

2007/9
Yıl: 4 Sayı: 39
Fiyatı : 5,25 YTL

Türkiye Motokros Şampiyonası

**Honda'nın
yeni yakıt hücreli konsepti**

**Bulgaristan ve Türkiye'de
Macera Yarışları**

**"Sıfır yokoluş" için
Bisikletle Karadeniz**

**Denizaltının
muhteşem dünyası...**

Kiteboard heyecanı

**Land Rover Owners
yollarda...**

**Şehrin sınırlarını
yeniden keşfedin...**

Opel Antara

Yoldışı lastik testi

Pirelli Scorpion ATR

ISSN 1304-9461



9 771304 946004



EUROWINCH

il
Yolda Kalmazsınız...



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



Old Man Emu
Suspension



Warn 9.5 ti



Güç 4310 kg

Warn 9.5 XP



Güç 4310 kg

ARB Air Locker &
Air Compressor



Warn XD 9000 i



Güç 4100 kg

Warn Tabor 9K



Güç 4100 kg

Warn M 8000



Güç 3600 kg

EuroWinch

WARN ve ARB TÜRKİYE DİSTRİBÜTÖRÜ

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

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

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

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

**İlklerin
kapısını
biz açıyoruz**



**ÜCRETSİZ
CHECK-UP**

İmtiyaz Sahibi

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

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

Ayşin Uysal
aysin@4x4freelife.com

Reklam Müdürü

Bahar Kokoz Erten

Art Director

Orhan Erdem

Grafik Tasarım

Eylem Erdem

Finans Koordinatörü

Uğur Erten

Abone Sorumlusu

Vildan Gümüşçü
Gökhan Yorulmaz

Yayın Kurulu

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

Yönetim Merkezi

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

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

Ege Bölge Temsilcisi

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

Baskı

Saner Matbaacılık

Genel Dağıtım

Yaysat A.Ş.

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

Online Abonelik için
www.4x4freelife.com

aso

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

Opel Antara 4x4



6

Şehir sınırları sizin özgürlük sınırlarınıza uymadığı zaman ne yapılır? Ya şehirden dışarı kaçılır ya da şehir içinde bambaşka bir boyuta kaçılır. İki seçenek için de size tercihen bir 4x4 araç gerekir.

**Yakıt hücreli otomobilde yeni bir aşama
Honda FCX Konsepti**



18

Honda yeni nesil yakıt hücreli araçlarını sunmak için en uyumlu doğal mekanı kullandı. İsveç'teki Gotland adası. Gottland adası, etkileyici doğal güzelliğini koruyan bir eko-belediyeye sahip.

**Goodyear 4x4 lastikleri
4 mevsim 4 dörtlük performans**



24

4x4 araç kullanıcılarının, ekstrem off-road şartlarından ve yarış koşullarından tanıdığı Goodyear Wrangler MT/R'lar aslında geniş bir ailenin sadece en uçtaki üyesi.

**Lastik Testi
Pirelli Scorpion ATR**



12

Lastik seçimi; mevsim, kullanım alanı ve aracın limitleri göz önüne alınarak verilmesi gereken ciddi bir karardır. Ancak 4x4 araçları kullanan sürücüler bambaşka bir kilemde kalırlar karar verirken.

**Türkiye Motokros Şampiyonası
Hayrabolu'da yapıldı**



22

Türkiye Motosiklet Federasyonu tarafından düzenlenen Türkiye Motokros Şampiyonasının 5. ayak yarışı Tekirdağ'ın Hayrabolu ilçesinde koşuldu.

**Rila Dağlarına Yolculuk
Sınırlarda Dolaşmak**



28

Yüzlerce metre yükseklikteki ip köprülerden geçmek, vücut ısınızın kimi zaman susuzluktan 40 derecenin üstüne çıkması, kimi zaman -30 derecelerde hipotermiye girme riskinizin olması, sırtında çantayla yüzlerce kilometre yürümek koşmak, bisiklet selesinde yine yüzlerce kilometre oturmak, saatlerce kürek çekerken arada uyuyabilmek...

Kuruçeşme'den Kilyos'a uzanan heyecan: Kiteboard



Kiteboard Dünya Şampiyonası'nın üçüncü ayağı, 23-29 Temmuz tarihleri arasında Kilyos-Burç Beach'te gerçekleştirildi.

Powerplant WARN'ın çift amaçlı entegre tasarımı



Off-road yapmak için 4x4 bir araç, uygun pilot ve uygun ekipmanlar gerekir. Bu üçlüden biri eksikse, hafta sonu keyifli başlayan bir 4x4 gezi ya da meydan okuma macerası kolaylıkla bir kabusla dönüşebilir.

Ayvalık Günlüğü - 1



Su altı; hepimizin ortak geldiği yer olsa da, her zaman gizemli, inanılmaz güzellikler, zenginlikler vaad eden ve keşfedilmeyi isteyen/bekleyen bir yer olmuştur.

"Sıfır Yok Oluş"a Pedal



Doğu Karadeniz Bölgesi'ne bisikletlerimizle farklı bir yolculuğu tamamladık. Bu kez amacımız sadece güzellikleri görmek değil, onları korumaktı. Pedallarımız bu kez Doğa Derneği'nin "sıfır yok oluş" projesine katkıda bulunmak ve Karadeniz'imize sahip çıkmak ve amacıyla dönecekti.

Gezginin Şanslısı



Paris'e vardığımda "buradan kazak, mont gibi birşeyler alsanız iyi olur" uyarısıydı neredeyse ilk duyduklarım. Hava yağışlı ve soğuktu.

İzmir'in kedileri



İzmir'e her gidişimde sokaklarda, bahçelerde bu kadar çok kedinin olmasına hep şaşırıyorum. Bir Ankaralı olarak alıştığım manzara; süpürge, tekme taşla kovalanan kediler ve çocukların sevgisinden çok şiddetine maruz kalan zavallı yavruları. İzmir'de ise manzara tamamen farklı.

Sürü



Sana benzeyen diğerleri ile bir arada bulunmanın güveni. Kişisel bir karar vermek zorunda kalmadan, kolektif bilinçle bir arada hareket etmenin rahatlığı. Tek başına, düşman ya da eleştiren gözler önünde dikilmeden kalabalıkta kaybolmanın ferahlığı.

Lhasa Katmandu Yolu



Lhasa'da gördüklerim tam olarak kafamda oluşturduğum Tibet manzaralarını yansıtmamıştı. Sonuçta yönümü dağlara çevirmeye karar verdim. Sabah otelin kapısında Toyota Land Curisier'larımıza binip Lhasa'dan ayrıldık.

Dikkat ! Suyumuz bitiyor...



Son dönemde, küresel ısınma ve bu yaz yaşadığımız kuraklığın bizlere bir getirisi oldu; susuzluk. Her yanda afişlerde, gazete ve televizyonlarda sıkça gördüğümüz bir uyarı var; "Dikkat Suyumuz Bitiyor".

Aşın Uysal

Dikkat şehir çıkabilir!

Şehir (yol) başkadır, şehir dışı (yol-dışı) başka. Sadece lokal bir ayırım değildir bu. Terminoloji, alışkanlıklar, kullanılan araçlar, yaşam felsefesi, değer yargıları, zevkler, konuşulan konular, giyilen giysiler, her şey, her şey farklıdır. Zeytinyağı ve su gibi. Siyah ve beyaz gibi. İngiliz centilmeni ve Tibet rahibi gibi. Birbirine değmeden var olan iki bambaşka boyut gibi.

Şehir takım elbisedir, kravattır, saattir, programdır, sınırlar içinde hareket etmektir. Off-road'sa yıldızdır, çamurdur, zamanı sadece sabah, akşam diye tarif etmektir, sınırlarını olabildiğince esnetmektir.

Yine de... Nasıl evrenin inanılmaz uzaklıklarını birbirine bağlayan kara delikler varsa, nasıl mesafeler ve zamanlar arası köprüler varsa; bildik şehir yaşantısı ile bilmedik off-road yaşantısı bazen kesişir.

Bilirsiniz, bir toplu iğnenin üzerinde birbirine değmeden sonsuz sayıda melek dans edebilir ve sonsuz sayıda evren üst üste yığılır. Ama bazen evrenlerden birinin üzerinde bir kırışık oluşur ve diğer evrene değer. (bakınız Lise3 Geometri, Boyutlar)

Şehir içinde off-road ile kesişmekten, (mesela koca lastikleri, tepelerinde kum paletleri ile çamurlu 4x4 araçlarla karşılaşmaktan) daha absürd olan şeyse, off-road yaparken "şehir" ile kesişmektir.

Ormana dalarsınız, derinlerde diz boyu balçıkta saplanmış bir 2çeker araba bulursunuz. İçinde mahzun bakışlı 3 kişi. Neden girmiş o çamura, neyine güvenip girmiş bilinmez. Çıkartır vinçleri kurtarırsınız.

Ya da kışın yolu terk edip sahilde kumlara, deniz dalgalarına, ormandan denize akan derelere bata çıka hızlanırsınız neşeyle. Farklı şanzıman sistemleri, low ratio, yüksek tork, karın açısı, yaklaşma açısı hakkında en ufak bir fikri olmayan ve 4x4 araçları sadece "daha iri kıyım bir yol aracı" sanan bir sürücü, uzaktan sizi biraz izler. Sonra "benim neyim eksik? Otomobilse otomobil. Performansa performans. Yetenekse yetenek" deyip altındaki sıradan bir yol aracı ile aynı kuma dalıverir. Hadi işi gücü, keyfi bırakıp adamı çıkartırsınız; ona bir 4x4 ile iki çeker araç arasındaki farklılıkları teoriyi bir kalemde geçerek, pratik uygulama ile gösterirsiniz.

Ama en olmadık kesişme, gece vakti ormanda çalıkların, sık otların, diz boyu derelerin arasından ilerlerken karşınıza çıkıveren takım elbiseli, kravatlı, mokasen ayakkabılı, bond çantalı halim selim adamdır. (Valla geldi başımıza!) Elinde sigara, kayıtsız bir tavırla bir selam sarkıtır, yürüyüp gider yanınızdan. Öyle bakabilirsiniz.

Dağın tepesinde bir apartman çıkar karşınıza, ormanın içinde bir reklam tabelası çıkar, ya da kumda adamın biri geçiş ücreti almaya kalkar. Hepsi aniden karşınıza çıkıveren "şehir boyutu"dur.

Hep temkinli olmak, tetikte kalmak gerekir. Çünkü en olmadık yerde karşınıza çıkabilir şehir. O nedenle yetkililerden rica ediyorum. Doğanın derinliklerine ara ara uyarı tabelaları koysunlar da gafil avlanmayalım.

"Dikkat! Şehir çıkabilir!"

Arazi taşıtları için aksesuarlar



Sentetik Vinç Halatı



FEDERAL
TYRES

Mastercraft
TIRES



MANGELS



PROTHANE
MOTION CONTROL



AuburnGear
PERFORMANCE DIFFERENTIALS



Limited Slip Difransiyel Kilidi



Elektrik Kumandalı Limited Slip Difransiyel Kilidi

Normalde Limited Slip bir kilit, fakat elektrik kumandasıyla kilitletince %100 kilitli hale geçer. Araç hareket halindeyken de kumandayla %100 kilitli hale geçebilmektedir.



Mekanik Otomotiv

Tel: 0216 471 02 86

e-mail: mekanikoto@superonline.com

<http://www.mekanikoto.com>

Opel Antara 4x4

Derya Kızıtaş



**Şehrin sınırlarını
yeniden keşfedin...**





Şehrin sınırları sizin özgürlük sınırlarınıza uymadığı zaman ne yapılır? Ya şehirden dışarı kaçılsın ya da şehir içinde bambaşka bir boyuta kaçılsın. İki seçenek için de size tercihen bir 4x4 araç gerekir. Bu araç hem şehrin yollarında size gereken heyecanı, adrenalini, sürüş zevkini ve güvenlik hissini vermeli; hem de herhangi bir aracın pes edeceği noktalarda sizi bir adım daha ileri götürecek yetenekleri olmalı. Hem şehirli olmalı hem de maceraya, yeniliklere, farklı tatlar denemeye açık olmalı. İyisi mi Opel Antara olmalı.

Biz Opel ve off-road dediğimiz zaman en son Frontera'larda kalmıştık. Bu segmentte uzun süredir sesi soluğu çıkmayan Opel yepyeni bir model Antara ile yol dışına dönüş yaptı.

Dıştan Güzellik

Aracı ilk gördüğümde 458 cm'lik boyu, aynalar hariç 185 cm'lik genişliği ve 175 cm'lik yüksekliği ile iri cüsseli, yere sağlam basan "vur yollara zorla beni" diyen bir duruş ile karşılaştım. Hafif alaşımli 18 inçlik jantlara takılı 235/55 lastiklerin üzerindeki test aracımızın rengi de bugüne kadar karşılaştıklarımızdan çok farklıydı. Aracın kataloğunda Sanddrift Gri diye geçen, gümüş ile kahverengi karışımının bir yerlerde bulunduğu rengi çok beğendim. Ayrıca bana birisi sorsa görmeden "yok ya kötü durur" diyebileceğim kahverengi-tabaka karışımı deri koltuklar da bu dış renge çok yakışmış. Deri koltuklardan bahsetmişken sürücü tarafındaki elektrikli 8 yönlü ayarlanabilen, öndekiler 3 kademe ısıtmalı, arkalarında eşya fileleri olan, ön yolcununun altında çekmece bulunan deri koltukların tasarımı ve işçilik kalitesi, üstüne basarak söylüyorum mü-kem-mel. Belki de bugüne kadar bu sınıftaki araçlarda gördüklerimin en iyisi.

Aracın artık eski modellerde kaldı diyebileceğimiz ama Antara'da tekrar karşımıza çıkan camlar etrafı krom çerçeve çitaları, ön ve arka tampon altındaki gri korumalar, bagaj kapağındaki boydan boya uzayan krom çita ve yine krom görünümümlü çift egzoz çıkışları birbirleriyle renk uyumu sağlayıp arabaya çok yakışmış ve dış görünüşü zenginleştirmiş.

Ön panjur ile çamurluklar arasında yer alıp biraz da dışa doğru konumlandırılmış Xenon ön farlar, dinamik yükseklik ayarına ve basınçlı yıkama sistemine sahip. Bu farların bir diğer özelliği de, ışığa duyarlı otomatik yanması ve gerektiğinde sensörler sayesinde kısa huzmeli farlara kendiliğinden geçmesi. Sis farları ise tamponların alt kısmında neredeyse yere değecek kadar aşağıda, yandan bakınca görülmeyecek şekilde gizlenmiş.

İçten konfor

Uzaktan kumandalı merkezi kilit sistemi ile kapıyı açıp içine geçiyoruz. Orta konsolda yer alan CD çalar, radyo, MP3 ve özelliklerine birazdan geçeceğimiz Infotainment sistemi ile mobil telefon portalının kumandalarını parmaklarımızın altında tuttuğumuz üç kollu gövdeye sahip yükseklik ve derinlik ayarlı deri kaplı direksiyon simidinin üst boşluğundan gözükken ön tablodaki devir, km saatleri ve yakıt göstergesinin görüntüsü çok sade. Doğrusu bu gösterge tablosunun biraz daha renkli biraz daha albenili, daha şık olmasını gözüm gönlüm istedi.

Sıkışmayı önleyici emniyet sistemine sahip elektrikli ön ve arka camların kumanda düğmeleri, sol kapı koluna elimizin çok rahat yetiyeceği bir konumda yerleştirilmiş. Uzun yollarda özellikle otobanlarda sabit hız koruyup yakıt verimliliğini arttıran hız sabitleyiciyi direksiyonun hemen solundaki koldan kullanıyorsunuz. Işığa duyarlı arka görüş aynası ile iç tavanın başladığı yer arasında cama monte edilen yağmur sensörü sayesinde nemi algılayan sistem, sileceği otomatik olarak harekete geçirip hızını ayarlıyor.

Tavandaki elektrikli ve sürgülü açılı sunroofun hemen önünde okuma lambaları ve gözlük saklama bölmesi bulunuyor, böylece "gözlüğümü nereye koymuştum" problemi bitiyor.

Ön koltuklar arasındaki yine çok şık kol dayama, aynı zamanda ufak tefek eşya saklama alanına sahip küçük bölmenin de kapağı olarak yer almış. Bu bölmenin arka tarafından açılan bardaklıklar arka yolcuların kullanımına sunulmuş. 40/60 oranında katlanabilir koltukların arkasında yerde, üzerinde aksesuar olarak satılan yük sabitleyici bagaj ünitesinin ve bölümlendirme filesinin orijinal montaj noktaları ve rayları da bulunan alt bagaj paneli yer alıyor. Diğer dört tekerlekle aynı ölçülere sahip tam boy stepne ve kriko bu panelin altına gizlenmiş.

Isıtmalı, otomatik katlanabilen geniş arka görüş sağlayan elektrikli yan aynaların düğmesi, trafik içinde ilerlerken verdiği sinyallerden rahatsız olursak kapatabildiğimiz park sensörlerinin düğmesi ve "istemiyoruz kardeşim sen kontrol etme bize bırak" diyeceğimiz zaman ESP'nin devre dışı bırakma düğmesi ön orta konsolda yer alıyor.

Kumandaları yine aynı yerde olan hızlı ısıtma ve buz çözme sistemine de sahip elektronik kontrollü klimayı istediğiniz derecede ayarlayıp bıraktığınızda iç ısı sabit kalırken, torpido gözü de içeceklerinizi soğutmak için olmasa da soğuk içeceklerinizin soğukluğunu muhafaza edecek kadar soğutuluyor.

Yola çıkıyoruz

4 silindirli 2 litrelik dizel motoru çalıştırdığımızda bir dizel motor için, hele hele ilk çalıştırıldığı an için, oldukça sessiz bir motorla karşılaştım. İki ihtimal var, ya motor gerçekten çok sessiz çalışıyor ya da kaput içiyle iç mekan arası çok iyi izole edilmiş. Zaten otobana çıktığımızda benzinli motor mu yoksa dizel motor mu kullandığınızı anlayamıyorsunuz. Otoban demişken fabrika verilerinde maksimum hız 178 km olarak verilirken ben ibreyi 180'e kadar çıkartıp önümüzde seyreden trafik müsaade etmediğinden ayağımı gazdan çektim. Biz test sırasında 0-100 km hızlanmamızı 14 saniyede tamamlayabilirken bu konudaki fabrika verileri 12.8 saniye.

Antara, 5 ileri vitesli otomatik şanzımana sahip, AWD (All Wheel Drive) elektronik kontrollü bir araç. Normal kullanım şartlarında ön tekerleklerden çekeşti ilerleyen sistem, bizim herhangi bir müdahalemiz olmaksızın gerektiğinde gücü 50/50 oranlarına kadar arkaya da dağıtıyor.

Mobil telefon portalı bluetooth ile cep telefonlarınızın araç içi infotainment ağına bağlanmasına, böylece işlemleri direksiyon üzerinden kontrol etmenize ve grafik bilgi ekranından izlemenize olanak sağlıyor. Tüm müzik sistemini yine bu ekran üzerinden kullanıp





takip edebilirsiniz. Ayrıca yol bilgisayarının verilerinden kat edilen yolculuk mesafesini, zamanını, o anki ve ortama yakıt tüketimini, dört tekerleğin ayrı ayrı hava basınç değerlerini grafik bilgi ekranından izliyorsunuz.

Sürüş sırasında bize yardım eden elektronik sistemlere gelince, viraj fren kontrolü (CBC) sayesinde virajlarda fren yaptığınızda, içteki tekerlekler üzerindeki fren baskısı azaltılarak denge sağlanıyor. Bir diğeri fren destek sistemi (HBA) sayesinde de sert fren yaptığımızda basıncı en üst seviyeye kademeli olarak çıkararak frenleme mesafesini azaltıyoruz. Her iki

sistem de ABS'nin normal fonksiyonlarına ilave olarak çalışıyor. ABS'li fren sisteminin uygulayıcı uçları dört tekerlekten yaklaşık 30 cm çaplı disk frenlerle donatılmış. Araçta sürücü ve ön yolcu için ön ve yanlardaki hava yastıklarına ilaveten boydan boya yan perde hava yastıkları da standart olarak sunulmuş.

Sıra yol dışında

Üzülerek söylüyorum ki artık İstanbul'da yakın mesafelerde yoldan çıkmamız git gide zorlaşıyor. Daha önce off-road için kullandığımız alanlar birileri tarafından sahipleniliyor veya sahipleri tarafından tel örgülerle, demir

kapılarla, giriş yasaklarıyla kapatılıp inşaat alanı, döküm yeri, maden sahası gibi karşımıza çıkıyor. Hoş biz izin alarak buralara giriyor test sürüşümüzü, fotoğraf çekimlerimizi yapabiliyoruz ama çok kısa bir süre sonra izin alamayacağımızı da görüyoruz. Yine böyle bir arazide izin alıp yoldan çıktık. Antara ile, 4000 devirde 150 HP güç ve 2000 devirde 320 Nm tork üreten motoru ve normalde önden çekişli olup gerektiğinde arkaları da devreye sokan AWD sistemi sayesinde birazdan anlatacağım elektronik yeteneklerini de devreye sokarak bana kullanım inisiyatifi bırakmaksızın off-road yaptık.





Elektronik stabilize kontrol (ESP) programına bağılı olarak çalışan ve boşta kalan tekerleğe fren uygulayarak gücü diğerlerine aktaran standart çekiş kontrol (TC) ve bir düğme ile devreye sokulabilen dik yokuşları sabit hızda, savrulmadan inmemizi sağlayan yokuş iniş kontrolü (DSC) off-road sırasında bize yardım etti.

Yerden 20 cm'lik yüksekliği ile fabrika verilerinde 45 cm'lik su geçişi tavsiye edilen aracın 24°'lik yaklaşma, 23°'lik uzaklaşma ve 18°'lik rampa aılları ağır off-road şartları için yeterli olmazken hafif off-road da çok başarılı bir sürüş sağladı. Dik rampayı zorlanmaksızın çıkan Antara, sol arka tekerleğini havaya diktiğimizde diğer  tekerlekten ekişile çok dengeli bir şekilde aşağıya indi.

Off-road'la karışık test günümüz sonunda, her ne kadar 65 litrelik depoya sahip aracın 100 km'deki mazot harcaması fabrika verilerinde şehir içi 11,5 litre, şehir dışı 6,8 litre, ortalama 8,6 litre dese de biz 13 litre yaktık.

Mc.Pherson n süspansiyon ve dört kollu bağımsız arka süspansiyon asfaltta yumuşak, konforlu sürüş sağlarken stabilize yolda i gürültü yarattı. Arazide ise süspansiyonun salınım azlığı sorun ıkartmayıp asılı kalan lastik, sistemler sayesinde ilerleşişimizi aksatmadı.

Yazımın sonunda tekrar araziye çıkan Opel'e aramıza hoş geldin diyor, Antara'yı "Arazide de gidebileyim ama şehirde çok şık bir arabam olsun" diyen sürücülere tavsiye ediyorum.



İngiltere' den Dünyaya Açılan Haber Penceresi

www.haberindex.com



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

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

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

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

www.tivi1.com / www.londratv.com

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

Lastik Testi

Pirelli

Scorpion ATR

Test: Arman Tünger

Lastik seçimi; mevsim, kullanım alanı ve aracın limitleri göz önüne alınarak verilmesi gereken ciddi bir karardır. Ancak 4x4 araçları kullanan sürücüler bambaşka bir ikilemde kalırlar karar verirken. Yol mu yol dışı mı? Güvenlik mi performans mı? Hız mı yetenek mi? Arazide yol tutuş mu sessiz sürüş mü? Yolda performans ve konfor sağlayacak bir lastik, arazide en ufak bir engel geçişinde sizi yolda bırakır. Arazide yetenekli dişli bir lastikse yol sürüşü için hem rahatsız hem tehlikeli hem de yakıt tüketimini arttırdığı için oldukça masraflıdır. Yeni nesil SUV'lerin temel gereksinimi, hem arazide hem de yol kullanımında beklentilerini karşılayacak bir denge lastiğidir. Pirelli Scorpion ATR bu nedenle geliştirildi.

4x4'lerin ilk çıktıkları dönemlerde yolda ve yol dışında giden araçlar çok keskin farklılıklar gösteriyordu. Şimdiyse 4x4 araçlar, pick-up'lar, SUV'ler, yol ve yol dışı arasında sorunsuz gidip gelmeyi öğrenmişe benziyorlar. Tek bir düğmeye basarak aracınızı sıkı bir off-road araçından 2 çeker bir yol aracına döndürmeniz mümkün. Ama henüz bir düğme ile yola adapte olabilen lastikler icat edilmedi. Hernekadar 4x4 araç kullanan sürücülerin çoğu yoldan dışarı çıkmayı aklının ucundan bile geçirmiyorsa ve yol dışı demek onlar için sadece yolun kenarına park etmekse de, yol dışına çıkma kapasitesi olan araçlarda, yol dışına da çıkabilecek lastiklerin bulunması kaçınılmaz.





Off-road aracını yolda kullanmak isteyenlerin ödeyeceği bedel bellidir. Sizi ormanlık alanda, çamurda, kumda, taşlı arazide sorunsuz götüren lastikler, asfaltta başımıza bela olabilirler. Başarılı bir off-road sürüşünün bedeli konforsuz, gürültülü ve titreşimli bir yol sürüşüdür. Bu sorunu aşmak için Pirelli Scorpion eski Scorpion A/T'lerin yerine yeni Scorpion ATR'leri geliştirmiş. 4x4 Freelife olarak Scorpion ATR'leri yol VE yol dışı performanslarını birlikte değerlendirmek için teste aldık.

Testimizin ilk bölümünde İuzu D-Max ile, 1500 km farklı zeminlerde uzun yol ve 150 km yol dışı sürüş yaptık. Diğer bölümünde ise Suzuki Vitara ve Rav4 ile lastiğin belirli off-road engellerine nasıl cevap verdiğini izledik.

Scorpion ATR, Pirelli'nin günümüzün SUV pazarı ve değişen gereksinimleri için geliştirdiği yeni bir lastik. İtalyan süper spor otomobil üreticisi Lamborghini'nin 80'li yıllarda ürettiği arazi aracı LM002 için özel olarak tasarlanan Scorpion serisi lastikler, daha sonraları pek çok seri üretim 4x4 araçta da kullanılmaya başlanmış. Seriyeye son eklenen Pirelli Scorpion ATR'de ilk dikkat çeken 15-24 inç arasında geniş ebat aralığı. Artı, SUV ve Crossover araçlardan SUT olarak adlandırılan 4x4 pick-up'lara kadar geniş bir kullanım alanı var.

