

# OMM BULLETTİN

One More Mile

Sayı 107 Yıl 17

Ocak 2016

Motosiklet sürmek bir düşünme biçimidir [www.ommriders.com](http://www.ommriders.com)  
Çeviren: Deniz Bıyıköğlü

OMM web sitesi OMM Derneği aktiviteleriyle ilgili raporlar, makaleler ve resimler içermektedir. [www.ommriders.com](http://www.ommriders.com)

Eğitimlerle ilgili detaylı bilgileri ARA web sitesinde bulabilirsiniz. [www.arariders.net](http://www.arariders.net)



## Kokpitten bakış

Paolo Volpara

Geçenlerde "İyi Motosiklet Sürücüsü" temalı ve temel olarak "İyi bir motosiklet sürücüsünün tanımı nedir?" sorusuna yanıt arayan bazı dokümanlara rastladım.

Bana gönderilmiş bu dokümanlar beni düşünmeye sevk etti... ve kafamda bu düşünceyle sürdüm.

Çevremde saygı duyduğum motosiklet sürücülerine sordum, tahmin edebileceğiniz gibi, çok farklı ve bazen birbiriyle çelişen tanımlar aldım.

"Hey, bu kişi iyi bir motosiklet sürücüsü" demenizi ne sağlar?

Çünkü, kimseyi rencide etmemek için bunu alenen ifade etmemiş olsanız dahi, emin olun ki, kafanızda mutlaka bir sınıflandırma vardır.

Aslında bu sınıflandırmaları kanıtlayan kesin bir kıstas olmamasına karşın; hepimiz motosiklet sürücülerini aralarında "İYİ", "KÖTÜ" ve "POTANSİYELİ OLAN" olarak ayırırız.

Ya da, bu konuda iyi bir tanımlama oluşturmak için ortak bir paydada veya en azından yeterli bir paydada buluşabiliriz (okuyuculardan bu noktada konuya dahil olmalarını rica ediyorum).

Diyelim ki siz, açık ve güneşli bir günde, her durum ve koşulda saatte 50 Km hızı aşmayacak şekilde süren bir motosiklet sürücüsüyle beraber sürüş yapıyorsunuz.

Bir saat birlikte sürdükten ve tümüyle sıkıcı bu 50 Km'den sonra, bu sürücüyü "İYİ" olarak tanımlar mıydınız?

Sanmıyorum ve bunu söyleyecek olan tek bir motosiklet sürücüsü de tanımıyorum.

Burada ortak bir öğemiz var: HIZ.  
İYİ bir motosiklet sürücüsü hızlı sürer, KÖTÜ olan yavaş.

Sosyal sorumluluk, güvenlik, sabır, kendini dizginlemek ve buna benzer argümanlarla bana bağırmaya başlamadan önce bir sonraki sınıflandırma kriteri için bana eşlik edin.

Güneşli gündeki sürüşümüze geri dönelim ve HIZLI sürücümüzün hızlı şekilde, her zamanki hızıyla okulların başladığı saatte kalabalık caddedeki sürüşüne bakalım... muhteşem hızını korumak için bir dağ yolunda körlemesine sollama yapmasına... ve bunun gibi... her zaman sürekli hızlı şekilde.

Onu İYİ bir motosiklet sürücüsü olarak tanımlar mısınız?  
Kesinlikle hayır, çünkü bulunduğu durumun FARKINDA değil ve ne olursa olsun RİSK ALGISI bulunmuyor.

Şimdi mutabık olabileceğimiz ikinci bir öğemiz olabilir: RİSK ALGISI ile FARKINDALIK birlikte motosiklet sürücüsünün İYİ olmasını sağlarken, bu özelliklere sahip olmayan bir sürücü ise KÖTÜ bir sürücü olarak görünebilir.

Varsaydığımız sürüş devam etsin: motosiklet sürücüsü hızlı, risk algısı ve farkındalığı artmış olsun, fakat siz peşinde sürerken çok sık fren ve gaz kullandığını fark ettiniz.

Evet hızlı, evet farkında, ama yine de bu motosiklet sürücüsü gereğinden daha ani ve daha düzensiz tepki veriyor, (farkında olduğu) yol koşullarına sürpriz algısı ile ve son dakika tepkisiyle cevap veriyor. Sürüş dur kalklarla devam ediyor, tepkiler istikrarlı olmuyor, karşıdan gelen bir araç için bazen fren yapıyor, bazen görmezden geliyor. Sürücü motosikletiyle kavga eder gibi ve bu da sizin rahatsız olmanıza sebep oluyor. Sürücü ÖNGÖRÜ ve PLANLAMANIN getirdiği akıcılıktan yoksundur ve bu hiç İYİ değildir. Eğer arkasında yolcusu olsa, kaskları sanki erkek geyiklerin dişinin dikkatini çekmek için yaptığı gibi birbirine çarpacaktır.

