



BULLETTIN

One More Mile

Sayı 111 Yıl 17

Ağustos 2016

Motosiklet sürmek bir düşünce biçimidir

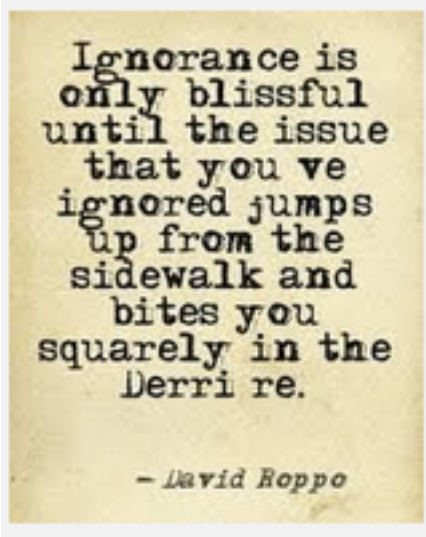
@ www.ommriders.com

Yeniden düzenlenmiş bu bülteni, yıllar boyunca OMM ile bağlantısını koparmayan, temas halinde kalma isteklerini ifade eden arkadaşlarla ve motosiklet sürücüleriyle paylaşmak büyük bir zevk.

Bilgi tehlikelidir, eğlenmekten alıkoyar.

“İyi bir motosiklet sürücüsü olmak saf sürüş keyfinin azalmasına sebep olabilir... tehlikeye dönüşebilir, evet, fakat cehalet de bir mutluluk değil midir?”

Hepimizi dört bir taraftan çevreleyen enformasyon, bilgi ve iletişime bakan birisi gerçek aydınlanma çağının en sonunda geldiğine ikna olabilir.



Ne yazık ki, elektronik aşırı yüklenme güçlü bir reddetmeye sebep olur ve bazı motosiklet sürücüleri özgürce ve kanunlara uygun şekilde motosiklet sürerken saçlarının rüzgarda savrulduğu o eski, güzel günlerin özlemini duyarlar.

Peki şimdi, kafamda hiç saç yokken ve motosiklete binmek para, zaman ve ekipman gerektirirken, motosiklet sürmek daha az eğlenceli olmaz mı?

[Nikola Tesla](#)'nın dediği gibi “ Ne kadar çok bilirsek o kadar cahil olduğumuz çelişkili ama doğru, çünkü sadece aydınlanmayla sınırlarımızın farkına varıyoruz. Entelektüel evrimin en tatmin edici sonuçlarından birisi kesinlikle yeni ve daha iyi umutların sürekli açılmasıdır.”

Tesla, dahi ve zorlu bir kişilikti fakat bilgi vizyonu çok netti. Onun için bilginin sınırlarını arttırmak popüler olmaya giden bir yol değildi ve bilgi, “şöhret ve zafer” için bir sahne değil; kişisel bir zenginleşmedir .

Günümüzde, şöhret ve zafer herkesin erişimindedir ve internet her gün ağır dozda bilgi bolluğu sunar. Anlaması ve kavraması en zor filozoflardan biri olan Immanuel Kant’a “dummies.com” da sadece bir sayfa yer verilir. Bu bilgi size bir partide hava atmak için yeter de artar bile!

Zaman ilerledikçe medyaya erişimin ve insanların seslerinin duyurulmasının her zaman bir avantaj olmadığı daha da açık hale geliyor.

Cehalet mutluluk mudur? Her zaman bilginin bizi özgür kılacağını düşünmüşümdür. İyi bir motosiklet sürücüsü olan samimi bir arkadaşımın son bültenlerden sonra gelen bir not bu inancımı daha da güçlü hale getirdi.

Uzun süredir aklımı kurcalayan bir soru var- diyor Ankaralı Aydın- iyi bir motosiklet sürücüsü olmak saf sürüş keyfinin azalmasına sebep olur mu? Tehlikeli, evet, ama cehalet mutluluk değil midir? Yıldızlara, onlar hakkında hiçbir şey bilmeden bakmak, onlara bakarken astronomi hakkında konuşarak bakmaktan daha saf ve yalın bir zevk değil midir? Uzun zaman önce şunun farkına vardım ki motosikleti kendinizden emin, disiplinli ve kademeli hareket edecek şekilde sürerseniz, cehaletin getireceği mutlulukla değişmeyeceğiniz bambaşka bir zevkle tanışabilirsiniz.”