SUV'lerin çoğunun asfalttan hiç ayrılmadıklarını dikkate alırsanız bir ATR lastiğin konforunu belirleyen en önemli özellik sesidir. Ya da daha doğru bir ifadeyle, sessizliği. Yol testi kriterlerine ıslak zemin performansı ve virajdaki performansı olarak bakmak gerekiyor. Ayrıca güvenlik açısından öncelikli direksiyon hakimiyeti ve tutunma gibi özelliklerin yanı sıra, arzu edilir özellikler olan sessizlik ve konfor kriterlerine dikkat ediliyor.

Pirelli Scorpion ATR'nin 1500 km'lik uzun yol testinde, lastiği, virajda yönlenme hassasiyeti, virajda tutunma, hızlanmada tutunma, virajda frenleme, ıslakta tutunma açılarından izledik. Yüksek hızlarda da denediğimiz lastiği ayrıca ıslak zeminde direksiyon hakimiyeti ve ıslak zeminde tutunma ve fren mesafesi açılarından teste tabi tuttuk.

ATR lastikleri olarak dikkat ettiğimiz bir husus, yuvarlanma direnci ve gürültüsü oldu. Uzun yolda ve şehir içi kullanımda altımızdaki lastiğin herhangi bir asfalt lastiğinden farklı olduğunu hatırlatacak bir sesle karşılaşmadık. Aracın kendi izolasyon yeteneği ile bağlı olarak lastik sesi içeriye neredeyse hiç gelmiyordu. Sonuçta uzun yol asfalt sürüşünde Pirelli Scorpion ATR'nin konforlu, dengeli bir performans sağlayan, virajda ve ıslak zeminde güvenli bir lastik olduğunu gördük.

Off-road engelleri için mevsime uygun farklı kademeler belirledik. Toprak yol, mıcırly yol, kum/toprak karışımı gevşek zemin, kum, kayalık, dik rampa iniş ve çıkışı ve tabii ki çamur.

Off-road testi için programladığımız alanda, Pirelli Scorpion ATR lastikleri taktığımız Suzuki Vitara ve Rav4 ile kademe kademe zorlaşan bir parkur yapısı seçtik. Her yapıda direksiyon hakimiyeti, frenleme, konfor ve lastik sesini inceledik.

Toprak ve mıcır zeminde lastik kolay kontrol edilebilir ve yumuşak bir sürüş hissi verdi. Kum-toprak karışımı gevşek bir toprak yapısı üzerinde sürdürdüğümüz testte, lastiğin off-road yeteneklerini görmeye başladık. Gevşek zemin ve kayalıklardan oluşan ilk engelimizde, 45 derecelik dik bir tırmanma tümseğinde lastiklerimiz güç kaybı ve patinaja kalmadan engeli hiç duraksamadan aştı. Kum geçişinde ise hiç zorlanmadık.

Sırada bizim basamak olarak adlandırdığımız, uzun ve çok dik, kademeli bir tırmanma rampası vardı. Scorpion ATR'nin yerle temas eden yüzeyinin genişliği çekişe ve dengeye yansıtılarak bu zorlu tırmanışı rahatça aşmamızı sağladı.

Çamur ve su geçişi için biraz zorlandık. Bu zorlanmanın lastikler ile ilgisi yoktu. Su bulamadık.

Çamur testi için bu kurak mevsimde umudumuz yokken, taş ocaklarında çalışma yapan iş makinelerini görünce yüzümüz güldü. Derinlerden çıkardıkları balçığı attıkları sahada, istemediğimiz kadar çamur bulduk. Çamur sürüşünde özellikle lastiğin omuzlarındaki dişlerin tutunmayı arttırdığını ve sırt kanallarının suyu başarı ile tahliye ettiğini gözledik. Scorpion ATR'nin su geçişi ve kar/buz üzerinde tepkileri için de ileriki tarihlerde test yapmak için not aldık.

Scorpion ATR'de, jant kenarıyla ve lastik yanağını yüksek oranda destekleyen, sağlam çift katlı polyester yapı performansı etkiliyor. Taban bloklarının geometrik düzeni, düzgün aşınma ve yerle temas yüzeyinin optimizasyonu sağlıyor, bunun etkisini frenlemede ve çekiş gücünde hissediyoruz. Tabanın ortasındaki sürekli bloktan oluşan lastik kanalı ve etrafındaki kılcal kanalcıklar denge, direksiyon hakimiyeti, kaygan ve yumuşak yüzeylerde yüksek mekanik tutunma sağlarken, su ve çamur geçişlerinde hızlı su tahliyesini gerçekleştiriyor.

Sonuç Pireli Scorpion ATR yolda da yol dışında da kendini "evinde" hissediyor.

Scorpion ATR, asfalt yolda hem sessiz sürüş, hem de yüksek hız kapasitesi sunabiliyor. Arazi koşullarında da, çift katlı polyesterle desteklenerek güçlendirilmiş jant kenarı ve lastik yanağı sayesinde sürücüsüne güvenli kullanım, yüksek manevra kabiliyeti sunuyor.

Pireli Scorpion ATR'nin önemli bir artışı aracın tork, yük taşıma kapasitesi, şanzıman ve süspansiyon özelliklerinden bağımsız olarak her çeşit SUV ve pick-up'a uyan geniş kullanımlı bir lastik olması. Scorpion ATR'nin ölçüleri, küçük Suzuki Jimny'den, Hummer H2 ve H3'e, pick-up grubunda ise Toyota Land Cruiser, Dodge RAM gibi değişik araçlar için tasarlanmış ölçülere kadar uzanıyor. Lastik seçiminde tüketicinin tercih nedenlerinden birinin estetik olduğunu da unutmazsak, İtalyan geleneğinden gelen Scorpion ATR'nin diş yapısı, taban deseni ve beyaz yanak yazısı seçeneği ile estetik bir lastik olduğunu da söyleyebiliriz.

Sonuçta, SUV kullanıcıları araçlarını genelde yoldan çıkartmasalar da -ve belki sadece araçlarına yakışır bir görüntü elde etmek için taktıkları ATR'lerin yeteneklerini limitlerinde kullanmasalar da- yine de, Scorpion ATR'lerin 2 ton ağırlığında bir aracı 49 derece eğimli yumuşak zeminli bir tepeye çıkarabildiğini bilmelerinin gerekli olduğunu inanıyoruz. Hiç değilse kötü havalarda ve beklenmeyen arazi koşullarında yere sağlam bastıklarına emin olabilirler.



Uzman Görüşü

Pirelli Ürün Sorumlusu Murat Hakan Güney

Türkiye SUV-4x4 pazarı, tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de çok büyük bir hızla gelişmekte ve büyümekte. Hemen hemen tüm otomobil markaları ürün yelpazelerine SUV araçları ilave ediyorlar ve diğer ülkelerde olduğu gibi Türkiye’de de bu otomobiller yoğun talep görmektedir. Eskiden bir 4x4 araçtan bahsedildiğinde aracın sadece off-road özellikleri üzerinde durulurken, günümüzde bu tip araçlar asfaltta da en az yol dışında oldukları kadar başarılılar. Pirelli olarak bu segmentin ortaya çıkmasından bu yana teknolojik liderliğimizi korumaktayız. Paris-Dakar rallisindeki sayısız şampiyonlukları, bir çok testten elde ettiği birincilikleri ve SUV-4x4 tuning sektöründeki başarısıyla Pirelli Scorpion serisi tüketicinin gözünde her zaman ayrıcalıklı bir lastik olarak görülmeyi başardı. SUV orijinal ekipmanda ise Porsche, Land Rover, Volvo, Volkswagen, BMW, Nissan gibi sektörün önde giden firmalarıyla çalışması Pirelli Scorpion serisinin en iyiler tarafından tercih edildiğinin bir göstergesi. Pirelli Scorpion ürün gamının zenginliği tüketicilere kullanım tarzı ve aracına göre en doğru seçimi yapma şansını vermekte.

Scorpion ailesi

Scorpion Zero Asimetrico asfalt kullanımı ağırlıklı en güçlü SUV’ler için 30 janta kadar (dünyada ilk ve tek 30 jant SUV lastiği) seçeneğe sunan, performans ve görsel açıdan çok başarılı bir tuning lastiği olarak tanımlanabilir. Scorpion Zero ise efsane P Zero teknolojisinden yola çıkılarak oluşturulmuş, performans tutkunu SUV sahiplerinin vazgeçemediği ve sektörün en prestijli SUV’lerinde kullanılan orijinal ekipman lastiği. Scorpion STR, Scorpion serisinin, konforlu otoyol performansının yanında, yol dışında ve özellikle karlı parkurlarda üst düzeyde başarı gösteren çok amaçlı performans sağlayan lastiği. Scorpion ATR ise Pirelli’nin 2006 yılında lansmanını yaptığı ve her koşulda performans elde etmek için Pirelli’nin rallideki tecrübelerinden yola çıkılarak oluşturulmuş off-road ağırlıklı fakat yol performansından da ödün vermeyen bir lastik. Scorpion Ice&Snow ise tamamen en zorlu kış koşullarına göre tasarlanmış bir lastik, lamelli yapısı ve özel taban bileşimleri sayesinde kışın yere sağlam tutunmayı garantiliyor. Scorpion Mud ve Scorpion ise tam off-road tutkunlarına göre. Bu lastikleri en zorlu koşulların yorulmaz lastikleri olarak tanımlayabiliriz. Scorpion Mud çamur ve toprağın ustası, Scorpion ise Dakar yarışlarının vazgeçilmezleri olarak tüm off-road tutkunlarının ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte. Bu lastiklerin testlerini de ileriki sayılarda sizlerle paylaşmak istiyoruz.

Scorpion ATR

Bir lastiği değerlendirirken lastiğin taban yapısına bakıp yorum yapmanın yanı sıra karkas, kuşak yapısı, bileşenler ve yanak geometrisinin de en az taban deseni kadar önemli olduğunu unutmamak gerekir. Bu sayıda testini yaptığımız Pirelli Scorpion ATR’nin yaratılmasının ardında, tüm Scorpion ailesinin geçmişinde olduğu gibi araştırma ve geliştirmeye dayalı bir süreç yer almaktadır. Tasarım araçları ve hesaplamalar (desen, kalıp profili, dayanıklılık), indoor testler (dayanıklılık, dönme direnci, ses, güç), outdoor testler (ıslak, kuru, kış, off-road), mevcut ürün bilgisi (SUV ürün gamı), Pirelli’nin araştırma ve geliştirme-yer verdiği önemi vurgulamakta, motorsporlarından (WRC, Paris-Dakar deneyimleri) elde edilen bilgi ve tecrübeler ise bu görüşü desteklemektedir. 1907 yılında Pirelli lastikleri ile donatılmış Itala marka aracının Pekin-Paris maratonunu kazanmasıyla başlayan motorsporları tarihi 100 yılı aşkın süredir devam eden mücadeleleri, zaferleri ve Formula 1’den ralliye aktarılmış sürekli yenilikleri ile Pirelli gücünü korumakta ve bütün bu deneyimlerinden Scorpion ailesi gibi tüm ürünlerinin geliştirilmesinde faydalanmaktadır.

Test Pilotu Görüşü İSOFF - Arman Tünger

Daha önce kullandığım aynı ebatlardaki MT/R tipi lastiklerle yan yana koyup baktığımda, Pirelli Scorpion ATR’nin deseni ilk başta bana daha çok yol ağırlıklı olarak geldi ve off-road’da zorlanacağımı düşündüm. Yola çıkar çıkmaz direksiyondaki rahatlama, aracın stabilize yollardaki sürüş konforu ve sessizliği dikkatimi çekti. Test için Kilyos istikametinde ilerlerken bir yandan da lastiklerimi kuru asfaltta deniyordum. 2.5 litrelik güçlü aracımı zorlasam da Pirelli Scorpion ATR’lerimi yoldan çıkaramadım. Toprak ve mıcır stabilize yollarında 80km/h hızla giderken üst üste yaptığım panik fren testlerinde lastiklerim aracımı savurmadan çok kısa mesafelerde durdurmayı rahatlıkla başardı. Dik ve uzun tepeler, engelbeli yollar, ardarda geçtiğim bumlarda hiç sorun yaşamadım. Lastiklerin yol tutuşu mükemmel. Çamur testi yapacağımız kum karışımı zeminde, balçık o kadar yoğundu ki aracım durduğu yerde yavaş yavaş batıyordu. Ama gaza basar basmaz lastikler gereken tepkiyi verdi. Çamurda da rahatlıkla hareket edebildim. İçre ve dışa paralel kanalları olan lastikler çamuru ve kumu rahatlıkla boşaltıyor, lastik yavaşındaki çıkıntılarda tutunmaya yardımcı oluyor.

Aracını hafta içi şehir içinde kullanan ve hafta sonları off-road yapmayı seven 4x4 kullanıcılarının en büyük sıkıntıları lastik seçimidir. 4x4 araç kullanıcıları için Pirelli Scorpion ATR’ler güzel bir seçenek. Hem asfaltta mükemmel bir konfor sağlıyor hem de belirli bir düzeye kadar off-road yapacağınız zaman başka bir lastik takmanıza gerek kalmıyor.



Scorpion ATR Teknik Bilgiler

Karkas, kuşak yapısı, bileşenler ve yanak geometrisi: Sağlam, komposit kuşak yapısı, off-road performansı için ekstra güçlendirilmiş karkas ve 2 kat 0 derece kuşak, WRC tecrübelerinden yola çıkarak oluşturulan özel çember ve yanak geometrisi, taban bileşimindeki, çatlaklara ve kesilmelere karşı yüksek direnç sağlayan karbon karası ve silika partikülleri.

Sürekli merkezi blok: Hassas Kontrol ve arttırılmış stabilize

Omuz Yapısı: Maksimum çekiş ve dayanıklılık için güçlendirilmiş dişi omuz yapısı

Lamelli kuvvetli bloklar: Düşük gürültü, güçlü çekiş frenleme, düzenli aşınma

Çevresel kanallar: Suda kızaklamaya karşı yüksek direnç

Ana kanallar: Mekanik çekişi sağlayan geniş eğimli kanallar, kendi kendini temizleme özelliği ve ekstra su tahliyesi



Swift'in en hızlısı Türkiye'de...

Suzuki'nin B segmentindeki iddialı temsilcisi Swift'in, spor versiyonu Eylül ayından itibaren Türkiye yollarına çıkıyor. Güçlü motoru ve yüksek performansı ile dikkat çeken Swift Sport, kullanıcılarına sınırları zorlama şansını sunuyor. 39.500 YTL anahtar teslim fiyatıyla sınıfındaki en cazip alternatiflerden biri olarak göze çarpan Swift ailesinin yeni üyesi, özellikle hareket özgürlüğüne önem veren şehirli genç kullanıcıları hedefliyor.

"Let's Swift Again" sloganıyla 20 yıllık başarılı bir geçmişin ardından her türlü yol koşullarında sürüş rahatlığı için yeniden yaratılan ve bir şehir klasiği olma yolunda emin adımlarla ilerleyen Swift, son olarak da spor modeli ile dikkatleri üzerine çekmeye hazırlanıyor.

Suzuki'nin son iki yıl içerisinde gerek dünyada gerekse Türkiye'de büyük bir değişim içersine girdiğini belirten Suzuki Türkiye Murahhas Azası Ali Savcı, 2007 yılı hedefleri içerisinde

Swift ailesinin çok önemli bir yer tuttuğunu, Swift Sport ile birlikte Suzuki ürün gamını daha da zenginleştirdiklerini ve bu gelişmelerin ileriki dönemlerde de devam edeceğini vurguladı.

Suzuki'nin Macaristan'daki tesislerinde üretilen ve markanın yeni tasarım anlayışının bir sonucu olan Swift Sport, dış görünümü ile dinamik bir çizgi sergilerken, ergonomik ön konsolu ve malzeme kalitesiyle oldukça rahat ve konforlu bir iç mekan sunuyor. En ileri aktif ve pasif güvenlik sistemlerine sahip bulunan Swift Sport'ta ESP, EPS, sürücü ve yolcu ön hava yastıkları, yan hava yastıkları ve ön ve arka perde hava yastıkları, kaza anında katlanan pedallar, ISOFIX, immobilizer, anahtarsız çalıştırma sistemi, yükseklik ayarlı farlar, elektrikli ve ısıtılabilir yan aynalar, elektrikli ön camlar, gümüş vites topuzu, özel tasarım 17" alüminyum alaşımlı jantlar, otomatik klima, uzaktan kumandalı merkezi kilit, hız duyarlı ses kontrolü, direksiyondan kumandalı radyo-CD ve MP3 çalar standart donanım özellikleri arasında sunuluyor.

Swift Sport, 125 hp'lik gücünü 1.6 litrelik motordan alıyor. Bu gücü 6.800 devirde üreten ileri teknoloji ürünü Swift Sport'un motoru 4.800 devirde ise 148 Nm tork üretiyor. 0-100 km arası hızlanma süresini 8,9 saniyede tamamlayan Swift Sport, gücü ve ataklığına karşın her türlü yol koşulunda üstün performansı ile beraber güvenli sürüşe olanak tanıyor. Swift Sport şehir dışı kullanımda 100 kilometrede 6.2, şehir içinde 9.0 ve karma yakıt tüketiminde ortalama 7.2 litre ile sınıfındaki cimri otomobiller kategorisine giriyor.



Aygaz ve Chevrolet'den Kazançlı ve Çevreci İşbirliği

Türkiye LPG sektörünün lideri Aygaz ile dünyanın öncü otomobil markası Chevrolet, Türkiye otomotiv ve otogaz sektöründe bir ilke imza attı. Ekonomikliği ve çevreciliğiyle öne çıkan otogazın kullanımını yaygınlaştırmayı hedefleyen işbirliği kapsamında, Chevrolet'den araç satın alan tüm tüketiciler otogaz konusunda bilgilendiriliyor, dönüşümleri Chevrolet onayıyla gerçekleştirilen Chevrolet markalı otogaz dönüşümlü araçlara, ücretsiz ve indirimli Aygaz Euro LPG avantajı sunuluyor.

Aygaz-Chevrolet işbirliği kapsamında, Chevrolet'den araç satın alan tüm tüketicilere özel otogaz bilgilendirme paketi hediye ediliyor. Otogazlı Chevrolet'lerin sahiplerine ise ilk alımda 60 YTL'lik ücretsiz otogaz hediye ediliyor. Ayrıca otogaz alışverişlerinde 600 YTL'ye ulaşana kadar, tüm alımlarında %10 ücretsiz otogaz Aygaz tarafından veriliyor. 600 YTL'lik kotayı dolduran araç sahipleri ise Aygaz Kart aracılığıyla %1 oranında Paropuan kazanmaya devam ediyor. Aygaz-Chevrolet işbirliği kapsamındaki bu kampanyadan, yeni Chevrolet müşterisi olanların yanı sıra, 01 Ocak 2007 tarihinden bu yana aracını otogaza dönüştürmüş Chevrolet müşterileri de faydalanabiliyor.

Eylülde Oryantiring günleri

10. Balkan Oryantiring Şampiyonası İstanbul'da

12-15 Eylül 2007 tarihleri arasında Türkiye'de ilk defa İstanbul'da yapılacak Balkan şampiyonası, Türkiye Oryantiring Federasyonu tarafından organize edilecek. Türkiye dışında Bulgaristan, Romanya, Sırbistan ve Makedonya'nın katılacağı millî yarışmaların yanı sıra her doğa severin katılabileceği parkurlar olacak. Sarıyer'deki Emirgan Parkı ve Eyüp Ormanlarındaki Ayvat Bendi alanlarında yapılacak yarışmalar aşağıdaki programa uygun olarak 4 yarışma gününde yapılacak

- 12 Eylül Antrenman / Sürat Müsabakası / Emirgan Parkı
- 13 Eylül Uzun Mesafe, Ayvat Bendi, Belgrad Ormanı
- 14 Eylül Orta Mesafe, Ayvat Bendi, Belgrad Ormanı (Dünya sıralamasına puan verecek)
- 15 Eylül Bayrak Yarışı, Ayvat Bendi, Belgrad Ormanı / Saat: 15:00 Ödül Töreni

16, 18, 20, 21 yaş üstü ve Açık olarak beş kategoride bay ve bayan olarak ayrılan parkurlara katılmak için www.boc2007.org adresini ziyaret edebilirsiniz.

İstanbul 5 days yarışları için geri sayım başladı

Bu sene 4.sü yapılacak Türkiye'nin en büyük uluslararası yön bulma yarışması için şimdiden 12 ülkeden 125 kişi kayıt yaptırdı bile. Bu sene 25 ülkeden en az 750 kişinin katılması beklenen yarışmalar her gün İstanbul'un farklı bir bölgesinde yapılacak. Yarışma 24-28 Ekim tarihleri arasında gerçekleşecek.

Yarışa 2 ay kala bu kadar yüksek bir kesin katılım rakamına ilk kez ulaştıklarını anlatan yarışma koordinatörü Caner Odabaşoğlu, İstanbul spor festivali halini alan İstanbul 5-days yarışlarının kitlesel spor ve spor turizmi açısından çok değerli bir etkinlik olduğunu belirtti. İstanbul Orienteering Spor Kulübü tarafından organize edilen yarışmanın gerçekleşmesi sponsorlarla mümkün olabiliyor.

Yarışma Programı

23 Ekim	Kayıtlar
24 Ekim	Ayvat Bendi
25 Ekim /sabah	Emirgan Park
25 Ekim /akşam	Kapalıçarşıda gece
26 Ekim	Alev Okulları, Ömerli
27 Ekim	WRE Kirazlı Bendi, Batı Yakası, Ödül Töreni, Kapanış Töreni, Parti
28 Ekim	Avrasya Maratonu 2007 (opsiyonel)



**Yakıt hücreli otomobilde
yeni bir aşama**

Honda FCX Konsepti





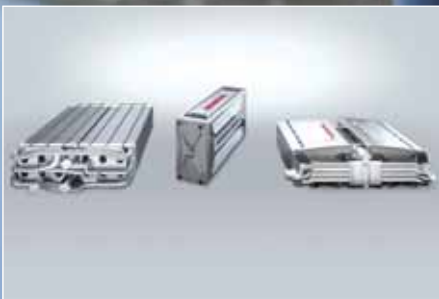
Honda yeni nesil yakıt hücreli araçlarını sunmak için en uyumlu doğal mekanı kullandı. İsveç'teki Gotland adası. Gotland adası, etkileyici doğal güzelliğini koruyan bir eko-belediyeye sahip. Ada enerjisini rüzgardan sağlıyor. Her yana konumlandırılmış rüzgar tribünlerinden gelen yenilenen enerji ana güç santraline aktarılıyor. Honda böylesi bir mekanda sadece su emisyonu olan yakıt hücreli bir araç ve iç dokumalarda kullanılan bio-dokuma tekniklerini ilk kez gözler önüne serdi ve gelecek nesil FCX konseptini tanıttı.

Honda'nın gelecek nesil FCX Konsepti yakıt hücreli aracı yaklaşık yüzde 60 enerji verim oranı ile benzin motorlu araçların yaklaşık üç katı, bir hibrit aracın iki katı ve mevcut FCX'den de yüzde 10 daha fazlası bir verimliliğe sahip. Şirketin halen geliştirme aşamasında olduğu yakıt hücreli araçlar için model olacak bu yeni konsept, benzin motorlu araçlarda bulunmayan çevreyle dost sürüş kavramına yeni bir boyut getirmek amacı ile

2008 yılında Japonya ve ABD'de sınırlı sayıda piyasaya sürülmeye başlanacak.

FCX Konsepti, V-Akışlı bir yakıt hücresi platformu ile donatılmış. Bir önceki yakıt hücrelerinde, elektrik üretimi ile açığa çıkan hidrojen ve su yatay olarak akmaktaydı, bu araçta ise dikey akışlı bir tasarım kullanılmaktadır. Bu durum, yerçekiminin üretilen suyun boşaltılmasına yardımcı olmasını sağlıyor. Su tahliyesindeki bu gelişme, küçük bir üniteden yüksek bir verim elde edilmesine olanak tanıyor.

Şu anki FCX FC Unitesinden yüzde 20 daha küçük ve yüzde 30 daha hafif olan bu ünite, 14kW daha fazla verim getiriyor. Marş motoru, daha kompakt bir tasarım amacıyla şanzımana göre koaksiyel olarak konumlandırılmış ve gücü 15kW artırılmış. Genel olarak, güç ünitesi mevcut FCX'e göre yaklaşık 180 kg daha hafif ve hacim olarak da yaklaşık yüzde 40 daha küçük. Ünitenin düşük ısıda çalıştırma özelliği de önemli ölçüde geliştirilmiş ve mevcut FCX modeline göre 10°C daha düşük ısılarla (eksi 30°C dereceye kadar) soğuk ilk çalıştırmayı mümkün hale gelmiş. Yardımcı bir güç kaynağı olarak, FCX Konsept kompakt,





yüksek verimli lityum-iyon batarya taşıyor, yapılan bu verim geliştirmeleri, mevcut FCX modeline göre araca yaklaşık yüzde 30 daha uzun bir yolculuk olanağı tanıyor.

FCX Konseptinin güç performansı 2.4 litrelik bir benzinli motor ile eşdeğer. Aracın alçak yağı, hız ağırlıklı yüksek bir sürüş performansı ve keyfi getiriyor

V-Akıllı yakıt hücresi platformu, tasarımcıların sıradan bir yakıt hücresi araçta elde edilmesi zor olan zarif, alçak oturumlu, sedan formu oluşturmasına olanak sağlıyor. Sonuç; daha ferah bir iç ortamın yanı sıra geliştirilmiş enerji verimi ve performans.

FCX Konsepti ile Honda, yakıt hücresi bir araçta şu ana dek rastlanmayan sportif ve heyecan verici bir stil geliştirilmiş. Alçak-zemin platformunun özelliklerinden daha iyi yararlanabilmek için burnu kısa tasarlanan araç, daha geniş bir içi mekan sunuyor. Dış görünüşü, ince uzun kabin profili ve belirgin çamurluk çizgileri ile dinamik ve çekici.

İç mekanda transparan plastik malzeme ile klasik deri/ahşap malzemelerin kombinasyonu, farklı, enerjik, modern ve ferah bir alan oluşturmuş. Arkaya yatırılabilen deniz kabuğu şeklinde koltuklar ve arka taraftaki ayak koyma yerleri hem sürücü hem de yolcuların konforunun düşünüldüğünü gösteriyor. Kabin ısındaki değişiklikleri gösteren aydınlatmalı bir interaktif zemin ve boşlukta yüzer görüntüsü ile gösterge paneli aracın gelecek çağlara ait görüntüsünü tamamlıyorlar.