Mutabık kaldığımız üçüncü öge?

İYİ bir sürücünün ne yapılması gerektiğini öngören bir PLANI olmalıdır. Uyanık bir risk algısıyla içinde bulunduğu durumun farkında olan ama öngörü ve PLANLAMA eksiği olan hızlı bir sürücü KÖTÜ bir sürücüdür (arkasındaki yolcuyu bırakın, sizin bile midenizi rahatsız eder).

Siz arka tarafta acı çekerken, planlama eksikliğinin sürüşe getirdiği başka şeyleri de keşfedebilirsiniz: Arkadaşınızın iki teker üzerindeki fantezisi, virajdan diğer viraja, düz yoldan diğer düz yola yeni çizgiler, yeni konumlanmalar ve yeni etkiler (aksiyon) ve tepkiler (reaksiyon) bulur.

Bazen viraj öncesinde, bazen viraj içinde, bazen de viraj sonrasında frenleme yapar... Hiçbir sebep yokken bazen şeridinin solunda gider ve bir başka zaman yolun aşırı derecede sağ (ve kirli) kenarından geçer... Hızlanmadan önce

veya gazı açtıktan sonra vitesi yükseltir veya düşürür... birkaç kelimeyle sürüşü tutarsızdır ve bir sonrakinde ne yapacağını kesinlikle tahmin edemezsiniz.

Güvenli bir mesafe bırakırsınız ve tüm bunlardan sonra düşünürsünüz ki ne yazık ki o İYİ bir sürücü değildir.

Sürücü hızlıdır, risk algısıyla farkındalık sahibidir, öngörüyle planlama yapar, fakat sürüş planında tutarlı bir SİSTEM uygulamıyordur. Ve "tutarlı sistem" sadece abartılı bir söylemdir çünkü herhangi bir sistem kendi başına zaten tutarlıdır.

Yani, burada istediğiniz kelimeyi seçebilirsiniz "tutarlı" ya da "sistematik" ve sonrasında İYİ sürücü tanımında dördüncü ögeyi birlikte belirleyelim. HIZLI, RİSK ALGISI ile FARKINDALIK sahibi, ÖNGÖRÜ ile PLANLAMA ve TUTARLI UYGULAMA yapan (veya eylemlerinde SİSTEMATİK olan)

Sürüş esnasında, bir kahve molası için (ya da bir çay veya herhangi bir doğal sebepten ötürü) duruyorsunuz ve iyi bir arkadaş olarak gözlemlediklerinizden bahsetmiyorsunuz. Ne de olsa sırça köşkte oturan motosiklet sürücüsü komşusuna taş atmamalı...

Arkadaşlarınız, ne kadar iyi oldukları, ne kadar mükemmel olacakları hakkında hikayeler ekleyerek sürüşleri hakkında hava atmaya başlarlar; diğer sürücülerin onun sahip olduğu bilgiye, yeteneklere, zekaya, cesarete ve iyi görünümüne sahip olmaması ne kadar da üzücüdür.

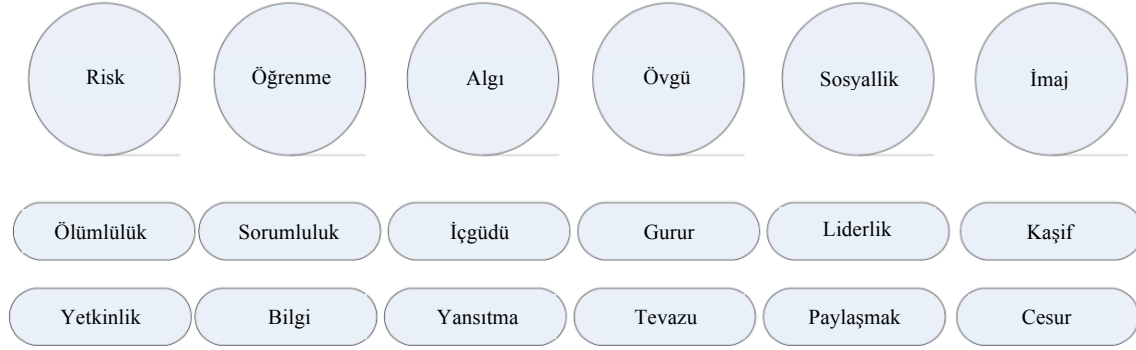
Her şeyi bilir, her şeyi yapmıştır, her zaman haklıdır.

