

ONE MORE MILE

RIDING IS A WAY OF THINKING



ARALIK 2010
Sene 11 - Sayı 105



Kı Gündönümünün geli iyle Türkiye'de motosiklet sürü sezonu üç aylı ına yava lar: yanlı anlamayın, tamamen bitmez, çünkü kı ın ortasında güzel güne li bir gün, daima güzel (hatta ola anüstü) bir sürü fırsattır. Motosikleti i e ve sa a sola gitmek için bir ula ım aracı olarak kullanan bizler için bitmez. Off-road sezonu u an dorukta oldu unda ormanlara ve çalılara tutku duyan sürücüler için bitmez. Son olarak da, yazın ba ladı ı ya da hiç bitmedi i yerlerde ve ülkelerde süren az sayıda anslı sürücü için de bitmez. OMM'de bizler için ise planlama ve sürme, grubun yapısını güçlendirme, bize yardımcı olacak yeni sürücüleri aramıza katma ve ilgilendi imiz üç alanda - GEZ (TOURING), E T M VE PAYLA MAK konularında yeni projeler tasarlama zamanıdır.

te tüm bunlar 105. sayıyı özel kılıyor; muhtemelen OMM SÜRÜCÜ GRUBU'nun ya antısından uzak olan dostlara pek de ilginç gelmeyecek ama

bizimle sık sık sürü yapanların kesinlikle ilgisini çekecektir diye dü ünüyoruz..

Bu sayı, 2010 yılında neler yaptığımızın bir de erlendirmesi ve hayal gücünüzü cezbedecek ve bize katılarak bizimle çalı mak konusunda istek duymanızı sa layacak 2011'deki olası projelerimiz için üretilmi fikirlerin bir sunumudur.

Hikayelerimizi okumak konusunda sabır ve istek gösteren herkese Mutlu Yıllar ve Sa lıklı, Huzurlu ve bol Motosikletli bir Yeni Yıl diliyoruz.

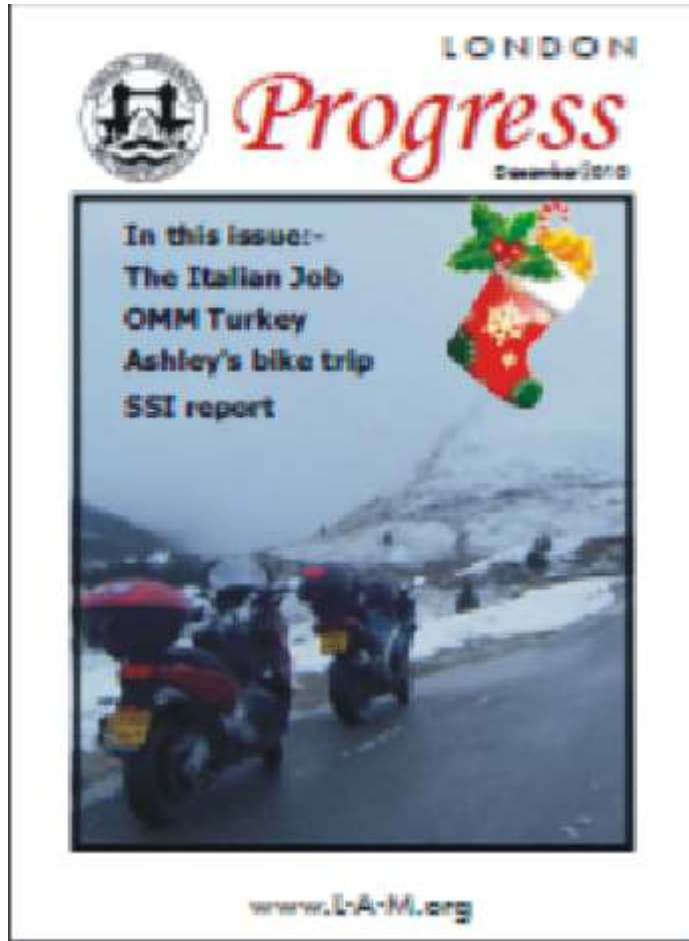
İyi Seneler



GÜVEN MESELES

Paolo Volpara

ngiltere'deki IAM Grubu'nun



“Progress” adlı bülteninin Aralık sayısında “OMM Türkiye” başlıklı altında, [Andrew Longshaw](#)'un benim yazmış olduğum [GÜVEN](#) konulu makaleye cevap niteliğinde bir yazısı yayınlandı.