Konsept aracın iç tasarımı biyo-dokumadan Honda, mükemmel bir dayanıklılığa ve güneş ışınlarına karşı dirence sahip ve otomobil iç döşemesinde yüzey kaplama malzemesi olarak kullanım için tasarlanmış bitki-esaslı biyo-dokuma kumaşı geliştirmeyi başardı. Aslında Bitki esaslı dokuma, yeni bir ürün değil. Ancak sınırlı ömrü ve estetik yetersizliğinden ötürü daha önce bu dokuma türü ticari olarak kullanılmıyordu. Honda'nın geliştirdiği malzeme hem dayanıklı hem de yumuşak ve pürüzsüz dokusu ile kaplamaya uygun. Seri üretime de uygun olan bu biyo-dokuma, koltuk yüzeylerine ek olarak kapların ve tavanın iç yüzeylerinde ve zemin paspası olarak kullanım sahasına sahip.

Honda'nın amacı, LCA (Kullanım Ömrü Değerlendirmesi) konseptini esas alarak, üretim ve kullanımdan hurdaya çıkartılma aşamasına kadar bir otomobilin tüm ömrü boyunca ortaya çıkan CO2 emisyonlarını azaltmak. Yeni konseptte kullanılan dokuma kumaşların üretim aşamasında enerjiden, petrol-esaslı polyester malzemelere göre %10 ile 15 tasarruf elde edildiğini düşünürsek, bitki esaslı bir bileşenin kullanımı, otomobil başına CO2 emisyonunda 5 kilogramlık bir azalma sağlıyor. Honda, biyo-dokumayı öncelikle yeni yakıt hücresi araçlarda kullanmayı, daha sonra uygulamayı 2009 ve sonrası yeni modellerine kademeli olarak taşımayı planlıyor.

Teknik özellikler		
Yolcu sayısı	4	
Motor	Maks. Güç	95kW (129PS, 127 beygir gücü)
	Maks. Tork	256Nm (26.1kg.m, 188.8 lb-ft.)
	Tip	AC senkron motor (Honda üretimi)
Yakıt Hücresi Ünitesi	Tip	PEFC (proton değişim membranlı yakıt hücresi - Honda üretimi)
	Güç	100kW
Yakıt	Tip	Kompresli hidrojen
	Depo	Yüksek basınçlı hidrojen tankı (350 atm)
	Tank Kapasitesi	171 litre
Boyutlar (Uzunluk x Genişlik x Yükseklik)	4,760 x 1,865 x 1,445 mm (187.4 x 73.4 x 56.9 inç)	
Maks. Hız	160 km/s (100 mil/s)	
Enerji Kaynağı	Lityum İyon Batarya	
Araç Menzili*	570 km (354 mil)	
* LA4 modunda sürüldüğünde (Honda hesaplamaları) Kaynak: Honda Motor Co., Ltd.		

Türkiye Motokros Şampiyonası Hayrabolu'da yapıldı



Türkiye Motosiklet Federasyonu tarafından düzenlenen Türkiye Motokros Şampiyonasının 5. ayak yarışışı Tekirdağ'ın Hayrabolu ilçesinde koşuldu. İstanbul'da birer hafta arayla arka arkaya koşulan 3 ve 4. ayaklardan sonra bir parça dinlenme ve güç toplama olanağı bulan sporcular Hayrabolu Motokros parkurunda düzenlenen yarışla tekrar yarış heyecanını tattılar.



Hayrabolu Belediye Başkanlığı'nın organizasyonu ile düzenlenen Türkiye Motokros Şampiyonasının 5. ayağı Hayrabolu Motokros Parkurunda yapıldı. Kalabalık bir izleyici topluluğu tarafından izlenen yarışta sürpriz konuk Dünya Supersport Motosiklet Şampiyonu Kenan Sofuoğlu oldu. Dünya Supersport Şampiyonası'nın İngiltere yarışını 2. sırada bitiren Sofuoğlu, sezonun bitmesine 3 yarış kala şampiyonluğunu ilan etmişti.

Motorsporları tarihinde Dünya Şampiyonu olan ilk Türk unvanını alan Sofuoğlu, İngiltere'nin Brands Hatch Pisti'nde yapılan sezonun 10. yarışında aldığı 20 puanla 206 puana yükselirken, en yakın rakibi Fransız Fabien Foret'nin 80 puan önünde birincilik kürsüsünü garantiledi. Hannspree Ten Kate Honda takımı adına yarışan ve geçen sezon klasmanda 3. olan Türk pilot, 10 yarışın dokuzunu ilk üç sırada tamamladı. Altı yarışı 1., iki yarışı 2., birini 3. bitirirken sadece İngiltere'nin Silverstone Pisti'nde yapılan yarışta kaza geçirdiği için podyuma çıkamadı. Supersport sezonu, 9 Eylül'de Almanya, 30

Eylül'de İtalya ve 7 Ekim'de Fransa yapılacak yarışlardan sonra sona erecek.

Kenan Sofuoğlu'na bir plaket veren Belediye Başkanı Çelikayar, motosiklet sporları konusunda Hayrabolu'nun iddialı olduğunu söyledi. Çelikayar, ciddi anlamda Belediye Motokros Parkuruna yatırım yaptıklarını ve projeler hazırlandığını belirterek; "Böyle bir parkuru motokros dünyasına kazandırmaktan memnun olduk. Artık her zaman motosiklet severleri Hayrabolu'da böyle organizasyonlarda görmekten memnurluk duyacağız. Sayın Tekirdağ Valimiz Aydın Doğan'ın 95. Zırlı Tuğay Komutanımız Tuğgeneral Nurettin Işık, Kaymakamız A. Akın Varıcıer, Garnizon Komutanımız Piyade Kurmay Albay Serdar Samur'a ve diğer yetkililere vermiş oldukları maddi ve manevi destekleri için teşekkür ediyorum." dedi.

Hayrabolu Motokros Parkurunda yapılan ve birbirinden güzel görüntülere sahne olan yarışmalarda 50'ye yakın motokrosçunun 13 kategoride mücadele ettiler. Binlerce kişinin

heyecanla izlediği Şampiyona sonunda her kategoride birincilik kürsüsüne çıkan isimler:

MX-1A: Burak Özel
 MX-2A: İbrahim Taş
 MX-1B: Yıldırım Hakkı Günel
 MX-2B: Deniz Gençel
 E-1B : Ceyhan Kalfalı
 MX-1C: Orçun Yiğit
 MX-2C: Selçuk Atay
 E-1C : Ramazan Bengiç
 E-2C : Mümtaz Pak
 TMF CP: Burak Özel
 Gençler 80 CC: Ata Nurcan
 Gençler 65 CC: Toprak Razgatlıoğlu
 Minikler 50 CC: Deniz Memnun

Dereceye girenlere ödülleri Tekirdağ Valisi Aydın Nezih Doğan, 95 Zırlı Tuğay Komutanı Tuğgeneral Nurettin Işık, Kaymakam A. Akın Varıcıer, Garnizon Komutanı Piyade Kurmay Albay Serdar Samur, Belediye Başkanı Şener Çelikayar, Dünya Süpersport Şampiyonu Kenan Sofuoğlu, TMF Asbaşkanı Süleyman Memnun ve Yönetim Kurulu üyesi İsmail Özkan verdi.

TÜRKİYE MOTOKROS ŞAMPİYONASI - 5 . AYAK NETİCELER LİSTESİ

12 AĞUSTOS 2007 HMİK

MİNİK -A-B 80 CC YARIŞ OTOMATİK

SS	Sınıf	Motor No	Yarışçı	Kulüp	Marka	TUR	PUAN
50cc-otomat	MİNİK-A	34	DENİZ MEMNUN	MMK	BETA	20	25
50cc-otomat	MINİK-A	99	ASRİN RODİ PAK	BMSK	KTM	18	20
50cc-otomat	MİNİK-A	9	EMİRCAN ŞENKALAYCI	EMC 06	KANUNİ	14	16

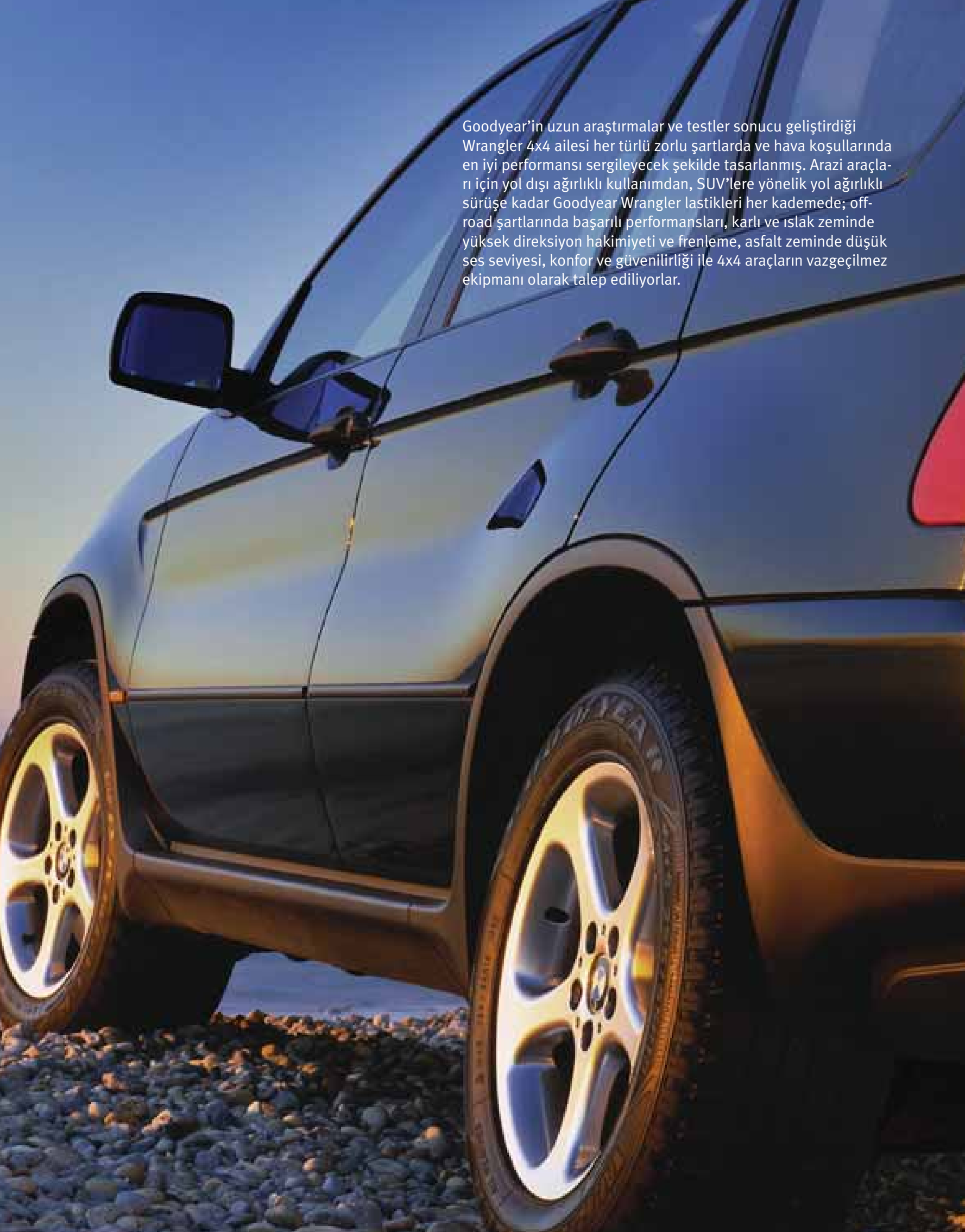
Goodyear

4x4 lastikleri

4 mevsim

4 dörtlük performans

4x4 araç kullanıcılarının, ekstrem off-road Şartlarından ve yarış koşullarından tanıdığı Goodyear Wrangler MT/R'lar aslında geniş bir ailenin sadece en uçtaki yesi. Goodyear Wrangler serisinde; farklı kullanıcı talepleri, kullanım Őekilleri, hava koşulları için farklı sırt ve karkas yapısında lastikler üretilmiş. Ağır arazi koşulları için Goodyear Wrangler MT/R, hem yol hem arazi performansı için Goodyear Wrangler AT/R, dört mevsim tam performans sağlayan Goodyear Wrangler Radial, kiŐ Őartları için Goodyear Wrangler Ultragrip, farklı hava koşullarına kendini uydurabilen Goodyear Wrangler HP All Weather ve Goodyear'in performans lastiği Wrangler F1 seriyi tamamlıyor.



Goodyear'in uzun araştırmalar ve testler sonucu geliştirdiği Wrangler 4x4 ailesi her türlü zorlu şartlarda ve hava koşullarında en iyi performansı sergileyecek şekilde tasarlanmış. Arazi araçları için yol dışı ağırlıklı kullanımdan, SUV'lere yönelik yol ağırlıklı sürüşe kadar Goodyear Wrangler lastikleri her kademedede; off-road şartlarında başarılı performansları, karlı ve ıslak zeminde yüksek direksiyon hakimiyeti ve frenleme, asfalt zeminde düşük ses seviyesi, konfor ve güvenilirliği ile 4x4 araçların vazgeçilmez ekipmanı olarak talep ediliyorlar.



Goodyear Wrangler HP All Weather : Kendini değişen şartlara uydurabilen akıllı 4X4 lastiği

Yeni Wrangler HP All Weather arazi aracı sahiplerinin isteyebileceği her şeye sahip: Mükemmel ıslak zemin performansı, yüksek dayanıklılık, yüksek kalite ve farklı mevsimlerdeki en değişken iklim koşullarına bile kolayca uyum sağlayabilme yeteneği.

Goodyear Wrangler HP All Weather yılda iki kez lastik değiştirmek istemeyen ama güvenlikten de taviz vermek istemeyen sürücüler için ideal. Lastiğin bir avantajı da sunulduğu bütün boyutlarda jant kenarını koruyan bir yapıya sahip olması. Jant kenarının üzerine oturan lastik bir çıkıntı, alüminyum jantlara kaldırımlara çıkarken daha iyi koruma sağlıyor. 195/80 R15'ten 255/50 R 20'ye kadar 22 farklı boyutta sunulan Goodyear Wrangler HP All Weather, hem karayolu hem de arazi yol koşullarında gösterilen performansın mükemmel bir bileşimi.



Goodyear Wrangler AT/R: Türkiye koşullarına uygun yol ve yol dışı performans

Goodyear'ın yeni Wrangler AT/R deseni, ülkemizin tüm yol koşullarına uygun yapısı ile dikkat çekiyor. Lastik, şehir içi yollardan, stabilize yollara ve yol dışı zorlu zeminlere kadar tam performans veriyor.

Wrangler AT/R'de, yol dışında çekişi arttırmak için tutucu kenarlar sağlayan zikzak kanallar ve geniş omuz çentikleri bulunuyor. Suyu ve çamuru tahliye eden geniş bir merkez kanalının yanı sıra uzunlamasına ve enine kılcak kanalları, ıslak ve karlı zeminlerde üstün çekiş sağlıyor.



Goodyear Wrangler MT/R: Yol dışı zorlu şartlar için üretilmiş

Wrangler MT/R (Maximum Traction/Reinforced - En Yüksek Çekiş/Güçlendirilmiş) arazi lastiği, yüksek teknoloji ürünü silika bileşimine, üç polyester kata ve yanaklara taşan lastik desenine sahip yeni "Durawall" yanak teknolojisi, daha fazla güç ve yırtılma direnci sağlıyor ve yanak esnekliğini de koruyor. Goodyear yetkilileri, silikanın geleneksel karbon siyahına göre neredeyse üç kat daha fazla yırtılma direnci sağladığına dikkat çekiyorlar. Omuz bölgesindeki çentikler hem daha iyi arazi çekişi getiriyor, hem de en zayıf olduğu bölgede lastiklere daha fazla koruma sağlıyor.

4 senedir düzenlenen Goodyear Wrangler Cup'larda profesyonel off-road yarışçıları tarafından hem hız hem de arazi yeteneği gerektiren ekstrem parkurlarda kullanılan bu lastikler, farklı yarış ve doğa şartlarında da öncelikli olarak tercih ediliyorlar.



Goodyear Wrangler F1: Ultra yüksek performans için

Yönlü desen tasarımı, blok tipi V şeklindeki desen, dengeli blok sertliği, uyumlu şekilde tasarlanmış dış sıralanışı, yeni kuşak sırt hamuru bileşimi... Bütün bu üstün özellikler tek bir lastikte toplanmış. Goodyear Wrangler F, ıslak yol koşullarında gösterdiği yüksek performans, sürüş hakimiyeti, suda kızaklamaya karşı gösterdiği direnç, düşük gürültü seviyesi, uzun lastik ömrü ve 240 km/saate kadar yüksek hız derecelendirmesiyle yüksek performans ve yol tutuşu sağlıyor.



Goodyear Wrangler Ultragrip: Güvenli kış performansı

Goodyear Wrangler 4x4 serisindeki kış lastiği, Goodyear Wrangler Ultragrip en zorlu kış koşullarında maksimum performans için tasarlanmış. Lastik kılcak kanallı dıŐler ve blok sırt tasarımı ile tüm kış şartlarında yüksek çekiş sergiliyor. Merkez hattı sayesinde izleme ve yönlendirme hassasiyeti; çapraz omuz bloklarıyla arazi yol koşulları ve karlı yollarda başarılı performans; geniş çevresel kanalları ile suda kızaklamaya karşı direnç sağlıyor. Goodyear Wrangler Ultragrip karlı, buzlu ve ıslak yollarda, 35 metre radial kılcak kanalları ile iyi yol tutuş, 30 metre uzunlama kanalları ile sürüş hakimiyeti ve silika karışımı sırt hamuru ile başarılı performans getiriyor.



Goodyear Wrangler Radial : Dört mevsim tam çekiş

Goodyear Wrangler 4x4 ailesinden dört mevsim kullanılabilen modeli olan Goodyear Wrangler Radial, karayolu ve arazi koşullarına uygun bir lastik. Arazi şartlarında mükemmel çekiş ve karayolunda çok iyi performans göstermesi için iyileştirilmiŐ blok tasarımı, lastiğin ilk göze çarpan özellikleri. Blok sırt tasarımı ile iyi çekiş performansı sergileyen Goodyear Wrangler Radial çok sayıda radial olukları sayesinde çamurda ve karda iyi bir çekiş sergiliyor. Geniş dış kapsamı ile uzun ömür ve güzel bir görünüme sahip. Düz sırt açısı ile en uygun taban basıncı özelliğini de içeren Goodyear Wrangler Radial OWL (Beyaz çerçevesi harfler) modelleri ile aracınıza ayrı bir stil katıyor.

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



SUZUKI

GRAND OTO 4x4
Arman Tünger

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

Rodop Masiflerinden Rila Dağlarına Yolculuk Sınırlarda Dolaşmak

AliRıza Bilal - Team Touareg Turk Kaptanı
www.touaregturk.net

Yüzlerce metre yükseklikteki ip köprülerden geçmek, vücut ısınızın kimi zaman susuzluktan 40 derecenin üstüne çıkması, kimi zaman -30 derecelerde hipotermiye girme riskinizin olması, sırtında çantayla yüzlerce kilometre yürümek koşmak, bisiklet selesinde yine yüzlerce kilometre oturmak, saatlerce kürek çekerken arada uyuyabilmek...Neden yapıyoruz ki bunu diye düşünüyorum. Daha bu yaptığım işi (macera yarışı) bırakın arkadaşlarımı, annem ve eşim bile anlayabilmiş değil. İnsan bence ancak yaşayarak anlayabilir ve öğrenebilir. Hangimizin içinde,

işinden atılma korkusu yok? Hangimiz kaybetmekten korkmuyor? Kim aç bir halde günlerce yol alabilir? Hangimiz ölümden korkmuyoruz? Cevap basit. Sınırlara yaklaşmış olanlar. Bu insanlar işten atılma korkusu olmadan yaşarlar, tekrar başlayabileceklerini bilirler. Kaybetmekten hiç korkmazlar çünkü o deneyimi yaşamışlardır. Açlık susuzluk onlara hiç koymaz, çok aç susuz kaldıkları olmuştur. Ölümden korkarlarmı acaba? Hayır, bence korkmazlar. Korkarlarsa da, daha yaşayamadıkları zevkler, tatlar, tecrübeler için korkalar. Emin olun.



Ben macera yarışlarını böyle bir deneyime benzetiyorum. Kendime baktığımda; geçen senelerde yaşadığım ve yaşadığım her macera yarışında bir şeyler öğrendiğimi görüyorum, kendimi çok daha iyi tanıyorum. Belki bu da bir çeşit Budha felsefesi, insanın kendi içinde yaptığı bir yolculuk. Eski zaman inanışlarında inzivaya çekilirdi insanlar, kimi zaman yerden 300 metre yükseklikteki granit kuleden ileri uzatılmış bir kütük ucuna bağlanmış ağ içinde, günlerce su ve ekme ile yaşayıp hayatı, kendini tanımaya çalışırdı. Artık kendini tanımaya başladığında, sınırlar çok daha öteye gider. Daha sonrasında sınırlar kalkar. İşte burası bence çok önemli ve tehlikeli. Sınırın diğer tarafına geçmemeli. Bakmalı el uzatmalı. Ama kesinlikle tamamıyla geçmemeli. Yaşamak tecrübe etmek, kendini tanımak güzel. Sınırlarda gezmek güzel. Kimi motosikleti ile havalarda dönerken; kimi derinlere dalarken, kimi saatte 300km/h süratle giden bir uçağın içinde taktalar atarken bunları keşfediyor. Ben macera yarışlarında bunu tadıyorum. Kendimi tanıyorum.

XVenture Race de en son kendimi biraz daha tanımak, tecrübelendirmek adına katıldığımız bir yarıştı.

Bulgaristan daki yarış Pamporovo'da başlayıp 3 günde 300 km olarak devam edip Borovetz'de bitecekti. Yani Bulgaristan'da bulunan Ropod, Belmeken ve Rila dağları en yüksek zirvesi de dahil olmak üzere (3200m) aşacaktık. Dağ bisikleti, rafting, trekking, koşu, yön bulma, tırmanma, ip etapları gibi klasik macera yarılı disiplinleri vardı. Bulgaristan yarışına katılmamızın bir nedeni ilk kez yapılan bu yarışa destek olmak ve "TTT ile ÇIKDIŞARI" outdoor TV program serimizin ilk bölümünü oluşturmak. Zaten antrenmanlıydık, ayrıca Kürtün'de yüksek rakımda organize ettiğimiz Macera Yarışı da performansımızı kuvvetlendirmişti. Şimdi düşünüyorum da eşyalarımızı evde tek tek kontrol edip hazırlamak, eksik ekipmanlar için heyecanlanmak, stres olmak bile zevkli. O da yaşanması gereken bir süreç ve tecrübe etmek lazım. Bu da kendimi tanıma süreci bir nevi.

Bulgaristan'a otobüsle gittik. Pamporova'ya vardığımızda sabah 03.00 olmuştu. Çadır kurma, yatma, sabah Türk çingeneleri ile sohbetten sonra yarışın başlayacağı dağ oeline varış. Hazırlıklar. Çekimler. Tanışmalar derken, birkaç Bulgar ve Yunan takımı yanımıza gelip "Sizleri tanıyoruz, uluslar arası yarışlardan takip ediyoruz. Sen Ali Rıza'sın sen de Utku'sun" deyince artık koltuklarımız mı kabarsın, dik yürüyüp göğüs dışarı yapmaktan baston gibi mi olalım karar veremedik. Laf aramızda çok gururlandık ve sevindik. Demek, internet sitemizin de sayesinde izleniyormuşuz.

Bilgi toplantısında hiçbir destek noktası olmadığını öğrenince çok olduk. 300 km boyunca ne yemek, ne de giysi takviyesi yapabileceğimiz bir yer olmayacaktı.

Yani 3 günlük tüm ihtiyaçlar sırtta taşınacaktı. Dağcılık sporu için normal olabilir ama dağ-

cılar bizim gibi 300 km'yi koşmuyor, bisiklete binmiyor. Sitelerinde böyle bir bilgi verilmediğinden Yunan, Romen ve Türk takımı olarak bizler itiraz ettik. Ne yaptysak değiştiremedik. Anlaşılan kaplumbağa gibi her şeyimizi taşıyacaktık. Bu nedenle Romen ve Yunan takımında ki arkadaşlarımızla el verdiğince beraber gitme kararı aldık.

Start'ta 38 ikili takım vardı. Ülkelerinde ilk defa yapılan bir extreme organizasyon için çok iyi bir katılım. Ancak baktığımızda çoğunun dağcı kökenli olduğunu gördük.

Yarışın toplam yürüme/koşma etabınının 182 km olduğunu ve trek etabınının tamamının dağlarda geçtiğini düşünürsek avantajlıydılar. Hadi bismillah diyerek başladık. Koşarak. 2km sonra Yunan Romen ve Touareg Türk takımı olarak başı aldık. Aralarda ufak hatalar yapıp başka yerlere saptıysak da çok hızlı bir şekilde ilerliyorduk. Toplanıp, ilk kontrol noktasına giden yerde iyi bir kestirme yapmaya karar verdik. Verdik ama haritanın 1:100.000 olmasından dolayı detay yoktu. (Macera yarışlarında haritalar genellikle 1:25.000, bazen de 1:50.000 olur) Çok dik ve çarşaklı bir kanyona girdik. İndiğe indik. Çarşaktan aşağı inerken ayak bileğime düşen kaya resmen içimi ezdi. Orada oturup ağlayacak bile yer yoktu. Koluma girmiş dal parçası, pis at sinekleri, şişik ve acı içinde ayak bileği ile altında nehir akan dik kanyon duvarının kenarına geldik. Eğimden ayakta bile durmak çok zordu. Nerden inelim şuradan mı, buradan mı derken, Utku kaydı ve kanyon duvarından aşağı düştü. Gözümün önünden şimşek gibi kaydı geçti. Saçım olsaydı beyazlardı diye düşünüyorum. 5 metre yükseklikten sırtındaki çantanın üzerine düşüp 3 takla atınca hızını yavaşlattı. Ancak tüm kolları bacakları kan içindeydi. Nehirde çok hızlı bir şekilde yıkanıp temizlendik. Yola devam kararı aldık.

İlk kontrol noktasına akşama doğru vardık. Noktaya 3. geldik. Burası devasa bir mağaraydı, yüzlerce yarasa uçuşuyordu. Mağaradan yukarı doğru 45 metre ip çıkışı vardı.