İşte burada muhtemelen üzerinde mutabık kalacağımız beşinci (ve bugünkü son) öge yatar: İYİ bir motosiklet sürücüsü kibar ve mütevazıdır; daha fazla ÖĞRENMEK için ilk araç olarak ALÇAK GÖNÜLLÜLÜĞÜ zarafetle uygular.

Şimdi sizin tepkilerinizi almak için, yan ayağı indirip biraz bekleyeceğim.

2006 yılında, geliştirdiğimiz "Motosikletin 12 katmanı" ile ilgili yayınladığımız bir dizi OMM bültenini bazılarınız hatırlayacaktır: Eğer ortaya koyduğumuz beş unsurun bazıları üzerinde anlaşma sağlayabilirsek ve eğer siz de başka unsurlar ortaya koyabilirsiniz, bu sene İYİ MOTOSİKLET SÜRÜCÜSÜ ile ilgili ortak bir fikir geliştirebiliriz.

Bu içinde yaşamakta olduğumuz dünyayı değiştirmeyecek ya da günlük hayatımızı etkileyen kritik sorunlarımızı çözmeyecek; ama yine de daha iyi insanlar ve sürücüler olmamızda yardımcı olacaktır... ya da ben öyle olacağını umuyorum.



## Bağlantılar

Joe Glydon Mayıs 2004'te 56 yaşında öldü. Glydon on yıldan daha uzun bir süredir CityBike dergisinde köşe yazarıydı ve onun yazıları sektöründeki pek çok profesyonel yazar tarafından takdir edilirdi.

Zaman geçtikçe motosiklet dergilerine olan tutkum azaldı ve çoğunu sıkıcı, sektörün pazarlama çabalarının gerçek dışı büyütülmesi olarak buldum. CityBike dergisinin tarzından hala hoşlanırım ([Aralık 2015 sayısına](#) buradan bakabilirsiniz) ve sıradanlığın tatsızlığında Joe'nun sesini, düşünce şeklini, ve öfkeli bağırışını hala özlerim. Ölümüyle beraber motosiklet camiasından bir zeka parıltısı, orijinallik, tazelik, ferahlık ve saygısızlık havası kaybolup gitti. İşte fikirlerinden bazıları:

*"Son zamanlarda akranlarım arasında daha belirgin şekilde "Benim var" tutumunu hisseder oldum, özellikle kendini yeni emekliliğin beyaz kumsallarına atmış olanlarda. Bu yeni keşfedilmiş memnuniyet, meraklı söylemlere karşı duyulan hoşnutsuzlukla mali durumunun üstünlüğünü ortaya koymaktan daha öteymiş gibi görünüyor.*

*Bugünlerde kışkırtıcı istemler sağır kulakların üzerine seyrek düşmeyecek; yıkıcı ve tahrik eden görüşler saatlerdeki ve ufuktaki bakışlarla karşılaşılıyorlar.*

*Zihnimde yankılanıyor: "biz miyiz yoksa onlar mı?" gerçi bugünlerde şu soru daha uygun olmalı: "ben miyim yoksa onlar mı?"*

*Gençlerin rahatlığı daha mazur görülebilir: 20, 30 hatta 40'lı yaşlarındakiler televizyonla büyüdüler. Aralarındaki tutucu azınlık hariç, arkadaşlıklarına değer verdiğim ve dinçleştirici bulduğum son 40 yılın çocukları propaganda ve gerçek arasındaki farkı ayırt etmek için pek istek duymadı.*

*Tasdik edilmiş fikirler, zekice fikirler olarak sunulur ve kabul edilir; sevilmeyen veya patavatsız fikirler açıkça cahil olarak lanetlenir.*

*Fikirler sanki moda olmuş zevksiz ürünler gibi oybirliğiyle damgalanmışsa, düşünmeye ne gerek var ki? Gençlerin*

*koşullanmış rahatlığını, daha iyisini bildiklerini bildiğim kişilerin umursamazlığına göre daha kolay kabullenebilirim.*

*Dehanın yağı insanoğlunun söylemlerinden oluşan su birikintisinin içinde seyredikçe, kendi entellektüel yüzeyselliğimin mikron inceliğindeki tabakasında eğlenceli girdaplar olutmaya çalışırım.”*