Geçenlerde bir grup profesyonel motosikletçi ile yaptığım uzun ve çetin gezi sırasında bilgi ve onu kullanma biçimim, cehalet ve cehaletin mutluluğunu düşünüp durdum. Bu sırada içinde bulunduğum ekip zorlu rotada hızla ve tek sıra halinde, uyum içinde birbirini takip ediyordu.

Yine de en genç motosiklet sürücüleri hız ve yolu takip ederken yaşadıkları zorluktan çokta zevk alıyorlar gibi görünmüyorlardı. Dağın bir kaç zorlu yamacından indikten sonra fark ettim ki; bilgimi, sürüşümü eğlenceli kılmak için kullanmıyordum. Bilgimi sadece yeterliğimi ve ne kadar iyi bir sürücü olduğumu göstermek için kullanıyordum.

O an şunun farkına vardım: bilgi üstünlük göstermek için kullanıldığında işte o zaman cehalet mutluluktur. Hızımı yavaşlattım ve grubun en sonuna geçtim. Bunu alçakgönüllülük göstermek için değil de biraz düşünmeye fırsat bulmak için yapmıştım.

“Bilgi gösterisi” yaparken ,“yeterli sürüş” hakkında bildiğim her şeyi göstermem sürücü arkadaşlarım üzerinde şiddet, ayrılık, insanları bastırma ve cehalet ile sonuçlandı.

Sürüş, artık bir düşünme biçimi değil de bir çeşit egemen olma, kontrol etme, dayatmaya dönüşmüştü. Bilgiye yönelik tutkum, gurura yönelik tutkuya dönüşmüştü.

O sürüşten pek çok şey öğrenmiştim: bilgi, beraberinde hizmet etme ve paylaşma sorumluluğunu getirir.

Kendi “sürüş biçimini” dayatmak yerine, her insanoğlunun içindeki iyinin ve değerlinin ortaya çıkmasına yardım ederek... İyi bir antrenör her bir sürücü içindeki iyi sürücü potansiyelini ortaya çıkarandır.

“Bilgi hizmeti”, alçakgönüllülük, sağduyu ve gösterişten uzak yapılmalıdır.

Bilgiyi gösteriş için kullanan benim gibi antrenör ya da kursların farkında olun. “*Beni takip et, ne yaptığımı izle ve öğren*” gibi talimatlar kendilerini yüceltmelerinin ve içinde buldukları potansiyel felaketin bir çeşit tarifidir.

Bu durumda cehalet gerçekten mutluluk!

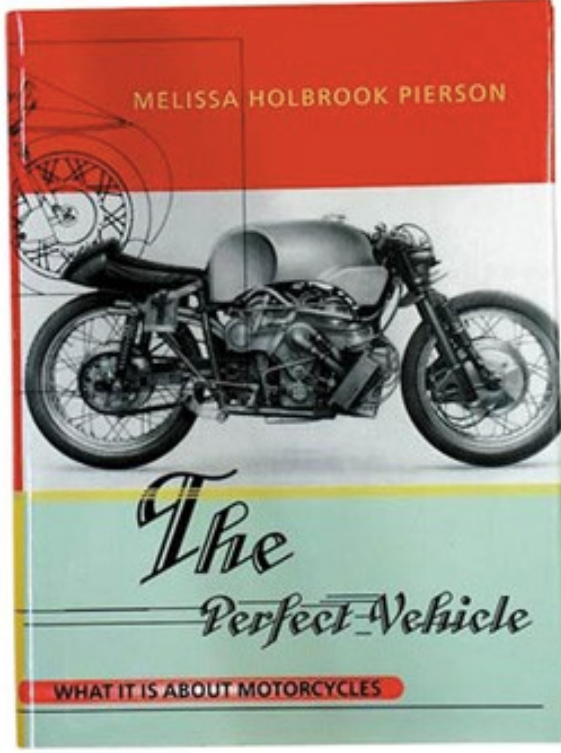
...hemen hemen diğer her şeyi motosikletlerden öğrendim...

