje ofisinin kuruluş amacı da, yoksulluğun azaltılması, demokratik yönetişimin ve çevresel sürdürülebilirliğin sağlanması gibi kalkınma hedeflerine katkıda bulunabilmeleri için özel sektöre öncülük etmek.

UNDP, program ve projelerin yanı sıra, düzenli olarak Ulusal İnsani Gelişme Raporları yayımlıyor. Bilişim ve İletişim Teknolojisi konusuna odaklanılan son Ulusal İnsani Gelişme Raporu, 2005 yılı başında yayımlanmıştı. Ulusal İnsani Gelişme Raporu'yla birlikte, Türkiye'nin kalkınma düzeyini iller bazında gösteren İnsani Gelişim Endeksi de hazırlanıyor. UNDP ayrıca, Yeni Yoksulluk ve Kadın Girişimciliği gibi belli politikalara yönelik raporların yanı sıra; namus cinayetleri gibi konularda diğer BM kuruluşlarıyla birlikte ortak raporlar üretiyor.



Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı
United Nations Development Programme
Tel: +90 212 274 5790 - Faks: +90 212 347 6276
www.undpistanbul.org/oku.asp?ID=4
Yıldızposta Caddesi Dedeman İş Hanı No:48
Kat:7, Esentepe İstanbul

Özel Olimpiyat Dileği

“Bana kazanma şansı verin. Kazanamasam bile çabamda cesur olmama yardım edin.”

Özel Olimpiyatlar (Special Olympics) nedir ?

Özel olimpiyatlar, zihinsel engelli gençlere ve erişkinlere çeşitli spor dallarında eğitim ve yarışma olanağı sağlayan uluslararası bir spor programıdır.

Türkiye’de Özel Olimpiyat çalışmaları ilk olarak 1982 yılında Prof. Dr. Hıfzı Özcan ile Kennedy Vakfı arasında imzalanan anlaşma sonucu Türk Spastik Çocuklar Derneği’nde başlatıldı. Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü, Milli Eğitim Bakanlığı ve Türkiye Olimpiyat Komitesi tarafından tanınan ve desteklenen Özel Olimpiyatlar, Zihinsel Engelliler Spor Federasyonu’nun resmi programı olarak da benimsendi. Eğitim seminerleri, bölgesel karşılaşmalar, ulusal oyunlar ve uluslararası oyunlara katılım gibi etkinlikleri bu Federasyonun programına alındı.

Kuruluşundan itibaren Türk Spastik Çocuklar Derneği bünyesinde, bu derneğin ve Türkiye Spastik Çocuklar Vakfı’nın desteği ile faaliyet gösteren program, 2003 yılına gelindiğinde 45 ilimize ulaşmış ve sporcu sayısı 5.000’e yükselmişti. Bu büyümenin gereği olarak 26 Kasım 2002’de Dilek Sabancı’nın başkanlığında, Sakıp Sabancı ve Prof. Dr. Hıfzı Özcan’ın onur üyeliğinde kurulan Özel Sporcular Spor Eğitim ve Rehabilitasyon Derneği (ÖSSED) ile özerk bir statü kazandı.

Özel Olimpiyatlar tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de devletin, kamu kuruluşlarının, sivil toplum örgütlerinin, gönüllülerin ve özel sektörün desteği ile başarı kazanıyor ve gelişiyor. Özel Olimpiyatlar Türkiye Organizasyonu, daha fazla spor dalında, daha geniş bir coğrafyada, daha çok sayıda zihinsel engelli kişiye ulaşmayı hedefliyor. Bu amaç doğrultusunda sporcuları eğitecek antrenörlere uygulamalı eğitim seminerleri, kendi bölgelerinde programı başlatıp uygulayacak gönüllü kişi ve kuruluşlara uygulamalı seminerler, konferanslar düzenliyor

Programın yararları

- Özel Olimpiyatlar spor eğitimi ve yarışmalar aracılığı ile sporunun yaşamının pek çok yönünü olumlu etkiler. Bilimsel araştırmalar Özel Olimpiyatlar’a katılımın sporcuya özellikle su yararları sağladığını kanıtlamıştır.
- Gelişen özgüven ve sosyal beceri
- Çalışma hayatına hazırlık
- Kişisel karar verme becerisinin gelişmesi
- Arkadaşlar, çevre ve aile ile ilişkilerin güçlenmesi



- Bağımsız bir yasama daha iyi hazırlık
- Özel Olimpiyatlar’ın sağladığı bu yararlar sporcunun evde, okulda, işyerinde ve toplumdaki gündelik yaşamına da yansır.

