

OMM Bültenine aboneliğinizi onayladığınız için çok teşekkürler. Tüm bu yazılar yetkin sürüş ve motosiklet sürmenin hayatla olan bağlantısı üzerine fikirler ve düşünceler için bir alan oluşturması amacıyla yaratıldı.

“Motosiklet sürmek bir düşünme biçimidir” sözü sizin kendi yöntemlerinizi paylaşmanız için ve bize yazmanız için bir davettir.

Eğer bu davetimizi sizinle birlikte süren dostlarınıza da ulaştırmak isterseniz bu mailin en altında bulunan seçenekleri kullanarak kolaylıkla mesajı onlara da iletebilirsiniz.

Yine uygun seçeneği kullanarak isediğinizde email adresinizi veya dil seçeneğini (İngilizce / Türkçe) değiştirebilir, ya da aboneliğinizi iptal edebilirsiniz.

Doğal olan şey genellikle doğal değildir

“Özgürlük, bağımsızlık, macera ve saçları uçuran rüzgar”dan bahseden sürücüler genellikle, eğitimin onlara göre onların bazılarının içinde olan (hepimizin içinde değil) doğal yeteneği ortaya çıkardığına dair söylemleri küçümserler.

Kendilerini “doğal yetenek” olarak adlandırır ve çevrelerindeki sürücülerini her türlü eğitimsel çaba ya da süreçten vazgeçirmeye çalışırlar. “*Motordayken, vitesi küçült, gazı aç ve rüzgarda kükre*” ...ve iyi ve yetkin bir sürüş için tüm gereken budur.

Fortune Dergisinin kıdemli serbest editörü Geoffrey Colvin, on sene önce **“Harika olmak için ne gerekir”** konulu bir makale yazmıştı ve ben sık sık sık bilgece söylenmiş bu sözleri hatırlarım.

“Araştırmalar gösterir ki doğal yeteneğin noksanlığının büyük başarı elde etmekle bir ilgisi bulunmamaktadır – der makalesinde – Sırrı nedir? Zahmetli ve zorlu pratik ve çok çalışmaktır”

Çoğunluğumuz sanat, spor ve iş hayatında büyük yetenek sahibi kişinin *“tam olarak yaptığı şeyi yapmak için dünyaya Tanrı vergisi bir kabiliyetle gelmiş bir doğal yetenek olduğunu düşünmek isteriz - diye devam eder Colvin – Aslında bu kadar basit değil. Öncelikle, belirli bir iş için doğal bir Tanrı vergisi kabiliyete sahip olamazsınız, hedefli doğal kabiliyet diye bir şey yoktur... Başarıyı yıllar boyu çok büyük miktarda sıkı çalışmayla elde edersiniz. Ayrıca bu herhangi bir sıkı çalışma değil, zorlu ve zahmetli olan belirli türde bir çalışmadır.”*

Bu kulağa bir sıkı çalışma reçetesi gibi geliyor ama *“iyi haber şu ki doğal yetenek noksanlığı tümüyle alakasız – yeteneğin başarılı olmakla çok az ya da hiç ilgisi yok. Kendinizi birçok şey yapabilirsiniz ve hatta kendinizi harika bile yapabilirsiniz”*

Yetenek ve beceriyi göz önünde bulundururken açık olmamız gerekir: zekayla, motivasyonla ya da kişilik özellikleriyle karıştırılmamalıdır: *“Bazı belirli aktiviteleri özellikle iyi yapabilme becerisidir”*

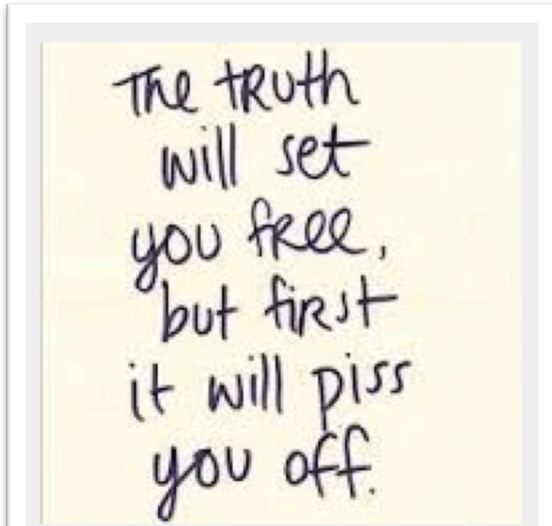
Dünya çapında bilim adamları çeşitli beceriler-yetenekler üzerine odaklanan ve spor, müzik, satranç ya da iş hayatı gibi zaman içerisinde ölçmesi ve planlaması görece daha kolay olan bir dizi test yürüttüler.

“Çeşitli beceri alanları arasında şaşırtıcı benzerlikler buldular.