Takımdan bir kişi tırmanacak, diğeri çantaları yukarı çok dar ve dik merdivenden çıkaracaktı. Çıkış 40dk sürüyordu. Bizden Utku hafif olduğu için onun tırmanmasına karar verdik. Utku çok hızlı başladı ancak tam ortada perlon jumarın içine sıkıştı. Ne yapsak ne etsek ilerleyemiyordu. En sonunda organizasyon yetkilileri ile konuşup bir kurtarma harekâtı yapmalarını istedim. Gerçek bir kurtarma harekâtı ile organizasyon bize karşı kendini affettirdi. Zira perlonu geçirirken alttan geçirselerdi perlon jumara sıkışmaz, Utku da rahat bir şekilde tırmanırdı. Çok ciddi bir gecikme ile çıktık mağaradan. Yunanlılar bir önümüzdeydi ama 1,5 saatlik arayı kapatmak zor. Romenler arkamızdaydı.

Tüm gece yol aldık. Karanlık ıssız dağlarda, kah koşarak kah yürüyerek. Ancak her adımda şiş bileğimin acısı ile dişlerimi sıkımdan olsa gerek çenem bile ağrıyordu. Ayakkabımı çıkarıp bakmak bile istemiyordum. Çok





yorulmuştuk. Fakat rakiplerimiz de ilerliyordu. Uyku tulumları tüm yemek ve giyecekler ile çok ağırdık. Çoğu ekip ultra light denen sadece 300gr lık uykuyu taşıyordu. Bizim uykuyu tulumlarımız ise neredeyse 1 kg'ydü ve her adımda ağırlaşıyordu. (Buradan sponsor olmak isteyen firmalara duyurulur. Uluslar arası yarışlarda ülkemizi temsil eden takımın ultralight uykuyu tulumu yokturrrrr. Desteklerinizi esirgemeyiniz) Ayrıca, bisküvi ve çikolata gibi hafif yemekleri tercih eden takımların aksine nasılsa değişim noktalarında tedariklerimizi yapacağız diye, sponsorumuz Unifo'nun hazır yemeklerini taşıdığımızdan gerçekten yükte en ağır takımdık.

Hal böyle olunca kendimize bir nokta belirleyip oraya varıca 3 saat dinlenme molası almaya karar verdik. Köyde çeşme başında hemen uykuyu tulumlarımızı çıkarıp yattık.

Hava ağırlarken tekrar yola koyulmak o ağırlarla, sızılarla inanın insan hiç istemiyor. İşte orada kendinizi tanırıyorsunuz. Hadi kalk bitirmelisin, yürümelisin. Kalktık. Ve yürüdük. Hem de kilometrelerce. Gölde tüm teçhizatla adaya yüzip geldik. Yürürken yemek yedik. Kaybolduğunda panik olduk. Yolu bulduğunda çocuk gibi sevendik. Hepsisi güzel tatlar. Kendimi bulma tanıma yolculuğumda aşmam, yaşamam gerekenler. Ya diğer deneyimler? Patikalar üzerine kurulmuş dağ kulübeleri, oradaki sıcak insanlar, sıcak bir çay molası, yolunu kaybetmiş yürüyüşçüler ile ayaküstü sohbet. Ne yaptığınızı anlatınca yüzlerindeki şaşkınlık ve hayranlık ifadesi. Doğayı alt edemeyeceğimi bilerek ama onunla paralel seyretmek ... Bunlar büyük alışveriş merkezlerinde, diskolarda, müzelerde bulamayacağım şeyler. Onlara da ihtiyacım var sosyalleşmek için. Ama kendimi bulma yolunda doğada olmak, onunla, ona meydan okumadan yarışmak en iyisi.

Yüksekliği 50 metreyi aşan, genişliği 30 metre civarında adına Güzel Köprü denen delicesine akan nehir sularının yüzyıllarca dövüp durduğu ve sonunda deldiği bir kayaya geldik.

Önce flying fox ardından ip inışı. Yürümeye devam. Koşmaya devam. Sıcak bayıltacak gibiydi. Ama geçtiğimiz her yerde şırıl şırıl akan dereler çeşmeler ile su ihtiyacımızı gideriyorduk. Orman içinde giderken yaptığımız bir kestirmede dere içine girdik. Bir süre Amazon canğillerini andıran dere içinde yol aldıktan sonra diğer taraftaki ormana geçtik. Geçmez olaydık. Şiş ayak bileğime kamçı gibi çarpan bir dal titretti bedenimi. Çenemi zaten sıkamıyordum. Sıkacak da pek bir yerim kalmamıştı. Yarışı bırakmak.

Sınırdı mıyım diye düşündüm. Cevabı evet galiba. Tamam, bırakayım o zaman. Ama kim nasıl kurtaracak bizi buradan? O zaman yürümeye devam etmemiz lazım. Yürüdük.

Kanyon duvarları dikleşti. Yol taşlık engebeli. Öyle bir yere geldik ki tüm gün yürümemize rağmen damla su bulamadık. Suunto kol

bilgisayarımız sıcaklığı 42 gösteriyordu. Yanımızdaki kanyon içinde delicesine akan su vardı ama ulaşamıyorduk. Dudaklarımız susuzluktan çatlamış bir halde tüm gün kanyonun yanından yokuş aşağı yürüdük. Aslında yürümüyorduk, sallanıyorduk resmen. Ayak bileğime ağırlık vermemek adına batonlarıma yüklenmekten omuzlarım kopacak gibi ağrıyordu.

Gece yarısı düz yola çıktık 3000m. den 200m rakıma inmemiz tüm günümüzü aldı. Kendimizi ödüllendirmek adına mola verip oturarak yemek yemeği kararlaştırdık. Kana kana su içtik. Hazır yemek soğuk da olsa ilaç gibi geldi. Ama sonum kötüydü.

Moladan sonra ayağıma ancak 3 gün sonra basabildim. Tüm yarışı şiş, ağırlı ve neredeyse mola vermeden yürümeyiz, bileğimi bitirmiştik adeta. Buna ek olarak idrarımın kanlı çıkması ile üzülerek bırakma kararı aldık Utku ile. İşte sınır burası. Sınırdan öteye elimizi uzattık. Yeter. Öteye geçmemeli. Sorun acı değildi. Zaten 2 gündür yürümüştüm o açıyla. Devam etsem kalıcı hasar bırakabilirdim. Üstelik önümüzde yaşanacak çok macera yarışı vardı.

Sağlık ekibi iki gündür bu şekilde yürümeme çok kızdı. Bıraktığımızda 3. sırada olduğumuzu öğrendik.

Yunanlı ve Romen arkadaşlarımız öndeydiler. Eskiden olsa üzülürdüm. Şimdi çok seviniyordum. Neden mi? Artık biz de uluslar arası yarışlarda başı çekebiliyoruz. Delicesine hırs yapmıyoruz. Kendimizi bildiğimizden, eskiye nazaran daha çok tanıyabildiğimizden doğru kararlar alabiliyoruz.

Zor yarışta bitiş çizgisini 38 kipten 4 takım görebildi. Yunanlı dostlarımız birinci olurken Romen arkadaşlarımız ikinci sırayı aldılar. Yarış çok amatörce yapılmıştı. Haritalar detaysız, noktaların arası çok uzak (50/60km), neredeyse sadece yürüyüş yarışması gibi planlanmış, parkur hiç önceden denenmemiş, bilgi yeteri kadar önceden verilmemişti. Organizasyondan kimsenin daha önce böyle bir macera yarışına katılmamış olmasının verdiği bir deneyimsizlikti bu. Touareg Türk ekibinden bir sonraki yarışa danışmanlık vermesini istediklerinde yine gururlandık. Yarıştaki kokteyde neredeyse tüm ekipler gelip "favorimizdiniz, geçmiş olsun" dileklerini ilettiler ve Türkiye'de yapacağımız macera yarışına mutlaka katılmak istediklerini belirttiler.

Yarıştaki kendimi biraz daha tanıdım. Kendime biraz daha yaklaştım. Hem de bir sürü maceracı dost kazandım kendim gibi. Daha ne isteyebilirim? Hah evet. Biraz daha destek ki, başka yarışlara gidelim, sizlerle paylaşalım, ülkemizi tanıtalım, ülkemizde yapacağımız yarış için her türlü donanımı toplayalım.

Unutmadan; sınırı geçerek değil sınırlarda dolaşarak.

Macera ile kalın...

Kuruçeşme'den Kilyos'a uzanan heyecan:

Kiteboard







Kiteboard Dünya Şampiyonası'nın üçüncü ayağı, 23-29 Temmuz tarihleri arasında Kilyos-Burç Beach'te gerçekleştirildi. Dünyanın dört bir yanından en iyi kiteboard sporcularının katıldığı kupada 44 kiteboard sporcusu yarışmaların Türkiye ayağının birincisi olmak için mücadele etti. Bu sene ayrıca İstanbul Boğazi ve Caddebostan sahilinde de özel etapların planlanması Şampiyonaya ayrı bir heyecan getirdi. Dünyanın en ünlü kiteboard yarışçıları, Kuruçeşme'de yakaladıkları rüzgarın Burç Beach'te de devam etmesi üzerine kıran kırana bir mücadele sergilediler.

Windsurf'ü andıran, ancak yelken yerine "kite" adı verilen ve uçurtma ile paraşüt arası bir ekipmanla rüzgar kontrolüne dayalı bir board sporu olan "Kiteboard", dünyada en yeni su sporu olarak ilgi görüyor. Rüzgara egemen olup denizin üstünde kalmaktan bir adım öteye geçen bu sporu yapanlar, bazen denizin çok üzerinde uçarak gerçekleştirdikleri estetik hareketlerle alkış topluyorlar.

Kiteboard için en uygun sahillerden biri olan Kilyos Gümüşdere'de düzenlenen Jim Beam Kiteboard World Cup'a aralarında Güney Afrika, İspanya, Portekiz, Rusya, İsrail, Hollanda, Fransa, İngiltere, Yeni Zelanda ve Brezilya gibi ülkelerin bulunduğu farklı kıtalardan sporcular katıldı. Final yarışları sonunda kadın ve erkek kategorilerinde dereceye giren sporcular 30.000 ABD doları tutarındaki toplam para ödülünü paylaştılar.

23 Temmuz Pazartesi günü başlaması planlanan Şampiyona, rüzgarın hızının yetersiz oluşu nedeniyle ancak 25 Temmuz Çarşamba günü start alabildi. Burç Beach, Gümüşdere'de 25 Temmuz Çarşamba günü başlayan Jim Beam Kiteboard World Cup 2007'da birbirinden iddialı sporcular şampiyonluk için yarıştı.

Kuruçeşme'de gerçekleşen Hang Time kategorisindeki yarışta erkeklerde Fransa'dan Sebastien Garat, kadınlarda İspanya'dan Ainhoa Garcia şampiyon oldu. Burç Beach'teki Course Racing kategorisinde ise erkeklerde Fransa'dan Mickael Fernandez, kadınlarda Fransa'dan Helene Barriere şampiyonluğu yakaladı. Şampiyonadaki son kategori Freestyle da ise birinciliği bir kez daha Sebastien Garat, kadınlarda ise Ainhoa Garcia aldı. Final yarışları sonunda kadın ve erkek kategorilerinde dereceye giren sporcular 30.000 ABD doları tutarındaki toplam para ödülünü paylaştılar.

Hang Time, Course Racing ve Freestyle kategorilerinde gerçekleştirilen yarışlar neticesinde Türk sporculardan Arzu Taylan çok iyi performans göstererek iki kategoride de üçüncülüğü yakaladı ve Türkiye'ye madalya kazandı. Arzu Taylan geçtiğimiz günlerde Çeşme'de gerçekleşen Türkiye Kiteboard Şampiyonasının iki kategorisinde de birinci olmuştu.

Heyecanın dorukta olduğu hafta boyunca her gün müzik, güneş, deniz, spor ve sürpriz aktivitelerle izleyicilere unutulmaz anlar yaşatan şampiyona son gece muhteşem bir parti ile sonuçlandı. 28 Temmuz gecesi Power FM DJ & Percussion Team ve canlı grupların yer aldığı Jim Beam Real Party ile sona eren yarışta kazanan kazanamayan tüm yarışçılar ve seyirciler kumsalda doyusuya eğlendiler.

Görsel açıdan son yılların en çekici ve dinamik spor dallarından biri olarak kabul edilen Kiteboard Şampiyonasının bir çok yabancı TV kanalı da takip etti. Fox, ESPN, Eurosport, Extreme Channel gibi dünyaca ünlü televizyon kanallarının yer aldığı 122 ülkedeki özel gösterimler sayesinde bu yarışma, İstanbul ve ülkemiz için de önemli bir tanıtım olanağı sağladı.

İlki 1999 yılında Fransa'da iki seri yarış olarak gerçekleştirilen Kiteboard Pro World Tour organizasyonu, daha sonraki yıllarda 5 farklı yarıştan oluşan bir seri organizasyon olarak uygulanmaya başladı. Bu yıl ilk ayağı İtalya Como Gölü'nde, ikinci ayağı da Türkiye'de gerçekleşen Kiteboard Pro World Tour önümüzdeki günlerde Fas, Portekiz, Brezilya, İspanya, Fransa ve Güney Afrika ayaklarıyla devam ederek New Caledonia'da sona erecek.



Jim Beam Kiteboard World Cup 2007 Sonuçları

Free Style (Serbest Stil) Erkekler

1. Sebastien Garat Fransa
2. Tom Hebert Yeni Kaledonya
3. Florian Daubos Fransa

Free Style Kadınlar

1. Ainhoa Garcia İspanya
2. Helene Barriere Fransa
3. Noelia Nunez İspanya

Course Racing (Hız) Erkekler

1. Mickael Fernandez Fransa
2. Antoine Auriol Fransa
3. Florian Daubos Fransa

Course Racing Kadınlar

1. Helene Barriere Fransa
2. Noelia Nunez İspanya
3. Arzu Taylan Türkiye

Hang Time (Havada kalma) Erkekler

1. Sebastien Garat Fransa
2. Tom Hebert New Caledonia
3. Thomas Cocquelet Fransa

Hang Time Kadınlar

1. Ainhoa Garcia İspanya
2. Noelia Nunez İspanya
3. Arzu Taylan Türkiye



Ve biraz hareket...



Yaz geldi, havalar ısındı, toprak kurudu ve artık geziler bitti derken, gerçekten de LRO Türkiye için son derece durgun denilebilecek ve hatta hiç bitmeyecekmiş gibi görünen bir yaz döneminin içine girdik. Yaz boyunca, dört bir yandan yükselen, "Dikkat edin Afrika sıcakları geliyor - dikkat edin kuraklık geliyor" anonsları ve orman yangını haberleri arasında görünen şeydi ki, gerçekten de pek aktivite yapacak keyfimiz kalmamıştı.



Yaz boyunca yaptığımız hafta arası gece piknikleri ile, bir nebze içimizdeki et, mangal ve muhabbet ihtiyacını giderebildik. En son pikniğimizi de geçen hafta, son zamanlarda çok habere konu olmuş ve aslında günümüz ve memleketin gelecekteki en büyük sorunu olan kuraklığa da işaret eden, tarihi Mağlova Kemeri'nde gerçekleştirdik.

Ne yalan söyleyeyim, pazartesi günü Murat'ın e-mail mesajını görünceye kadar -her ne kadar çok yakınında yaşıyor olsam da - böyle bir yapıdan haberdar değildim. Gölün su dolu günlerine ait kemer fotoğraflarını gördükten sonra da, ne kadar çok şey kaçırmış olduğum ve bir daha eski günlerine kavuşup kavuşmayacağını bilmediğim için de kendi kendime çok söyledim. Keşke gezmek için kurumasını beklemeseydik diye düşünmeden edemedim.

Murat'ın Pazartesi günü mesajı, bir gün önce kemere yaptığı gezi ile ilgiliydi. Aslında az kalsın Pazar gününden de haberdar olacaktım da cep telefonum kapalı olduğu için kaçırmışım. Her neyse, Perşembe akşamı tarihi kemerin altında piknik yapmak üzere sözleştik; buluşma yerimiz her zaman olduğu gibi Shell benzin istasyonu olacaktı. Yola çıkıp kemere varmamız çok uzun sürmemişti; Mimar Sinan'ın eseri olan kemer, fotoğraflarda görünenden çok daha heybetli bir yapıydı ve altındaki toprak artık kuruyup çatlamıştı.

Böyle önemli durumlar karşısında, sırasıyla LROTürkiye'nin yapması gereken şey, önce topluca fotoğraf çekirmek, sonra da mangalı yakıp yemekleri yemek. O akşam da öyle oldu; kış gelince göl tekrar dolar veya dolmaz, LROTürkiye varlığını kemerlerin altında belge-

ledi ve sonra da neşeli bir ateşbaşı sohbeti ile karnımızı doyurduk.

Yaz akşamı piknikleri, yorucu ve sıcak günlerin ardından bizim için en dinlendirici aktivite olmaya devam etti. Yine böyle akşamlardan birinde, LROTürkiye piknik yapmak üzere İstanbul Boğazi'nin Karadeniz'e bağlandığı noktanın tepelerinde bir yerde muhteşem bir manzarada bir araya geldi.

Neyse ki, şehre göre 3-4 derece düşük sıcaklık ve serin esen rüzgar, bize unuttuğumuz hafif üşüme hissini geri getirmişti; bu aralar gerçekten de üşümeyi özlediğimi hissediyorum. Geçtiğimiz kış yaptığımız Uludağ, Çiğdem Yaylası kampları ve soğuk, bu aralar mumla aradığımız bir şey; neyse ki artık rutubetli günler çok yakın. Umarım, önümüzdeki kış, mevsim normallerinde bir sezon yaşarız ve kuruyan göllerin de tekrar dolması için gereken yağış gelir.

Geçtiğimiz hafta sonunu, şehirden uzak, ufak bir kaçamak yapma amacı ile ani bir kararla, uzun zamandır gitmek isteyip de bir türlü gidemediğimiz Bozcaada'da geçirdim. Aslında giderken aklımda biraz dalmak, biraz bisiklete binmek ve tabii ki birazcık da yüzmek vardı. Yani kısacası, sizinde anlayacağınız gibi gezi ve tatil amaçlı bir seyahat; bunu da sizlerle bu satırlarda paylaşabilirim diye düşündüm.

Bozcaada'ya gidebilmek için Geyikli iskelesinden kalkan arabalı vapurlara binmeniz gerekiyor. En son vapur saat 24:00'de olduğu için de İstanbul'dan çok geç olmadan çıkmanız gerekiyor. İstanbul Avrupa yakasından

yola çıkıp Çanakkale üzerinden Geyikli'ye gidecekler için yaklaşık 400 km'lik bir yol var. Ben Cuma günü öğleden sonra saat 5'te yola çıktım; Defender'ın bagajı ağır dalış ve bisiklet malzemelerim ile dolmuştu; stepne üzerine de bisikletleri takmıştım. Bu şekilde çıktığım seyahatlerde her seferinde, arabaya bakıp kendi kendime "Yine iyi yükledik, iyi ki bir Defender'imiz varmış" derim. Gerçekten de dalış tüplerimiz ve ağırlıklara kadar eksik hiçbir şeyimiz yoktu.

Bana kalırsa bir yaz Cuması saat 5, hem o günü işte geçirip, hem de biraz erken çıkayım diyenler için uygun bir saat. Biz de hiç trafiğe yakalanmadan TEM'e çıkıp yolumuza devam ettik ve rahatlıkla molalarımızı da vererek, gece saat 11'de Geyikli iskelesine varıp vapur kuyruğuna girebildik. Bir önemli not; "Erken geldim" diyerek, aracınızı iskele dışına park ederek civarda gezip, sıraya sakın son dakikada girmeyin, dönüş günü bizim başımıza geldiği gibi, vapur öndekilerle dolar ve orada kalırsınız.

Yaklaşık 40 – 45 dakikalık keyifli bir deniz yolculuğundan sonra adaya sonunda ayak basabiliştik; şimdi sırada gece navigasyonu ile otelin yerini bulmak vardı. Neyse ki yanımda yola çıkmadan önce internette indirip yazdığım harita ve GPS vardı; bunların yardımı ile çok geçmeden otelimize vardık. Sabah uyanıp kahvaltımızı bitirdikten sonra keşif turlarına başlamaya karar verdik. Muhteşem bir deniz ve kum plaj ile çevrelenmiş adada, her nokta farklı ve muhteşem bir ortam sunuyordu. Buna karşılık, biz de sıradan bütün plajları denemeye karar verdik; ne de olsa altımızda bir Defender vardı ve bize engel olabileceğini



düşündüğümüz bir engel de yoktu görünürde.

Yolumuza çıkan ilk plaja indiğimiz anda ilk sürprizimizle karşılaştık; rüzgar. Kuzeyden öyle bir rüzgar esiyordu ki, kaldırdığı kum kulaklarımıza bile doluyordu; “Neyse güzel bir deniz için bu işkenceye değer” diye düşünürken, denizin de benim mayo ile girilebilir standartlarımın da ötesinde soğuk olduğunu fark ettim. Galiba Bozcaada’nın deniz ile ilgili kısmı benim için burada bitiyordu; ama ne olacak, adada daha yapılacak birçok şey vardı, üzüm bağları, ada merkezi ve daha neler.

Denizdeki hayal kırıklığından sonra Defender’a atladığımız gibi adayı turlamaya ve daha az rüzgarlı bir yerler bulmak için aramaya başladık. Bu arada önlerinden geçerken de, “adaya has” şarap üreticilerinde tadım yapmak için de kısa molalar verdik. Bozcaada şarapçılığının yurt dışında da çok iyi bilinen bir markası olan CORVUS’un önünden geçerken, içeride park halinde duran Defender 110’u görüp yanına park ettik ve sahibini araştırmaya başladık; biraz konuştuktan sonra, CORVUS’un sahibi Reşit Bey’in de aslında çok eski bir Land Rover kullanıcısı olduğunu ve Defender’i onun kullandığını öğrendik. Bu araç Türkiye’ye ilk giren Defender’lardan biriydi ve ona rağmen çok bakımlıydı. Küçük Land Rover dünyamızdaki ortak tanıdıkları da bulup çekiştirdikten sonra vedalaşıp yolumuza devam ettik.

Sıra gelmişti bisiklete binmeye; tamam dalış malzemesi Bozcaada’ya turistik bir seyahat yapmış olabilir, fakat bisikletler için aynı şeyi söylemeye niyetim yoktu.

Kararımız, güneş batışını seyretmek için, adanın batı yakasındaki rüzgar değirmenleri ve Polente Feneri’ne gitmekti; zaten bu, daha gelmeden birçok internet sitesinde gördüğüm, adada yapılması gerekenler listesi içinde yer alan bir şeydi. Akşamüstü hazırlanıp otelden yola çıktık; saat 7:15 gibi değirmenlere vardık, fakat yoldaki bariyer kapalıydı ve saat 8’den önce açılmayacaktı.

Meraklı ve beklemek istemeyen bir ekip olarak, geldiğimiz yolun biraz gerisinden bisikletlerle ormanın içine daldık; yol vermeyen dikenli çalılardan bisiklet sırtımızda geçtikten sonra, maalesef yüksek bir kum tepesinde gidişimiz son buldu. Ekibin diğer elemanı keşfe devam etmek istemiyordu; ne diyebilirdim ki? Sonuç olarak kapımıza geri dönüp saatin 8 olmasını beklemeye koyulduk, aslında çok da fazla bir zaman yoktu. Kapı açılınca insanlar genellikle araba ve motosiklet ile; bizde bisiklet ile yola koyulduk. Yolun başında çok da fazla dikkatimizi çekmeyen o meşhur kuvvetli ada rüzgarı sonunda kendini bayağı hissettirmeye başlamıştı; burun ve fenerde de durum farklı değildi, ufak çaplı bir fırtına söz konusuydu. Geri dönüş vakti geldiğinde artık rüzgar yandan bizi çok zorlamaya başlamıştı. Yaklaşık 15 km’lik bir parkurdan sonra sonunda odaya geri dönmüştük fakat kafamızın içinde hala rüzgar sesi geziyordu.

Geri dönüş günü gelmişti çatmıştı, sabah erkenden merkeze inerek aracımızı otoparka park edip, vapur saatini beklemeye koyulduk; saati geldiğinde de vapura gittik; ne mi oldu, olan oldu ve pek tabii vapura binemedik. Meğerse bu işi bilenler, sabahtan sıraya

girmiş bile; vapur da dolunca gitti. Bir sonraki vapura binmek için de 2 saat daha ada merkezinde gezindik; ada çayı içtik, bol bol ada üzümü yedik.

Aslında çok denize giremedim ve bozuk havadan dolayı, dalış da yapamamış olsam da ada bence keyifli ve dinlendirici bir atmosfere sahip; her şeyden önce koşuşturma yok, herkes rahat rahat hareket ediyor; bir yerde yoğunlaşmış bir kalabalık yok. Bütün bunlar tabii ki aslında orada olmamızın en büyük getirisiydi; şimdi yazarken düşünüyorum da, yol uzundu falan, ama bence iyi bir kaçamaktı. Bozcaada’ya giderseniz Polente Fenerine mutlaka gidin, rüzgarlı ama, güneş batışı gerçekten de güzel. Mevsim tutuyorsa, bol bol üzüm yiyin; taze taze ve çok lezzetli olurlar. Ayazma’ya gidip Koreli’de çiçek dolması yemeyi ve akşamları da bol bol ada şarabı içmeyi unutmayın.

İşte benden size tam bir gezi yazısı; bu kadar hareketsiz bir yaz için bundan iyisi, Şam’da kayısı; gerisi size kalmış. Eylül ayı içerisinde bir terslik olmazsa Defender’ıma bir kalp nakli yaptırmayı düşünüyorum; gelecek aya yetiştirse size bu konuda bir iki satır karalamak istiyorum; yoksa da umarım o zamana kadar biraz ortalık nemlenmiş olur, başka şeyler yazarız. O zamana kadar suyunuzu idareli kullanın, araçlarınızı daha seyrek yıkatın; haberlerde söylendiğine göre istatistikler, bugüne kadar Kasım ayından önce barajlardaki su seviyesinde yükselme görülmediğini gösteriyormuş; yani eylülde yağmur başlasa bile tehlike sınırlarını aşmıyoruz.



EuroWinch

WARN ve ARB TÜRKİYE DİSTRÜBİTÖRÜ www.warn.com.tr



Powerplant

WARN'ın çift amaçlı entegre tasarımı

**Hem vinç
hem kompresör**



Off-road yapmak için 4x4 bir araç, uygun pilot ve uygun ekipmanlar gerekir. Bu üçlüden biri eksikse, hafta sonu keyifli başlayan bir 4x4 gezi ya da meydan okuma macerası kolaylıkla bir kabusla dönüşebilir.