Uzun yıllardır arkadaşım olan, Türkiye'de sık sık sürüş yapmış ve OMM'de tanıştığımız en iyi Gözlemcilerden biri olan Andrew, güven duymaya gereksinimimiz olduğunu konusunda bana katılmıyor.

“Güven seni öldürür” diye başlıyor; “H Ç K MSEYE güvenme. Hiçbir eye güvenme. Peki, kendime güveneyim mi? Deli misin? Ne kadar aptal, çılgın olabileceğimi, öfkeden gözümün nasıl dönebileceğini ya da stresin beni nasıl yorgun düşürebileceğini biliyorum. Motoruma güvenmek mi? Benimle sürüş yapmış herkesin bildiği gibi günün başında ve sonunda motorumu



”

Gerçek bir güvensizlik konumu sizi paranoyanın diğer tarafına taşıyarak kendi kalenize hapseder..

mutlaka kontrol eder/temizler/tekrar kontrol ederim. Çevrendekilere güvenmek mi? NE? Deli misin? Dı arıdaki herkes beni öldürmeye çalışıyor!”

Benim savunduğum, güven duyulabilecek üç farklı unsurdan da bahsettikten sonra, Andrew hepimizi hiç durmayan bir güvensizlik döngüsüne davet ediyor: “*Motorumun üzerine oturduğum anda otomatikman diğer HERKES N bana zarar vermek istediğini düşünürüm. Yani benim tavsiyem son derece açık: Hiçbir şeye, Hiç kimseye güvenmeyin, kendinize bile. Eğer ONLAR SZE güvenmek isterlerse... o zaman kandırın onları... çünkü ben de ONLARA ZARAR VERMEK için buradayım; tıpkı diğerleri gibi*” diye bitiriyor..

Aslında Andrew aynı yazıyı bana “*Beni çok da ciddiye alma. Burada biraz abartıyor ve şeytan'ın avukatlığını yapıyorum*” ekinde bir uyarıyla birlikte gönderdi. Yine de Andrew'un ifadesi usta sürücüler arasındaki yaygın ve popüler bir inanca

işaret ediyor. Ne yazık ki, tüm bu “kimseye güvenme” savunmasına karşın, bir toplum ve yol kullanıcıları olarak müteakik şekilde faaliyet gösterebilmemiz için güvene ihtiyacımız var. “YOLA ÇIKIP HERKESE ZARAR VERMEK” için bile yine Kendimize, Motorumuza ve Diğer Yol Kullanıcılarına güven duymamızı gerektiriyor. Gerçek bir GÜVENSİZLİK konumu sizi paranoyanın diğer tarafına taşıyarak kendi kalenize ve iletişimsizliğe hapseder.



Aynı hayat felsefesine sahip, Göcek Motosiklet Topluluğu'ndan [Richard Tredennick-Titchen](#) da, Andrew'un ulaştığı sonuca farklı bir açıdan yaklaşıyor.

“GÜVEN” hem duygusal hem de mantıksal bir davranış biçimidir. Duygusal olduğunda; sizden faydalanılmayacağını umarak zayıf noktalarınızı ortaya serersiniz.

Mantıksal olduğunda ise, somut verilere dayanarak kar-zarar olasılıklarını değerlendirir ve olası sonuçları hesaplarsınız.

Paolo'nun güvensiz bir yaşamın bazı yönlerden vasat bir hayat olduğunu konusunda söylediklerinin büyük bir kısmıyla aynı fikirde olsam da, bunu motosiklet sürme konusuna uyarılama biçimine katılmıyorum

Diyor ki, 'yol kuralları' diğer yol kullanıcılarının da kurallara uyacağına güvenme temeline dayanır.

İngiltere'de eğitimli bir motosiklet sürücüsü olarak beynim hala diğer yol kullanıcılarına karşı saygılı ve dikkatli olmaya programlı yapılacak en nazik ve güvenli şey oldu. Yolda yol vermek, kendime sadık kalmak ve yalnızca kendimden sormak, niyetimi açıkça belli edecek sinyaller vermek, meskun mahalde hız sınırlarına uymak gibi...