- *Sıkı çalışmanın yerini tutacak hiçbir şey yok... Deneyim ya da pratik olmadan yüksek seviyede performans sergilenebileceğine dair bir kanıt bulunmuyor... Birçok alanda elit oyuncular zirveye ulaşmadan önce 20 ya da 30 yıllık deneyime ihtiyaç duyarlar.*
- *Pratik mükemmelleştirir... Herhangi bir alanda en iyi olan insanlar, araştırmacıların “bilinçli pratik yapmak” olarak adlandırdığı şekilde saatlerini adayan kişilerdir. Açık bir şekilde performansını geliştirme niyetiyle hedefe uzanan, sonuçlar üzerine geri bildirim sağlayan ve yüksek seviyede tekrar gerektiren bir aktivitedir”*

Tüm bunlar iyi bir sürücü olmayı sağlar mı? Motosiklet sürmek basit insanların basit bir aktivitesi değil midir?

Hem evet hem hayır.



Çoğu motosiklet satıcısı, satış yapmak istediği için, motosiklet sürmenin hiçbir zorluğu olmadığını söyler.

Eğer araba kullanmayı biliyorsanız, trafik

kurallarına aşınaysanız ve geçmişte bisiklet deneyiminiz varsa bir saatten kısa bir zamanda 100 beygir veya daha üstü iki tekerli bir makinenin gururlu sahibi olabilirsiniz.

Evet, çok da zor değildir ve, eğer çarkıfelek her zaman yüksekte kalmanızı sağlarsa ve işleriniz çoğu zaman size motosiklete binmekten uzak tutuyorsa, sonuçta büyük bir sorunla karşılaşmadan uzun kilometreler kaydedebilirsiniz.

Hayır, sıkı çalışma ve bilinçli pratik olmadan kısa vadede motosiklete binmekten keyif alamazsınız ve uzun vadede sorunlarla karşılaşabilirsiniz.

Belki “doğal ve özgürlük” kelimelerini denklemin dışında bırakmak daha iyi ve daha net olacaktır; bu tür suistimal edilmiş kelimeler sadece kafa karıştırır.

Ya da, belki, “özgürlük” kelimesini **Mr. Ruskin**'in yardımıyla açıklığa kavuşturmak için bu iyi bir fırsat olacaktır.

Kabul ediyorum, Mr. Ruskin çizim ve resim yapmak üzerine konuşuyordu ama eğer dikkatlice okunursa bir sanatçının eliyle bir motorcunun eli arasındaki benzerlikler fark edilebilir (nihayetinde iyi motosiklet sürmek bir sanattır).

“Genellikle ‘özgürlük’ teriminin ardında bu kadar rağbet gören şey, eli tamamen disiplin sahibi olmuş büyük bir üstadın, kısıtlı zamanda istediği gibi uçmasına izin verebildiği ve hata yapmayacak eliyle telaşla yaptığı çizimin karakteridir.

Ancak büyük bir üstadın eli gerçekten iş başındayken asla özgür değildir: en hızlı çizgi bile kusursuz bir yönetim altındadır.

*Paolo Veronese ya da Tintoretto en hızlı dokunuşlarında bile, saptanmış herhangi bir noktaya kıl payı mesafede durabilir; ve yine kıl payı mesafeyle önceden tasarlanmış bir kavisi takip edebilir. **Bu nedenle, asla özgürlüğü hedeflememelisiniz. Çiziminizden beklenen şey özgür olması değil, doğru olmasıdır; zamanla doğruyu kolayca yapabileceksiniz, ve o zaman eseriniz en iyi anlamda özgür olacaktır; ancak kolayca yanlış yapmakta bir marifet yoktur. Gerçek zorluk ve ustalık eli asla özgür bırakmamak, çizginin her kısmında tümüyle kontrol altında tutmaktır.***

“Çizginin her kısmında tümüyle kontrol altında tutmak” kulağa sanki sele üzerindeki kişiler için yazılmış gibi geliyor ve aynı zamanda motosiklet sürerken doğal özgürlüğü tanımlamanın da güzel bir yolu.

“Eli asla özgür bırakmamak” harika resimler ve harika sürüşler yaratır: tehlikelere sistematik şekilde yaklaşarak motosiklette ustalaşmak korkuyu ortadan kaldırırken sürüşe keyif katmanın da TEK yoludur. Doğallık bilgi ve deneyimden doğar. Ve böylece sürüş doğal bir şekilde keyifli hale gelir.