4x4 olmayan –hatta 4x4 olması yeterli değil, arazi aracı olmayan- bir araç ile yolun dışına adımınızı atmanızı önermeyiz. Aynı şekilde arazide sürüş deneyimi olmayan bir sürücünün, yanında deneyimli kişiler olmadan araziye çıkmasını da önermeyiz (aracı ne kadar güçlü ve yetenekli olursa olsun). Peki dışardan bakışta, güçlü bir 4x4 araçta oturan sürücünün deneyimli olup olmadığı nasıl anlaşılır dersiniz, hemen bir ipucu verebiliriz size: Ekipmanlarına bakın.

İyi off-road'cu, limitleri esneteceği bu gezide, aracında beklenmedik sürprizlere karşı uygun ekipmanlar ve donanımlar taşıyan kişidir. Lastikleri gittiği yere uygundur, araç içi donanımları hayalindeki macera için yeterlidir. Ve en önemli nokta, aracın üzerinde iyi bir vinci vardır.

Vincin yol dışı maceralar için ne denli hayatı kolaylaştırıcı bir ekipman olduğundan bahsetmek gereksiz. Yol dışı gezilerde ve ağır işlerde vinç kadar işe yarayan bir diğer ekipmansa portatif kompresörlerdir. El altında bulunan kompresörler off-road'cunun hayatını kolaylaştırır. Kuma girerken havası indirilen

lastikler anında uygun basınçla şişirilir. Kamp yerinde hava yatakları, denizde gezmek için botlar hemen hazır hale getirilir. Tamiratlar da ve parça değişimlerinde kompresörler temizlik için ve basınçlı hava ile çalışan bazı ekipmanları çalıştırmak için kullanılır. Hobi ağırlıklı 4x4 aktivitelerinin dışında profesyonel çalışmalarda da vinç kadar kompresörler sıkça kullanılır. Kompresörler, iyi bir off-road sürücüsünün ve ağır şartlarda çalışan ekiplerin vazgeçilmez yardımcısıdır.

Gerekli ekipmanı toplarlarken tek sorun yer ve bütçedir. O nedenle akıllı bir off-road'cu ekipmanının çok amaçlı olmasına özen gösterir.

Off-road'cular için iyi vinci anlamı bellidir: WARN vinç. Farklı tipleri ve değişik araçlara uygun seçenekleri ile WARN vinçler bir çok 4x4 aracı ve sürücüsünü beklenmedik problemlerden kurtaran güvenilir yol arkadaşları olarak ün yapmışlardır. Bir vinçten beklenen her şeyi kesintisiz ve güvenilir olarak yerine getirir WARN vinçler. Peki bir vinçten beklenmeyen şeyleri de yapabilir mi? Mesela aracın lastiklerini şişirebilir mi?

Cevap evet. Şimdi WARN vinç, kendi alanında tek olan yenilikçi bir donanımı yarattı. Bu yeni donanım ile becerikli ve güçlü bir kompresör ile efsanevi WARN vinç bir araya getirildi. 9.500 libre kuvveti ile PowerPlant™ Dual

Force HP ve 12.500 libre kuvveti ile PowerPlant™ Dual Force HD.

PowerPlant seçeneğinde, iki aleti ayrı ayrı alıp monte etmek yerine, tamamen entegre çalışan bu ikiliyi herhangi bir WARN vinci monte eder gibi aracınıza monte edebiliyorsunuz. Bu şekilde hem paradan hem de yerden tasarruf ediyorsunuz. Aynı anda hem mükemmel bir vince hem de bir güç merkezine sahip oluyorsunuz. Sonuç: Özgürlük.

PowerPlant'da vinç ve kompresör moduna tek bir düğme ile geçebiliyorsunuz. Çekme için: "Kanca" kompresör için; "Hava alışı" işareti basılıyor. Vinç hızlı, dayanıklı ve aracınızı her yerden kurtarabilecek yapıda. Üstelik termometrik devre kesici aşırı ısınma durumunda devreyi kesip vinci ömrünü uzatıyor. Güçlü kompresör ise lastiklerinizi çok çabuk şişirebiliyor. Sadece lastik şişirmekle kalmıyor her türlü havalı aleti kullanabiliyor veya aklınıza gelen her şeyi burada şişirebiliyorsunuz. Zaman harcamadan...

Warn hem HP hem de HD modelini çok amaçlı kullanışlı aksesuar çantası, basınçlı hava tüpleri, farklı ebatlarda ve farklı kullanımlara uygun pompa uçları ve özel neopren vinç kılıfı gibi aksesuarlarla güçlendirmiş.

Şimdi off-road daha keyifli.
www.warn.com.tr

PowerPlant Aksesuar çantası

Aksesuar kiti, ağır iş lastik şişirme aparatı, 4 lastik için lastik indirme aparatı, farklı pratik uçlar ve ekstra 25 inç uzunluğunda hortum gibi araçta kompresörü kullanacağınız durumlarda gereksindiğiniz her detayı yanınızda taşımanızı sağlıyor.

**PowerPlant Hava tankları**

Özellikle basınçlı hava yardımı ile çalışan bazı aletlerin kullanımı için gerekli olan sıkıştırılmış-basınçlı hava tüpleri 2.5 ve 5 galonluk seçenekleri ile aksesuarlar arasında yer alıyor.

**PowerPlant Neopran Kılıf**

Su ve darbelere dayanıklı sağlam Neopran malzemeden yapılmış kılıfı vincinizi dış şartlara karşı korumak için tasarlanmıştır..

**PowerPlant Auxiliary Air Tank Plumbing Kit**

PowerPlant ile hava tankları arasındaki bağlantıyı gerçekleştirmek için gerek duyacağınız tüm bağlantı parçalarını bir araya toplayan bu pratik set elinizi attığınızda gereken parçaları hazır bulmak için birebir..



PowerPlant™ Dual Force HD WARN VİNÇ HP12500 GÜÇ KAYNAĞI	
MOTOR	4.6 HP 12 Volt
ÇEKME GÜCÜ	12.000 libre
DONANIM	24 m çelik kablo. Çap 9.5 mm Kanca ve Çekme halatı Diyotlu yeni uzaktan kumanda 3.70 Kablo uzunluğu Entegre kompresör Çok yönlü çelik halat yönlendiricisi “CE” Belgesi
OPSİYONEL DONANIM	Aksesuar çantası Makara 9,46 L veya 18,93 L Hava Rezervi tübü Hava Rezervi Kiti (Basınç kontrolü ve sabitleme platini ile birlikte)
STANDART ÖZELLİKLER	Düğme kumandası ile mod seçimi Çekme için: “Kanca” Kompresör için; “Hava alışı” işaretine
VİNÇ	Motor 4,6 CV (HP), Termik korumalı aşırı ısınma ikaz lambası Döner levye ile boşaltma Planeter redüksiyon 261/1 Eksantrik kamlarla sağlanan otomatik frenleme Kuvvetlendirilmiş izolasyon
KOMPRESÖR	Kompresörün çalışıp durmasını sağlayan uzaktan kumanda 0 Bar’da 340 ltr/dak Basınç Azami Basınç 7 Bar Debi 142 ltr/dak
EBAT/AĞIRLIK	615 mm X 170 mm X 345 mm 45 Kg
TEKNİK ÖZELLİKLER	Makara çapı; 64 mm Makara uzunluğu 230 mm
GARANTİ	2 Sene

PowerPlant™ Dual Force HP WARN VİNÇ HP9500 GÜÇ KAYNAĞI	
MOTOR	4.6 HP 12 Volt
ÇEKİŞ GÜCÜ	9.500 libre
DONANIM	38 m çelik kablo. Çap 8mm Kanca ve Çekme askısı Diyotlu yeni uzaktan kumanda 3.70 Kablo uzunluğu Entegre kompresör Çok yönlü çelik halat yönlendiricisi “CE” Belgesi
OPSİYONEL DONANIM	Aksesuar çantası Makara 9,46 L veya 18,93 L Hava Rezervi Tübü Hava Rezervi Kiti (Basınç kontrolü ve sabitleme platini ile birlikte)
STANDART ÖZELLİKLER	Düğme kumandası ile mod seçimi Çekme için: “Kanca”, Kompresör için; “Hava alışı” işaretine
VİNÇ	Motor 4,6 CV (HP), Termik korumalı aşırı ısınma ikaz lambası Döner levye ile boşaltma Planeter redüksiyon 156/1 Eksantrik kamlarla sağlanan otomatik frenleme Kuvvetlendirilmiş izolasyon
KOMPRESÖR	Kompresörün çalışıp durmasını sağlayan uzaktan kumanda 0 Bar’da 340 ltr/dak Basınç Azami Basınç 7 Bar Debi 142 ltr/dak
EBAT/AĞIRLIK	615 mm X 170 mm X 345 mm 45 kg
TEKNİK ÖZELLİKLER	Makara çapı 64 mm Makara uzunluğu 230 mm
GARANTİ	2 Sene

PERFORMANS		
Ağırlık (lbr)	Akım (amper)	Hız (m/dak)
12.000	365.1	1.26
10.000	318.5	1.47
8.000	276.2	1.74
6.000	230.8	2.10
4.000	182.8	2.58
2.000	140.2	3.39
0	79.2	4.86

PERFORMANS		
Ağırlık (lbr)	Akım (amper)	Hız (m/dak)
9.500	475	1.5
9.000	454.5	1.56
8.000	419.9	1.83
6.000	344.9	2.34
4.000	261.8	3.09
2.000	194.6	4.38
0	87.7	8.07

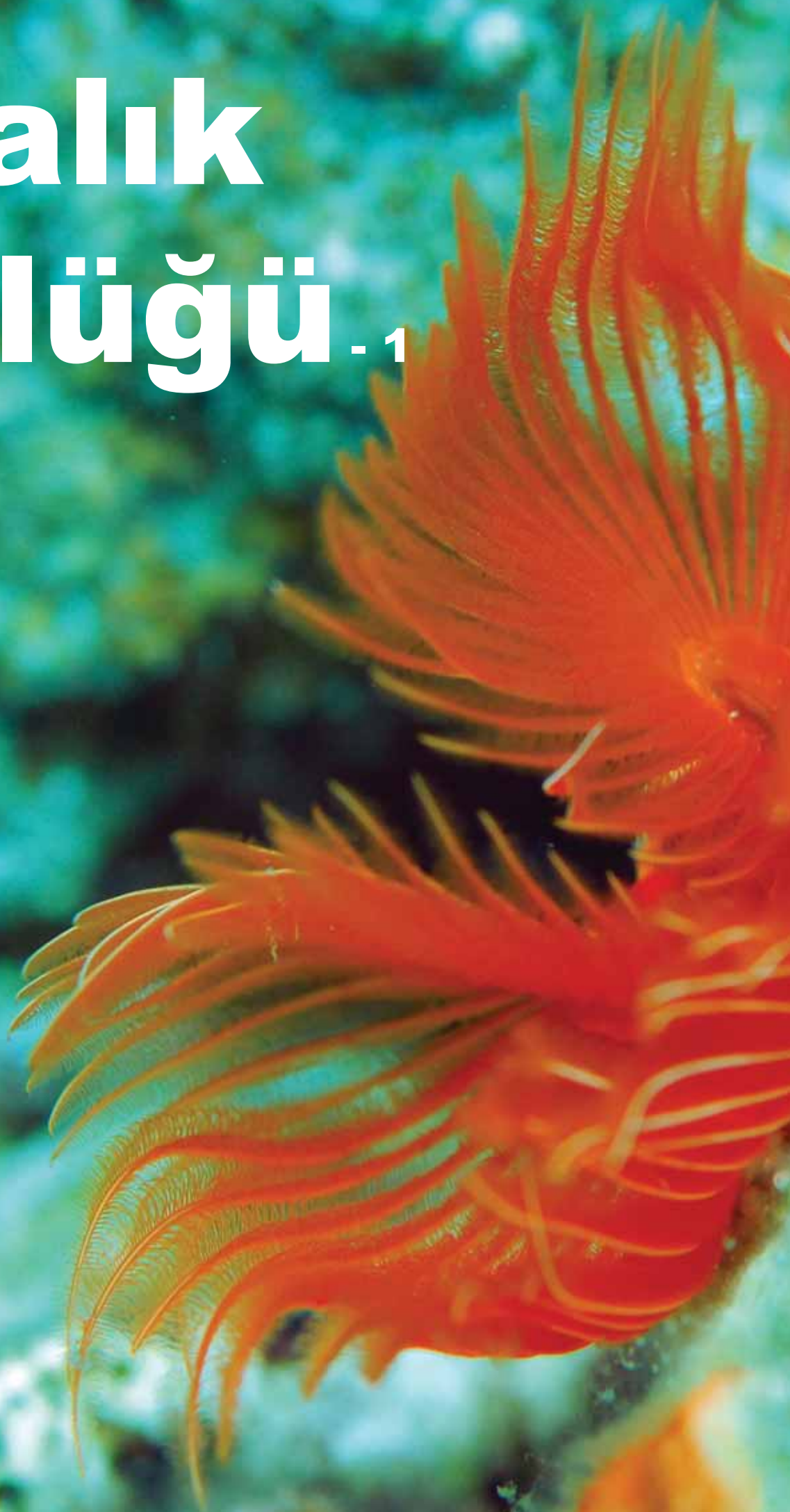


WARN ve ARB TÜRKİYE DİSTRİBÜTÖRÜ www.warn.com.tr

Ayvalık Günlüğü .1

Yazı: İhsan Kuşçu

Fotoğraf: Nermin-İhsan-Kemal-Nesrin-Doruk





Su altı; hepimizin ortak geldiği yer olsa da, her zaman gizemli, inanılmaz güzellikler, zenginlikler vaad eden ve keşfedilmeyi isteyen/bekleyen bir yer olmuştur.

Kimi zaman Ege'nin mavi derinliklerinde avlanan sünger avcıları için ekmek kapısı, kimi zaman eski batıklardan hazine çıkarmaya çalışan yağmacıların mekanı. Ama ne olursa olsun su altı, tehlikeli duygusu uyandıran, çok renkli, "azot soluyanı" bağımlısı yapan, yani başlayana bir daha bırakmayı hiç düşündürmeyen harika ve gerçek bir off-road deneyimidir.

İzmir'den sabahın köründe yola çıktık. Çok uyum var ama arabanın kullanılmasını eşimle, kız kardeşine yıktığım için uyuklayarak çevreyi izleyebilirim. Bu kadar erken çıkmamızın nedeni Ayvalık marınada bizi de almak için bekleyen dalış teknesine hareket saatinden önce yetişebilmek.

Teknedeyiz sonunda. Körfez Diving teknesi 26.5 m.lik boyu ve donanımıyla Türkiye'de ve dünyada benzeri az olan etkileyici bir tekne. Her yanda dalış tüpleri, askıda dalgıç kıyafetleri, sepetler içinde kurşun ağırlıklar, çeşitli malzemeler. Tüm malzeme çok derli toplu disiplin içinde yerli yerinde. Haftanın orta günü o nedenle de en fazla 20 kişi var teknede ve yarısı da mürettebat. Mevsiminde hafta sonları 150 kişi olabiliyormuş (tekne kapasitesi 160 kişi). Bizim tekneye çıkmamızdan az sonra teknenin sahibi ve dalış hocası Kemal de geldi, motorlar çalıştı ve az sonra Ayvalık kasabası geride kalmaya başladı.

Deniz otobanında dümende bir ufak kaptan
Üst kattayız, çay-börek nefis. Ayvalık deniz otobanı diye ad taktığımız iki sıra deniz çakarının (bir cins deniz feneri) arasından sağ seyirle yol alıyoruz. Otoban oldukça kalabalık, bizim tekne ve başka tur tekneleri giderken, balıkçılar dönüyor. Düdük çalarak, bağırarak selamlar gidip geliyor.

Otoban sona erip, bütün tekneler kendi rotasında çeşitli yönlere dağılınca kaptanımız Serdar'ı ziyarete gidiyoruz. Amacımız belli, Doruk 2 yıldır kurduğu hayali gerçekleşti



rip, tekneyi kullanacak. Bu durumdan uzun süredir kaptan dahil tüm mürettebatın haberi var. Az sonra Doruk kaptan koltuğunda, eli dümendeki. Önce gaz kesip dümeni deniyor, tekne biraz sağ sol yapıyor. Sonra gaz koluna yüklenip yol veriyor tekneye. Telsizi alıp hava durumunu soruyor, sonra da “Poyraz ne demek anlamadım” diyor. keyfi, heyecanı hepimize bulaşılıyor. Herkes mutlu ve heyecanlı. Fotoğraf çek, yunusları ara, martılara bak, büyük mavi deniz anaları derken dalış yerine ulaşmış demir atıyoruz.

Demir atılıp tekne kıç taraftan küçük Melina adasına bağlanınca ortaklık birden karışıyor. Dalacak ilk grup bir telaş dalış ekipmanı hazırlama peşinde. Hepsisi altı kişi, 100-150 kişinin olduğu hafta sonu dalışlarını düşünemiyorum bile. Bir dalgıç eğitim alırken “önce emniyet” ilkesini öğreniyor. Sıfır risk-sıfır hata prensibi çok önemli. Bu nedenle de her dalgıç önce kendi ekipmanından sonrada dalış eşi-“buddy”sinden sorumlu. Her zaman bir usta, bir acemi ile eşleştirilmeye çalışılıyor. Dalış ekipmanı hazırlamak oldukça uzun sürüyor, hele de dalış kıyafetlerini giymek. Bu arada Körfez Diving’de hiç dalış kazası yaşanmamış bugüne kadar.

İlk dalış ekibi yaklaşık 45 dakika sonra dönüyor, su altındayken işaretlerle anlatamadıklarını bir heyecan paylaşıyorlar. Ama esas heyecan bizde, çünkü şimdi sıra bizde.

Keşif dalışı, hem su altını hem de sınırlarımızı keşfedeceğiz

Eşimin kız kardeşi Nesrin (Tintin) dalış yapmaya başladığı 2001 yılından beri anlatır durur “su altı şöyle, dalmak böyle... bir kez dene

inanılmaz fotoğraf var su altında, kendini bir daha alamazsın” Başından beri meraklı dinledim tüm anlattıklarını. Bazen sorular sordum, coşkulu yanıtlar aldım. İlgilenmedim çünkü kendimi biliyorum, “önce ekipman” deyip ciddi harcamalara girişirim ve üstelik bizim evde her şeye meraklı, gözü pek üç kişiyiz.

Nerede kalmıştık, evet sıra bizde. Dalış eğitimi almadığımız için “discovery” (keşif) denilen eğitmen refakatli dalış yapacağız. Dalışın adı keşif ama neyin keşfi, su altının mı yoksa kendimizin, sınırlarımızın mı? İşte onu bilemiyorum.

Kemal Hoca’dan briefing alıyoruz. Önce işaret dili, öyle ya su altında nasıl anlaşacağız. Sonra ekipman kontrolü, basit sorunların çözümü (örn. Maskeye dolan suyun çıkarılması). Hepimiz ilgiyle dinliyoruz. Şimdi sıra giyinmede, onu da yardımcı olarak hallediyoruz. Neoprenden üretilmiş, esnek ama esnemeye çok dirençli dalgıç kıyafetlerine girmek yardımsız (yardımla bile) gerçekten zor. Tüp dahil dalış ekipmanının hazırlanması bir çırpıda halloluyor. Mürettebattan Tayfun ve Can sadece bizim için çalışıyorlar. Araya da bilgi kırıntıları sokuşturuyorlar her fırsatta. Ailece dalamayacağımızı öğrenince bozuluyoruz önce ama Kemal Hoca “sizi kimseye emanet edemem” deyince sesimiz kesiliyor.

Önce ben, ilk olarak dalış kıyafetinin üzerine her biri 2 kg kurşundan oluşan 5 parçalık (10 kg) ağırlık kemerini öğretildiği şekilde takıyorum, bir gayret doğruluyorum. Tüpün de takıldığı ekipman yeleğine yapışıyorum, önce

pek orali olmuyor ama sonra zorlukla da olsa yerinden kaldırıyorum, dalış platformunun kenarına koyup alt taraftan sırtıma almam gerek. Tayfun’un yardımıyla yeleğin tüm bağlantılarını sıkılıyorum. Şimdi keşif başladı. Önce ağırlık kaldırma keşfi “kaç kilo sırtlayabilirsin?” Su altı belgesellerinde gördüğümüz dalgıçlar sanırım çekim için öyle görünüyor, yoksa ilk birkaç adımdan sonra toptancı hal hamalları gibi yürümek olası değil.

Hazırım artık, yine öğretildiği gibi suya bir adım atıyorum ve sudayım. Yerinden kaldıramadığım ağırlık kayboldu ve rahatça su üzerinde durabiliyorum. Kemal hocanın refakatinde ilerlemeye başlıyorum. Hocanın dalış yeleğinden biraz hava saldıgını duyuyorum, göstergem 3 metre derinde olduğumuzu söylüyor. Su yüzeyi güven verici bir ayna görüntüsüyle başımın üzerinde parlıyor, onun dışında çevremi mavi bir pus sarmış gibi. Kayalar, balıklar, çeşitli bitkiler, süngerler, tüplü kurtlar...

Buradan sonrasını anlatmak, sözlere-yazıya dökmek pek kolay değil. Defalarca düşündüm, eşimle paylaşmaya çalıştım ama nafile. Biz off-road’cular buna benzer anlatılmaz duygular uyandıran olayları oldukça sık yaşıyoruz. Anlatmakta, yazıya dökmekte çok zorlandığım, başaramadığım duygular bunlar. Su altı da öyle duygular uyandırıyor. Ağırlicısız ortamda uçar gibi, süzülür gibi hareket etmek, boğulmadan nefes almayı başarmak (havanız bitene kadar) yeterince anlatılmaz duygular açığa çıkarıyor. Bir de hayatın kaynağı olan suyun gerçek sakinlerini gündelik yaşantıları içerisinde izlemek bambaşka güzel.



İlk korku ilk heyecan ilk zevk

Benden sonra sıra Nermin'e geliyor. Bana göre daha gergin görünüyor. Suya atlamak üzereyken biraz tereddüt ediyor. Sonunda o da suda, önce biraz regülatör eğitimi arkasından hoca refakatinde suda kayboluyorlar. Annemiz su altındayken Doruk'u gözlüyorum. Yüzünde donmuş bir gülücükle annesinin daldığı noktaya bakıyor. Az sonra önce su yüzeyinde kabarcıklar beliriyor ardından iki dalgıcın başı. Nermin "eyoo!" diye bağıyor "daldım daldım".

Doruk "ben dalmasam olmaz mı?" –olur ama bu kıyafetleri giydin ya suya bir in, çok keyifli, hiç batmıyorsun, diyorum. Gergin. Kemal Hoca, "çocuklar biriniz Doruk'u şuradan sarkıtın" diyor. Can tüpün kafasından tutup Doruk'u tüm ekipmaniyla havalandırıp suya Kemal'in kucağına koyuveriyor. Sırada regülatör eğitimi var. Eğitimin ardından su altına inmek değil yukardan bakmak istediğini söylüyor. Kesinlikle zorlamak yok. Önceleri her gördüğü şey için başını sudan çıkarıp "... gördüm" diye bağıyor sonra regülatörü ağzına tıkip dibe bakıyor. Sonunda da "ben bu işi sevdim, ne zaman su altı yaparız" demeye başlıyor.

Ayvalık gezimizin son günü. Yarın sabah İzmir'e dönüyoruz. Sabah erken "Körfez Diving" in başlı olduğu iskeledeyiz. Çay hazır, doğru karşı kafamdaki börekçiye. Börekler inanılmaz lezzetli. Hava boğucu sıcaklıktan biraz kurtuldu ama kıyraz'dan sert esiyor. "Kemal hocam bizi rüzgar altı bir yere götür olur mu?" diyorum. Aslında Ayvalık civarında o kadar çok dalış noktası var ki, nasıl olsa birkaçı rüzgar altı olur. Serdar kaptana "Rotamız?" diyorum. "Sanırım önce Yuvarlak Ada olur" diyor.

Buzz gibi suda dalar mısın yüzer misin?

Bugün biz dalmıyoruz ama ilk fırsatta bir yıldız dalış sertifikası için eğitim almaya karar verdik. Çok geçmeden dalış noktasına vardık, demir atıldı, tekne bağlandı. İlk grup Kemal hocanın liderliğinde briefing ve dalış eşlerinin belirlenmesinin ardından suya indi.

Biz de "Hadi yüzelim" dedik. Dalış platformundan akvaryum kadar berrak suya atladım ve neredeyse aynı hızla çıktım. O kadar soğuk. Beni gören eğitmenlerden biri dalış giysisi giymemizi önerdi. Doğrusu bu deyiş donandık, maske, şnorkel, palet yeniden suya atladık. Uzun uzun yüzdük, kısa dalışlar yaptık, dibi seyrettik. Su öylesine berrak ki 10-15 metreyi çok rahat görebiliyoruz. Harika bir deniz günü geçirdik.

Bugün nedense herkes her şeyi çok uzattı, limana gün batımında ancak dönebildik. Ama kesinlikle şikayetçi değilim. Ayvalık'ta yaşanan üç dolu günden süzdüğüm anılar bunlar. Düşündüğüm/konuştuğum/anlattığım her defasında yazdıklarımın aslında ne kadar özet olduğunun farkına varıyorum.

“Sıfır Yok Oluş”a Pedal

Yavuz Ergun - Pedal Sesi Bisiklet Topluluğu, Doğa Derneği

Doğu Karadeniz Bölgesi’ne bisikletlerimizle farklı bir yolculuğu tamamladık. Bu kez amacımız sadece güzellikleri görmek değil, onları korumaktı. Pedallarımız bu kez Doğa Derneği’nin “sıfır yok oluş” projesine katkıda bulunmak ve Karadeniz’imize sahip çıkmak ve amacıyla dönecekti.

Tüm hazırlıkları tamamlayıp gerekli rota bilgilerini çıkardıktan sonra otobüsle Ardeşen’e kadar geliyoruz. Pedallarımız buradan itibaren dönmeye başlıyor. İlk durağımız Çamlıhemşin-Fırtına Vadisi. Bu bölge bitki ve hayvan çeşitliliği açısından oldukça önemli bir konuma sahip. Geçtiğimiz seneye kadar hidroelektrik santrali kurulması tehlikesi yaşayan vadi, bu tehlikeyi atlattıktan sonra rahat bir nefes almıştı. Ancak halen süren taş ocağı çalışmaları üreme yolu Fırtına Deresi üzerinde olan “kırmızı benekli alabalık” neslini tehdit ediyor. Karadeniz’in bir diğer kanayan yarası ise çöp sorunu. Bu bölgede biriktirilen çöpler herhangi bir çöp toplama yeri bulunmamasından dolayı yılın belli zamanlarında dereye bırakılıyor.