Zihinsel engel bir hastalık değildir ve akıl hastalıklarıyla karıştırılmaması gerekir. Zihinsel engelli kişiler yavaş öğrenirler ve öğrenme kapasiteleri sınırlıdır.

Günlük yaşamın gerekleriyle baş etmekte, başkalarının davranışlarını doğru yorumlamakta, kendilerinden beklenen sosyal tepkileri göstermekte zorluk çekebilirler. Zihinsel engelli çocuklar da diğer çocuklar gibi yeme, içme, sevmeye, sevilme, kabul edilme, başarılı olma gibi biyolojik, sosyal ve psikolojik gereksinimlere sahiptirler

Dünyada Özel Olimpiyatlar

- 1960’lı yıllarda ABD Başkanı John F. Kennedy’nin kız karesi Eunice Kennedy Shriver tarafından -Maryland’de zihinsel engelli çocuk ve yetişkinlerin değişik spor ve fiziksel aktivitelerde yeteneklerini gösterebilmeleri için başlattığı- yaz kampı, Özel Olimpiyatların (Special Olympics) çekirdeğini oluşturdu ve 1968 yılında Special

Olympics resmen kuruldu.

- İlk Özel Olimpiyat Yaz Oyunları’na yaklaşık 1000 zihinsel özürü atlet, atletizm ve yüzme dallarında yarışmışlardır. O gün Chicago’da yakılan Özel Olimpiyat ateşi bugün dünyanın 150 ülkesinde 1,5 milyonun üzerinde atlete ulaşmıştır. Uluslararası Olimpiyat Komitesi tarafından da tanınan Special Olympics bünyesinde her yıl hemen hemen tüm resmi Olimpiyat sporlarını içeren 16,000’den fazla yarışma düzenleniyor. Special Olympics, bugün 160 ülkede, 1.5 milyon zihinsel engelli sporcu, 250.000 antrenör, 1 milyonu asan izleyici, 3 milyon aile ferdi, 1 milyon gönüllü, 5 milyondan fazla bağışçısı ile dünyanın en büyük amatör spor organizasyonu haline geldi.

Özel Olimpiyatların Topluma Katkısı

- Zihinsel engelli kişiler sosyalleşmekte zorluk çekiyor, toplum tarafından dışlanıyor ve kendi dünyalarında yaşamak zorunda kalıyor. Aileler zaman zaman çocuklarının bu sorununu toplumla paylaşamıyor. Zihinsel engelli çocuklarla birlikte aileleri de kendi içlerine kapanıyor.
- Special Olympics, zihinsel engelli atlete fizik kondisyonunu geliştirmek, sağlıklı olmak, cesaret, disiplin ve özgüven kazanmak, mutlu olmak, arkadaş edinmek ve başarılarıyla alkışlanmak için sınırsız olanaklar tanıyor. Bu olumlu gelişmeler Special Olympics atletinin evdeki, okuldaki ve toplum içindeki gündelik yaşantısına da yansıyor yakın çevresiyle daha yakın ve sağlıklı bir iletişim kurmasını sağlıyor.
- Special Olympics zihinsel engellilerin özürlerine rağmen neler başarabildiklerini sergileyerek, toplumun zihinsel engellileri tanımalarına, onların yasama sevinçleri ve azimlerine tanık olmasına yardımcı oluyor.

Türkiye’de Özel Olimpiyatlar

1983 yılında Sayın Prof. Dr. Hıfzı Özcan tarafından Türk Spastik Çocuklar Derneği’nde bu Derneğin bir faaliyeti olarak başladı. Milli Olimpiyat Komitesi tarafından resmen tanınan ve ilgili Bakanlıkların onayı ve desteği ile yürütülen program 1990 yılında kurulan Türkiye Özürü Spor Federasyonu ve daha sonra oluşturulan Türkiye Zihinsel Engelliler Spor Federasyonu’nun resmi programı olarak benimsendi. 26 Kasım 2002’ de Sayın Dilek Sabancı’nın Başkanlığında kurulan Özel Sporcular Spor Eğitim ve Rehabilitasyon Derneği özerk bir statü kazandı.