Fakat son 13 yılda bunların hepsini çöpe atmak zorunda kaldım. Diğer yol kullanıcılarına

kurallarına Kuzey Avrupa'da uygulandı. Bu haliyle riayet etseydim, Türkiye trafiğinde hayatta kalamazdım. Bazen bana öyle geliyor ki, burada araç kullanmanın temel önermesi 'Ben ne istersem yaparım ve sende benden kaçınmalısın' şeklindedir.

Yani güvenmeyi öğrendiğim tek şey, diğer yol kullanıcılarının kurallara uymayacağı ve genellikle beklenmeyen şeyi yapacakları. Öyle görünüyor ki, Türk yol kullanıcılarının 'eğer ar-



kandaysa unut gitsin' ekinde bir inancı var... ki bu motosiklet kullanıcıları için ölümcül bir hata.

Yani ben hem becerilerim dahilinde sürece imedair kendime güvenmek zorundayken (aynı zamanda sürekli kendimi geli tirmeye çalı ırken) motoruma da (limitlerinin farkında olarak) güvenmekten ba ka seçene im yokken, di er yol kullanıcısı arkadaşalarımın davranı larının öngörülebilirli ine ise hiç ama hiç güvenim yok. Bir de bu durum bu ülkede "görünmezsin" faktörüyle iç içe geçmi durumda.

Zaman zaman hayal kırıklı ına u rasak bile ili kilerde güven takdir edilecek bir erdemdir. çimizdeki gerçekçi güven duygusu zengin ve tatminkar bir ya am için vazgeçilmez bir unsur. Fakat di er yol kullanıcısı arkadaşalarımıza güvenmek... Sanmıyorum. Sonuç olarak, bu ba lamda "güven" kelimesi yerine "beklenti" kelimesini kullanmayı tercih ediyorum. "Gü-

ven"ın kar ıtı "ihamet"tir "beklenti" kelimesinin zıttı ise "hayal kırıklı ıdır" E er "güvenilir" saatim bozulursa hayal kırıklı ına u rarım, çünkü ondan bana zamanı söylemesini beklerim. ancak kendimi "ihanete u ramı " hissediyorum diyemem."

te size güvensizli e kar ı duyulan Descartes'çı bir güven: kar ınızdaki ki inin daima yanlı bir eyler yapaca ına güvenmek çok da kötü bir ey de il: üzerine bir eyler in a edebilece iniz son derece somut bir temel.

naniyorum ki karga a (e er bir karga a varsa) GÜVEN ve D KKATS Z TUTUMU birbirine karı tırmaktan kaynaklanıyor.

Motorunuza güvenmeniz gerekir derken sürü öncesi iyi bir kontrolün gereklili ini inkar etmiyorum: benimle sürü yapanlar benim lastik basıncı konusunda ne kadar takıntılı oldu umu

bilirler.

Diğer yol kullanıcılarına güvenmelisiniz derken kendinizi Volvo (ya da küçümsediğiniz herhangi başka bir marka) bir araç süren her geri zekalının merhametine bırakın da demiyorum.

Ayrıca KENDİNİZİ GÜVENMEZLİKSİZ derken kendini geliştirmeyi, mükemmelleştirmeyi ve etik davranmayı bırakmalısınız da demiyorum.

Zeka, bilgi ve disiplin araçlarını uyguladığınızda inanıyorum ki GÜVENİN de eklenmesi her şeyi daha kolay, daha keyifli ve daha az mücadele ekline sokacaktır. Sizi güvenin en yüksek derecede iyi nitelikli insanların birbirine bakanları bir toplumun, bir topluluğun olmasına yardımcı olur.

Bir motosiklet sürücüsünün zihnine ustalıkla ulaşmak görece (iyi bir sistemle) daha kolaydır: teoriden kapalı

alanda pratik, pratik egzersizlerden, yanlışın analizine, gözlemlenenlerden sürüş sonrası geri bildirim kadar tüm araçlarımız beceriyi aktarmakta oldukça yeterli.

Ancak GÜVEN NERDE? Olmadığı yerde ÖZGÜVEN temelini nereden alır?