Riderwear’ın kurucusu ve ünlü [Aerostich](#) tulumlarının yaratıcısı Andy Goldfine “doğal cahil ve kontrollü sürücü” arasındaki fark hakkında güzel bir yorum göndermiş: “*Burada paralel bir sürüş: motoru sıkı sıkıya bir yöne doğru zorlayan sürücü, kitlenmiş omuzlar,*

gergin kollar, kenetlenmiş parmaklar ve sele üzerinde kaskatı bir oturuşla bu sürücü motosikletle, gittiği çizgiyle, ve her yön ve hız değişimiyle mücadele eder...ve gerginlik yorgunluğa dönüşür, ve yorgunluk beraberinde hataları davet eder...ve bunlar da döngüyü tamamlayarak tekrar gerginliğe dönüşür. İşte bu nedenle, birçok sürücü beyninin derinlerinde motosiklet sürmekten korkar ve bu nedenle ileri sürüş çoğunlukla bilgili bir rahatlama eylemidir.

Yolla birlikte akıp giden sürücü ise motosikletin dengesini özgür bırakan, peşin hükümlü ve zorunlu kuralları olmayan ama motosikletle dans eden, çevresinde olup bitenden haberdar, sınırsız sayıda uygulamaları pratik etmiş ve esnek şekilde kullanabilen bir sürücüdür. Bu sürücü mümkün olan tüm çizgileri keşfeder, tüm olasılıkları, yol yüzeyini, çevre ve trafik koşullarını inceler, beceri ve zindeliğini test eder, eğlenceyle birleştirerek gelişmek için mümkün olan her şeyi yapar”

Doğal yol diye bir şey yoktur: eğitimle ya da eğitimsiz, deneyimle ya da deneyimsiz motosiklete binmek her şekilde tehlikeli bir aktivitedir. Eğitim ve deneyim olmadan ise korkutucu ve sıkıcıdır.

Mübalâğa, şiddete giden yol

Mübalâğa, yüksekten atmak, abartmak anlamına gelmektedir.

Abartmak yakalanması çok kolay, hızla tüm vücudu saran ve davranışlarımızı etkileyen bir virüstür.

Bir zamanlar esasen şiirsel sebepler ve nüktedan ifadeler için kullanılan mübalağa şimdi bir konuşma biçimi haline geldi. Can sıkıntısı mübalağanın gübresidir ve sıkıntıdan uyuyan izleyicilerden oluşan dünyada mübalağa bir uyandırma alarmıdır.

Yani, bir bisiklet yarışını gladyatör müsabakası gibi anlatan (yolun bu kısmı ölümcüldür... kan dökülecek... acı verecek... vesaire) bir yorumcuyu dinlemek bir süre eğlenceli olabilir, bir tenis müsabakası hakkında sanki insanlığın soyu bu maçın sonucuna bağlıymış gibi konuşan bir gazeteciyi dinlemek kısa süre gülmenizi sağlayabilir. O zaman, buna bir maç demeyin... savaş deyin, hobi demeyin... saplantı deyin, müsabaka demeyin... devlerin savaşı deyin, uzun mesafe sürüşü demeyin... destansı bir yolculuk deyin.

Mübalağa gerçekliğin normal bir tanımı haline geldiğinde ve gerçeklik mübalağa tonları içermeye, atletler çılgınlık atmaya, el kol hareketleri yapmaya, hakaret etmeye, hiddet ve saldırganlık göstermeye başladığında artık o kadar da komik olmaz. Bir sayı alan tenisçinin ya da gole giden bir futbolcunun reaksiyonlarına bakın. Bir müsabaka trajikomik bir gösteriye döndüğünde, spor yorumcuların ateşlediği çatışmalara dönüşür.

[EUROSPORT](#) bugünlerde New York'taki ABD Açık Tenis Turnuvası'nda başarılı olmak için bir reçete yayınlıyor: “aşırı olun, güriültülü olun ve tüm gece parti yapın” tavsiyesi doğal yetenekler için işe yarıyor gibi

görünebilir ama eski bir Halep atasözünün de bilgece söylediği gibi: “*Aşırılık ibadette bile çirkindir*”

Spor bir alçakgönüllülük, kişisel limitlerle yüzleşme (ve limitlerini anlama), diğer oyuncularla dostluk kurallarına saygı gösterme eylemi olmalıdır. Nadiren, bizim zamanımızda olduğu gibi, galip bir oyuncunun alçakgönüllülükle podyumdaki yerini alıp mağlup ettiği arkadaşlarının elini sıktığını görmektir.