Hedefimiz

Özel Olimpiyatlar tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de devletin, kamu kuruluşlarının, sivil toplum örgütlerinin, gönüllülerin ve özel sektörün desteği ile başarı kazanıyor ve geliyor. Bu amaç doğrultusunda sporcuları eğitecek antrenörlere uygulamalı eğitim seminerleri, kendi bölgelerinde programı başlatıp uygulayacak gönüllü kişi ve kuruluşlara uygulamalı seminerler, konferanslar düzenliyor; bölgesel programlara yetki vererek bölgelerinde Özel Olimpiyatlar kurallarına uygun spor karşılaşmaları düzenlemelerini destekliyor.

Özel Olimpiyatlar Yönetim ve Yürütme Kurulu

Özel Olimpiyatlar Türkiye Organizasyonu Kasım 2002’den bu yana Özel Sporcular Spor Eğitim ve Rehabilitasyon Derneği (ÖSSED) tarafından yürütülmektedir. ÖSSED Onur Üyeleri Sakıp Sabancı, Dilek Sabancı; ÖSSED Yönetim Kurulu Üyeleri Mustafa Göçen Başkan, Necmettin Aydın Başkan Yardımcısı, Aslan Tokyay Sekreter ve üyeler Bülent Özukan, Ahmet Hamoğlu, Aydemir Karaer.

Sponsorlar

ABB, America Online, Booz-Allen&Hamilton, Otis, Oracle, Mc Donald’s, Coca-Cola, Procter&Gamble Special Olympics’in dünyadaki sponsorlarından bazıları... Kurucusu Eunice Kennedy Shriver’dan aktör Arnel Schwarzenegger’e, müzisyen Bon-Jovi’den Stevie Wonder’e, spor süperstarları Michael Jordan’dan Nadia Comeneci’ye kadar bir çok ünlü kişi, dünyayı Special Olympics’e destek olmaya çağırıyor. Türkiye’de de kampanyanın başlatılmasıyla ilk Olimpiyat Dostu olan ünlüler, Süreyya Ayhan, Yılmaz Erdoğan, Sezen Aksu, Fatih Terim, Çelik Erişçi, Mithat Bereket, Sempatı Voleybol Takımı (Ceylan Saner, Buket Saygı, Deniz Pulas, Eylem Senkal, Fatma Yaman, Gülsün Durak).

Özel Olimpiyat’ların Global Etkisi

160 ülkede uygulanan; 250.000 antrenör, 3 milyon aile üyesi, 1.2 milyon sporcu, 1 milyon gönüllü ve 5 milyondan fazla başışçının içinde yer aldığı dev bir organizasyon. Special Olympics dünyanın en önemli 100 yardım organizasyonu arasında yer almaktadır. Hizmet verdiği alan düşünüldüğünde ise bu organizasyonların en geniş çaplısıdır.

Yüksek tüketici bağımlılığı

Tüketiciler Special Olympics markalı ürünleri, Dünya Kupası markalı ürünlere göre %143, Olimpiyat Oyunları markalı ürünlere göre ise %47 oranda daha fazla satın alıyorlar.

Özel Olimpiyatlar Türkiye Organizasyonu
Özel Sporcular Spor eğitim ve Rehabilitasyon Derneği

Değirmen sk Şaşmaz Sitesi B1 Blok No: 2/5 34742
Kozyatağı İstanbul Tel: 0216 372 15 51 - 0216 372 29 36
- 0216 372 19 94 - Fax: 0216 372 47 95
www.soturkiye.org.tr

Reha İstanbul Yeni adımlar, yeni projeler



“Tanışma”

2003 yılı ortalarında telefonum çaldı ve karşımdaki ses “Tercüme desteğine ihtiyacımız var, ayrıntılar için görüşebilir miyiz?” dedi. Profesyonel bir tercüman olarak bu görüşmeyi kabul ettim ve farklı tarihlerde aynı bölümden mezun olduğum, ama tanımadığım bu kişiyle ofisimde buluştum. Böylece İlker Karagöz’le ilk kez görüştim. İlker bana, engelliler ile ilgili bir fuar da profesyonel tercüme hizmetine ihtiyacı olduğunu, Almanya’ya gidip Türkiye’de yapılacak bir engelli buluşmasını tanıtacağımızı, Şişli Belediyesinin bu projeyi desteklediğini, Almanya’da resmi temaslara yapılacağını anlattı. O tüm bunları anlatırken, karşımdaki insanın inancını, heyecanını, düşüncelerini, kaygılarını çok iyi anladığımı fark ettim. Belki de bu yüzden “ama vereceğin bu hizmet karşılığında sana bir ücret ödeyemeyeceğiz” dediği zaman hiç duraksamadan “olur” dedim.