Çamlıhemşin’de yöre halkından topladığımız bilgilerden sonra yola koyuluyoruz. Hedefimiz Sal Yaylası. Bu yaylanın yol yapım masraflarını Çamlıhemşin halkı karşılamış. Sal Yaylası tüm bölgeye hakim ve açık olmasıyla Kaçkar Dağları ve Karadeniz’i aynı anda görebilme fırsatını sunuyor. Yayla turizminin ilgi odağı olan bölgeye daha iyi bir yol yapılması planlanıyor. Ancak bunun sonucu Ayder Yaylası’nda olduğu gibi çarpık yapılaşma olacağı için bölge doğası açısından tehlike oluşturuyor. Kamyonetlerle zorlukla çıktığımız yaylaya

vardığımızda bulutların içinde adeta bir sıralar odasında buluyoruz kendimizi. Ertesi sabah aynı yoldan bu kez bisikletlerimizle inişe geçiyoruz. Arkamızda yaklaşık 35kg. yükü böylesine dik ve bozuk bir yoldan inmek riskli olsa da ayrı bir tat yaşıyor bizlere.

Bu zevkli inişin verdiği heyecanla Şenyuva Köyü’nde çaylarımızı içip güzel bir kahvaltı yaptıktan sonra bu kez Zilkale yönüne çeviriyoruz rotamızı. Çamlıhemşin ilçesinin 15 km. güneyinde bulunan kale 13. yy.da Komnenoslar döneminde yapılmış. Tarihi İpek Yolu üzerinde bulunan Zilkale deniz seviyesinden 750m, dere yatığındansa 100m. yüksekliğinde. Zilkale çevresini dolaştıktan sonra rotamızı Patovit Şelalesi’ne çeviriyoruz. Oldukça zorlayıcı bir parkur olan Palovit yolundan epey tırmandıktan sonra yol patıkaya dönüşü bisikletleri bırakarak yayan devam ediyoruz yola. Yaklaşık 15 dakikalık bir yürüyüşün ardından 15m. uzunluğundaki bu muhteşem şelale, ürkütücü sesi ve büyüleyici görüntüsüyle etkiliyor bizleri. Geceyi yol kenarında kurduğumuz çadırlarımızda geçirdikten sonra Gito Yaylası’na doğru tırmanışa geçiyoruz. Bir önceki günün yağışlı olması sebebiyle çoğu yeri çamur olan yol, bir de alabildiğine dik olunca çamurlara bata çıka ilerlemek epey zorluyor bizleri. Fakat gerek havanın serin ol-

ması, gerekse etrafımızdaki büyüleyici doğa, önceki gün yediğimiz petek balının enerjisine eklenince bir defada 800 metreden 2200 metreye kadar irtifa kazanmayı başarıyoruz. Dahası burada susuzluk sorunu yaşamanız da imkansız. Susadığınız anda yukarıdan yola doğru akan herhangi bir su yoluna avucunuzu dayamanız yeterli. Sonrasında buz gibi dağ suyunun verdiği serinliği içinizde hissetmeniz an meselesi...

Gito Yaylası tırmanışını bitirdikten sonra burada Salim Bey’in evine misafir oluyoruz. Tanrı misafiri olarak buyurduğumuz şirin yayla evinde kendi hayvanlarından ürettiği bal, kaymak ve peynirlerini ikram ediyor bizlere. Böylelikle kaybettiğimiz enerjini fazlasıyla geri alarak devam ediyoruz yolumuza. Bu bölgeden sonra yolun büyük bölümünde kar bulunuyor. Ne ilginçtir ki temmuz ortasında memleketimizin her yanı sıcaktan kavrulsa bile kar görmek mümkün buralarda... Yaklaşık 2400m. yüksekliğe ulaştığımızda Zargıstal Yaylası’na varıyoruz. Buradaki yayla evlerinde neredeyse hiç erkek yok. Bölgedeki bir evde göçebe yaşayan Ayşe Teyze ve komşularına yol sordüğümüzde “ha bu sisun içinde ne yoli bulacaksınız” diyerek kendileri komşu eve geçip geceyi geçirmek üzere misafir ediyorlar bizleri.



Ertesi günün sabahına Karadeniz insanının gösterdiği misafirperverliğin mutluluğu ile dönüyor pedallarımız. Güneşli bir güne uyanmak da ayrıca keyif veriyor bizlere. Rutin bakıma aldığımız demir atlarımızda biraz zorlanma izleri olsa da onların da keyfi gayet yerinde... Hedefimiz Abelot Yaylası üzerinden Demir Dağı'nı aşarak buradan İkizdere'ye inmek. Zargistal Yaylası'ndan sonra yaklaşık 2600'lü rakımlara vardığımızda artık ayı izlerini görme fırsatınız dahi oluyor.

Abelot Yaylası'na vardığımızda haritada görünen yolun bittiğini görünce büyük bir hüsrana uğruyoruz. Hal böyle olunca çaresiz bir şekilde zorunlu inişe geçiyoruz. Bulduğumuz yükseklikten Çayeli'ne, yani deniz seviyesine iniyoruz. Kışın mevsim şartlarının çetinliği, yok olan ya da zarar gören bu yollardan belli ediyor kendini. Oldukça sert eğimli ve taşlı yollardan kazasız bir şekilde inmiş olmanın verdiği keyifle Çayeli'nde yemek molamızı veriyoruz. Buradan sonra sahil yolundan arka arkaya sıralanarak tempolu bir şekilde İkizdere Sapağı'na kadar molasız devam ediyoruz. Mecburi inişimiz bizi sıkıntıya sokmuş olsa da Karadeniz Sahil Yolu'nu inceleme fırsatı veriyor bizlere. Doğa severlerin karşı çıktığı yolun inşası, hem tüm sahili yok ederek kıyı şeridinin doğallığını yitirmesine yol açmış hem de buraları doldurmak için bilinçsizce açılıp işletilen taş ocakları da iç kesimlerde tahribat oluşturmuş.

Sahil yolundaki tempolu sürüşün ardından İkizdere'ye doğru dönüyoruz. Normalde 50-60 km olarak planladığımız rota, yol olmamasından dolayı değişince birden 140 km. ye çıkıyor. Hal böyle olunca 22:30 civarında yorgun ve bezgin bir vaziyette ancak ulaşabiliyoruz İkizdere'ye. 2. ana noktamız olan İkizdere'nin sıkıntıları da Çamlıhemşin'e benziyor. Özellikle bölgedeki dağ horozu ile meşhur olan ilçenin girişindeki tabelada da resmi hemen gözünüze çarpıyor. İkizdere üzerine yapılması planlanan hidroelektrik santrali ile ilgili yedi adet proje bulunmakta. Tüm derenin, dolayısıyla bölge doğasının yok olmasına neden olacak bu proje ise Türkiye enerji ihtiyacının sadece binde üçünü karşılayacak. İkizdere halkı bu girişimi protesto ediyor ve adli yoldan da hakkını arıyor. Belediye olarak açmış oldukları dava henüz sonuçlanmamış olmakla birlikte yöre halkının Çamlıhemşin'de olduğu gibi bu barajı yaptırmayacaklarına olan inançları oldukça sağlam. Sokaklarda dolaşırken bisikletlerimizin önündeki "Karadeniz'de Sıfır Yok Oluş" yazılı tabelaları gören insanlar bize yürekten desteklerini sunuyor.

İkizdere'de geçirdiğimiz bir günün ardından dinlenmiş bir şekilde Trabzon ilçesi Of'un yolunu tutuyoruz. Bu seferki hedefimiz Uzungöl'deki çarpık yapılaşmaya dikkatleri çekmek. Of'da Doğa Derneği üyesi Ümit Öztürk'le buluşuyor ve evinde misafir oluyoruz. Aynı zamanda biyolog olan arkadaşımız

bize bölge hakkında bilgiler veriyor. Çeşitli rota bilgilerinin güncellenmesi ve kararların birleştirilmesi aşamalarından sonra bir sonraki günün sabahında sağanak yağmur altında düşüyoruz yollara. Daha önceden yağmur riskine karşı malzemelerimizi yanımızda getirmiş olmamıza rağmen yaklaşık 55 km. sağanak yağmur altında Uzungöl'e kadar pedala basınca epey bir ıslandığımızı söyleyebilirim. Eh, sonuçta Karadeniz burası. Sağlam bir yağmurunu yemedi hakını verdik diyemeyiz. Hedeflediğimiz bölgeye varıp çaylarımızı içerek kendimize geldikten sonra eşyalarımızı kurutmak üzere bir gün daha çadır yerine pansiyonda konaklamayı tercih ediyoruz.

Uzungöl yaklaşık 1100m. yükseklikteki vadinin ortasında, yamaçlardan düşen kayaların Haldizen Deresi'ni kapatmasıya oluşmuş. Ulaşımın rahat olması ve doğal güzelliğinin çekiciliğiyle insanları yöreye sürükleyen bu gölün çevresi de yine çarpık yapılaşma tehlikesi ile karşı karşıya. Bölgeyi dolaştıktan sonra Ataköy üzerinden Sultanmurat Yaylası'na doğru tırmanışımıza başlıyoruz. Bu zamana kadar çıktığımız en rahat yayla yolu olan Sultanmurat Yaylası Yolu'nun çoğu bölümü asfalt ve eğimi de standartlara uygun yapılmış. Hal böyle olunca ilk defa nefes nefese kalmadan rahat bir tırmanışın keyfini sürüyoruz Karadeniz'in yollarında. Çamur deryasına kapılmayan demir atlarımız da halinden epey memnun görünüyor.



Yaklaşık 2200m. yüksekliğe ulaştığımızda gördüğümüz Sultanmurat Yaylası'nın görüntüsü epey şaşırtıyor bizleri. Tur boyunca gördüğümüz yayla evlerinden farklı olarak, büyükşehirlerde sürekli olarak gördüğümüz ve bizleri rahatsız eden apartman görünümlerini bu doğal güzelliklerin içinde de görmek bizleri üzüyor. Halbuki yayla turizminin anlayışı rahatlık ve konfor değil, gezmek, yorulmak, doğayı layıkıyla yaşayarak zevk almaktır. Takip eden yaylalardaki evler de bu felsefeye tamamen aykırı bir şekilde inşa edilmiş. Sonuç; yine çarpık yapılaşma... Geceyi yaylada kurduğumuz çadırlarımızda geçiriyoruz. Uzanıp çimlere tertemiz gökyüzündeki ıslıl ıslıl yıldızları sayabilmek ne mümkün? Sadece büyüüne kapılıp parıltılara doğru dalıp gitmeye ve kayan yıldızları seyretmeye yetiyor gözlerimizin algı gücü...

Böylesine güzel bir geceyi geçirmek ayrı bir mutluluk ve zindelik kazandırıyor bizlere. Havanın da açık olmasıyla daha bir hevesle basıyoruz pedallara. Çünkü yeniden özlediğimiz yükseklerde doğa ile baş başayız. Yaklaşık 1800m.den sonra ağaç yetişmediği için etrafımız alabildiğine yeşil çayirlerle dolu. Bir yanımda aşağılara doğru kayıp giden yemyeşil yaylalar, bir tarafımızda bulutların arasından nazlanarak kendini belli eden Soğanlı Dağı... Bu güzel yolculuk belki de turumuzun en güzel ve ilginç bölümü diyebilirim. Bulutlara bu denli yakın olmanın verdiği keyif ve heyecan ise anlatılmaz. Bayburt yolunun en yüksek noktası 2500m.den sonra, Doğu Karadeniz Dağları'nın diğer tarafında, bu kez uçsuz bucaksız bir bozkır bekliyor bizleri. Geçtiğimiz yaylaları, ardımızda takılıp kalan hüznü bulutlarıyla bırakıp iniyoruz Aydıntepe'ye doğru...

Böylelikle yağmuru, sisi, yemyeşil ormanları ve bitmek tükenmek bilmezcesine akıp giden billur gibi sularıyla doyasıya yaşadığımız bir 10 günün sonunda bitiyor "Sıfır Yok Oluş" a Pedal turu. Biliyoruz ki yapılan tek bir bisiklet turu engel olmayacak santrallerin yapılmasına, ya da taş ocaklarının kaldırılmasına. Ancak gerek yöre halkına verdiğimiz destekle ve onları yüreklendirmekle olsun, gerekse gezip gördüklerimizi çevremizdeki insanlara anlatmakla olsun, atılan bu adımlar var olan bir hareketin meyveleri. Ve bu hareket devam edecektir de... Çünkü doğamız, Karadeniz'imiz, ülkemiz bizim her şeyimiz...

Katılımcılar: Yavuz Ergun, Yavuz İlhan, Sercan Gedik, Erkut Yiğit, Erhan Özetçi

Gezginin Şanslısı

Aysim Altay
aysim@aysimaltay.com
Fotoğraflar: Doruk Altun





Yıllar önceydi. Bir arkadaşımın çektiği fotoğraflar, sürekli olarak bir aylık dergide yayınlanacaktı. Derginin editörü ona her ay ışığı bol fotoğraflar getirip getiremeyeceğini sorduğunda o, “Güneş benim dostumdur” yanıtını vermişti. Ve hep haklı çıktı. Her seyahatimde, en gerekli zamanda, güneş ona hep gülümsedi. En yumuşak ışıklarını fotoğraflarının üzerine serpti. O fotoğrafçının şanslıydı. Ben ise kendimi artık göğsümü gere gere “Gezginin Şanslısı” ilan ediyorum... Duyduk duymadık demeyin!...

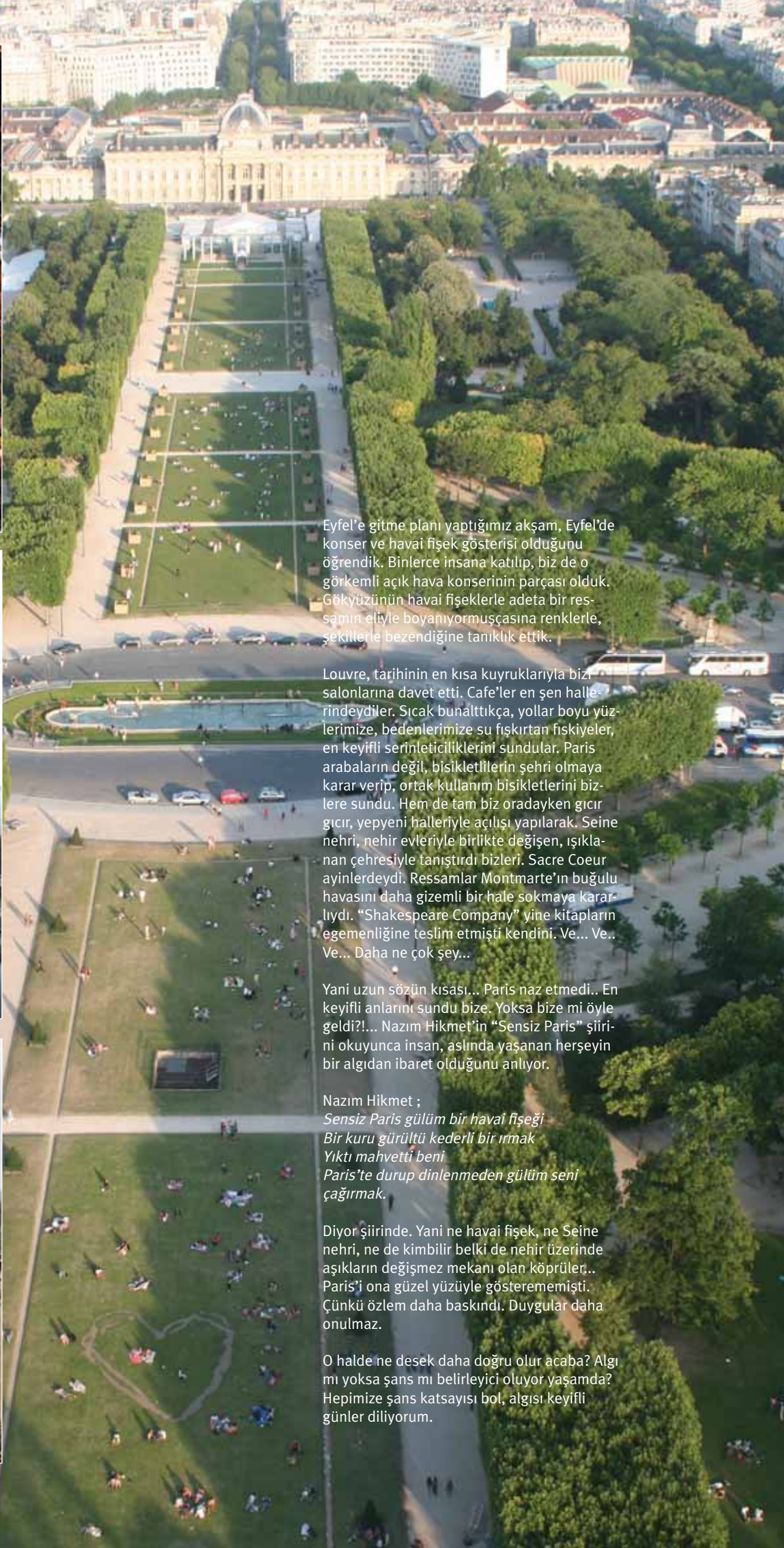
Peru'ya giderim bir Amazon Yerlisi rehberim olur. Ekvator'a giderim, merakla izini sürdüğüm Şamanlarla keşişir yolum. Paskalya Adası'na giderim ortamın en enteresan kişileri ya da canlılarıyla rastlaşıyorum. Nice'e giderim, karnaval zamanına denk gelirim. Monte Carlo'ya giderim, ralliyle denkleşirim. Yağmurlar içerisinde, insanların “Ne yapacaksınız oralarda! Otel odasına hapis kalacaksınız...” uyarılarına aldırılmaz, atlarım ve bir deniz kenarında soluğu alırım ve kış ortasında, tatlı bir güneş altında, iliklerim ısınarak, deniz

sefası yaparım. İtiraf ediyorum... Ben Gezginin Şanslısı'yım.

Kural bu defa da değişmedi. Bu yaz tatilimin ilk mekanı, her defasında yeniden keşfettiğim, büyümlü aşkların, keyifli Cafe'lerin, ağaçlarla donanmış parkların, kanal-sefalarının, beklenilmediklerin, modanın, sanatın şehri Paris'ti... Bu defa dağ bayır gezmek yerine bilindik bir şehir içinde yarı-aşına birkaç gün geçirecektim. Serseri mayınlık yapmaktı biraz da istediğim. Ayağım nereye giderse oraya gitmek (elbette gönüllü rehberlik görevimi unutmadan)...

Paris'e vardığımda “buradan kazak, mont gibi birşeyler alsanız iyi olur” uyarısıydı neredeyse ilk duyduklarım. Hava yağışlı ve soğuktu. “Nasıl olsa aramızdan birisi yeterince şanslıdır. Düzeli” dedim insanların kinayeli gülümsemelerine aldırmadan. Ve... Gezgin şansım beni haksız çıkarmadı. Güneş açtı günler boyu. Paris neşeli bir çocuğa dönüştü her gittiğimiz yerde.

“Bu sabahı Zafer Takı”yla başlatalım” dediğim gün, Champs Elysees'de 14 Temmuz Ulusal Bayramı* kutlanıyordu. Önümüzden Sarkozy dahil Fransa'yı yöneten kişiler geçti, başımızın üzerinde uçaklar şov yaptılar.



Eyfel'e gitme planı yaptığımız akşam, Eyfel'de konser ve havai fişek gösterisi olduğunu öğrendik. Binlerce insana katılıp, biz de o görkemli açık hava konserinin parçası olduk. Gökyüzünün havai fişeklerle adeta bir ressamın eliyle boyanıyormuşçasına renklerle, şekillerle bezendiğine tanıklık ettik.

Louvre, tarihinin en kısa kuyruklarıyla bizi salonlarına davet etti. Cafe'ler en şen hallerindeydiler. Sıcak bunaltıkça, yollar boyu yüzlerimize, bedenlerimize su fışkırtan fiskiyeler, en keyifli serinleticiliklerini sundular. Paris arabaların değil, bisikletlilerin şehri olmaya karar verip, ortak kullanım bisikletlerini bizlere sundu. Hem de tam biz oradayken gıcır gıcır, yepyeni halleriyle açılış yapılarak. Seine nehri, nehir evleriyle birlikte değişen, ışıklanan çehresiyle tanıştırdı bizleri. Sacre Coeur ayinlerdeydi. Ressamlar Montmartre'in buğulu havasını daha gizemli bir hale sokmaya kararlıydı. "Shakespeare Company" yine kitapların egemenliğine teslim etmişti kendini. Ve... Ve... Daha ne çok şey...

Yani uzun sözün kısası... Paris naz etmedi.. En keyifli anlarını sundu bize. Yoksa bize mi öyle geldi?!... Nazım Hikmet'in "Sensiz Paris" şiirini okuyunca insan, aslında yaşanan herşeyin bir algıdan ibaret olduğunu anlıyor.

Nazım Hikmet ;
*Sensiz Paris gülüm bir havai fişegi
Bir kuru gürültü kederli bir ırmak
Yıktı mahvetti beni
Paris'te durup dinlenmeden gülüm seni çağırarak.*

Diyor şiirinde. Yani ne havai fişek, ne Seine nehri, ne de kimbilir belki de nehir üzerinde aşıkların değişmez mekanı olan köprüler... Paris'i ona güzel yüzüyle gösterememişti. Çünkü özlem daha baskındı. Duygular daha onulmaz.

O halde ne desek daha doğru olur acaba? Algı mı yoksa şans mı belirleyici oluyor yaşamda? Hepimize şans katsayısı bol, algısı keyifli günler diliyorum.



14 Temmuz Fransız Ulusal Bayramı

14 Temmuz 1789'da dönemin halkının destek ve gücüyle mutlakiyetçi krallığa öldürücü bir darbe indiren Fransız burjuvazisi 14 Temmuz 1790'dan itibaren bu tarihi bir ulusal öğe olarak geleneklere yazdı ve Federasyon Bayramı adıyla kutlamaya başladı. Zorbalığın simgesi Bastille kalemahpushanesinin yerle bir edilmesi ortak belleklerden hiç silinmedi. Bununla birlikte 14 Temmuz'un Ulusal Bayram ilan edilmesi 1880 yılını bulmuştur.



İzmir'in kedileri

İhsan Kuşçu



İzmir'e her gidişimde sokaklarda, bahçelerde bu kadar çok kedinin olmasına hep şaşırıyorum. Bir Ankaralı olarak alıştığım manzara; süpürge, tekme taşla kovalanan kediler ve çocukların sevgisinden çok şiddetine maruz kalan zavallı yavruları. İzmir'de ise manzara tamamen farklı. Sokaktaki kediler evdekiler kadar rahat neredeyse. Evlerde özellikle akşam yemeklerinden sonra ayrılan kedi payları bir kap içerisinde kedilere veriliyor, kimi yerlerde de kedilerin su içebileceği kaplar konulmuş. Kedilerse benim alıştığım Ankara'lı arsızlığına hiç sahip değiller. Son derece olgun, tabir yerindeyse efendi takılıyorlar.

Birinci Dünya Savaşı öncesi İzmir'i anlatan Şahabettin Ege kitabında; kedi beslemenin İzmir'de çok yaygın olduğunu, hemen her evin en az bir bakımlı kedisi olduğunu anlatır. Kedi beslemenin bu kadar yaygın olmasının da farelerle mücadele etmek için olduğunu söyler. Bir başka ilginç anısı da; şişirilerek kocaman balon haline getirilmiş siğir akciğerlerini uzun sırlıklara asarak mahallelerde satan "ciğer mumcular"dır.

Mahalleli, kendi kedilerine olduğu kadar, hayır olsun diye sokak kedileri içinde ciğer satın alırlarmış.

Düşünsenize, elinde uzun bir sırk olan adam, sırkta kocaman balon halinde şişirilmiş siğir akciğerleri asılı, ardında da miyavlayarak koşuşan sokağın tüm kedileri.

Bu anıların üzerinden neredeyse yüzyıl geçmiş. Artık ciğer mumcular kalmamış ama evde beslenen kediler de, sokak kedilerine gösterilen saygı da neredeyse aynen duruyor.







Eşimin ailesinin yaşadığı Karşıyaka'da, kedili eczane, kedili sağlık ocağı, kedili çocuk parkı pek de alışılmadık görüntüler değil. Mahalledeki kedileri fotoğraflamaya karar verdiğimde gördüm ki, her şekilde iletişim kurabilen kediler objektifin doğrultulduğunu görünce tedirgin oluyorlar ve oradan uzaklaşıyorlar. İki yol vardı önümde, ya büyük bir teleobjektif kullanacaktım ki bende yok, ya da fotoğraf makinem elimde / boynumda iken kedilere yiyecek rüşveti verecektim.

Hemen planı uygulamaya koydum, ilk olarak eşimin annesinden akşam yemeği için tavuklu bir yemek rica ettim. Yemeğin artanlarını da

zaman geçirmeden kedilere ikram ettim. Bir elimle yemek verirken, diğerinde fotoğraf makinem vardı... Sonuç başarılı oldu, kediler beni yemek veren kişi olarak kayda aldılar.

İzlediğimiz fotoğrafların bir kısmı böyle elde edildi. Fakat yavru kediler rüşvet almıyor ve doğaları gereği insanlardan uzak duruyorlar. Tek çare uygun bir yerde hareket etmeden pusuda beklemektir. Yakıcı Ege güneşi, tüm hincini ensemenden alırken sarmaşıkların arasında fotoğraf avı için kıpırdamadan oturmak zor oldu doğrusu ama sonuçlara bakınca da kendi adıma değdiğini düşünüyorum. Ne dersiniz...



Yeniay'da "Yol" gezmek

Durukan Dudu
Fotoğraflar: Onur Uzbaşaran



Macera Yarışları için kalıcı ve sürekli bir platform oluşturma çabalarımızı 2007 yılına odaklamıştık. Yıl bitmeden en az 2 adet yön bulma yarışı, 2 adet macera yarışı tanımlanan hedeflerdi. Mart ve Nisan aylarında İstanbul Adalar ilçesinde yapılan Atabay İlaç Adalar Kupası ile projenin yarısını başarıp kendimize bir tatil verdik. Ağustos ortası ve Kasım sonu macera yarışları için belirlediğimiz tarihlerdi.