1977 yılına geri dönüş: Bir sonraki mili sür

Ted Simon tüm seyahat efsanelerinin başlangıcıdır: [Horizons Unlimited](#)'ten önce, [Long Way Round](#)'dan önce, Adventure Motorları Modasından önce, Ted sadece dünyanın çevresini dolaşmakla kalmıyor, aynı zamanda

binlerce motorcuya az gidilmiş yolları kat etmek için ilham verecek tarzda yazılar yazıyordu. Çok yakın bir arkadaşım olan ve Türkiye'yi sık sık ziyaret eden Ted, yakın



zamanda ABD'den Fransa'ya taşındı ve bana şunları yazdı: “*Taşınırken her türden şey açığa çıkıyor. İşte onlardan biri – 1977 yılında (ilk Jupiter dünya turundan) döndükten hemen sonra Sunday Times'a yazmış olduğum bir yazı. Bence şimdi bunu okumak enteresan, yazının bir kısmı pek kehanet gibi olmamış. Geriye dönüp o günleri nispeten huzurlu ve masum olarak düşünmek kolay, ama o zamanlar hiç de öyle görünmüyordu.*”

Makalesini yeniden yayınlamak için kendisinden izin istedim ve Sahip olduğu fikirler beni çok samimi şekilde duygulandırdı ve bu mailin az sayıdaki okuyucusunu [Ted'in kitaplarını](#) almaya ve iki teker üzerinde uzak yerlerin hayallerini kurmaya, hatta daha iyisi, aynı rotayı yeniden sürmek için plan yapmaya davet ediyorum.

Türkiye'de bir dağ yolundaydım, erimiş lastiğin yolda bırakmış olduğu izler dik inen bir sağ virajın yarısında başlıyordu. Yolun sağ tarafında dağın yamacına yakın kaldım ve izlerin sola doğru yönelerek yolun dış kenarında kaybolduğunu gördüm. Yol kenarından aşağıya doğru yaklaşık yüz metre hiçbir şey görülmüyordu. Koyu haki üniformaları ve kırmızı rütbeleriyle birkaç polis durmuş kayıtsız şekilde aşağıya bakıyorlardı. Motoru durdurdum ve onlara katıldım. Çok aşağılarda, bir kamyonun arka kısmı görünüyordu. Taze siyah lastik izlerini düşünerek yoluma devam ettim, kendimi boşluğa doğru fırlamışken kamyon şoförünün yerinde hayal ettim. Düşüncesi bile ürpermeme sebep oldu.

Nasıl olmuş olabileceğine dair farklı senaryoları düşündüm. Diğer kamyonu sollamakta olan bir kamyon mu? Yönlendirme hatası mı? Ölümcül yorgunluk mu? Doğu rotasında bazı sürücüler devam edebilmek için afyon kullanırlar. Sonra eğer onun gibi bir kamyon virajda son sürat üzerime doğru gelse nasıl tepki vereceğimi düşündüm ve ölü adama saygılarımı sunarak onun örneğini hayatta kalmak için kullandım.

Motosiklet üzerinde 100.000 km'lik yolculuğu sağ salim

tamamlayabilmek için kullandığım yöntemlerden biriydi bu.

Hindistan'dan İngiltere'ye giden yolda diğer adamların trajedilerinden öğrenmek için sonsuz olanak vardı. Bazı zamanlar insan bir savaş olduğunu bile düşünebilirdi. On bin kilometre boyunca her yere yayılmış harabeler. İkiye bölünmüş bir tır, orada yol kenarında bir taksi, konteyner elli metre ilerideki derenin içinde. Bu nasıl olmuş olabilirdi? Bir römorkun arka aksının altına göğüs hizasında sıkışmış yeni beyaz bir Peugeot. Yırtilıp açılmış tankerler. Başa aşağı dönmüş sayısız araç. Tüm Pakistan, Afganistan, İran ve Türkiye boyunca trafik yoğunlaştıkça katliam da artıyor.

İran-Türkiye sınırında (taş bir geçitten geçmeniz gereken harika eski tarzda bir hudut) en büyük tırlar üç kilometre boyunca çift sıra kuyruk olur. Pakistan tarafında bir nebze şanslı sayılırdım. Yeni ilan edilmiş sokağa çıkma yasağı ve sıkıyönetim trafiği iyice azaltmıştı.

Lahor gibi harika bir şehri görme ayrıcalığına sahip oldum, geniş caddelerde insanlardan bağımsız olarak haşmetle sürüler halinde dolaşan inekler hariç, yaşayan her şey görünürde şehri terk etmiş gibiydi.

En kötüsü de Skopje ile Zagreb arasındaki meşhur Yugoslav otoyoluydu. Yunanistan'a doğru gitmekte olan tırlar ve sabırsız Alman turistler 1200 km'lik iki şeritli monotonluğu sosis zarı içindeki et gibi tıksık tıksık doldururlar. Tabi zar da sık sık kanlı kazalarla patlar.