Eğer güvenmiyorsak nasıl özgüven ve inanç içinde rahat bir sürüş yapabiliriz? Güven olmadan sürüşte beceri uygulaması kuralların steril bir uygulaması ve sadece öyle yazıldığı için yapılmış hareketlerin tekrarı haline gelir.

*Peki tutku nerede?
Yaratıcılık nerede?
İnanç nerede?
Özgüven nerede?*

Durun... Belki de [Yiğit Gergin](#)'in bir

”İyi nitelikli insanların birbirine bakanları bir toplum..”





Tam Hâkimiyet

Yüksek Performanslı
Motosiklet Sürüş Teknikleri



Motorunuzu
kontrol altına alın

Her defasında
mükemmel
çizgiyi tutturun

Formunuzu ve tekniğinizi
mükemmelleştirin

Daha çabuk ve
güvenli sürün



Lee Parks

notuna kendi-mizi kaptırdık: "Lee Parks'ın Tam Hâkimiyet kitabını okuduktan sonra "Korku" ve "nancın Gücü" kavramlarına takıldım. Lee diyor ki: " NANÇ B LG N ZE DUYDU U-NUZ GÜVEND R. Kaç kez aynı ekipmana ve lastiklere sahip iki yarı -çının aynı hızda bir viraja girdi ini ancak yalnızca birinin kaza yaptı ını gördünüz? Bazen durum bir yarı çı-nın bir hata yapmasıdır, ancak di er zamanlarda ise olay özgüven seviye-sindeki farka kadar uzanır.

Ne kadar fazla inancınız varsa, o kadar fazla özgüveniniz olacaktır. te motosiklet kullanmanın ço unlukla ruhani bir deneyim olarak tanımlanmasının nedenlerinden biri budur."

Bu cümleler beni dü ündürdü. Belki Makine Mühendisli i alanında derecem oldu undan, ya da ki ili im nedeniyle, bu cümleler benim için birer yanıtta çok, birer soruydu.

Fiziksel dünyada, bir virajın içinde bir mekanik makinenin üzerindeyiz. Benim inancım var, ben ba arıyorum ancak arkadaşım ba aramıyor ve dü üyor. Nasıl?

Belki de yanıt [Keith Code](#)'un "Bile in Hareketi" kitabında ve Negatif Hayatta Kalma Tepkileri kavramında: belki inançlı bir sürücünün hayatta kalma tepkileri yoktur (örn. gidonda gerginleşmek, ani düzensiz hareketler). Böylece virajı almayı ba arır. Yoksa Lee Parks'ın sözlerinde kaçırılmamış bir şeyler mi var?

inanç, güven, özgüven mekanik odaklı bir beyin için alakasız kavramlar gibi görünebilir ancak matematik ile hesaplanıp, fizik ile açıklanabilen her şey gerçek oldu u gibi; hiç üphesiz (Lee'nin inanç olarak adlandırdığı) özgüven, mekanik bir aracın davranışını de iştirme kapasitesine sahiptir: özgüven davranış biçimimizi de iştirir; davranışın de iştirilmesiyle makine ile olan ilişki de iştir, girdi de iştirince

sonuç de iştir.

te bu yüzden bir sürücü bir virajı aynı bilgi seviyesine ve aynı makineye sahip diğer bir sürücüden daha hızlı alabilir.

Deneyimi de iştirilerek bilgiyi vurgulayarak bizler, OMM A.R.A. Eğitimcileri, önemli bir hata yaptık ve hepimiz bunun bedelini ödüyoruz.

insanlara derecelendirme için acele etmemelerini, öncelikle deneyimlerini ve özgüvenlerini geliştirmelerini söylerken haklıydık: sonrasında (tekrar ve disiplinle oluşturulan) özgüvenin ne kadar önemli olduğunu TAMAMEN unuttuk.

Bu sebeplerle GÜVEN ÖZGÜVEN üzerine bir diyalog 2010 aktivitelerinin özetine ve 2011 fikirlerinin sunumuna en uygun giriş oldu.