“Kronoloji”

İlker’le konuştukça, Reha İstanbul projesinin 1998 yılında kendisinin engellilerle ilgili bir vakfa üye olmasıyla ve burada faal olarak çalışmasıyla başladığını öğrendim. Kendisi sonradan, Almanya’da yapılan ve dünyanın engellilerle ve dezavantajlı gruplarla ilgili en büyük buluşması olan Rehacare International’a giderek, bir sosyal girişimcilik projesi olarak Reha İstanbul’u tanıtmış.

“Almanya”

Rehacare fuarından zamanla çok iyi bir dostumuz olacak olan fuar yetkilisi Gabriele Weber: “İlker bize geldiğinde, Türkiye ile ilgili bazı önyargılarımız vardı. Gelecek kişiye de soracak çok sorumuz vardı. Ama İlker geldi, anlattı, anlattı, anlattı... Bir süre sonra farkına vardık ki, hepimiz sadece onaylayarak kafa sallıyoruz.” Rehacare International bunun üzerine projeyi 5 yılına desteklemeye karar vermiş.

“Ekip”

Bir yandan Türkiye’deki engelli gerçeğini öğrenirken, diğer yandan da Reha İstanbul projesinden diğer ekip arkadaşlarımız ile tanışmaya başladım. Alper Akça, Gani Çetin, Binnur Semiz, Ercan Tutal, Yetkin Kaygısız, Ümit Zağlı, Eylem, Devrim ve diğerleri... Tamamen gönüllülerden oluşan bir ekibin bu kadar çok angajman gösterdiğini gördüğümde, bu ekibin bir parçası olduğum için ne kadar şanslı olduğumu hissettim. Ekibin tamamı profesyonel olarak yaptıkları işleri haricinde bu projeye ilgilileniyorlardı; üstelik Reha İstanbul projesi ne bir dernekti, ne de bir vakıftı... Tamamen doğallılda oluşmuş bir inisiyatif.

“Buluşma”

2004 yılının Nisan ayında “Buluşuyoruz”

sloganıyla 1. Uluslararası Rehabilitasyon ve Bakım Günleri gerçekleştirildi. Türkiye Sakatlar Konfederasyonu aracılığıyla 100’lerce delege Anadolu’nun çeşitli kentlerinden İstanbul’a geldi. Daha önce evlerinden çıkmak için bir sebebi olmayan birçok engelli insan, gerekli araç ve hizmetlerden faydalanabildiğinde sokağa çıkabileceğini, sağlıklı ve doğal bir yaşam sürdürebileceğini gördü. Uzun zamandan bu yana tek olmadıklarını gördüler. Garip bakışlarla karşı karşıya kalmadılar. Çözumsuz olmadıklarını gördüler.

“Sizin için en iyisi”

2005 yılı Mayıs ayının Reha İstanbul etkinliği bu sloganla başladı. Organizasyona desteği resmi kurum olarak Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı veriyordu. Birçok sivil toplum kuruluşu buluşmada projeleriyle hizmet için yarışlıyordu.

“Yeni hayat, yaşama devam”

22 yerel yönetim projelerini anlattı. Artık özürlüler yasası çıkmış, projeler ilk seneye göre çok gelişmiş ve engelliler İnternet forumlarında değil, bu tür buluşmalarda toplanmaya başladı. Farklı olarak sağlanan sponsorluklar sayesinde Reha İstanbul ekibi “Reha Çanta” adı altına 1.000 tekerlekli sandalyeye özgü çanta tasarlayarak dağıttı. Yine “Reha Gym” adı altında özel bir jimnastik CD’si çantalarla beraber dağıtıldı.

“Rehber”

“Reha Rehber” de bunlardan bir tanesiydi ve tamamlandı. İstanbul ilk defa adım adım gezilerek engelliye uygun olan ve olmayan yerleri, tarafsız bir ekip tarafından tespit edildi. 103 harita, 112 fotoğraf, 148 raylı sistem durağı ve yüzlerce mekan incelenerek kitap haline getirildi. Rehber, valilik desteğiyle Türkçe ve İngilizce olarak basıldı. Şu anda Türkiye genelinde engelliye uygun yerlerle ilgili bir İnternet portalı ve yeni rehber kitapçıkları hazırlanmaktadır.