Delhi'den Londra'ya giden 11.000 kilometrelik yolun hiçbir kısmı zorlu bir sürüş değildir, eğer kışın yüksek pasları geçmeyi seçmemişseniz. (Afrika'da ve Güney Amerika'daki Cordillera Dağları boyunca kayalarla, kumla, çamurla, selle ve yoldaki yarıklarla çok daha zorlu zamanlar geçirmiştım). Dört yıl boyunca seyahat ettikten sonra nispeten daha kolay - ve çoğunlukla ziftli – olan bu yol yüzeyinin eve kadar tüm yol boyunca önüme serilmesinden memnundum, ama neyse ki, bu yol zemininde hayatta kalabilmek için gereken sürüş becerisini de elde etmişim.

Seyahatime ilgi göstermiş olan birçok insan en büyük başarımın eve sağ olarak dönmüş olmam olduğunu düşünüyor. Aklımda çok daha pozitif bir sürü fayda varken, bu en önemsiz başarıymış gibi görünüyor, ama yine de bunun için de büyük çaba gerekmişti. Ama en azından olasılıkların, istatistiksel olarak ne kadar kötü görünürlerse görünsünler, yenilebileceğini kanıtlıyor. Başıma gelen en ciddi yaralanma gözümün birinde olmuştu, o da balık tutarken yaşadığım bir kazadandı.

Hayatta kalmak için en iyi yardımcım yaşlı bir kamyon şoförünün “bir sonraki mili sür” düsturuydu. Ben de motosikletçiler için bu söze kendi çıkardığım sonucu ekleyebilirim “ve diğerlerinin seni ele geçirmesine izin verme.” Birçok insan yolda kendilerini çaresiz şans kurbanları yapan durumlar ortaya çıkabileceğine inanır. Bence yolda başınıza gelen her şeyin, ama her şeyin, sizin kendi hatanızdan kaynaklandığına inanırsanız çok daha fazla şansınız olur.

Artık Büyük Doğu Ekspres Yolu boyunca iki yönlü kaynayan gerçekten hayret verici yoğunluktaki trafik eskiden Hippi Yolu olarak adlandırılan rotayı oldukça gölgede bırakmış olsa da, hippiler gittikçe çoğalıyor. “Tuhaf otobüsler” hala stereo ses sistemi, bedava çay ve tamamen katlanabilir koltuklarının reklamını yaparak Münih ve Goa, Amsterdam ve Katmandu arasında mekik dokuyorlar. Kandahar’daki küçük odalarda, tuhaf etnik kıyafet kombinasyonları giyen Avrupalılar, hala sıkıştırılmış esrar tabakalarını okşayarak Paris ve Hamburg sokaklarındaki fiyatıyla ilgili hayaller kuruyorlar.

Ve uyuşturucu avındaki İran polisi hala Afgan sınırında turistlerin karavanlarını altüst ediyorlar ve mısır gevreği ve Tampax paketleri havada uçuşuyor.

Yani kendini Türkiye’nin orta bölgelerinde, bereketli dönümlerce beyaz ve mor haşhaşın, yeni bir baz morfin hasadı için olgunlaşmakta olan tombul kozalarının arasında bulmak daha da acayip bir şey.

Bazı Asyalı yetkililer tarafından hevesle sürdürülen Hippi karşıtı seferler haklı gösterilmiş olabilir, ama aslında daha bol para harcayan turistler için yolu temizlemek için tasarlanmış görünüyor.

Bir Hippi nedir? “Eğer üzerinizde eski püskü, kirli veya uygunsuz kıyafetler varsa ya da geçici veya derme çatma bir barınakta yaşıyorsanız Hippy olarak görülürsünüz. Vizeniz iptal edilir ve 24 saat için Malezya’yı terk etmeniz emredilir... Dahası, bir daha Malezya’ya girmenize izin verilmez” İmza: Mohd. Khalil bin Hj.

Hussein (Göçmen Bürosu Genel Direktörü)

Yukarıdaki tanım çadırım ve kot pantolonumla beni ve yerel nüfusun büyük çoğunluğunu da kapsamış olurdu.

Nepal’de “Sorunları için Göçmen bürosuna gelen her misafir kibar olmalı ve asil davranmalıdır, misafir tarafından yapılan her türlü kötü davranış ve tartışma suç olarak görülecektir”. Oradaki yetkililerin kaba ve onursuz kabul ettiği davranışlar düşünülürse uygulaması zor bir bildiri.

Bununla birlikte Hindistan gelen herkese merhametli şekilde mülayim davranmaya devam ediyor. Pespaye kıyafetleri ve derme çatma barınakları olan fazladan birkaç insan, aynı durumdaki yüzlerce milyonu pek fazla etkilemeyecektir. Hindistan Hindistan olmaya devam ettikçe Hippy Yolu yaşayacaktır.

