

**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)**

## **İyi motosiklet sürücüsünün tanımı nedir?**

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 bağarmaya 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 ALGİSİ bulunmuyor.

Şimdi mutabık olabileceğimiz ikinci bir öğemiz olabilir: RİSK ALGİSİ 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.

## Tutku iyi sürücüler yapar

İyi sürücü ve iyi sürüşten bahsederken, insanların kafasında negatif algılar oluşturabilecek bazı elementlerden bahsettik, hız gibi. Bazı akrabalarımız/arkadaşlarımız/partnerlerimiz bizleri her gün motosiklet üzerinde hayatını riske atan sorumsuz ve akılsız kişiler olarak değerlendirebilir.

Sizler için (ve benim için) "kutudan kurtularak özgür kalmanın" faydaları, filtreleme yapmanın ve bekleme zamanını azaltmanın verdiği zevk, virajlarda dans ederek "trafikteki macerayla" yüzleşmenin keyfi herhangi bir muhtemel riskin ötesindedir. Beklenen faydalar ve zevkler tüm bizim gibi motosiklet sürücülerini risk almaya hazır hale getirir.

Yani, sıradan bir partide birisi bize her zamanki – Bir süre önce benim de motosikletim vardı, senin gibi ben de motosiklet sürücüsüydüm... fakat sonra bir kaza geçirdim ve hem motoru hem de kaskımı sattım – hikayesini anlattığında sizin (henüz) bilmediğiniz seviyede bir risk ve drama yaşadığını kastetmiyor.

Sadece, motosiklet sürmekten fayda ya da zevk alamadığını, "asfaltla yakın temasın olmadığı bir hayat" arzusunun motosiklet sürme arzusundan daha büyük olduğunu kastediyor.

Birçok insan araç gereçlerle veya aktivitelerle kaza yapmıştır veya kötü deneyime sahiptir (hemşirenin yorumunu düşünün) fakat bu hiçbir zaman yaptıkları aktivitelere son vermelerine veya kullandıkları araç gereçlerden vazgeçmelerine neden olmaz.

Motosiklet sürmenin getirdiği riskin farkında olmaktan bahsettiğimizde, aynı zamanda, tutkununda seviyesinden bahsetmiş oluyoruz.

TUTKU tüm insani eylemleri olağanüstü, yüceltici ve yapmaya değer kılar, ve buna motosiklete binmek de dahildir. TUTKU hepimizi daha fazla öğrenmeye, ulaşılmaz yıldızlara benzeyen mükemmelliğe ulaşmak için daha çok çalışmaya iten bir güçtür.

TUTKU ölümlü oluşumuzun bariyerlerini yıkar: ölüm korkusuna yenik düşerek yetkinliğe giden yolda her an durabiliriz. İki teker üzerinde hayatlarını kaybeden arkadaşların ve dostların anısı caydırıcı veya kışkırtıcı olabilir ya da her ikisi de.

Gerçek tutku, herhangi bir gerçek tutkulu hareket, insanoğlunun kabul edilen temel kuralı olarak içine inşa edilmiştir: ölüm fikrini küstahça inkar etmek değil (ölümü konuşmak günümüzde hastalıklı olarak değerlendirilir) fakat herhangi bir hatanın ağır bedelleri olacağını sakince kabul etmek.

Ölümlülük yaşam içerisinde bizim dostumuzdur ve motosiklet sürerken her zaman arka koltukta yetkinliğimizi kontrol eder.

YETKİNLİK olmadan TUTKU "risk faktörünü" katlanarak artırır ve risk almaya karşı en iyi tedavi yetkinliktir.

Yetkinlik gerçek bir öz değerlendirmeye başlar ve kişisel bilgi seviyesini değerlendirirken hileye başvurmak (veya kendinize yalan söylemek) motosiklet sürmeyi gerçekten tehlikeli hale getirir.

"Kendine yalan söyleyen ve kendi yalanını dinleyen insan kendi içindeki veya çevresindeki gerçeği ayırt edemez hale gelir, ve hem kendisine hem de başkalarına olan saygısını yitirir" - Fyodor Dostoyevsky

Kendine saygı duymak öğrenmenin ve yetkinliğini artırmanın koşuludur: bilmek, hiçbir şey bilmediğini bilmektir;

mükemmelliğın çok uzakta olduğunu ve iyi motosiklet sürücülerinin hala çok şey öğretebileceğini kabul ederken, akıcı manevralarla ilerleme kaydederek, iyi ve hayat dolu bir sürüş yapmaya devam etmeliyiz... ben iyiyim... fakat.