“Yeni ufuklar”

Heyecanını yitirmeyen ekip, sürekli yeni projeler ve kişilerle yoluna devam ediyor. Dünyanın her yerinden iyi örnekler toplayarak, Türkiye uyarlamaları ile ilgili olarak çalışıyor. Türkiye’de de var olan uygulamaların düzeltilmesi konusunda yeni fikirler için çalışmalar yapıyor.

Deniz Erkan

Rehaİstanbul
İstiklal Caddesi Küçükparmakkapı sk.
Topbaş han no: 4/9 Beyoğlu İstanbul
Telefon 0212 244 72 76 -
Faks 0212 244 72 78
E mail: info@rehaistanbul.com
Web: www.rehaistanbul.com



Ekolojik Bir Yaşam İçin Atılan Tohumlar

BUGDAY Ekolojik Yaşamı Destekleme Derneği, 1990 yılından bu yana Türkiye’de ekolojik tarım ve üretim konusunda bilgilendirme ve bu konuyla ilgili kurum kişilerle iletişimi sağlamak üzere başvurulmuş bir kuruluş olmaktan öte; köylerde üreticilerle, bakanlıklarda hükümet temsilcileri ile uluslararası platformlarda ve tüketicinin günlük yaşamında pratik işler üreten bir örgüt işlevini görüyor.

Yaşamını sürdürürken diğer yaşamlarla uyum içerisinde ve ekolojik bütüne saygılı bir toplum hayalini besleyerek yola çıkan BUGDAY Derneği bu hedefini, “örnekler oluşturma”, “var olana destek olma” ve “bilginin dolaşımını sağlama” yoluyla gerçekleştirmek için çaba gösteriyor.

BUGDAY, 16 yıllık tarihinde, doğa dostu ve ekolojik tarım yöntemlerinin yaygınlaştırılması; geleneksel süreçteki üretimlerin sürdürülmesi; kırsaldaki insanın kendi değerlerinin farkına varması; bireyin doğa ve çevresi ile uyum içinde yaşayabilmesi için ihtiyaç duyduğu bilgiye ulaşımının sağlanması amacıyla çok sayıda tohum attı... Bu tohumların birçoğu filizlenip olgunlaştı ve meyve verdi. Şimdi bu meyvelerin her biri sağlıklı bir yaşam döngüsüne hizmet etmek üzere yeni tohumlar ekiliyor...

Türkiye’nin ilk “Ekolojik İç Pazar Kongresi”ni düzenleyen (1999), doğal ürün dükkanlarının ilk örneklerini kuran, ekolojik üreticisinin ürünlerini kentteki tüketiciye doğrudan ulaştırmak üzere ilk pilot projeleri gerçekleştiren BUGDAY, son iki yıldır ekolojik tarımı, ekolojik tarım yapan çiftçiyi ve tüketicinin ekolojik ürüne kolay ulaşılabilirliğini sağlayan iki öncü projeyi daha hayata geçirdi:

Türkiye’nin ilk örgütlü ekolojik tarım turizmi modeli olan TaTuTa ve şehirde tüketicinin de dahil olduğu sağlıklı bir üretim/tüketim modeli oluşturan BAHÇE projeleri...Bütün bu çalışmalarının yanı sıra BUGDAY, Türkiye’de ekolojik tarımın hukuksal alt yapısının ve ulusal stratejisinin hazırlanması ve uygulanması konusunda Tarım ve Köyşleri Bakanlığı Ekolojik Tarım Ulusal Yönlendirme Komitesi’nde aktif olarak yer aldı.

Ekolojik tarım, ekolojik tarım turizmi gibi faaliyet alanlarında uluslararası pek çok kuruluşun Türkiye temsilci ve üyesi olan dernek aynı zamanda ekolojik yaşamın her alanında bilginin serbest dolaşımını sağlamayı amaçlayan www.bugday.org sayfasıyla da kaynak ve iletişim noktası olmayı sürdürüyor.

BUGDAY bir yandan ekolojik ürün üreticisini desteklemek, kırsalda yaşayanların kendi değerlerinin farkına varmasını ve herkesin ekolojik ürüne daha kolay ulaşmasını



sağlamak amacıyla modeller üretmeyi sürdürüyor. Diğer yandan da ekolojik tarım kanununun hazırlanmasında verdiği destekte olduğu gibi, 2006 yılında başlattığı ve içinde yer aldığı yeni projelerle AB sürecinde Türk çiftçisi, toprağın korunması ve tarımsal biyoçeşitlilik için en uygun ve olumlu olabilecek tarım politikalarının geliştirilmesi yolunda çaba gösteriyor.