*Bunlar dünyayı dolaşmak için en can alıcı ve şiddet dolu dört yıldır. Gezdiğim 45 ülke içinde, 18’i ya bir savaş ya da bir devrim yaşıyordu. Geriye kalanların da çoğu ekonomik kriz veya iç şiddetle karşı karşıyaydı. **Yine de benim kendi deneyimim yoğun bir şekilde huzurluydu ve her yerde nezaket ve misafirperverlik hakimdi.***

*Döndüğümde fiyatları ikiye katlanmış, Avrupa hiyerarşisini değişmiş ve Avrupa’nın politik gidişatını eskisinden daha sosyalist eğilimli olarak buldum. İngiltere daha yumuşamış ama onun dışında hiç değişmemiş görünüyordu. **İnsanlar her zaman olduğu gibi büyük maddi zenginliklerine karşı kayıtsızlar.***

Sanırım olmakta da haklılar, çünkü burada sahip olduklarımızla yaşam kalitesi bakımından hiçbir önemi yok; açıkçası çoğu bana göre bir yük ve sorumluluk. Annemin bahçesi, çiçekler ve meyve ağaçlarının bulunduğu yaklaşık yarım dönümlük arazisinde Hindistan'ın bin kişilik bir gecekondu mahallesi yaşayabilir (tabi bunu önerdiğimden değil). Onu bu bahçede tek başına dolanırken izliyorum, ağaçları buduyor, çimleri biçiyor ve sanırım keşke yapacak bu kadar iş olmasaydı diyor.

Gecekondu mahallesi tabirini kullandım, ama bana göre bu ifade sefaletleri içerisinde umudunu kaybetmiş insanları ifade ediyor. Hindistan'da gördüğüm gecekondu mahalleleri öyle değillerdi. Titizlikle köy geleneğinde korunmuşlardı. Sadece birkaç kolaylık sağlayıcı şeyle (yakınlarda bir temiz su kaynağı, kanalizasyon, çatı kiremitleri) kabul edilebilir bir minimum standarda ulaşabilirlerdi. Avrupa ve Hindistan yaşam tarzlarını doğrudan mukayese etmek her zamanki gibi yine dürüstçe olmayacaktır.

*“Onların” “bizimle” nasıl bir tür eşitliğe ulaşabilecekleri konusunda uzun zaman düşündüm. Bu dört yıl boyunca “onlar” talepleri konusunda baskı yapacak daha fazla gücü elde ettiler. **Başka alternatif göremiyorum: bazı anormal ayrıcalıklarımızdan fedakarlık etmemiz gerekecek. Bunu incelikle ve yaratıcı bir şekilde yapsaydık bu fedakarlık büyük fayda sağlayabilirdik, ancak sonuçta tatsız ve kanlı bir iş olacağını sanıyorum.***

Dünyanın her yerinde Britanya'yı “düşüşü” sırasında

savunmam istenmişti ve bir tür İngiliz “dehası” kavramını yaratmaya ve göstermeye çalışmışım. Son yıllarda yaşanan bu stresin içinde belki yeni yönler bulunabileceğini ve böylece yeni sosyal modellerin deneyimlenebileceğini düşünmüştüm. Ama şimdi görüyorum ki bu çok aptalcaymış. Hala çok fazla yük taşıyoruz. Bir değişim duygusu yok, sadece arada sırada bir çürüme kokusu.

Ama işler değişecek. Bunu talep edecek iki milyar kişinin arasında yaşamış biri olarak biliyorum ki onlar sadece ekrandaki ya da bir Oxfam posterindeki görüntülerden ibaret değiller. Onlar gerçek. Ve onlara yaşayacak bir yer temin etmemiz gerekecek.

“Bir daha nasıl yerleşik bir düzene geçebileceksin?” diye soruyor insanlar. “Bir daha yapmak isteyecek misin?” Bu sorulara gülerdim. Bir yerde sabit kalma, gerçek bir işle uğraşmak ve aşına yüzlerin arasında yaşamak umudu tek hayal edebildiğim şeydi.

Yazmak zorunda olduğum kitap uzun zamandır aklımı meşgul ediyordu, ama şimdi farkına varıyorum ki kitap yazılana kadar bu yolculuk bitmiş olmayacak. Ve şimdiden bu serseriye neyin tekrar yola düşüreceğini biliyorum. Elde edilmesi zor olduğu kadar aynı zamanda insanı sarhoş eden, heyecan verici bir özgürlük hayali bu ve sanırım çoğunlukla yalnız seyahat edenler için bir ayrıcalık. İnsanın çevresinde bir gün önce ne dediğini ya da ne yaptığını hatırlatan kimse olmadan, kendi davranışlarını kendi iradesiyle değiştirebiliyor olması çılginca bir keyif veriyor.