OMM'de özgüveni nasıl



100 ADAM NE ZAMAN BİR ARAYA GELSE HEPSİNİN AKLI BAŞINDAN GİDİYOR VE BAMBAKA BİR NSANA DÖNÜŞÜYORLAR-

[Friedrich Nietzsche](#)'nin bu cümlesinden yola çıkarak; biz de 2010'da "100 gün OMM aktivitesi düzenledik ve aklımız başımızdan gitti!."

OMM tarihinde hiç bir sene bu seneki kadar eğitim aktivitesinin bir araya geldiği görülmemiştir. Gerçekten de takvimimizde 2010 senesinde Türk motosiklet camiasına motosiklet sürüşü üzerine bilgi, tecrübe ve davranışları tanıtabilmek için 100 gün aktivite yapmışız.

Gerçektende böylesine dolu bir takvim etkileyici bir görüntü sunuyor ve aşağıdaki özet tablodan da görebileceğiniz gibi aktivitelerin çoğu sadece giderlerin paylaşıldığı Roadcraft ve Ride-Check türü ücretsiz eğitim çalışmalarını

üzerine yoğunlaşmıştır.

Control ve A.R.A. Road eğitimleri tüm aktivitelerin neredeyse yüzde 75'ini kapsıyor; ki bu eğitimler de OMM derneği tarafından giderlerin paylaşımı esasına göre motosiklet sürücülerine sunuluyor. Toplam 81 ileri sürüş eğitimi ve 6 Theory semineri. Bunlar sadece OMM takviminde sene başından duyurulmuş ve gerçekleştirilmiş çalışmalar. Bu rakamı, gözlemci ve eğitimcilerimizin kendi başlarına, yine gönüllülük esasına dayanarak yaptıkları çalışmalarını da eklerseniz, bu rakamları rahatlıkla ikiye katlamak mümkün.

Bir sene içerisinde 100 gün gerçekten de ciddi bir rakam. Nerden baksanız OMM sürücüleri her iki gününün



birinde di er sürücülerini ile deneyim, bilgi ve tutkularını paylaşmak için yollarında buluşuyorlar.

Ankara, Bursa, İstanbul, İzmir ve diğer şehirlerdeki bir avuç OMM üyelerinin 2010 takvimindeki bu devamlılığı sürdürmek için gösterdikleri çaba gerçekten büyük, samimi ve güçlü bir teşekkürü hak ediyorlar.

100 gün ve büyük çoğunluğu eğitimci çalışanları: her ne kadar etkisini ölçmek zor olsa da yollarda kazandırdığımız sürücülerden aldığımız geri dönüşümlerde bahsi geçen "OMM programlarının sürücülere ilettiği özgüven ve yollarda arttırdığını gözlemledik" bizim için güvenlik" bizi mutlu ediyor.

CONTROL ve ROADCRFAT eğitim-

leri 2010 senesinde yaptıklarımızın %70'ini kapsıyor ve bunlar kesinlikle sürüş becerilerini arttırmak isteyen sürücüler için tasarlanmıştır.

OMM YOL ve RIDECHECK eğitimleri %10'luk bir yer tutuyor ve bunlar da sürüşlerini daha da ileriye taşımak isteyen güvenli sürüşü zaten bilenler içindir. Bu bölümün içinde yer alan TEOR seminerlerimiz ise motosiklet sürücüsü olan veya olmayan herkese açıktır: Daha fazla güvenlik? Daha fazla Özgüven? Daha fazla Bilgi? Yukarıda da dediğimiz gibi istediğimiz etkiyi tam olarak her sürücüye verebiliyor muyuz bilmiyoruz ama gerçek yol ve trafik koşullarında eğitim veren grup olarak OMM ile eğitim alanların sayısı bu sene kesinlikle 1.000 kişinin üzerinde idi ve bu sayı her sene giderek artıyor.

OMM 2010	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Tot
Events on the Road	4	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	7
Riding is a Way of Thinking	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	6
Free Training	1	3	8	13	3	0	1	3	14	7	3	3	59
At cost training	0	0	0	3	5	6	2	1	5	0	0	0	22
Other	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
TOTAL	11	7	8	17	8	7	3	4	19	7	5	4	100

OMM
ONE MORE MILE
BEFORE
THE NEXT

2010'da ciddi sayıda sürücü tarafından beklemediğimiz bir ilgi gören “GO FOR GOLD” isimli bir çalımayı tanıttık: Eitime katılan çok sayıda üst düzey eitmen sayesinde belki de ilk defa katılımcılar bu üç günlük eitin her aşamasında ya gözlemlendiler, ya da önlerinde giden usta sürücülerimizin demo sürüşlerini izlediler. Eitime katılan Türk ve yabancı eitmenlerin yanı sıra IAM sürücülerimiz aracılığıyla katılımcılar her eitmen tarafından ayrı ayrı gözlemlenerek değerlendirilmeye alındılar.