*“Diğer herhangi geniş tabanlı hobi ya da uğraş gibi, motosiklet dünyası da rahatsız edici serserilerden nasibini alıyor. Beni sinirlendirmeyi daima başaran bir grup, benim erkek izciler diye adlandırdığım, kendini beğenmiş güvenlik tacirleri kardeşliğidir.*

*Onları fark etmesi kolaydır. Büyük adventure-touring özellikli motorları severler. Motorlarından paytak paytak inerler, sentetik zirhlarının katmanlarıyla öylesine sarmalanmışlardır ki hareketleri köpük ve Cordura altında gizlenmiş trajik doğum kusurlarını andıran bir görüntü çizer.*

*Kaskları genelde en iyi kalitedir, genellikle çeneden açılır (flip-up) ve kulaklık donanımı vardır. Eldivenleri kontrplak üzerinde iz bırakacak, botları elektrikli testereyi bile durduracak şekilde tasarlanmıştır...*

*Piyadelerin güvenlik koalisyon birliği gibi, erkek izcilerin de bizim sporumuz üzerinde etkileri oldu. Onlar daha yararlı modeldeki kıyafetleri ve daha sağduyulu davranış tarzlarını savunarak sokaklara yenilikçi motosiklet kültürünü getirdiler.*

*Motosikletin dini haklarının savunucusu kürsüsü olmayan fanatikler gibi kaldırımlarda ve park yerlerinde işgal ettikleri hayali sunaklardan feryat ederler. Kirli kotlu, beyaz t-shirt'lü, t-shirt'ünün kolunu kıvrarak sigara paketini koyan paganların yakılması için çağrıda bulunurlar. Şortla ve atletle motora binen yanlış yönlendirilmiş gençleri günahlarından arınmaya çağırırlar.*

*Erkek izciler yarış pistlerinde düzenlenen sürüş derslerine katılmaya ve uzun uzadıya tartışmaya bayılırlar. Yarış pistinin atmosferi onlara erkeksi bir cesaret duygusu verirken katı kurallar ve protokoller de güvenlik hissi sağlıyor gibidir.”*

## **Sür ve Düşün – Haziran 2000**

**Bu son bölüm yıllar boyu OMM Bültenlerinde yer almış geçmiş sayılı makalelere ayrılmıştır. (bu bölüm Haziran 2000 den alınmıştır) 17. yayın yılına giren OMM'nin önceki yayınlarıyla daha önce tanışma fırsatı bulamamış birçok genç sürücü, inanıyorum ki eski yayınlardan bazı notları okumaktan hoşlanacaktır. Sadece bazı tarihsel ve konuyla alakasız referansları yeniden düzenledim: sonunda... ne kadar olgunsam o kadar iyiyim.**

### **MOTOSİKLETİN KARANLIK TARAFI**

Motosiklet üzerinde ciddi kaza geçirmiş arkadaşlarımdan birinin sarf ettiği cümleyi düşünüyordum. Bana *"Motosiklet kullanmayı tekrar gözden geçiriyorum ve bir daha asla bir artçı ile beraber sürmeyeceğim. Motosiklet Sürmenin Karanlık Tarafını gördüm"* dedi.

Bu son cümle zihnimin içerisinde bir süre çınladı *"Ben motosikletin karanlık tarafını gördüm mü? – Kendime bu soruyu sormaya devam ettim – ve eğer öyle ise ne zaman, nerede ve nasıl?"*

Birçok eski motosiklet sürücüsü gibi ben de kazalardan ve kırık kemiklerden nasibimi ve aptallık, dikkatsizlik, cesaret gösterisi ve tamamen şanssızlıktan dolayı cezalardan da payımı almıştım.



Kişisel olarak Motosikletin Karanlık Tarafını keşfetmenin en iyi yolunun geriye gitmek, hatırlamak, yeniden değerlendirmek, yeniden o çarpıcı anları yaşamak ve yaşımın da getirdiği olgunlukla, en sevdiğim sporun daha önce hiç göz önünde bulundurmadığım bir yönü olup olmadığını keşfetmek olduğuna karar verdim.

Bunu yaptım ve bir kez daha sürücülerin, dostların ve yolcuların yüzlerini gördüm, yanlış değerlendirdiğim virajları, aniden beni şaşırtan arabaları, gizlenmiş tuzaklarla dolu çamurlu yolları, kareyajımın altında kayan metrelerce asfaltı gördüm... fakat "Karanlık Tarafı" bulamadım.