Örneğin, eskiden yatakta yatmayı tercih ettiğimi sanıyordum. Ancak bu dört yıl içinde her türlü yüzeyde uyudum, ıslak ya da kuru, sıcak ya da soğuk, bir hapiste ya da Mihrace'nin sarayında, dururken ya da hareket halinde, iğne düşse duyulacak sessizlikte veya bir tren istasyonunun keşmekeşinde. Şimdi biliyorum ki ne zaman mümkün olsa, açık havada yerde bir kilim üzerinde yatmayı seçerim.

Bunun ne önemi var? Benim için, önemi ölçülemez derecede büyük. Gençliğimde öğrendiğim uyuma, yeme, içme, yıkanma, giyinme alışkanlıklarımın ruhsal ve fiziksel durumum üzerinde büyük etkisi oldu. Ama bunlar benim seçmiş olduğum alışkanlıklar değildi ve bu dört yıl içinde hepsi değişti. İşleri halletmenin eski yöntemlerini bir çok yönden gereksiz yere komplike ve pahalı buluyorum. Bugünse yaptığım şeyler olduğum kişiye çok daha yakın.

Aynı sürecin daha az somut ama bir o kadar daha fazla güçlü alışkanlıklar için de geçerli olduğunu görmek için çok fazla hayal gücü gerekmiyor. Sanırım eskiden ilk kez tanıştığım kişileri etkilemek için oldukça fazla çaba harcardım. Bu tür şeyler tabi ki çok fazla enerji gerektirir ve epey kaygı da yaratır. Eğer hemen hemen her gün, genellikle başvuracağım ortak bir dil olmadan yardım istediğim yeni insanlarla tanıştığım bu dört yıl boyunca bu huyumu sürdürmeye çalışsaydım, tamamen mahvolmuştum.

Muhtemel iki seçenek vardı; rahatla ya da dağıl. Ben beklentilerimi terk ederek rahatlamayı başardım. "İstediğin her ne ise" dedim kendi kendime, "ona

ihtiyacın yok.” Bu vize ya da bir kilo pirinç de olsa, ya da birinin arazisinde uyumak için izin, önceden kendimi olumsuz yanıtla yetinmeye hazırladım. Sonuç devrimsel bir aydınlanma oldu. Nerdeyse her seferinde istediğim şey verildi ve aynı zamanda aslında çok daha azını istediğimi fark ettim.

Bu kişisel keşifler bir kez başladığında, hiçbir şekilde ürktücü olmasa da benim için yoğun şekilde gerçek olan ve benim kendi kişisel deneyimlerimden doğan bir felsefenin temeli oldu.

Yolculuğun sonuna doğru bu şekilde oluşturmuş olduğum güç azalmaya başladı. Elbette bu tür bir öğrenme sürecinin bir limiti vardır; benim durumumda yaklaşık üç yıl sürdü.

Hindistan’da geçirdiğim birçok ay sonrasında evde olmayı diledim. Bu dileğin tehlikeli ve güçsüzleştirici olduğunu biliyordum. Şimdi acele etmek neredeyse 100.000 kilometre boyunca kaçındığım kazaya davetiye çıkarırdı.

Delhi’de bazı yedek parçaların gelmesindeki iki haftalık gecikmeden dolayı saçma şekilde hüsrana uğramıştım. Sonunda Eski Hindistan’dan çıkarak Hayber Geçidi üzerinden Afganistan’a doğru tırmandığımda, beni hayrete düşüren psikolojik bir baş dönmesi yaşadım ve bu benim niyetlendiğimden daha uzun süre Kabil’de kalmama neden oldu. Bunun Hint yaşamının baskısına uyum sağlayış şeklimle, sürekli insanlarla temas halinde olmamla, onların merakı, açlığı ve yaygarasıyla çok alakası vardı. Bunun etkisinden kurtulmak belki de bir

dalgıcın dekompresyon yapması gibiydi, ama yolculuğun en başlarında olsaydı bu geçiş sürecini bu kadar mesele yapmazdım.

Eve dönen uzun rotada kayıtsızlığa yorulabilecek hatalar yaptım. İlk kez birlikte sürececek arkadaşlar aradım ve onları kendi bocalayan ruh halimi desteklemek için kullandım. Ve nihayet, İstanbul'da, artık daha fazla kendimi dizginleyemedim ve eve doğru neredeyse non-stop sürdüm, motorun hızını 80 km/s üzerine çıkarmaya cesaret edemediğim halde üç günde Münih'e geldim.

Yolda bir ara sırtımı incittim ve böylece dört yılı mükemmel sağlıklı bir şekilde geçirdikten sonra eve fiziksel anlamda çökmüş olarak vardım. Ve bu kadar uzun süre fazla mesai yapmış hayal gücüm sonunda komaya girdi. Günlerce "orada" başıma gelen hiçbir şeyi tam olarak hatırlayamadım.