Birisi motosiklet sürmeyi öğrenmenin nesinin bu kadar zor olduğunu sorabilir: neden bu kadar karmaşık hale getirdiğimi (viraj dönülürken yapılması gereken on dört eylem olduğundan bahseden motosiklet sürüş okulları olduğunu unutmayın).

Ben (biz OMM'dekiler) bunu karmaşık hale getirmeyiz fakat çok basit hale de getirmeyiz. YETKİNLİK birçok alanı kapsamalıdır: motosiklet kontrol teorisi ve trafikte ilerlemek için sistem teorisi, motor ve motorun komutlara karşı verdiği tepkiler hakkında bilgi, kendi fiziksel durumun ve vücudun yorgunluk ve risk gibi zorlu koşullardaki tepkiler hakkında bilgi. Son olarak deneyimin zaman ve kilometreler boyunca oluşturduğu nedenler/etkiler veri tabanı, "ya olursa" bilgisi.

İçerdiği riskler yüzünden motosiklet sürmeyi bırakmak benim gibi ileri yaşta bile aptalca olurdu: daha da aptalca olanıysa şimdiye kadar kazanılan muhteşem bilgilerin üzerine oturarak artık öğrenmeyi bırakmak olur.

## **İyi motosiklet sürücüsünün sorumluluğu**

Türkiye'de motosiklete binen nispeten az sayıda kadın olması beni şaşırtmıyor. Elimde herhangi bir istatistik olmamasına rağmen, yüzde 2'nin altında bir oran olduğunu tahmin ediyorum (ABD'de kadın motosikletçiler sadece %12'lik bir oranı temsil ediyor). Ve her seferinde bir grup motosikletçiyle oturduğumda nedenini anlıyorum.

Annemi tanıdığım günden beri, kadınların erkeklerden daha fazla zekaya, hassasiyete ve pozitif sağduyuya sahip

olduğuna inandım ve bu nedenle kadınlar motosikletçilerin sohbetlerini cazip bulmak bir yana, oldukça sıkıcı bulurlar.

Elbette bir yemek masası ya da sehpa etrafında, bir sürüş sonrasında soğuk bir bira ya da sıcak çikolata ile rahatlariken sohbet motosikletler ve motosikletçiler hakkında OLMALIDIR, genelde bu durumlarda, oradaki tüm motorcular eğer olağanüstü değillerse en azından kesin "iyi motorcudurlar".

Ama, ki bu büyük bir AMA, çoğunlukla iki teker ve arasında bir motoru kapsamayan her türlü konu göz ardı edilerek sohbet hiç durmadan uzar gider; bu "Belli İnsanlar Ne Zaman Bir Araya Gelse", motorcular nerede ve ne zaman konuşsa hep aynıdır.

Sanırım kadınlar için beygir gücüne, kontraya, çekiş kontrolüne ve bunlarla yapılmış cesaret gösterilerine normalden fazla zaman harcamak entelektüel anlamda zorlayıcı olabiliyor. Aynı şekilde benim için de zorlayıcı; çünkü sahip olduğum tüm limitler ve hatalar (sahip olduğumu bilmediklerim de dahil olmak üzere) içerisinde fanatizm yer almıyor.

Çevremdeki motosiklet sürücüleri, özellikle de genç olanlar, çok daha fazla fanatikler ve bu tutum muhtemelen öğrenmenin önündeki en büyük engel. Winston Churchill'in meşhur sözü "Bir fanatik fikrini değiştiremeyen ve konuyu da değiştirmeyecek kişidir" konuyu tam olarak açıklıyor aslında.

Eğer "konuyu değiştirmemek" sıkıcıysa, "fikrini değiştirmemek" cehalet için en verimli zemindir.

Yine de hala fanatiklik gittikçe artıyor ve insanlarla iletişim kurmanın normal bir yolu haline geliyor, ama aslında bir fanatik (ya da fan) mikro-zihin standartları sergiler ve karşı fikir veya görüşlere çok küçük tolerans gösterir. Bu politika, felsefe, din, hobiler, sporlar ve motosiklet için de geçerlidir; (Latince fānāticus kelimesinden türemiştir, bir tapınağa ait,



öfkeli, çılgınca anlamına gelmektedir, fānum da tapınak demektir) eleştiriye kapalı hırs ve takıntılı bir heves içeren inanç veya davranış biçimidir.

Anlamsızca hayatları, sevgileri ve kaynakları yok eden olaylarda fanatizm trajedisini görüyoruz.