“Tüm bunlar Melissa’ya (Pierson) göre değildi. Steed motorunun güvenilirmez olduğunu ve bunun 2 tekerlekli herhangi bir araca binen herkesçe malum olduğunu biliyordu. Jessica açık açık şöyle der: “Bu şey, sizi bir Volvo’nun ızgarasında kurtarılmayı beklemekten daha hızlı öldürebilir.”

Robert Higdon, eski bir avukat, bir motosiklet muhabiri, uzun mesafe sürüş rekortmeni ve büyük bir OMM dostudur. Onun yazdıkları daima ilham verici olmuştur .“Kusursuz Makine” kitabının sunumu buna iyi bir örnektir. Buna ilk olarak Bob’un “Sığınaktan bir Görünüm” başlıklı makalesinde rastlanılır. Onun dünya görüşü o zamanlar (ve şimdi de) biraz karanlık olmuştur. Fakat aydınlatıcı düşünme biçimi için bu söylenemez.

Birkaç yıldır, Square Route Rally’ deki Washington Şehri BMW motor sürücüleri yıllık partisine konuşmacı temin etme görevini ben üstlenmiş

bulunmaktayım. Tamircileri, bisiklet satıcılarını, hakemleri, yarışçıları, tasarımcıları, motorlu polisleri, emniyet eğitmenlerini ya da geleceğimizi terli elleriyle tutan bürokratları davet edebilirim. Ama asla. Yazarlara yönelirim. Ted Simon, Patrick Symmes, Simon Milward, and Greg Frazier gibi yazarları konuk ettim. Birinde ise, çaresizlikten, kendimi davet etmişim.



Kutsal kitapta bile, tabiri caizse, hayranlık duyduğun yazarlarla asla tanışmamalısın diye yazmasına rağmen, bu sene “Kusursuz Araç” kitabının yazarı Melissa Pierson’ı davet ettim. Melissa’nın, benim motosiklet yazarları listemin neden en tepesinde olduğunu anlamanız için kitabındaki giriş bölümlerinin birinden şu iki cümleyi okumanız yeterli:

“ Annemden, çeşitli durumlar için hızlı teşekkür notları yazmayı öğrendim; Bayan King’in balo dansları okulundan doğru düzgün reverans yapmayı

ve ister inanın ister inanmayın, reverans yaptığım ev sahibinin evinde, yemek masasında dokuz farklı çeşit kaşık, çatal, bıçak ile neler yapmam gerektiğini öğrendim. Hemen hemen diğer her şeyi motosikletlerden öğrendim. “

Şu konuda bana güvenin: Bundan daha güzel yazılamazdı. Yalnızca bu paragrafı kullanarak üniversitede kompozisyon dersi verebilirdim. Bu paragraph bir mücevherdir; dokuz kaşık, çatal, bıçaklı yemek masasını aydınlatan ışıltılı cilalanmış bir taştır.

Gerçekten eşsiz bir kitaptan söz ediyoruz. Yazar, kitap boyunca bizi motosikletlerin tarihi, yapımı, cazibeleri ve tehlikeleri hakkında bilgilendirir. Birileri, birgün, bir şekilde motosikletler hakkında eş değer güzellikte bir kitap yazabilir; fakat kimse bu hikayeyi ondan daha iyi yazamayacaktır.

Başlangıçta; motorla alakalı birşeyler ruhunun en ilkel köşesinin ilgisini çeker ve o buna karşı koyamaz. Bu, birçok farklı şekilde anlaşılabilir

ve anlaşılması güç olan bir edebi psikodrama olabilir; yalnız şu basit gerçek çok açık: Siz de ben de bu hissi yaşadık. Motoru gördük. Ona sahip olmak zorundaydık. Bu yüzden Melissa'nın neden bahsettiğini çok iyi biliyoruz. Anlatılanları kendimizle ilişkilendirebiliriz. Hatta motor sesi kulaklarında yankılanmamış birileri bile neler hissettiğimizi hemen hemen anlayabilir.