Yakaladığımız başarıyı ve gördüğümüz ilgi nedeniyle “Go for Gold” önümüzdeki senelerde de devam ettirmek istediğimiz bir format. Hatta A.R.A. Yol eitimlerini bu anlamda katılımcılar için daha “yolun ve kişisel” hale getirmek planlarımız arasında.

Artık gelebekselleşen olan, sadece IAM ve GOLD seviyesindeki sürücülerimize açık OMM MASTER RIDE, bu sene maalesef katılımcı ek-

sikliklerinden, iptal etmek zorunda kaldık; bu çalımanın 2009 senesindeki başarısı aklımıza geldikçe, bu senenin OMM takviminde ciddi bir boşluk olduğunu belirtmeden geçemeyeceğiz.

Bu bir yanda OMM'nin üst düzey sürücüleri kaybetmeye başladığı ve takvimimizde sunduğumuz çalıma ve etkinliklerin artık usta düzeyine erişmiş sürücüler için fazlaca çekici olmadığına kanıtı iken diğer yanda çalımayı organize eden arkadaşlarımızın sunduğu bir takım halinde çalıma üzerine fazlaca iyi niyetli olmalarından kaynaklanıyordu. BU nedenle yazık ki yazımızın sonlarına doğru tekrar bahsedeceğimiz Ego'ların arkadaşlık, ortaklık ve işbirliğini tahribata uğrattığı bir örnek oldu.

2011 programımız bu alana daha yenilikçi ve çekici ve üst düzey bir yaklaşımda bulunmak durumunda; Açıkcası, tüm programımız artık daha fazla “Usta Sü-

”
A.R.A. Yol eitimlerini katılımcılar için daha yolun ve kişisel hale getirmek..



rücülere” yönelmeli, onlara ustalıklarını test edebilecekleri, mümkün oldu unca daha zorlu olanaklar sunarken, YEN (ya da YEN DEN) sürücülere yönelik çalı malarımızı biraz daha rölan-tiye almak durumundayız.

Bir kaç kelime ile özetlemek gerekirse; bu tür e itim çalı mala-rımızda iyi birer sürücü olmalarının yanında ustalık/bilgelik ile süren üyelerimize içerisinde “dü-ünce” ö esinin de oldu u tecrü-beler vermek durumundayız.

Bu sene ayrıca OMM TOTAL olarak adlandırdı ımız, aynı paket içerisinde Teori, Kpntrol ve Yol e itimlerini bir kaç günlük bir zaman aralı ında sunarak katılımcılara aynı paket içerisinde ARA veritabanına girme fırsatı sa la-yan derecelendirme olana ı da sunduk.

Ama, tüm OMM üyelerinin ayırdıkları zamandan dolayı gösterdikleri cömertli e ra men Türk motosiklet camiasına sunabildi imiz hizmetleri geli tirmek

adına çalı malarımızı daha ba ka anlamlarda nitelendirmek durumunda oldu umuzdan bu tür programların sorumlulu unu 2011 senesinde almakta biraz zorlanaca ız.

Ne imdiye kadar, ne de bundan sonra kimseyi “motora binmek” için özendirmeyece iz: bu tür bir spor veya ula ım tarzı kesinlikle tehlikelidir ve ne tür bir e itim alırsanız alın bu riski yok etme-niz mümkün de ildir.

Bizim asıl tanı mak istedi imiz kitle; motora binme fikrini benimsemi , devletin art ko tu u standartlara ehliyetini alarak kavu mu , yollarda edindikleri tecrübenin ardından sürü tek-niklerini geli tirmek isteyen YET K NLERD R. te bizim yardım etmek, desteklemek ve OMM'de beraber ilerlemek iste-di imiz ki iler bu tür sürücülerdir.