Sonra, bu konuyu aklımdan çıkarmadan hemen önce, bir kez daha küçük bir şiire rastladım, belki sert ve biraz "kahramanca", fakat son bölümünde çok güzel bir mesaj var:

*"Bunu yaptığında, yine de çok yakında eğri büğrü dağ yollarının üzerinde parlayacak olan henüz doğmamış güneşin vaadiyle heyecan duyduğunda ve makinenin ölüm dağıtma veya yaşamı yüceltme eğilimini tam olarak anladığında – o zaman bir motosikletçi olmuş olacak mısın"*

"Makinenin ölüm dağıtma veya yaşamı yüceltme eğilimi" tabiri bizim hızlı, güçlü ve korkunç motorlara olan tutkumuzu açıklamak için iyi bir yol olabilir. Ve ayrıca Motosikletin Aydınlik Tarafını anlamak için de bir yoldur.

Motosiklet sürmek bir spor ve diğer tüm sporlar gibi dikkat, hazırlık ve önlem gerektirir; diğer sporlar gibi oyuncuları potansiyel riskleri olan anormal durumlara sokabilir; diğer sporlar gibi belirli seviyede planlama gerektirir ve insanı tehlikelerle yakın temasa sokar.

Adı asfalt olarak tanımlanan pürüzlü, sert, aşındırıcı bir yüzeyin bir kaç santimetre üzerinde yüksek hızda aceleyle gitmek için doğmadık. Vücudumuz doğal olarak yüksek

hızlarda duran cisimlere çarpmaya dayanacak bir donanıma sahip değil ve reflekslerimiz 100 beygirden daha fazla itme kuvvetinin oluşturduğu gerçeklik değişimiyle başa çıkmakta çoğu kez yetersizdir. Gücü kontrol etmek bilgi, disiplin, tecrübe ve alçakgönüllülük gerektirir.

Benim gibi yaşlı motosiklet sürücüleri için, hepimizin 125 cc'lik motora sahip olabildiği ve uzun süre de aynı motoru kullanmak zorunda olduğumuz 50'li yılların Avrupa şartlarında bu üç unsur dayatılmıştı. Biz dümdüz gitmenin zahmetli ve büyük dikkat gerektirdiği şaselere sahip pek güçlü olmayan motorlar üzerinde, erken öngörü gerektiren frenler ve daha da önemlisi, bir sonraki sene motosikletimizi değiştiremeyeceğimizin bilgisiyle öğrendik.

Yarışmak (yolda ya da arazide) aynı zamanda iyi bir öğretmen olmuştur: sizden daha iyi olan insanlardan öğrenmek, her zaman sorular sormak, her zaman daha iyi bir cevap aramak.

Okumak eğitime yeni unsurlar ekledi: "The Twist Of The Wrist" ya da "Motorcycle Excellence" gibi kitaplar sayesinde yolda deneyimlenebilecek daha iyi çizgileri, sürerken hayatımızı koruyacak daha iyi gözlem tekniklerini öğrendik.

Alçakgönüllülük zor yoldan kazanılır: ya birilerinin sizden daha iyi motosiklet sürdüğünü kabul edersiniz ya da asfaltla yüzleşirsiniz.

Bu süreç ne kadar sürdü?

Ne kadar motosiklet sürmeyi düşünüyorsunuz?

Motosiklette ustalaşma olma, zihninizi ve bedeninizi motosiklete uygulama süreci asla bitmez ve asla durmaz. Bu motosiklet sürmenin aydınlık tarafıdır.

*"Araba sürer misin? Bisiklet sürer misin? Eğer evetse bugün motosiklet sürebilirsin"* Ne kadar saçma gelse de, bu yeni müşterileri çekebilmek için motosiklet satıcısının normal bir

satış teklifidir ve hala birçok motorcu için de hala geçerli olan düşünce tarzıdır.

Motosikletin ilk etkisi tanıdık gelir: motoru olan bir bisiklet, arabalardaki gibi aynı kurallara tepki veriyor, sadece daha fazla seksilik ile ve el ayak koordinasyonu ile vites değiştirmenin verdiği ilk endişe. Sonuçta, motosikleti al ve günbatımına doğru sür. Eğer ilk 100 km çarpmadan gitmeyi başarırsan (yavaş manevra ya da park ederken düşürdüklerin sayılmaz) kendine motosikletçi diyebilirsin, her zaman aydınlık tarafla yüzleşen bir motosikletçi.