Bir Guzzi alır ve onu nasıl süreceğini, üstünde nasıl çalışacağını, arkadaşlarıyla nasıl buluşacağını ve onu nasıl hayatının bir parçası yapacağını öğrenir. Onun kitap üzerindeki yansıması, acemi bir motosikletçinin yaşadığı deneyimlerin, usta bir hikaye anlatıcının penceresinden ifade edilmesi ile aynıdır. Bize çarpıcı gerçekler sunar: (Örneğin: Yedi milyon kişi motor sürer ama bu sayının üç katı kişi de kuşları seyreyler.) Bizi sürekli müthiş deyişleri ile can evimizden vurur. (Hadi bana “hazır”, ona da “nazır” diyelim!)

Tüm bunlara ilaveten, henüz motorun alışılmamış cazibesini takdir edecek kadar masum ve bunun ölüm riskiyle yıpranmamışken bu konuyu ele alması, kendisinin bugüne kadar yaşamış en şanslı yazar olduğunu gösterir. Böylece, kendisi bu harika, muhteşem eseriyle adeta deveye hendek atlatmıştır. Eğer bu kitap motosikletler hakkında okuduğunuz tek kitapsa size yeterli gelecektir.

Motosiklet konulu her yıl basılan yayınların kıtlığına ve bu türde adamakıllı kompozisyonların seyrekliğine bakılırsa, bu kitabın yaklaşık on yıl önce basımının dünya çapında bir beğeni kazanmasını beklerdim. Pierson buna çok yaklaştı fakat, motorun özünde olan yaklaşım- kaçınma problemini kabulü, güvenilir motorları ile alakalı sürekli birşeyler karalayan şair motosikletçiler arasında bir huzursuzluk dalgalanmasına sebep oldu.

Tüm bunlar Melissa'ya göre değildi. Steed motorunun güvenilmez olduğunu ve bunun 2 tekerlekli herhangi bir araca binen herkesçe malum olduğunu biliyordu. Jessica açık açık şöyle der: “Bu şey, sizi bir Volvo'nun ızgarasında kurtarılmayı beklemekten daha hızlı öldürebilir.” Motorlar, elbette, olağanüstü güzel, fonksiyonel ve soylu makinelerdir; fakat onu çevreleyen fizik kurallarından asla kaçamayacaksınız. Nihayetinde, sizi heyecanlandırmak için elinden gelen her şeyi yapacaklardır.

Yine de, der Melissa, eğer motorları idare etmeyi ve onları asi bir atı eğitir gibi eğitmeyi öğrenebilerseniz, motor kullanmanın getireceği olumsuz riskleri dengeleyebilirsiniz. Ölümle yüz yüze gelmek ve gülerek

ondan kurtulmak her zaman hayatına oynanan bir poker oyununda “floş” açan bir ele benzer. Bu yin (iyi) ve yang (kötü), bir motosikletçinin ruhunun karanlık gece yarısıdır. Meslekteki kimse bunlar hakkında yazmaz. Bu yalnızca bilinçsiz bir aklın duyduğu uzaktaki bir çan sesidir. Ve hiçbir motosikletçi bu sesi duymak istemez. Her sabah garaja girip parıldayan motorunuza “Beni öldüreceğin gün bugün mü, lanet olası?” diye sormazsınız. Zaten cevabı biliyorsunuz: yapabilse, yapar. Sözde siz onun efendisisiniz, o zaman size itaat etsin, hadi bakalım!

Ona itaat ettirebileceğimizi söylerler. Güvenlik kitaplarını okuyun, güvenlik derslerine gidin, güvenlik ekipmanlarını takın. Güvenliğinizi düşünün, güvenli sürün ve güvende kalın. Sonra bir bakmışsınız ki motosiklet topluluğuna bomba bir haber düşer: Bay Güvenlik’in kendisi, [Larry Grodsky](#) bir geyik tarafından öldürülmüştür. O çok iyi biriydi, her türlü riskin üstesinden gelebilirdi fakat her şeye rağmen onu kara toprağa verdik. Eğer o bile başaramadıysa geri kalanlarımızın başarma şansı nedir?