Ekolojik çiftliklerin desteklenmesi ve sağlıklı üretim-tüketim ilişkisinde İki Model: Ekolojik Ziyaretler

BUGDAY’ın Türkiye’nin farklı bölgelerindeki 70 çiftlikle birlikte yürüttüğü TaTuTa (Tarım, Turizm, Takas) Ekolojik Çiftlik Ziyaretleri projesi, bir yandan ekolojik üretim yapan çiftçiyi desteklerken, diğer yandan da kent insanını da kır yaşamı ve tarımsal faaliyetlerle buluşturuyor.

GEF Küçük Destek Programı (SGP)’nin desteğiyle 2004 yılında hayata geçirilen proje, Türkiye’de ekolojik tarım ile geçinen çiftçi ailelerine mali, gönüllü işgücü ve/veya bilgi desteği sağlayarak ekolojik tarımı teşvik etmek ve sürdürülebilirliğini sağlamayı amaçlıyor. Diğer yandan da tüketici konumundaki kent insanının üretici ile yüz yüze iletişimini hedefliyor.

SGP’nin yanı sıra Ford Otosan, Atlas Dergisi, Kutup Ayısı Belgesel Yapım, Aydın Doğan Vakfı ve Kemaliyeliler Vakfı (KEMAV) tarafından da desteklenen proje kapsamındaki çiftlikler, bugüne kadar 99’u gönüllü, 126’sı konuk olmak üzere 225 kişi tarafından ziyaret edildi. TaTuTa hakkında bilgiye TaTuTa Rehberi’nden veya www.tatuta.org sitesinden de ulaşılabilir.

İstanbul’da Bir Ekolojik BAHÇE

Sağlıklı bir üretim tüketim modelini amaçlayan BAHÇE projesi, Mart 2005’te BUGDAY Derneği üyesi Hakan Kök tarafından derneğe tahsis edilen ve sabit yatırımları

üstlenilen Polonezköy yakınlarındaki Cumhuriyet Köy’deki 30 dönümlük arazide başlatıldı. Üretim-tüketim döngüsünün BUGDAY ekibi tarafından yapıldığı BAHÇE’de tarımsal faaliyetlerde profesyonel danışmanlık alındı; proje kapsamındaki tüm tarımsal faaliyetler ekolojik tarım prensiplerine uygun olarak yetkili kontrol firmasının gözetiminde gerçekleştirildi.

Ticari amaç gütmeyen bu model çalışmada proje ihtiyaçları 100 katkı veren (hami) ve diğer destekçiler tarafından karşılandı. 2004 yılında BAHÇE’de üretilen 40 ton, 29 çeşit ürün proje ekibince tüm katılımcılara paylaştırıldı. BAHÇE hamileri proje hakkında bilgilendirme, projeyi sürekli izleme ve projeye katkı vermenin yanı sıra yıl içerisinde 20 hafta süresince bahçe ürünlerinden oluşan birer sepet aldılar.

BAHÇE projesi 2006’da 40 dönüme ulaşan arazide aynı niyetlerle devam edecek. Proje ihtiyaçları 135 hami tarafından karşılanacak, çıktılar proje ekibince tüm katılımcılara paylaştırılacak.

Türkiye’nin İlk Ekolojik Halk Pazarı

Bugday Derneği’nin uygulamaya geçirdiği son projesi ise Türkiye’nin ilk %100 Ekolojik Halk Pazarı projesi oldu. Türkiye’nin çeşitli bölgelerinden gelen ekolojik ürün üreticilerinin doğa ve insan sağlığına zarar vermeyen doğal yöntemlerle yetiştirdiği taze ekolojik sertifikalı sebze, meyve ve diğer ekolojik ürünleri sunduğu Türkiye’nin ilk Ekolojik Halk Pazarı, MİLUPA Organik ve PINAR Organik Süt ana sponsorluğu ile Şişli Belediyesi’nin ortaklığında Feriköy’de her cumartesi günü kuruluyor.