Dikkat ettiyseniz bunun için iki ana unsurun biraraya gelmesi

gerekmektedir:

- 1- Basit ama mevcut bir sürü tecrübesi ve
- 2- İlerleme arzusu

bu iyi bilinmelidir ki, eğer birileri OMM'de motorculuğu teşvik etmek veya insanları motorculuk ile tanıştırmak için çabaları yapmaya kalkarsa, bu kesinlikle bizim amaçlarımızdan biri değildir. BU OMM'yi sunmak için kullanmak istediğimiz bir yol değildir. Bu kesinlikle yapmak ve gerçekleştirmek istediklerimiz arasında yer almamaktadır

Yukarıda sunduğumuz bu birinci ÇÖZÜMLEME ile 2011 için: E-İtim programımızı yeniden gözden geçirecek (azaltacak) ve artık direkt olarak daha ileri düzey ve olgun sürücülere hizmet edeceğiz. Bunu da çalılarımıza katılmak isteyen sürücüler için yeni standartlar getirerek ve çalılarımızı daha çetin ve etkili e-İtim çalılarını haline getirerek gerçekleştireceğiz.

Sadece e-İtim çalılarının odaklanarak, OMM'nin vizyonunun başlangıç nedeni olan iki alandaki çalılarımızı neredeyse unuttuk.

Aslında OMM sürücülerinin bu sene yalnız veya gruplar halinde inanılmaz kilometreler yaptıkları bir gerçek, listelerinin en üst sınırlarında bir web sitesini yürüttüğümüz, bu sene her biri 20'den fazla sayfaya sahip 10 adet bülten yayınladığımız, ülkemizi ziyaret eden veya buradan geçen 150'den fazla yabancı sürücüye rota veya günlük sorunları konusunda yardımcı oldukumuz (Horizons Unlimited üzerinden), hep doğru.

Evet, bunların hepsi doğru ve bunlar aslında olduğumuzdan çok daha küçük bir grup tarafından gerçekleştirildi; hatta OMM grubu olarak artık neredeyse geleneksel hale gelmiş bir yeni yılın ilk günü sürüşü olan MADRUN daha yaptığımız, biraz eksik de olsa uluslararası bir etkinlik olan "Ride to

”
...*tüm omm*
üyelerinin
ayırdıkları
zamandan
dolayı
gösterdikleri
cömertlik..



Work Day”e destek verdi imiz, her sene düzenledi imiz ve artık çok daha de i ik kesimlerden katılımın oldu u çok ba arılı OMM RALLY'sine daha fazla bir kalabalı ı çekmeyi becerebil-di imiz hep birer gerçek..

Ancak bu kadar ba arının yanın-da OMM'nin ana ça rılarından di er ikisi olan “Payla ım” ve “Gezi (Toruing)” hedeflerinin ise biraz öksüz bırakıldı ını da unut-mamak gerekir.

E itim üzerine bu kadar yo unla mak OMM için bazı negatif ça rı ımlara da yol açtı: normal olarak “para” sanat, beceri ve spor dallarındaki e itimler ile birlikte bir ça rı ım yapar. Ve ne za-man bir i in içine para girse, güçler çarpı maya ba lar ve materyalistik EGOlar arkada lık, ortaklık ve i birli- ini tahribata u ratır.

OMM sürücüleri (özellikle e itimlere katılanlar) bütün sene boyunca “*ki-min daha büyük, daha iyi, daha güçlü, daha uzun ve/veya daha hızlı*” oldu unu ispatlamak için çatı -

tılar. Bu süreç içerisinde de OMM ola-rak bizler arkada , yetenek, zaman, kaynak, saygı ve fırsatlar (sırasıyla) yi-tirdi. Hatta bir kısmımız sabırlarımızı dahi yitirdik.

Daha da fazlası; OMM'yi e itim-ler ile sınırlı bir konuma getire-rek (ço unlukla genç ve tecrübe-siz sürücüleri e iterek) ister iste-mez dü ük kalitede sürücülere hitap ettik. Bu nedenle OMM'nin kurulu unda bulunmu , çekirde- imiz olan bir çok üst düzey sürü-cüyü kaybettik.