Ne kadar kötü olduğunu biliyor ve yine de yapıyorsanız, belanızı arıyor olmuyor musunuz? Bu tam da ölme isteğinin tanımını değil midir? Tek yapmak istediğiniz şey ölmekse, ölü ve lanet çenenizi kapatın. Neden bir de bunun hakkında kitap yazasınız ki?

Pierson’ın argümanlarına farklı bakış açıları olabilir, kabul ediyorum fakat; Pierson’ı eleştirenler büyük resmi göremiyorlar. Pierson doğruyu söylüyor. Bu oyunun içinde gerçekten de bariz bir tehlike var. Kabul ediyor musunuz? Peki, ben de. Sonucu biliyoruz. Eğer bu yalnızca biz olsaydık at gözlüklerimizi takar, motor edebiyatına döner ve burada şansımız denerdik. Fakat bu olay başka insanları da etkiliyor.

30 yıl önce kardeşim ve ben bir VW Beetle ile 3 haftalık bir yolculuğa çıktık. Her yol macerasında olduğu gibi bizim yolculuğumuz da aile içinde anlatılan bir efsaneye dönüşmüştü. Önceki gün kardeşimin 18 yaşındaki oğlu bana bu yolculuğu gelecek yaz da, ama bu sefer motorla, tekrar edip etmeyeceğimizi sordu.

“Motor ehliyetin yok ki?” diyerek atlattığımı düşünürken,
“Güneş batmadan alabilirim ki” diyerek yanıt verdi.

Alabilirdi, biliyorum. Onu MSF ve diğer deneyimli kurslara gönderebilirdi ve onu Andy Goldfine’in en güzel Kevlar’ı ile giydirebilirdim. Onun bildiği her şeyi, ona öğretebilirdim; fakat benim bildiğim her şeyi asla ona öğretemem. Aramızdaki o boşluk bir gün ölümcül bir uçuruma dönüşebilir. İşte o an, benim yin-yang anımdı. Bana güvenen birini

incecik bir ipin üzerinde bırakmaktansa, hayatın kenarında bir ip cambazı gibi yaşamayı kabul ederim.

Bunun nasıl sonuçlanacağını bilmiyorum. Bir sığınağın içinde yaşamak beni kötümser hale getirdi. Yeğenim belki de motosikletlerden hiç hoşlanmayacak. Bu her şeyin çözümü olurdu. Bu arada, yeğenim için bir Noel hediyesi düşünüyorum. Harika bir hediye olacak iyi bir kitap biliyorum.

[Buradan](#) Bay Higdon'ın IBA sitesindeki detaylı profiline ulaşabilirsiniz.

O adi şoför aniden sola kırana kadar motorumu keyifle sürüyordum.

Ne zaman ki bir motosiklet sürücüsünün başından geçen bir kaza hikayesini (atlatılmış ya da gerçekleşmiş) dinleseniz, “aniden” kelimesini er ya da geç duyacaksınız.

“O adi taksi şoförü aniden sola sapana kadar motosikletimi keyifle sürüyordum.” “Tam eve varacaktım ki, aniden motor altımdan gitti.”
“Aniden” kelimesinin bu kadar bol kullanımı, doğal olarak, motor sürmenin maço doğasından kaynaklanır: sizi koruyacak kafes olmadan hız yapmak ta işte bu doğadan kaynaklanır.

Fakat bu küçük zarf genellikle vizyon eksikliği, sınırlı bir tahmin ve sezgi yeteneklerinin bir göstergesidir. Taksinin daha yeni bir müşteri aldığını görmek; yolcunun vereceği bir talimatla taksinin yön değiştirebileceğini tahmin etmek ve nihayetinde ani bir sola dönüşün gerçekleşebileceğini beklemek göreceli kolay olabilirdi. Otoyol biletinizi alırken yolun ortasındaki karanlık işaretleri görmek için bir kehanete ihtiyaç duymazsınız; aynı yerde aynı sebeplerle duran birçok kamyonun oraya benzin izleri bırakacağını tahmin etmek için altıncı hisse de ihtiyacınız yoktur; orada kamyonların çekiş gücünün azaldığını görmek için biraz akliseliminiz olması yeterli.