Yarışın adı: YENİAY

Yarışmaya sadece yapıldığı yerden öte bir isim vermek istedik. Verdiğimiz emeğin karşılığı basit bir isimden öte karakter içermeliydi. Ağustos sıcaklarından korunmak için bir gece yarışı yapmaya karar verdikten sonra konsept seçenekleri belirginleşti. Bizim tercihimiz işi zorlaştırmaktan yana olduğu için "karanlık" bir gece aradık: Yeniay tam da hafta sonuna denk geliyordu. Harika, o zaman yeniay yarışı olsun. (Yeniay: Ayın bir evresi. Ay Güneş ile beraber doğar ve Güneş ile batar. Bu evrede Ay gözlemci tarafından görülemez.)

Böylece Ağustos'un en karanlık gecesinde, sabaha kadar taşıdıkları fenerlerden başka ışık olmadan sürecek yarışın geri sayımı başladı. Yarışa katılacakları neler bekliyordu: Onlarca km koşmak, daha da fazlası bisikletle geçmek, kanoda kürek çekmek, ormanda çallara takılmak, iplerle inmek, uykusuz gece boyunca yarışmak, su toplayan ayakların üzerinde koşmak, hafif olmak için çantanızdan çıkarttığınız sandviçin hayaliyle minik şeker emmek, saatlerce durmadan yarışmak... Macera yarışı yeni sporun içinde bunlar var. Bunların zor olduğunu düşünüyorsanız siz şunu derim: Böyle bir yarışı organize etmek koşmaktan çok daha zor.

Zorluğu aşmak için Macera Akademisi olarak bize yardım eden herkes ve özellikle yarış gönüllü dediğimiz arkadaşlarımıza çok teşekkür ederiz. Ufak bütçelerle güvenli ve güzel bir yarış organize etmenin tek yolu, bu işe gönül koyan dostlar. Onlar sayesinde dördü 4x4 kabiliyetli altı araç ile takip edebildik, 36 görevli 74 kişiyi yarıştırdık. Yarışma merkezi dışında 7 sabit ara noktada ve 3 sürekli dolaşan ekip halinde yarışmacılar kadar uykusuz kaldık.

Yarışmanın festival havasında geçmesi için İstanbul'a yakın ama bakir bir çıkış alanı aradık.

Beykoz Mahmut Şevket Paşa köyündeki Kulindağ Dağevi'ni merkez seçtik. 11 Ağustos Cumartesi sabahında gelmeye başlayan katılımcılar ilk önce malzemelerini hazırladılar, sonra sohbete başladılar. Harita okuma ve ip inışı konusunda yapılan atölye çalışmaları ile acemiler öğrenirken, eskiler bilgi tazelediler. Ailece gelenler dikkat çekiciydi: eş ve kardeşleri izlemeye gelenler yarış öncesinde eğlendiler, yarış sırasında kamp yaptılar veya bize yardım ettiler.

Makarna partisinin ardından, saat 17:00 olduğunda yarılma toplantısını yaptık. Atabay İlaç yelekleri, Varta pilleri ve haritalar dağıtıldı. Saat 19:00 olduğunda orta ve uzun parkurda yarışacak 26 takım çıkış takının altındaki yeri aldı. Uzun parkur koşarak, orta parkur bisikletle çıkış aldı. Kısa parkurda yarışacak 11 takım ise biraz daha sohbet edip çadırlarına çekildi. Onlar sabah 05:30'da verilecek çıkış için dinlenirken, diğerleri karalıta yol aldı, kayboldu, korktu ve yoruldu.

12 Ağustos'ta 11:00 olduğunda telsizden ilk ekibin bitişe geldiği bildirildi. Kısa parkurdaki "Göbekli Oryantiringçiler" yarışmanın ilk finişini yaptı. Yarışmada 5 saatten fazla koşan bu ekip, zihin oyunlarında kazandıkları zaman düşüldükten sonra 4 saat 54 dakikalık derece ile birinci oldular. Orta parkurun en hızlısı ise 16 saat 26 dakika ile ipi göğüsleyen Biraderler takımı oldu. Uzun parkur ise hem büyük çekişmeye, hem de insan üstü çabaya sahne oldu. Erkekler klasmanında Ironmen takımı 14saat 49 dakika ile altın madalya kazanırken, kanoyu daha kısa yapan karışık çiftlerde Evli ve Çocuklu takımı 15 saat 41 dakika ile gülen takım oldu.

Günün sonunda çıkış alan 37 takımın 23 tane si bitişe yarışarak gelmeyi başardı, önemli bir yaralanma ve kaza olmadı. Yarışmacılar koşarak, bisikletle, ip etaplarıyla, kürek çekerek, yüzerek, yön bularak bacıklarını çalıştırdılar, zihin oyunları ile oksijensiz beyinlerini zorladılar. Şimdi yeni hedef Kasım sonu veya aralık başında yapılacak Kurabiye Yarışı. Daha kısa, lezzetli ama sert...

Caner Caner Odabaşoğlu
www.macerayarislari.com



Yeniay Macera Yarışı, deneyimli ekipler kadar sportmen ama antrenmansız ekipleri de heyecanlandırdı. Durukan ve Serkan bu ekiplerden biri olarak zorlanacaklarını bile bile uzun parkur için kayıt yaptırıldılar, birbirlerini "bitiririz" diye motive ettiler, ekip isimlerini seçtiler –Yolgezer- ve yarıştılar. Sonunda da üçüncü oldular. Yarış bir de içinden nasıl görünüyor merak edenler Durukan'ın kaleminden yarışı okusunlar şimdi de...

Macera Cumartesi öğleden sonra başlayacaktı ama tam yola çıkacakken aracımız arıza yapınca heyecan dolu dakikalar bizim için sabahın köründe başladı. Kulindağ'a vardığımızda saat 15:30 civarıydı, hemen kayıt olduk. Teknik toplantı başlayıp haritalar dağıtıldığında uzun süre işaretleme ve haritayı birleştirmeye çalışmakla geçti.

Uzun parkurun çıkışı koşarak olacaktı, biz de toplu çıkışla koşmaya başladık. Amacımız ilk iki noktada kendimizi zorlamadan ilerlemek, bu arada hem haritaya alışıp hem ısınmaktı. Güzel bir tempoyla ilerledik, yokuşlarda yürüdük ve ilk noktayı rahatça bulduk. O zamana dek bir hayat felsefesi olarak baktığım Yolgezer'liğin (Fantastik edebiyatta bir karakter) hakkını vermiş, iç güdülerimle bir patika bulmuş ve hemen ardından da gölette dizime kadar bataklığa girmiştim. Artık tamamдық, yarış bizim için başlamıştı!

Flying Fox'un diğer tarafına geçtiğimizde hava kararış, biz de kendimizi çok sık, dikenli ve patikası belirsiz bir ormanda bulmuştuk.

Serkan'ın önerisiyle patikayı terk edip yarım saatten uzun bir süre çalılar arasında her tarafımızı yarararak yol açtık ve yola indik. Moralimiz biraz bozulmuştu, daha işin başındaydık ama sinir bozucu bir etaptan geçmiş ve zaman kaybetmiştik. Yine de önceki yarışlardan kazandığımız tecrübeyle toparlandık ve asfalt yolda "Karlı kayın ormanında/ Yürüyorum geceleyin" türküsünü söyleyerek ilerlemeye başladık. Moralimiz ve gücümüz yerindeydi, tek derdimiz suydü. Yanımıza toplam 4.5 litre (3 şişe) su almıştık ama çalılıklarda sürünürken ikisini düşürmüştük ne yazık ki.

Bisiklet etabında hızla ve sağlam bir şekilde ilerlemeye başladık. Gece vakti güzel bir dağ bisikleti parkuru bulmanın verdiği heyecanla hızla yokuş aşağı iniyorduk. Yolun sonuna doğru geldiğimizde tepede 4 tane kırmızı ışık gördük. Orman yangın yollarında çıkışta takımlar oldukça zorlanmış ve bisikletlerini omuzlarına almışlardı. Ben solda gördüğüm bir yolu takip etmeyi önerdim. Bu kadar geniş ve toprak bir yol ilerde bıçak gibi kesilemezdi. Ve sonuç: Yarım saat sonra Cumhuriyet Mahallesi'ndeydik.

Keyfimiz yerindeydi, hem yokuş çıkmamış hem de çok kestirme ve temiz bir yoldan hedefimize varmıştık. Asfaltın karşı tarafında çalgı sesleri duyunca hemen su bulabilmek için oraya yöneldik. Genç bir garson şişemizi doldurdu ve bize iki şişe buz gibi suyu verdi; hem de hiç para istemedi. Artık suyumuz vardı, doğru yoldaydık ve gece yarısının büyüleyici atmosferi bizi içine çekmişti. "Yola

devam" dedik mutlulukla. Mutluluğun verdiği şaşkınlıkla 5 dakika kadar ters yöne gitmiştik ama olsun, bu moral kolay kolay bozulmazdı.

8. noktaya giderken hata yaptık, girmemiz gereken yolu gördük ama inanmayıp başka yol aradık. Zaman kaybettiğimiz farkındaydık o yüzden 9. noktaya ulaşıp da bize oraya varan 3. takım olduğumuzu söylediklerinde inanamadık. Refik ve Milhan Abi'yle aramızda sadece yarım saat vardı ve 2. takımla aramızdaki fark doğru oryantiringle rahatlıkla kapatılabilirdi. Aradaki koşu parkurunu hatasız yapıp 12. noktaya geldiğimizde ise 2. olduğumuzu öğrendik. İrfan abi ve Hakan Abi'ler (Combat Divers) de bizim 20 dakika kadar gerimizdedi. İnanamıyorduk, uzun parkurda yarışan takımların çoğunu taniyorduk, hepsi tecrübeli ve güçlü takımlardı.

12. noktadan sonraki bisiklet etabı oldukça uzun ayaklara sahipti, genelde iniş olduğu için çok zorlanmadık. Ama en zor saatler başlamak üzereydi, güneş doğarken uyumumuz bastıracak ve gece boyunca üzerimizdeki canlı ve diri hava dağılacaktı; dahası suyumuz da bitiyordu. O saatte açık bir yer bulmak da imkansızdı normal insanlar için; ama macera yarışçıları için değil! Günün o saatinde açık olabilecek tek yerin bir fırın olabileceğini düşündük ve ilk gördüğümüz fırına daldık. Derdimizi anlatır anlatmaz bu sefer fırının genç çırağı hemen özel kuyularını açtı, buz gibi nefis suyla şişelerimizi doldurdu.

Reşadiye'de yolumuzu bir süre kaybettiy-



sek de mantığımızı kullanarak –ve genç bir tatilciye de sorarak- doğru yolda olduğumuzu garantiye aldık. Geçtiğimiz toprak yollardaki bisiklet izlerini sayıyor ve hala ikinci olduğumuzu görüyorduk. Gerçi ikimiz de kanodan anlamadığımız için burada Combat Divers'a geçileceğimizi tahmin ediyorduk ama olsun; buraya kadar bile mucizeyi başarmıştık. Kanoya Combat Divers'la aynı anda vardık. Yüksek güçleri ve çelikten azimleriyle bizi yakalamışlardı.

Kano etabı bizim için tam anlamıyla ağılatıcıydı, tam 5 saat sürdü! Bunda benim "Kesin geçtik abi, geri donelim" yorumum üzerine yarım saat geri dönüp, sonra nehir kenarındaki tatilcilerden Güzel Vadi'nin daha çok ileride olduğunu öğrenip, aynı yolu bir kez daha gitmemiz de etkili oldu tabii. Bu arada moralimiz çökmüştü. O kadar bıkmış ve yorgunduk ki Serkan bir ara yarışı bırakmaktan bile bahsetti. Macera Yarışları'nın genel psikolojisini bildiğimizden birbirimizi motive ettik ve yola devam ettik. 18 saattir yarışıyoruz ve çok yorgunduk; ama yine de birbirimizi destekleyerek, birimiz yorulduğunda diğeri enerji vererek kanoyu bitirdik. Geldiğimiz noktada herkesin bizi beklediğini, 3. olduğumuzu öğrendik.

Kulindağ'a varıp tırmanış duvarından sonra merdivenlerden koşarak yukarı çıkarken tarifi imkansız duygular içindeydik. Yorulmuş, sınırlarımızı zorlamıştık ama bir yandan da çok mutluyduk. Gelişimle kopan alkış tufanı tüm yorgunluğu unutturdu bize. Serkan'la birbirimize baktık ve "Bitti abi" diyerek el sıkıştık gülümseyerek. Toplam 20 saat sürmüştü yarışımız. Yolda tartıştığımız, gücümüzün bittiğini hissettiğimiz olmuştu ama bitirmiştik. Macera yarışı da bu demek değil miydi zaten. Vücudunun ve ruhunun bittiğini sandığın anda, aslında devam etme gücünün bulunduğu karar vermek..

Herkese teşekkür ediyoruz gerçekten, ve tüm yarışmacıları kutluyoruz böylesi dikenli ve zorlu bir yola baş koyma cesaretini gösterdikleri ve kendilerini aşma çabasını gösterdikleri için. Macera Akademisi, sponsorlar ve bu "yol" un hazırlanmasında emeği geçenlere de teşekkürler. Ama herkesten çok, takım arkadaşım Serkan'a teşekkürler; bu "yol"lar yalnız gezilecek yollar değil çünkü, ve o çok iyi bir "yol" daş.



Sonuçlar

Uzun Parkur Erkek Kategorisi

- 1.Ironmen - Refik Diri / Milhan Dalgıç 14:49:30
- 2.Kombat Divers - İrfan Altuntaş / Hakan Çalışkan 16:14:43
- 3.Yolgezer Kardeşliği - Serkan Köybaşı / Durukan Dudu 17:28:30

Uzun Parkur Mix Kategorisi

- 1.Evli ve Çocuklu - Ayşin Başkır / Alptekin Başkır 15:41:56
- 2.Aykırıyız Biz - İlknur Bayrak / Aydın Salı 16:16:24

Orta Parkur

- 1.Biraderler - Ali Kılınc / Hikmet Başkır 16:26:13
- 2.Baby On Board - Gökhan Aktaş / Burcu Aslanağlı 20:10:00
- 3.Ha Hayret - Dinçer Kocalar / Ayşe Yüksel 18:58:33 (kısa bisiklet)

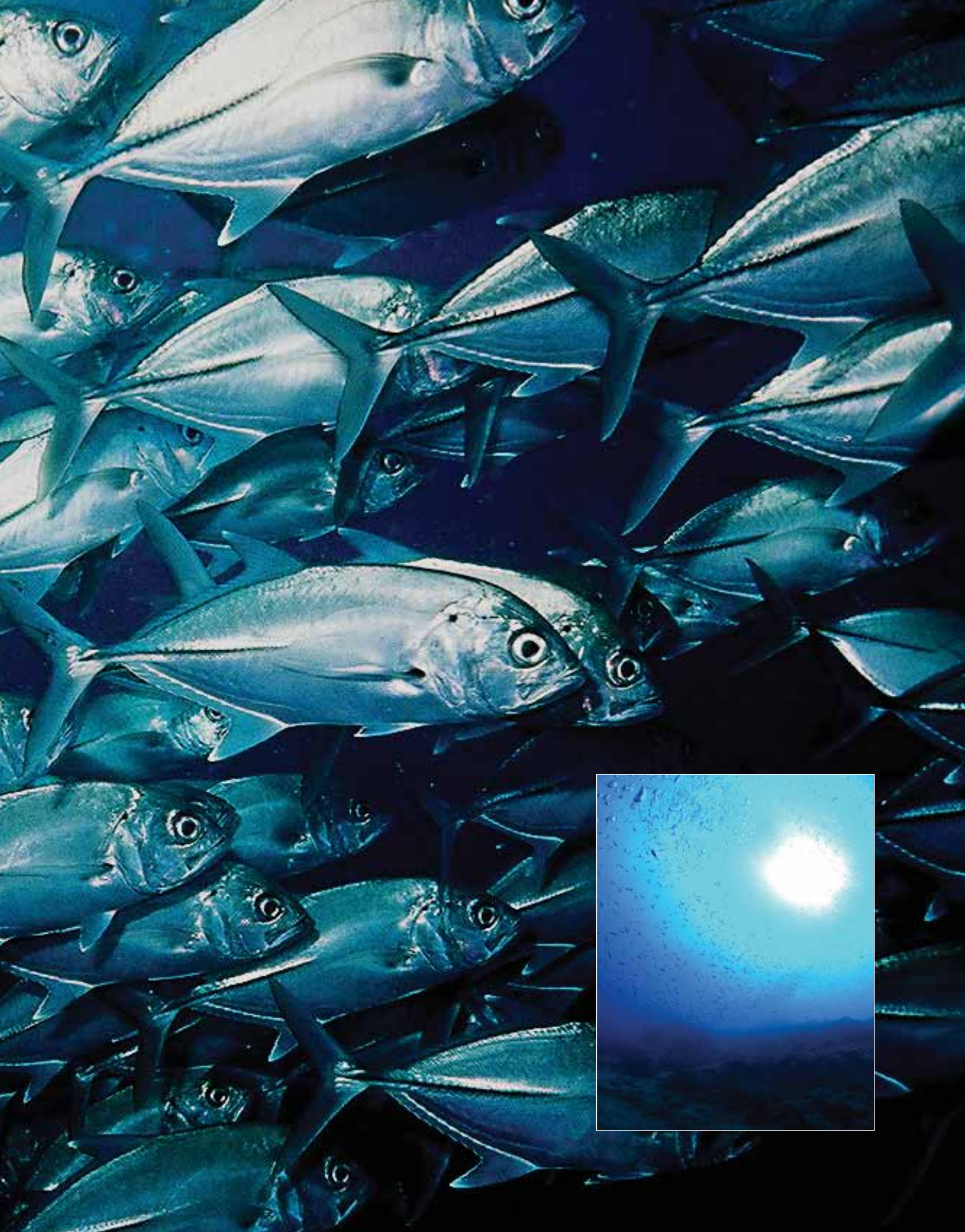
Kısa Kategorisi

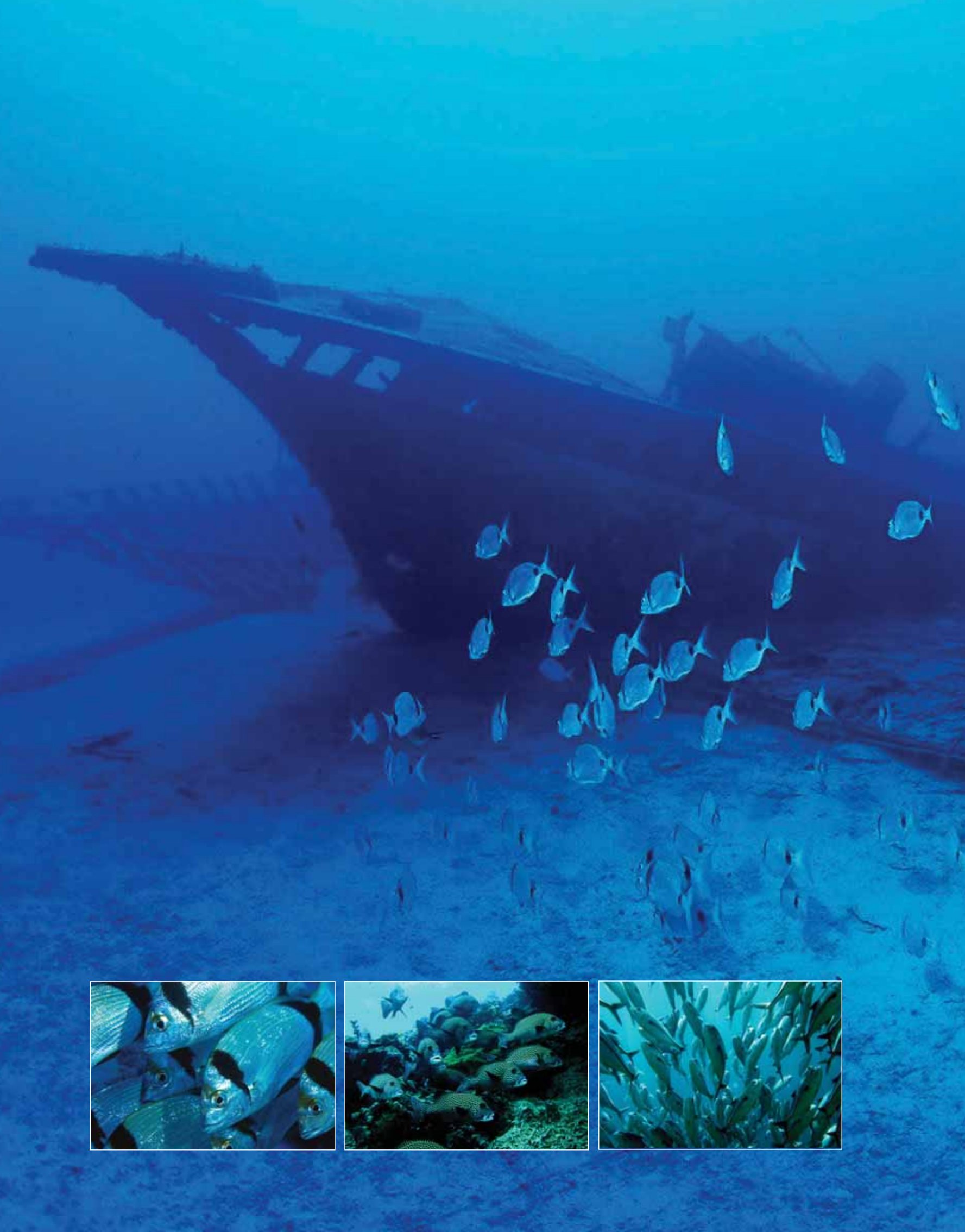
- 1.Göbekli Oryantiringçiler - Mehmet Ünal / Sabri Bilici 04:54:30
- 2.Çelebiler - Ali Çelebi / Gökalp Çelebi 05:02:00
- 3.Lost - Güven Solmaz / Berkay Kılıçoğlu 05:37:18

Sürü

Yazı: Nehir Kubilay
Fotograflar: Coşkun Teziç

Sana benzeyen diğerleri ile bir arada bulunmanın güveni. Kişisel bir karar vermek zorunda kalmadan, kolektif bilinçle bir arada hareket etmenin rahatlığı. Tek başına, düşman ya da eleştiren gözler önünde dikilmeden kalabalıkta kaybolmanın ferahlığı. Düşünce üretmek için uğraşmadan, tekrarlanan ortak düşünceleri benimsemenin kolaylığı. Birey olmaya cesaret edememenin somutlaşmış formu: Sürü.





Ormanda bir ağaç olmak ya da gelincik tarlasında bir gelincik, suda bir damla olmak ya da sürüde bir balık... Ağaç için, gelincik için, balık için ve eminim su damlası için bir sorun yok, peki acaba bir sürü dolusu insan, ya da sürü insanı ne hisseder?

İnsan nasıl sürü olur? Kendini bir isme, bir markaya, bir renge, bir görüşe bağlayarak, ve kendi gibi bağlanmış diğer sürü fertleri ile bir arada hareket ederek. Ama insan sürüsü genelde sürü kimliğini inkar etmeye uğraşır.

İnsan hem bireysel hem toplumsal bir canlı. Birey olarak var oluyor ama varlığının onayını toplumdan alıyor. Komedi; (istisnalar dışında) sürüden bağımsız "özel" bir birey olduğunu sözleriyle, giymişle, davranışlarıyla ispat etmeye çalışan insanların kendi sürülerini yaratması ve bu sürü ile birlikte hareket etmesi.

Sürü güvenlidir. Ortak bilinçtir. Ortak hafızadır. Bir çeşit güçtür (neye karşı?)

Ama sürü kendini kitleye teslim etmektir aynı zamanda. Hep yoğun ve göz önünde olmak, nasıl hareket edeceğinin hep önceden belli olması, hedef olmak, kolay av olmak (reklamlar?)

Tek olan cesurdur. Güzeldir. Yine de toplu halde hareket eden gövdelerin uyumunun karşı konulmaz bir cazibesi vardır.

Bazıları ağaç olmayı tercih eder. Bazıları orman.



Bir seyyahın gözü ile Tibet – 2

Lhasa

Katmandu Yolu

Melih Eriş
www.gezgin.com



Lhasa'da gördüklerim tam olarak kafamda oluşturduğum Tibet manzaralarını yansıtmamıştı. Sonuçta yönümü dağlara çevirmeye karar verdim. Sabah otelin kapısında Toyota Land Crusier'larımıza binip Lhasa'dan ayrıldık. Nasıl bir yol bekliyordu bizi ve nelerle karşılaşacaktık?

Lhasa-Gyantse 256 km, yaklaşık 5 saatlik keyifli bir yolculuk bekliyor bizi.

Lhasa'dan ayrıldığımızda yol boyunca Kichi nehrini takip ederek muhteşem manzaralar eşliğinde Gampa geçidine tırmanmaya başladık. Gampa zirvesine ulaştığımızda GPS 4794 m'yi gösteriyordu. Zirveyi aştıktan 1-2 km sonra Yamdork Tso gölü tüm muhteşemliği ile karşımıza çıktı. Yamdork Tso gölü, Tibetlilerin dört kutsal gölünden biri. Tibetli keşişler yedi günde Yamdork Tso gölünün etrafını tavaf ederek yürüyorlar. Kutsal olması sebebi ile, içinde yaşayan canlılara saygı duyup onları avlamıyorlar. Tertemiz suyu ve turkuvaz rengi ile büyüleyici bir manzarası var. Gölün sularına yansıyan Mt.Nojin Kangstang'ın (7191m) görüntüsü dahil her şey huzur verici ve dingin.

Tibet Platosunda off-road,

Yola devam ettik. Etraftaki çorak topraklar ve aşılması zor geçitlerle zihnimdeki Tibet görüntülerine en sonunda ulaştığımı hissediyordum. Arazinin içinde 4x4'lerle yol almak bana "doğru yerdeyim" dedirten bir ruhsal yüceliş hissi veriyordu.

4500m rakımda, göl kenarına kurulmuş şirin bir turistik kasaba olan Nangartse'de Tibet yemeklerini tatma şansı bulduk. Yemekten sonra zorlu Karo-La ve Singl-La geçitlerini aşmak için yola çıktık. 4000- 5000m arasında değişen yükseklikler yol aldıkça bedensel arızalar da baş göstermeye başlamıştı. Yol koşulları da sürekli değişimler gösteriyordu, karlı zirveler, soğuk hava, yağmur, su geçişleri ve iyice bozulan yol zemini hem zevkli hem de ızdıraplı bir yolculuk yapmamıza neden oluyordu. Toyota Land Crusier'ların donanımlı ve zorlu yol koşullarına karşı dayanıklı olması güven veriyordu bize. Sürücümüzün çaldığı Tibet müzikleri ve arada güzel sesi ile okuduğu şarkılar ve mantralar yolculuğumuza renk katıyordu. İssiz otlaklardan geçerken tarlanın ortasında çalışan Tibetlilerin bize selam göndermeleri de içimizi ısıtıyordu. Aşılması zor olan bu geçitleri aşık akşam saatlerinde düzenli ve temiz bir şehir olan Gyantse'ye vardık. Tarihte ticaret yolu olarak kullanılan Gyantse, Tibet'in halıcılık dokumasının önemli bir merkezi haline gelmişti.