Pazarda kurulan 100 tezgah ile ekolojik ürün kullanıcılarına ekolojik sertifikalı domates, salatalık, patlıcan, biber, brokoli, semizotu, ıspanak, kayısı, kiraz, erik, marul, maydanoz, soğan ve rokanın da bulunduğu yaklaşık 100 çeşit ürün sunuluyor. Satılan ürünler arasında ayrıca ekolojik sertifikalı çaylar, kuru bakliyat ve tahıllar ile meyve suyu, kuru yemiş ve ekolojik kozmetik ürünler de bulunuyor. Toplumda yerleşmiş olan “ekolojik (organik) ürün lüks üründür” anlayışını değiştiren Ekolojik Halk Pazarı’nda Mudurnu’dan Karaburun’a, Milas’tan Samandağı’na, Gökçeada’dan Eğirdir’e, Kocaeliden Adana’ya kadar Türkiye’nin farklı bölgelerinden gelen ürünler satışa sunuluyor.

Bugday’ın ilk tohumlarını attığı % 100 Ekolojik Halk Pazarı halk sağlığından kırsal kalkınmaya kadar pek çok amaca hizmet ediyor:



Adres: Luleci Hendek Cad. 120/1-2 Kuledibi
İstanbul Turkey
Tel: 0212 252 52 55 - Faks: 0212 252 52 56
web: <http://www.bugday.org>

Neden herkes için TASARIM ?



SON KATILIM TARİHİ 24 Nisan 2006

Hepimiz
için
tasarım...

Engelsiz kişisel
yaşam alanı ve
mobilya tasarım
yarışması

Daha fazla bilgi için
www.icmimarlarodasi.com
herkesicin tasarim.com@icmimarlarodasi.com



İnsanın varoluşu ile birlikte, tasarım sürecinde hayatımızdaki yerini almıştır. Tabiatın bizlere sunduğu nimetlerin yanında getirdiği zorluklar, korunma, barınma, beslenme, çalışma, seyahat ve sayabileceğimiz daha birçok ihtiyaç, tasarımın gerekliliğini de beraberinde getirmiş ve tasarım tarihinin vazgeçilmez sürecinde böylece başlamıştır. Yaşamımızdaki çevre-mekân-insan üçlemesinin tasarım ile o kadar yakından ilişkisi vardır ki, tasarım olmadan bu hayat zor olurdu diyebiliriz... Neden mi?

Çünkü insanlar ilişki kurdukları, ihtiyaçlarını karşılayabildikleri, sağlıklı, güvende oldukları yerlerde keyif aldıkları ölçüde mutludurlar ve insan çevresiyle olan tüm ilişkilerini eylem ve davranışlarını bulundukları bu mekânlarda gerçekleştirir. Mekânı içinde bulunduğumuz sınırları belirlenmiş ya da belirlenmemiş, her türlü gereksinimimizi karşılayabildiğimiz yer olarak düşünebiliriz. İşte tasarımda her şeyiyle ve herkes için buradadır...

Tasarım herkes içindir diyoruz; Çünkü tasarımcının, bir mekânı ya da ürünü tasarlariken dikkate alması gereken o kadar çok parametre vardır ki; tarihsel, sosyal, kültürel, fiziksel, biyolojik, psikolojik gibi etkenler tasarımcı için yol göstericidir. Bütün bunlar yaşamın her alanında insan içindir, daha işlevsel, renkli, hareketli, eğlenceli, şık ve önümüzde daha az engelin olduğu bir yaşam... Evet, daha az engel...

Ama nedense çoğumuz engel kelimesinin anlamını sadece 4X4 bayrak yarışı engeli olarak biliyoruz; Aslında engelin kelime anlamı, bir şeyin gerçekleşmesini önleyen sebep, mâni, mahzur, müşkül, pürüz, handikap olmakla beraber, bu engellilik durumu bir yaşam biçimidir ve olan ülkemizde farklı engel gruplarında yaklaşık 7 milyon insan yaşamaktadır...

Evet, yanlış okumadınız...

Türkiye nüfusunun % 10'nunu oluşturan, zihinsel, ruhsal, görme, işitme ve fiziksel yani mobilete sorunu olan tekerlekli iskemle bağımlısı ve yaşamın her alanında zorluklar yaşayan dostlarımızdan bahsediyoruz. Bizim sahip olduğumuz tüm yaşamsal haklara sahip olan ama o haklardan faydalanamayan,

fırsat bekleyen, sesini duyurmaya çalışan dostlarımız.

Uzunca bir süredir mesleğimin bir parçası olan tasarıma; Ayder (Alternatif Kamp) ve dostum Ercan TUTAL sayesinde, engellilerin gözüyle bakmaya başladım... Avrupa da artık birer standart ve norm haline gelen ölçütlerin, bizim ülkemizde gerek yapılarda gerekse dezavantajlı vatandaşların kişisel haklarına saygıda ne kadar geride kaldığını gördüm.