“Aniden” kelimesinin, motor hikayelerimizde daha az yeri olmalıdır ve biz motorumuzu sürerken, “gerçeklik” algısı da bizimle beraber makul bir hızda ilerlemelidir. Beyninizin beş saniye önce bulunmadığı bir yere bir motosikletin sizi götürmeye izin vermeyeceğiniz doğrudur. Bi düşünün ve siz de hak vereceksiniz. Bir kazadan sonra kaç kere zamanlamaya lanetler okumadınız? ” Yalnızca üç saniyem daha olsaydı”.

Daha fazla zaman kazanabilir miyiz? Zaman genişletilebilir mi? Birileri bize birkaç ilave saniye bağışında bulunabilir mi? Göze çarpan ilk “evet” cevabı motorun gidonunun hemen sağındadır.

Hız, eğer, zaman ve mesafenin bir sonucu ise, hızı azaltmak, analiz, seçenek ve eylem için daha fazla zaman ayırmak anlamına gelecektir. Bu varsayımına dayanarak ilk acil durum kuralını bulabiliriz: “ Tehlike anında yapılacak ilk iş hızı azaltmaktır.” Hız artırarak, gidonu aniden kırarak, atlayarak ya da (en iyisi) motoru yere bırakarak atlatılmış kaza hikayelerini gecelerce dinleyebilir ya da anlatabilirsiniz. Yine de acil durumlarda vereceğiniz tek bir otomatik tepki konusunda kendinizi eğitmek zorundasınız: Koşullara göre en iyi hız azaltma yöntemini seçip uygulamak. Sürücü başlangıç hızını, yoldaki düz çizgiye göre motorun pozisyonunu, yüzeyi, kavisleri, trafik durumunu ve tehlikeden uzaklığı dikkate almalıdır. Görüşünüzü yüksek tutun; gitmek istediğiniz yöne bakın (yol kenarındaki çizgiden kaçının) ve hızınızı azaltın.

Motorunuzu 90 derece dikeye yakın şekilde tekrar hizalayın, gazını kesin, kapatın, hafif bir şekilde ön frene basın, acil durum frenini uygulayın, ABS’lerinizi devreye sokun... seçenekler az ama otomatik olarak uygulanmaları için saniyenin 10’da 1’i süre içerisinde gözden geçirmeniz gerekir. Herhangi başka bir seçenek tepki sürenizi kısıltacak ve sizi yüksek hızda tehlikenin yakınlarına sürükleyecektir.

Şunu unutmamalısınız ki, eğer bir yerlere çarpacaksanız; saatte 50 km. yerine 30 km. ile çarpın. Hızınızı ne kadar az tutarsanız, darbenin sonuçlarını o kadar azaltırsınız.

Buna ilk kural olarak yer verdim ama “Bütün Kuralların Anası”nı söylemeyi unuttum: “Kendinizi acil duruma sokmayın.”

Yıllar önce televizyonda yaşlı ve çok ciddi bir Dövüş Sanatları Ustasının konuk edildiği bir programı hiç unutmam. Soru şuydu: “Herhangi bir sokak kavgasında savunma teknikleriniz nasıl işe yarar?” Cevap beklenmedik ama gayet basitti: “Eğer öğrencilerimden birisi sokakta kavga çıkacağını göremiyor ve kavga başlamadan uzaklaşmıyorsa; o zaman o kötü bir öğrencidir.”

Tıpkı uzman bir dövüşçü gibi, uzman bir sürücü de bir tehlikenin yaklaştığını gösteren işaretleri görür ve ondan uzaklaşmasını bilir.