Bir süre boyunca sanki bu dört yıl sanki hiç yaşanmamış gibi hissettim.

UYARI: kaza yapmak için güzel sebepler

Son olarak, her zaman olduğu gibi, kazalar üzerine yasal uyarılar ve basit yetersizliği haklı göstermek için kazalar sonrasında uydurulan sebepler.

1. "Başkalarını" suçlamak sizi kısa bir anlığına zor durumdan kurtarabilir ama sadece sizin sevgi eksikliğinizi ve büyük kamyonlara, rahat otobüslere, sarı taksilere, zarif arabalara ve yolu sizinle barış ve

ahenk içinde paylaşmakta olan sevimli hayvanlara olan bağlılığınızı gösterir. İnsanı suçlamak basit bir deyişle insani bir şeydir.

2. Sabit fikirli olmak asla pozitif bir karakter göstergesi değildir ve motosiklete binerken doğal güzelliklere bakmak sürüşün bir kısmını olduğu gibi hayatın da bir kısmını berbat edebilir. İnsan vücudunun çekici unsurlarına veya Türkiye'nin turkuaz renkli rivierasına doğru hedefe sabitlenmek zihni ayakta dikilirken yenileyebilir ama sürerken zarar verebilir.
3. Kişinin kendisini bir şey sanması özgüven yaratmak açısından daima iyidir ama kazalara giden en hızlı yoldur. Yapamayacağınızı biliyordunuz, yapabileceğinizi sandınız, kendinizi yapmaya ikna ettiniz ve şimdi yapamadığınızı biliyorsunuz. Deneyim her zaman nazik bir öğretmen değildir ve asla iyi bir mazeret de değildir.
4. Hayata ve hedeflere ayak uydurmak için dakikaları kullanmak (...19:45'te buluşuruz) nispeten yeni bir icat ve kazalara yerinde bir nedeni ve iyi bir mazerettir. "Dakik" olmaya çalışmak ve beraberinde getirdiği baskı hastanede büyük bir vakit kaybına tümüyle hayattaki vaktini kaybetmeye neden olabilir.
5. Sele üzerinde geçirilen saatler ve hiç durmadan yapılan kilometreler bir sürücüye maço bir şöhret getirebilir ama aynı zamanda yolcu olarak da riskli bir karakteri davet eder: Bayan Yorgunluk nazik şekilde orada olduğunu hissettirmemeyi garanti eder, ama arkanızda, sesi denizkızı şarkılarının büyüleyici etkisiyle gafil motorcuları kayalara doğru çeker. Mazeret olarak denizkızlarının

seslerini suçlamak doktorlarla konuşurken mitoloji bilgisinin oldukça faydalı olduğunu gösterir.

6. Hız göstergesine bakmak polisin devriye gezdiği yollarda her zaman rahatlatıcıdır: yine de iyi kazalar için bir neden olabilir. Bir kazanın mazur göstermek için söylenen “Yavaş gidiyordum” sözü kolaylıkla saatte yapılan kilometreyi saniyede yapılan metreye çevirerek (km/saat’i 3,6ya bölün) çürütülebilir.
7. Büyük ölçekli sonuçlardan kaçınmak için “motoru yatırmaya” karar verdiğini iddia etmenin aptal gibi görünmek şeklinde doğal bir sonucu vardır: sadece filmlerdeki dublörler (iyi eğitilmiş, iyi para ödenen ve hasarları karşılması gerekmeyen) bunu yaparlar. Sanki profesyonel bir mazeretmiş gibi görünür ama yolda denendiğinde asfalt ve kan tadındadır.
8. Lastik-gidon-zincir-şaside sorun çıkması, eğer ciddi ispatlanırsa, ciddi anlamda güzel bir mazerettir. Motorda böylesine feci bir arızayı sağ salim atlatabilirseniz motorcuların Olimpos’unda yeriniz garantidir. Eğer atlatabilmezseniz, Tanrıların Olimpos’unda yeriniz de kabul edilebilir bir alternatiftir.
9. "Güçlü bir yerçekiminin motoru aniden yere çekmesi" ya da "Kara Delikle Çarpışma" diğerlerinin hiçbirisi işe yaramadığında nihai bir mazeret ve kaza için güzel bir neden olabilir. Sherlock Holmes'un söylediği gibi "*imkansız olanı elediğinde elinde kalan şey, ne kadar olanaksız da görünse, mutlaka gerçek olan şeydir.*" Bu kaza mazereti (en olağandışı olanı) çok iyi bir dostum ve uluslararası bir motorcu muhabir olan [Court Fisher](#)'dan geldi. Court yazar olarak bu mazeretin haklarını vermişti, dolayısıyla herhangi bir zamanda ve herhangi bir yerde kişisel kullanıma açıktır.