Sporu öğrenme konusunda endişelenme.

Manzaranın keyfini çıkar, saçlarındaki rüzgarı hisset ve kaskı salaklara bırak... sonuçta önemli olan özgürlüktür. Motosikleti yakındaki Bara götür, biraz gürültü yap, motorun devrini artır, vitesini göster... sonra park et ve şöhretin tadını çıkar... artık sen bir Motorcusun.

Evet, ben motosikletin karanlık tarafını gördüm fakat o Bilgisizliğin karanlık tarafıydı ve sen, sevgili okuyucum, bundan uzak durabilirsin.

“Motorun ölüm dağıtma ve yaşamı yüceltme eğilimini” biliyorsun ve motosiklete tutkuyla, şevkle ve temkinli yaklaşıyorsun.

Bazen motosikletin “ölüm dağıtma eğilimini” görürsün, bazen bir kaza olur fakat tüm bunlar yine de yaşamı yücelten aydınlık tarafıdır. Öğrenilmesi gereken bir ders, ölümlü oluşumuzla yakın bir temas, ve öğrenmenin verdiği alçakgönüllülüğü geri çağırma.

Sonra, daha fazla bilgi ve daha fazla saygıyla selemize geri otururuz.

Karanlık tarafı arkamızda bırakarak.

**Bu Bülten [Paolo Volpara](#) tarafından Türkiye'deki ve yurtdışındaki motorcuların katkılarıyla hazırlanmıştır.**

Ve şimdi de yasal uyarılar.

**UYARI: MOTOSİKLET SÜRMEK TEHLİKELİDİR ve YAŞAMAK DA ÖYLE  
BU BÜLTENİ OKUMAK BUNUN YAPTIĞINIZ EN TEHLİKELİ AKTİVİTE OLDUĞUNU DÜŞÜNMENİZE NEDEN OLABİLİR**

HİÇ BİRŞEY MOTOSİKLET SÜRMEKTEN DAHA TEHLİKELİ DEĞİLDİR SADECE BAZI GİZLİ İLİŞKİLER HARİÇ

Motosiklet sürmeden önce, iyi bir yemek yediğinizden (bu son yemeğiniz olabilir) ve bununla birlikte iyice sindirdiğinizden emin olun. Asla, ama asla, boş bir mideyle sürmeyin: gerçekten korktuğunuzda gösterecek bir şey olmaz.

Bütün kazalar kazara olmaz: Aptallığınızdandır ve bunun cezasını çekersiniz. "Aniden" sözü bizim dikkatsizliğimizin bahanesidir: polis bundan hoşlanır.

Kullanacağınız kulak tıkacı burnunuzdaki koku hissiyatını ve yüzünüzün estetik görüntüsünü ciddi anlamda azaltır: aynı şey sıkı botlar ve iç çamaşırları için de geçerlidir.

Fren ve Akü sıvıları şeffaftır ve votka da öyle: sakın bunları karıştırmayın.

Eğitime çok fazla zaman ayırmak sizi daha iyi yapabilir ve bu düşünce tamamıyla rencide edicidir.

Başka türde aktivitelerin antrenmanını yaparken motosiklet sürmek son derece tehlikelidir ve bazı ülkelerde (Türkiye dahil) son derece yasa dışıdır.

Eğer sigara içiyorsanız, her zaman kapıyı açmadan önce ne içtiğinizi kontrol edin. Motosiklet sürerken sigara içmek kaza olasılığını artırır, özellikle de kaskınızda doğru dürüst bir havalandırma bulunmuyorsa.

Sonuç olarak unutmayın ki güzel olan her şey tehlikelidir, yasaktır ya da şişmanlatır fakat motosiklet sürmek selüiti azaltabilir ve kepeği ortadan kaldırabilir. Hızlı motosiklet sürmek sizi hapisshaneden uzak tutabilir.

Hızlı sürmeyin, sert sürmeyin ve uzun süre veya uzun mesafe boyunca sürmeyin. Motosikletinizin tüm beygir gücünü kullanmayın (sadece eğlence ve sohbet amaçlı olarak vardır) ve ne annenize, ne de partnerinize veya sevgilinize garajda bir iki tekerliniz olduğunuzu söyleyin.

Ne yapıyor olursanız olun her zaman korumalı giyinin. Ve arada hayattan da keyif almaya çalışın.

**EĞER İYİ BİR ÖRNEK OLAMIYORSANIZ,  
EN AZINDAN KORKUNÇ BİR UYARI OLUN.**