Kazalar yine de olur ve en iyi sürücüler bile her zaman kazalardan kaçamazlar: Çözüm (tıpkı şoförlerin eskiden yaptığı gibi) elinde kırmızı

bir bayrak ile yürüyen bir uşağın arkasında yürüme hızında ilerlenmesidir.

Peki, kaza teröründen korkarak bir kaplumbağa gibi motor sürmenin neresi eğlenceli? Ya makul bir ödün vereceğiz, ya da motoru bırakacağız: eğitimin işe yarayacağı yer tam da burası.

Ciddi bir eğitim kursunun amaçlarını kolaylıkla listeleyebiliriz: a) öğrencilere, trafik/yol şartlarına tepki göstermeleri için daha fazla zaman ver b) her bir girdinin sonuçlarını maksimuma çıkarmak için öğrencilere kullanışlı araçlar ver.

Benim söylediklerime güvenmek zorunda değilsiniz. Sadece son zamanlarda sürüş yaparken karşılaştığınız zor bir durumu aklınıza getirin: tüm ihtiyaç duyduğunuz şey uygun bir eylem ve onu yerine getirmek için yeterli zaman değil miydi?

Klasik bir örnek: “Sağdaki viraja doğru çok hızlı ilerliyorsun... beynin ve vücudun sana motorunun yönünü değiştiremeyeceğini söylüyor, hızla viraja doğru gidiyorsun... fren yapmaya karar veriyorsun... motor, yoluna soluna doğru gidiyor...arka tekerin kitleniyor... arka süspansiyonuna çok fazla iş düşüyor... altındaki asfalt akıp gidiyor” .

Bu hikayenin sonu değişebilir: şanslısındır, etrafta hiç araç yoktur ve yoldan çıkmadan durabilmek için yeterli mesafe vardır ya da o kadar da şanslı değildir ve motoru devirip, yolun soluna doğru sürüklenirsin...sadece gurur ve plastik. Eğer şanslı gününüzde değilseniz, bu hayatınızın son hatası olabilir.

Bu örnekte sonuç hiçte önemli değil: doğru şerit ve direksiyon tekniği ile o virajı görmek için az da(hatta çok az da) zamanınız olsaydı, sonucun nasıl olacağını bir düşünün.

Motosiklet Yol Sanatı kitabı, kesin olarak kanıtlanmış ve uygulaması kolay, gelişmiş bir sistem gösterir: sürücü, sürekli bilgi alırken, şu dört evreden esnek ve kalıcı bir biçimde geçer: Konumlanma, Hız, Vites Değiştirme ve Hızlanma.

Bu “sistem” şu basit olguyu gözler önüne serer: motorun üzerinde yalnızca şu iki şeyi değiştirme özgürlüğüne sahipsiniz: ya hızınızı (artırır ya da azaltır) ya da yönünüzü değiştirirsiniz.

Sonuç olarak, kişisel eğitim başlıca 2 bölüm üzerinde durmalı: -Değerli bilgiyi nasıl elde etmeli ve kullanmalı. (Etkili Zaman Yönetimi) ve – Hız ve direksiyonu nasıl değiştirmeli. (Etkili Kontrol Yönetimi)

“Ne, ne zaman olacak?” sorusu zor ve (zaman zaman) cüretli bir sorudur. Muhtemel tüm durumları öngörmek, imkansız olmasa bile oldukça zordur: En uzman motor sürücüsünün bile öngöremediği sebeplerden ötürü kontrolünü yitirdiği zamanlar olabilir.

Motor sürmek için gereken zihinsel süreç zor bir süreçtir; aynı zamanda hem zihnin, hem vücudun hem de motorun kontrolünü gerektirir. Etkili kişisel eğitim için gerekli boyutlar gayet basittir: merak ve öğrenme arzusu, uyanıklık ve konsantrasyon, gerçekçi değerlendirme ve nihayet rahatlama ve keyif alma.