26 m yüksekliğindeki Budha heykeli

Bugün sabah programımızda Gyantse kalesi ve Tibet Budizminin önemli Manastırı ve okulu olan Pelkor Manastırını ziyaret ettik. Kale şehrin merkezinde bulunan bir tepenin üzerine inşa edilmiş ve tüm Gyantse'yi gözler önüne seren bir konumda. Buraya çıkabilmek için kondisyonunuzun iyi durumda olması gerektiğini söylemeliyim.

Manastırın kapısında sağlı sollu dua tekerleklerini çevirerek içeri girdik. Manastır içindeki yapılaşma ve renkler büyüleyici. Ne kadar tarihi mekanlar olsa da halen yaşamların devam etmesi bu mekanları canlı tutuyor. Pelkor Manastırı M.S 1414 yılında inşa edilmiş Tibet Budizminin ender yapıtlarından biri. Tibet budizminin 3 mezhebi olan Sakya, Gelupga ve Gedan bu tapınakta tek çatı altında varlığını sürdürüyor. Rehberimiz raflarda bulunan sayısız dua kitaplarından birini eline aldı ve dikkatli açarak bize gösterdi. Yazılardan bir şey anlamasak da Buddha'nın öğretilerine bu kadar yaklaşmak huzur vericiydi. Dua kitaplarının sayfalarına dokunduğumuzda işlenmiş ağacı hissedebiliyordunuz. Rehber yasak olan bir şey yaptığı için çok fazla uzat-

madan ciddileşti ve hemen oradan uzaklaştık. Önümüzde Shigatse'ye giden düz ve sıkıcı yol vardı. 90km'lik bu mesafeyi 1.5 saatte aldık. Yol boyunca Yarlung nehri de bu sıkıcı yoldan nasibini almış gibi zayıf bir görüntü sunmakta ve bize eşlik etmekteydi.

3900m'deki Shigatse, Tibet platosunun ikinci büyük şehri. Tibet'teki en eski ve en büyük manastır olarak bilinen Tashilumpo Manastırı ise, diğer gezdiğimiz manastırlar gibi büyüleyici bir ortam. Kırmızı ve beyaz boyanmış binalar, gösterişli çatıları ile birbirine yakın inşa edilmiş olan bu yapılar etkileyici bir görünüm oluşturuyor. Manastırı gezerken Budistlerin yapmış olduğu öğlen ayinine denk geldik. Rahipler izlememize izin verince de güzel görüntüyü içimize iyice sindirdikten sonra, manastırı gezmeye devam ettik. Bir tapınağın içinde 9.Dalai Lama tarafından yaptırılan 26m yüksekliğinde 275kg ağırlığında devasa bir Buddha heykeli ile karşılaştık. Turkuaz, altın, mercan, inci ve amber süslemelerden yapılmış statü çok etkiledi bizi.

Shigatse'de zamanımızın geri kalanını Pazar yerinde geçirdik. Pazarlar, Tibetlileri renga-

renk görebileceğiniz en ideal yerler. Kadınlar da erkekler gibi saçlarını uzatıyorlar ve yak kemiğinden yapılmış tokalarla süslüyorlar. Kadınlar şerpa boncuğu adı verilen kırmızı ve mavi boncuktan küpeler takıyorlar. Tibetlilerin küpeleri, boncukları, takıları da Tibet platosu gibi renkli...

Yemek sonrası Shigatse'den ayrılıp ekin tarlaları, çift süren çiftçiler, yaklar, gürül gürül akan nehirler eşliğinde Lhartse'ye vardık. Yol üzerinde bir çok kasabaya uğradıktan sonra sınır kasabası olan Zhang-mu'ya varmayı hedefliyorduk. Yol çetin bir off-road parkuru olarak çıktı karşımıza. Rehberimiz 200km'lik bu yolu yaklaşık 8 saatte alacağımızı söyledi. Sınıra yaklaştıkça Himalayaların görüntüsü de iyice netleşmeye başladı. Rakım gittikçe yükselmekte, kar seviyeleri de artmaktaydı.

Gyatso-la zirvesine geldiğimizde 5220m gördük. Uçak yolculuklarını saymazsak bedenim fiziksel olarak ilk kez bu kadar yükseklikle tanışıyordu. Araçlardan indiğimizde biraz tepelere doğru yürüyüş yaptım. İçim kırır kırır, kalbim hızlı atıyordu. Çok farklı bir ruh halinde hissediyordum kendimi.



Yolculuğumuzun en yüksek ikinci geçidi olan Lalug-la'dan (5107m) karlar arasında ilerledik. Himalayaların doğası artık kendini iyice hissettirtmeye başlamıştı. Nehirler, dereler, vadiler, tepeler, yolun kıyısındaki taşlar bile devasa boyutlardaydı. Geçtiğimiz köylerde rengarenk dua bayrakları selamlıyordu bizi. Dar geçitlerin arasında ilerlerken karşımıza dağın üzerine kurulmuş olan Nayalam kasabası belirdi. Nepal sınırına 30km kalmıştı. Polis kontrol noktasında durduk. Bir telsiz görüşmesi sonrası yaya olarak kasabaya girmemize izin verildi. Sokaklarında yakların dolaştığı bu kasaba gerçekten çok ilginçti.

Yemekten sonra yola devam ettik. Bu kez de devamlı alçalıyorduk. Yol inanılmaz manzaralar vermeye devam ediyordu. Güçlükle açılmış yarıkların altından geçerek ilerleyen yola dağlar üzerindeki sis tabakası eşlik ediyordu. Yolda en fazla 20-30 km ile ilerleyebiliyorduk. Derken yüksek tepelerden Zhang-mu kasabası görüldü. Tamamen vadiye kurulmuş olan bu kasabada dağlardan akan gürül gürül şelaleler Nayalam nehrinde birleşip Nepal'e doğru yolculuklarına devam ediyorlardı. Yolculuğumuzun son gününde bu kasaba bize tam bir ödül oldu.

Nepal Sınırı,

Sabah 10.00'da sınır kapıları açılınca yürüyerek kontrol noktasına doğru ilerledik. Kasabanın içinden ilerleyen bu yol oldukça renkli insan manzaraları ile doluydu. Nepal, Tibet, Çin karışımı yüzler sokaklarda gülümseyerek bizleri selamlıyorlardı. Çıkış vizesini aldıktan sonra bir görevli alnımızın ortasına tabancaya benzeyen bir aletle dokundu. Ne olduğunu anlayamadan kağıda bir şeyler yazıp elimize tutuşturdu. Meğerse çıkarken herhangi bir sağlık sorununa karşılık ateşimizi ölçüyormuş,

Bu arada 4x4'lerimiz de gerekli işlemleri yaptıktan sonra çıkış izni alarak Kodari sınır kapısına kadar eşlik edeceklerdi bize. Yol boyunca dizilmiş olan Nepal'e geçmek için bekleyen kamyon konvoyunun yanından sıyrılıp ilerledik. İki sınırı Nayalam nehri üzerine kurulmuş olan köprü birbirine bağlıyordu. Köprü'nün tam ortasında kırmızı bir çizgi sınır hattını belirlemişti. Sağ taraf Tibet, sol taraf Nepal.

Köprüyü geçtikten sonra giriş işlemleri tamamladık. Bir hafta önce Katmandu'dan bizi uğurlayan Samir, şimdi de karşılamaya gelmişti. Çoşkulu kucaklaşmadan sonra minibüsümüze binip Katmandu'ya doğru yol almaya başladık. Yol üzerinde Nayalam nehrini karşı kıyıya bağlayan bir asma köprü gözümüze ilişti. Bu köprü üzerinde Katmandu'dan günü birlik turlar yapılan Bungie-Jumping ve Swing atlamaları yapılıyor. Yemek molasında grubumuz yol üzerinde pişirilen balık ekmekleri afiyetle midelerine indirirken ben de eğlenerek onları seyrediyordum. Artık bu kadar yolculuk sonrası, "sokakta bir şey yemeyin" duyguları kalkmış, mideler bağışıklık kazanmıştı. Tüm bu turun sonunda başlangıç noktası olan Katmandu'ya sağ salim varmıştık. Tibet platosu müthiş anılar ve karelerle geride kalmıştı. Yüzlerde coşku, heyecan ve mutluluk okunuyordu.

Yollar var oldukça gezgin ruhum da bu yollarda var olmaya devam edecek, bundan eminim. Farklı rotalarda buluşmak üzere hepimiz sevgiyle kalın...



Walter Amca

Bir aile çalışması

Anlatan: Sarp Doruk Kuşcu

Yazan : İhsan Kuşcu

Fotoğraf: Nermin Keskin Kuşcu

Konuk yazarımız/anlatanımız dergimizi düzenli takip edenlerin yabancıları değil. Neredeyse doğduğundan bu yana off-road'cu. Henüz okuma/yazma bilmiyor (bu yıl öğrenecek). Konumuz, tatilde tanıştığı, aynı dili konuşmadan çok iyi anlaşım deneyimlerini paylaştığı, çok şey öğrendiği ve amcılık rütbesi verdiği Walter amcası. Anlatımlarını elimden geldiğince yazıya dökmeye çalıştım, annemizin fotoğraflarıyla...

İskelenin orada deniz salyangozu toplarken yanıma geldi. Söylediklerini hiç anlamadım ama "Benim adım Doruk" dedim. O da bana "Walter" dedi. Sonra gitti, geldiğinde elinde bir deniz kestanesi vardı. Hiç aleti yoktu, nasıl çıkardığına çok şaşırımdı. Çok hoşuma gitti. Ben aslında yaşlı adamlardan çok hoşlanmam ama bu farklıydı, çok bilgili ve deneyimliydi.



İskelenin ayağından bir tane tüplü kurt çıkardı. Ama kökünden, yoksa ölürdü. Bu tüplü kurt çok farklıydı, denizin dışında püsküllerini içine çekmiyor, yana yapıştırıyordu, suyun içine indirince açılıyordu, hemencecik açan bir gül gibi. Daha sonra Walter amca tüplü kurtu aldığı yere kuma kökünü gömerek dikti.

Deniz kestanesi çok güzeldi, elime aldığımda hiç korkmadım. Oradaki çocukların hepsi dokunmaya korktu-lar. Deniz kestanesi batar çünkü.



Tüplü kurttan sonra yine gitti, az sonra elinde bir deniz hıyarı ile geldi. Ama ben deniz hıyarı nedir bilmiyordum sadece bir deniz canlısı olduğunu düşündüm. Çünkü Walter amcanın dediklerini anlamıyordum. Diğer çocuklar-sa elimdeki deniz hıyarını kaka sandılar ve uzak durdular. Deniz hıyarını Walter amca suya koydu, nasıl şiştiğini sonra da sıkınca nasıl suyunu fıskırttığını gösterdi. Ben de elimde gezdirmeye başladım. En son babıye gösterdiğimde onun bir deniz hıyarı olduğunu öğrendim.



Biz öyle çalışırken iskeleye başka bir amca geldi. Annem o amcaya Almanca biliyor mu diye sordu, biraz biliyormuş. Walter amca-ya dergiden bahsettik ve bu maceramızın dergide yer alabileceğini anlattık. Çok hoşuna gitti ve fotoğrafları, dergiyi görmek istediğini söyledi.

En sonunda bana "sen benim kahramanı-m" dedi. Benim gibi araştırmacı, öğrenmeye istekli, su altına meraklı bir çocuk görmediğini söyledi.

Annemizin notu: Doruk'la Walter amca'yı gördüğümde ilk fark ettiğim şey aralarındaki uyumdu. Adeta dans ediyorlardı. Çok etkilenip onları keyifle fotoğraflamaya başladım. Doruk'un öğrenme heyecanı Walter amca'yı da etkilemişti, ya da Walter amcanın öğretme heyecanı. Bu beraberlik daha da sürebilirdi ama günün sonu gelmişti. Yine görüşmeyi dileyerek adreslerimizi değiştik ve vedalaştık.

DİKKAT

teknolojiye
dost
yapar

teknik özellikleri ve fiyatları ile karşılaştırmalı 500 ürün

500 ÜRÜN

TEKNİK ÖZELLİKLERİ VE FİYATLARI İLE KARŞILAŞTIRMALI 500 ÜRÜN

TÜRKİYE'NİN TEKNOLOJİ DERGİSİ

SADECE 2.50 YTL

SADECE 2.5 YTL!

Cep Telefonunda Eylül Taaruzu
Yeni satışa sunulan 25 model birarada

EN POPÜLER 100 ÜRÜN

2,000 YTL'ye Hi-Fi müzik keyfi

ÖĞRENCİLER İÇİN UYGUN FİYATLI 10 MASAÜSTÜ BİLGİSAYAR

GRUP TEST HD Dijital Kameralar
"Cam göz" görüşü için 10 kamera boyutunda

SİRADISI PROJeksiYONLAR Ev Sinemasının Önemli Açı

Fiyatı da ve ebadı da MİNİ FOTO YAZICILAR

sadece
2.5 YTL.

Teknik özellikleri ve fiyatlarıyla karşılaştırmalı 500'den fazla teknolojik ürün

EYLÜL SAYISI
BAYİLERDE
TÜKENMEDEN ALIN

Sayfalar dolusu
son teknoloji



Alaçatı'da Windsurf Şampiyonası

2007 Pegasus Airlines PWA World Cup 13 -18 Ağustos tarihleri arasında Alaçatı Active Surf Center'da PWA - Profesyonel Windsurfçüler Birliği, TYF - Türkiye Yelken Federasyonu ve Sportworks organizatörlüğünde, Alaçatı Belediyesi'nin desteği ile gerçekleşti. 7 Ayaklı PWA Dünya Slalom Windsurf Kupası'nın 6. ayağı, 2007 Pegasus Airlines PWA World Cup 13 Ağustos'ta başladı ve 18 Ağustos Cumartesi günü muhteşem final ve kumsal partisiyle sona erdi.

Pegasus Airlines PWA Dünya Slalom Windsurf Kupası'nda dünyanın 25 ülkesinden en hızlı windsurfçüleri 13'ü bayan 61'i erkek toplam 74 sporcu erkek ve kadınlar kategorisinde 45.000€'luk ödül için madalya mücadelesi verdi. Dünyanın en iyi ve en hızlı windsurfçülerinin mücadele ettiği Pegasus Airlines PWA Dünya Slalom Windsurf Kupası'nda 14 Ağustos'tan bu yana bayanlarda toplam 15 yarış erkeklerde ise 10 yarış gerçekleştirildi. Windsurf sporunun en süratli ve en keyifli disiplini Slalom'da, sporcular rüzgarın kuvvetine göre farklı board ve yelkenler kullandılar. Her bir sporcunun 2 board ve 4 yelken kullanma hakkı olduğu yarışlarda malzeme seçiminin başarı için çok önemli bir faktör olması, yarışmacıların performanslarını belirledi.

Kadınlar kategorisinde toplam 13 sporcu arasında dünyanın en önemli windsurfçülerinden Karin Jaggi, Valerie Ghibaud, Verane Fauser arasında sıkı bir rekabet yaşadı. 7 Türk kadın sporcu arasında yer alan Avrupa Şampiyonu Çağla Kubat, Gül Tercan, Sedef Köktentürk, Lena Aylin Erdil, Melek Toraman da bu kıyasıya mücadelede yer aldılar.

Erkekler Kategorisinde, dünyanın en iyi Slalom Windsurfçüleri'nden 12 kez Dünya Şampiyonu Björn Dunkerbeck, dünya sıralamasında ilk sıralarda yer alan Kevin Pritchard, Micah Buzianis, Jimmy Diaz ve 2006 PWA Slalom Windsurf Dünya Şampiyonu Antoine Albeau gibi isimler yarışlara katılırken, 48.70 deniz mili ile Dünya Hız Rekortmeni Finian Maynard da Alaçatı'da madalya mücadelesi

verdi. Erkekler kategorisinde 33'ü Türk toplam 61 sporcu yer aldı. Ülkemizi erkekler kategorisinde milli sporcularımızdan Bora Kozanoğlu, Hüseyin Sert, Ali Palamutçu, Enes Yilmazer, Koray Gömeç ve diğer sporcularımız temsil etti.

Çağla Kubat 4. oldu

2007 Pegasus Airlines PWA World Cup Alaçatı ayağının Bayanlar Şampiyonu, 11 yarışta da birincilik olarak toplam 11.7 puanla Fransız Valerie Ghibaudo oldu. 2.ciliği Karin Jaggi alırken, 3. sırada Verena Fauster yer aldı. Çağla Kubat büyük bir başarı göstererek 50 puanla 4. sırada yer aldı. Genç sporcumuz Lena Aylin Erdil 8. sırada yarışları tamamladı.

Erkeklerde, Fransız Antoine Albeau 10 yarış sonunda 14.5 puanla şampiyon oldu. 12 kez Dünya Şampiyonu unvanlı Björn Dunkerbeck 2. olurken, ünlü windsurfcü Kevin Pritchard 3. sırada yer aldı. Türk sporcular arasında Bora Kozanoğlu 18. sırada yer alırken, 17 yaşındaki Enes Yilmazer 19. sırayı elde ederek, 61 sporcu arasında ilk 20'ye girmeyi başardılar. Türk sporcular arasında en iyi dereceyi Çağla Kubat ve Bora Kozanoğlu elde etti.

6. ayağı Alaçatı'da düzenlenen PWA Dünya Windsurf Kupası'yla PWA DÜNYA ŞAMPİYONLARI Fransız Antoine Albeau ve İsviçre'li Karin Jaggi oldu. İki yarışmacı, burdan aldıkları sonuçlarla 7. yarış öncesinde Dünya Şampiyonluklarını ilan ettiler. PWA 2007 takviminin 6. yarışı sonunda Çağla Kubat Dünya Sıralamasında 5. sırada yer aldı.



Pegasus Airlines Dünya Windsurf Kupası'nın ödül töreni'nde İzmir Vali Yardımcısı Nevzat Ergün, Alaçatı Belediye Başkanı Muhittin Dalgıç ve Pegasus Airlines Yönetim Kurulu Başkanı Ali Sabancı dereceye girenlere ödülleri verdi. Tüm sporcular ve seyirciler yarışın stresini ödül töreni sonrasında Kumsal Partisi'nde salsa yaparak attılar. Surf'n Sound Spor ve Müzik Festivali kapsamında düzenlenen partiler yarış merkezinde yapılan Punch konseriyle başlayarak Babylon'da Nouvella ile sona erdi...

Page Dünya Kupası'yla ilgili olarak "Bugüne kadar gerçekleştirilen en profesyonel ve keyifli organizasyonlardan biri oldu. Geçtiğimiz yıl ilk kez geldiğimiz Alaçatı'daki başarılı organizasyonundan sonra, bu yıl da Alaçatı'nın muhteşem koşulları ve rüzgarı ile maksimum sayıda yarış yapma olanağı sağladık. Tüm sporcular ve yarış komitesi olarak her şeyden çok mutluyuz. Türk seyircisinin ilgisi de bizleri çok etkiledi. 5 gün boyunca yarış merkezinde birçok yeni windsurfcü ve spor sever Dünya'nın en iyi windsurf'çüleriyle birlikteydi." şeklinde görüşlerini belirtti.

Profesyonel Windsurf Birliği Başkanı Rich



Sonuçlar

Kadınlar

Pos	Sailor	Name	Sail No
1	GHIBAUDO	Valerie	FRA-444
2	JAGGI	Karin	Z-14
3	FAUSTER	Verena	ITA-31
4	KUBAT	Çağla	TUR-75
5	HLAVATY	Marta	POL-111

Erkekler

Pos	Sailor	Name	Sail No
1	ALBEAU	Antoine	F-192
2	DUNKERBECK	Bjorn	SUI-11
3	PRITCHARD	Kevin	US-3
4	BIJL	Pieter	NED-0
5	MAYNARD	Finian	KV-11
18	KOZANOGLU	Bora	TUR-11
19	YILMAZER	Enes	TUR-2



**Dikkat !
Suyumuz bitiyor...**

Ihsan Kuşçu

Son dönemde, küresel ısınma ve bu yaz yaşadığımız kuraklığın bizlere bir getirisi oldu; susuzluk. Her yanda afişlerde, gazete ve televizyonlarda sıkça gördüğümüz bir uyarı var; “Dikkat Suyumuz Bitingör”.

Yaşadığımız hayatın ilk yarısı su ve tarım zengini bir ülkede yaşadığımız aldatmacasıyla geçti. Daha sonraları zaman zaman gazetelerin bir köşesinde küçük haberler göze çarpmaya başladı. Hepsine “hadi oradan” diye baktık. Zaten haberin verilış tarzı da bu doğrultuda idi. Hem zaten daha bir kaç ay önce hükümetin üç bakanı koro halinde kuraklık tehlikesi olmadığını beyan etmediler mi?

Sonrası, akmayan sular, ortadan kaybolan göller, akarsular, tarlada kavrulan ürünler, patlayan borular.

Uzmanların görüşüne göre ülkemiz su zengini bir ülke değil. Kişi başı yıllık 1500 metreküp su ortalaması ile orta düzey bir ülke (Batı Avrupa da 8-10 bin metreküp olarak hesaplanıyor). Bu arada mevcut su kaynaklarının ancak %36’sını kullanabiliyoruz. Değerlendirilebilir su kaynaklarının %64’üne ise, kaynak ayıramadığımız için, akıp gitmesine seyirci kalıyoruz.

Yine uzmanların görüşüne göre, değerlendirilen su kaynaklarının %74’ünü tarımsal sulamada kullanıyor, kalan suyu ise sanayi, turizm, evsel kullanım vb. yerlerde değerlendiriyoruz. Tarımda kullanılan suyun %92’sini vahşî sulama da denilen salma su yöntemiyle kullanıyoruz. Salma su yönteminde su ve toprak kaybı inanılmaz boyutta. Bu yöntem, verimli yüzey toprağının akıp gitmesine, toprakta bulunan mineral tuzların yüzeye çıkması sonucunda tuzlanmaya neden olmaktadır. Yıkanıp giden ya da tuzlanan toprağın geri kazanılması ise maliyetleri göz önüne alındığında neredeyse imkansız olmaktadır.

Modern sulama yöntemi olarak damlama ve yağmurlama öne çıkmakta ama ne yazık ki ülkemiz tarım alanlarının ancak %8’inde uygulanmaktadır. Yaygınlaşabilmesi için sistem maliyetlerinin düşmesi ve bunu karşılayabilecek çiftçi sayısının artması ya da tarımsal planlama ve teşviklerin bu doğrultuda yapılması gerekiyor.

Son olarak Nasa; böyle giderse 40 yıl içinde Türkiye’nin büyük bölümünde çöl iklimi ve buna bağlı etkilerin ortaya çıkacağını söyledi.

Felaket senaristleri, suyu bugünkü petrolün yerine koyarak “Beyaz Petrol” olarak isimlendiriyorlar. Bir sonraki savaşın petrol yerine su yüzünden çıkabileceğine dikkat çekiyorlar. Aslında pek çoğumuzun farkında olmadığımız, bize göre dünyanın uzak köşelerinde, “su” için bölgesel çatışma/savaşların yaşanıyor olması. Bu çatışmaları daha büyük ölçekli olarak, özellikle birden çok ülkenin sınırlarını aşan akarsular için görmemizin çok uzak olmadığını söylüyor aynı senaristler.

Nedense “Susuz Yaz” filmini çok sık hatırlıyorum bu konular açıldığında.

Bu noktada yönetenlerimizin Türkiye’nin su politikasını küresel ısınma ve kuraklık etkileri üzerine yeniden ve gerçekçi bir biçimde şekillendirmeleri gerekmektedir. Sorunlar yokmuş gibi davranmak hepimize kaybettiriyor.

Bizlerin sorunu ise sadece musluktan akan ya da akmayan suyla sınırlı kalmamakta. Basit bir örnek vereyim; geçen yıl Ağustos sonu, pazarda tarla domatesinin kg fiyatı 50-75 kuruş idi, bu yıl aynı domates 100-150 kuruş arasında. Nedeni susuzluk. Kuraklık bu yıl tarımı ciddi bir şekilde etkiledi. Böyle devam ederse, tarım alanlarında ciddi daralma, tarımsal ürün fiyatlarında da ciddi artışlar görülecek.

Evsel kullanım tüm su tüketiminde yaklaşık %4’lük bir kesimi oluşturmaktadır. Bu küçük oranın temin edilmesi ve devamlılığının sağlanması kalan oranı düşünürsek nispeten kolay gibi görünüyorsa da bir o kadar önemli. Bugün üç büyük ilimiz başta olmak üzere pek çok il ve ilçe susuzluk tehdidi altında. İyi haber, DSİ ve belediyelerin etkin çalışmaları sonucunda sorunların büyük ölçüde çözüm aşamasına gelmesi.

Bu yazımda su ve susuzlukla ilgili genel bir bilgi vermeye çalıştım. Bir sonraki yazımda evsel kullanımda ve su kesintilerinde nelere dikkat edeceğimizi ele alacağım.

Derya'nın Sayfası





4X4 EXTREME OFF ROAD



REKA MOTORS



**NISSAN-MITSUBISHI-ISUZU-TOYOTA-TATA-FORD-MAZDA
PICK UP AKSESUARLARI**



REKA OTOMOTİV İÇ VE DIŞ TİCARET

Bağlarbaşı Mah. Sakarya Sk. No: 12 E-5 Maltepe - İstanbul - TURKEY

Tel: +90 216 459 66 -67 (pbx) Fax: +90 216 459 66 -68 e-mail info@rekamotors.com www.rekamotors.com

All-Terrain T/A

ARABA KULLANMAK

BİR KAÇIŞTIR.

İSTEDİĞİN YERE GİR.



BFGoodrich'in hem yol içinde, hem yol dışında sürüş keyfini yaşamak isteyenler için ürettiği lastiği All Terrain, en zorlu arazi koşulları dahil tüm zeminlerde mükemmel çekiş gücü sağlar. Yolda ve yol dışında kontrolü elinde tutmak isteyenler için...

MÜŞTERİ HİZMETLERİ: 0212 355 52 42
BFGoodrich Lastikleri, Michelin yetkili bayilerinde satılmaktadır.

BFGoodrich
Tires
TAKE CONTROL*

* Kontrol elinizde