Çok sesliliği, başka insanların düşüncelerini ve yeni keşif ve fikirleri reddeden fanatizmi görüyoruz.

Ayrıcalıkların, batıl inançların, adaletsizliğin ve eşitsizliğin savunulduğu fanatizmi görüyoruz.

Küçük dünyamızda da her şeyi bilen, her şeyi riske eden, herşeyi abartan maço tavırlarda ve konuyu değiştirmeyerek hiç bitmeyen sohbetlerde fanatizmi görüyoruz. Fanatizm "konuların önemini tartmakta ve doğru öncelik sırasına koymakta" zorluklar yaşar.

Yine kadınlar neyin önemli olduğunu genelde iyi değerlendirir ve doğru sıraya koyarlar. Bu hayat vermenin getirdiği bir miras ya da testosteron ve kalın kafalı davranış arasındaki bağlantı da olabilir.

Motorcular için objektif olmak daha zordur: Renault'nun yakın zamanda yaptığı Hayat Bir Yarış Değildir reklamına ve motosiklet kullanmak gibi değerli bir spora hayatımızda baskın bir yer veremiyor olmamıza rağmen.

Bu bir oyundur, zeka becerileriyle ve şiddetle, her zaman bir oyun olarak kalacağını bilerek oynanacak, büyüleyici, ciddi ve hayat boyu disiplin için pencere açan bir oyun... ama yine de bir oyun.

Eski bir binanın ikinci katındaki bir restorandaydı, kızarmış yiyeceklerin kokusu yakından gelen tuvaletin kokusuyla karışıyordu: kasklar bir arada boş bir masanın üzerinde, Aerostich, Dainese ve Revit ve diğer yüksek teknoloji

montlar sandalyelerin arkasına asılmış, motorcular az önce sürdükleri rotayı adeta bir kez daha sürüyorlar.

Motoru yatırma, frenleme, ivmelenme, kıvırmaca ve buna benzer konulardan başka bir şey konuşulmuyordu. İlk yarım saat için eğlenceli ama bir noktadan sonra fanatik sohbetin bir unsuru olanca açıklığıyla ortaya çıktı: tüm övgüler motorcuların ve tüm hataları yapanlar da diğer yol kullanıcıları.

Fanatiklerin sorumluluğu anlamak ve limitleri ve yanlışları kabul etmek konusunda sorunları vardır. Hata daima başka birinde ya da başka bir şeydedir: asla benim hatam değil, her zaman "dış etkenlerin" aptallığı. Ve benim kazaları "hata" olarak adlandırma tavsiyem, aynı masada, Fransız alçak gönüllülüğünden pek de farkı olmayan İtalyan mizahı örneği gibi algılandı.

Tekrar yola çıkıldığında, grup tekerimin önünde yılan gibi kıvrılarak giderken, sorumluluk ve tepki verebilme becerisi arasındaki paralelliği düşündüm ve ek olarak "iyi sürücü" tanımını da gün boyu arka selemde benimle birlikte sürdü.

İyi bir sürücü sadece tehlikelere tepki verebilen sürücü değil, çok daha önemlisi, eylemlerinin sonuçlarının sorumluluğunu tümüyle alan sürücüdür ki, bu da öğrenmenin en temel araçlarından biridir.

Artçım olarak benimle süren gerçek, Antoine de Saint-Exupéry'nin Küçük Prens kitabında sevimli tilki gibi, "İnsanlar bu gerçeği unuttular," diyor. "Ama sen unutmamalısın. Ehlileştirdiğin her şeyden sonsuza dek sorumlusun. Gülünden sen sorumlusun".

"Kokpitten bakış" geleneksel olarak tüm OMM bültenlerinin açılış başyazılarının başlığıdır.

Bu makaleler OMM'nin kurucusu Paolo Volpara tarafından, açık bir diyalog kuran motosiklet sürücüleri ve bu konularda düşünen kişilerin katkıları ile yazılır.

Eğer siz de yorumlar, tespitler, tavsiyeler veya eleştiriler ile katkıda bulunmak isterseniz, direk olarak [volparapa@gmail.com](mailto:volparapa@gmail.com) adresine mail atabilirsiniz.

Ve Şimdi de yasal uyarılar:

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

HİÇ BİRŐEY MOTOSİKLET SÜRMEKTEN DAHA TEHLİKELİ  
DEĞİLDİR SADECE BAZI GİZLİ İLİŐKİLER 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 Őeffaftır ve votka da öyle: sakın bunları  
karıŐtırmayın.

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 dıŐıdır.

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 hapishaneden 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.**