Bu zihinsel araçlar ile, tüm sürüşlerimizden ders çıkararak deneyim elde etmek ve tehlike anında kullanabileceğimiz geniş bir senaryo repertuarını beynimize kaydetmek her zaman mümkündür. Doğru halet-i ruhiye olmadan, motorda geçireceğiniz saatler çok az keyifli anı ve şaşkın arkadaşlara anlatılacak birkaç heyecan verici resim ve panic anları bırakacaktır: harika bir öğrenme fırsatı olabilecekken, yalnızca anlık bakışlar... Sonuçta “Ne, ne zaman olacak?” yalnızca bir zihinsel tutum meselesidir.

Sonuç olarak, belki de, tüm ihtiyaç duyduğunuz şey birazcık ilhamdır.



Elspeth Beard dünya etrafında motor süren seçkin, cesur kadın ekibinin bir üyesidir ve bunu yapan ilk İngiliz kadındır. Bu özelliğini 30 yıl önce uydu kanallarından, internetten, emailden ve cep telefonlarından önce elde etti ve neredeyse tamamen tek

başına başardı. Onun hikayesini buradan okuyabilirsiniz

<http://brand.bmw-motorrad.com/en/stories/people/elspeth-beard.html>

UYARI: VİTESLERİNİZ VE MOTORUNUZDAKİ AKSESUARLAR, İNSANLARDA YANLIŞ İZLENİM UYANDIRABİLİR.

Eğer güneyden geliyorsanız ve Goroua Boulai'ye ulaşmak için Bessemble'de sağa mı, sola mı döneceğinizi bilmiyorsanız alüminyum bagajlar, kanguru korumalıklar, kaşif ve/veya Kathmandu markalı eldivenler, Kalahari ve/veya Tenere ve/veya Dakar ve/veya Latitude-Sandstorm markalı vitesler, kaskın altında bandana, motorun arkasında hidrasyon ve serinletme sistemleri taşımayın... Sizi izleyenlerin "maceracı/dayanıklı/her türlü yolun erbabı" olan motorunuzun bar, birahane, ya da kafenin önünden ciddi şekilde ayrılıp en yakındaki umumi otoparka ulaşabileceğine inanmasına sebep olabilir.

Eğer "Coal Miner's Daughter" hariç en az 10 tane Loretta Lynn şarkısı söyleyemiyorsanız, bombacı/pilot ya da Tessal Deri/Rockçı ceket, Chaps Pantolon ya da Kafatası ya da kemik resimli herhangi bir elbise, zincirli cüzdan ya da cüzdansız zincir ya da Wehrmacht veya İttifak Orduları'nın miğferini ya da Candy/Rock/Biloxi botlarını; kartal, demir haç ya da Master Death dövmelelerini, üzerinde "Eğer bunu okuyabiliyorsanız o zaman şillik motordan düşmüştür" yazan tişörtü, giymeyin.



Uygun bilgiler olmadan Johnny Strabler'ı çalmak, erken yaşlılık, kayıp kabile özlemi ve dik duruş kontrolünüzü yitirdiğiniz izlenimini verebilir.

Limitsiz Damak Tadı ve Edep Bülteni aşağıdaki aksesuarlar olmadan mutlu yaşayabileceğinizi söyler:

1. GPS ve GPS verici: mutlu insanlar ve iyi sürücüler kaybolmayı ve bulunmamayı severler.
2. Özel egzoz ve susturucu: mutlu insanlar para biriktirerek ve rahatsızlık vermeyerek kilo kaybeder ve sağlık kazanırlar.
3. Hız sabitleyici: mutlu insanlar her zaman sağ ellerini kullanırlar ve asla düz gitmezler.
4. Yardımcı Depo: iyi sürücüler doğal sebepler hariç pek çok sebepten ötürü durmayı severler. Bu pantolanlarının da iyi ve mutlu kalmasını sağlar.

5. Burun Bantları: iyi sürücüler yalnızca virajlarda ve nefeslerini tutarken Valentino gibi görünmek isterler.

Ne yaparsanız yapın her zaman tedbirli giyinin ve bu arada hayatın tadını çıkarmaya da çalışın.

EĞER İYİ BİR ÖRNEK OLAMIYORSANIZ, EN AZINDAN MÜTHİŞ BİR UYARI OLUN.