Yapılabilecek, en azından kimin tarafında olduğumuzu gösterebilecek çok şey vardı; Ama en önemlisi tasarlanan mekânların, engelliler için değil, onların düşünüldüğü mekânlar olması gerektiğinin artık farkına varılması gerekmektedir...

Engelliler için bizim gündelik hayatta paylaştığımız neredeyse hiçbir ortak

mekânda; okul, restauurant, otobüs, otel, alış-veriş merkezleri, spor merkezleri, tuvaletlerin ve daha birçoğunun alt yapısının ve iç düzenlemesinin, engelliler hiç düşünülmeden tasarlandığını gördüm. Bir asansörün, odanın, W.C.'nin kapısının 90 cm'den az olmaması gerektiği, kaldırım eğimlerinin% 8'den fazla olmaması, yollarda bulunan mazgallar, tüm toplu taşıma araçlarında yaşanan zorluklar, sosyal mekânlarda tüm engel gruplarına yönelik uyarı levhaları gibi detaylara dikkat edilmiyordu...

Hemen neler yapabileceğimizi düşündük ve bir yarışma yapmaya karar verdik... Engelsiz Kişisel Yaşam Alanı ve Mobilya Tasarımı Yarışması... Çünkü bu dostlarımızın en çok paylaştıkları yer kendi odaları ve zamanlarının neredeyse tamamını bu odalarda geçiriyorlar. Maltepe, Bahçeşehir, Beykent Üniversiteleri, Ayder, İçmimarlar Odası, ODDA firması sponsorluğunda bir araya geldik... İnanılmaz bir destek ve katılımcı, şaşırdık... Tasarımcılar engelliler için düşündü ve sonuçları memnuniyet verici, engellilerin yaşam mekânına özel tasarımlar ortaya çıktı. Ve şimdi bir de mobilya tasarımı yarışması yapmaya karar verdik

Şimdi önümüzdeki yıldan itibaren, Dünyada sağlık turizmi adıyla alternatif bir sektör haline gelen, Türkiye de sayısı her geçen gün artan, yerli- yabancı engelli turistlere yönelik "Engelsiz Turizm" hazırlıklarına başlanıyor. Bizde bu ihtiyaca cevap verebilmek için "Tursab Engelsiz Turizm Komitesi" ile Türkiye genelinde her türlü konaklama ve transfer hizmetlerinin, Avrupa standartlarında engellilere uygunluğunu ve kapasitelerini denetleyen bir çalışma gurubu oluşturduk. Aynı zamanda Alternatif Kamp ile Anadolu yakasında, 3000 m2 sera alanında organik tarım ve wellness içeren bir sağlıklı yaşam merkezi projemizin çalışmalarını yapıyoruz. Burada farklı engelli gruplarına yönelik eğitim ve aktiviteler düşünüyoruz.

Unutmayalım, engelli kişilerin, ekonomik ve sosyal güvenlik, düzgün hayat standardı hakları, Uluslararası İnsan Hakları Beyannamesi tarafından belirlenmiştir. Engellilik bir seçim değildir; kalıcı ya da geçici, yaşlılık ya da kaza sonucu hepimiz bir gün engelli olabiliriz. Yaşamın hepimiz için engelsiz olması dileklerle...

Cenk ÇAKIL



ÇİFTCEVİZLER DERESİ SOK. NO:4 AKIN PLAZA ŞİŞLİ
/ İSTANBUL
Tel : (212)320 69 39 Faks : (212) 320 69 40
http://www.icmimarlarodasi.com

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



“LİDERİN YENİ YÜZÜ”



170PS
2.5 VGT CRDI



DVD, TV ve TÜRKÇE
NAVİGASYON*



KENDİNDEN
AYARLI
SÜSPANSİYON



ELEKTRONİK
DENGELEME
PROGRAMI (ESP)

SORENTO
Xforce

Fark, tüm çıplaklığıyla gözler önünde!



CBF
1000



Ve Honda Motosiklet gururla sunar... CBF 1000... Her türlü sürüş keyfine hitap eden, her türlü sürüş ortamına uyum sağlayabilen CBF 1000, sade ve sportif görünüşü, 1000cc'lik güçlü performansı ile tam bir keyif aracı. Farkını ilk bakışta hissedeceğiniz CBF 1000'le mutlaka tanışın; özgürlüğün ne demek olduğunu daha iyi anlayacaksınız.

Honda'nın tercihi **Castrol**