Aslında “[E itim Sa lı ınıza Zarar-lıdır](#)”. Motorumuzu kullanırken ve daha da önemlisi zihnimizde bize bir uyarı olmalıydı ama ne yazık ki “fazla e itim” One More Mile grubunu bir çıkmaza sürükledi.

Yeni yıl için açıklamaya çalı tı ımız bu ikinci ÇÖZÜMLEME ile: 2011 sene-sinde OMM yolculu unda (uzun ve kısa) bizimle birlikte olmak iste-yen sürücüler ile birlikte takım ruhu ve birle me a amalarına

azami ilgiyi göstererek OMM'nin 3 önemli vizyonu olan Eğitim, Seyahat ve Paylaşım arasındaki dengeyi muhafaza edeceğiz.

Bütün bunların altından nasıl kalkacağız? OMM'de bir Mangal Sefalarının ve Gezi Raporlarının paylaşılması bir grup olacak? Hazine Avı ve Pub sürücüleri olma yolunda mıyız? Konvoy sürülerine mi hazırlanmamız gerekiyor?

Elbette hiç biri. [Rumi Mevlana olarak da bilinen Alal ad-Din Muhammed Balkhi](#) der ki:

“Amacınız amaç aramak olmamalı, sadece kendi içinizdeki amaç yolunda kendi kendinize koyduğunuz engelleri bulup yoketmelisiniz”.

Aynen bu sözde de olduğu gibi yukarıda kuracağımız dengeyi sağlamak için, kendimizi geliştirmeye odaklanacak ve bunun içerisinde ve dışı arasında kurduğumuz engelleri kaldıracacağız. OMM sizin sürüş becerileri-

nizi arttırırken aynı zamanda içinizdeki insanı da geliştirilecek bir okul haline gelecektir. Amaç; daha iyi bir sürücü ve daha iyi bir insan olmaktır..

Bu seneki A ustos bültenimize cevaben yazan Deniz Geçer: *“Paolo, sendeki hayat felsefesinin motor sürüşüne yansımaları çok benimsiyorum. Aslında ben de aynı şekilde hissedebiliyorum ama benim zihnim seninki kadar açık değil. Sen hayatı ikiye bölmüyor, ya amaç ve sürmek arasında bir ayrıcalık yapmıyorsun. Ne olur sorusuna karşı bir sürüş yaklaşımım yok. Sadece bir felsefenin var ve bu her hareketine yansıyor: ben de bunu seviyorum”*

Yukarıdaki cümleden komplimanları atarsak, aslında Deniz yolu kendisi göstermiş: iyi sürüş ve dürüst yaşam arasındaki ayrımı ortadan kaldırmak için beraber çalışacağız.



”
 ...her
 insanın
 içerisinde
 bulunan,
 kendini ve
 toplumu
 daha iyiye
 ve ileriye
 götürmek
 arzusu...

Böylece, kendi kendimizi e itmek Seyahat (Touring) unsurumuzun bir parçası olacak. Anılar, kültür, tarih ve sanatı öyle bir harmanlayacağız ki, planlama ve uygulama a amaları ile sonunda OMM stili bir Seyahat (Touring) yaratıp bunu usta sürücülük ve hatta belki de .. hızlı virajlar ile birle tirece iz.

Paylaşım belki de en kolay olacak, çünkü tek yapacağımız zaten elimizde bulunan araçları (Web, Bültenler, Paylaşım Grupları) bütünlük ve ortak büyüme amacımıza göre ekillendirmek olacak. Blog ve benzeri yeni medya araçlarını kullanmaya başlayacağız.

Bundan sonra, tüm bu araçlarımızda kullanacağımız lisan artık Ö RETMEKden çok her insanın içerisinde bulunan, kendileri ve içerisinde bulundu u toplumu daha iyi ve ileriye götürmek arzusu ortaya ÇIKARTMAK olacaktır. yi bir sürücü sürü ünün her a amasında çevresinde geli mek-

te olan olayların farkındalılı nı her an arttırandır. Bundan yola çıkarak OMM'de 2011 de iyi niyetli (ve belli bir sürü tecrübesine sahip) her kесе yeni ki isel farkındalılı nı arttırmanın yollarını göstermek yanında yeni bilgiler ve yeni tecrübeler sunacak araçları sa lamak için çalı sacaktır.

Sokrates “*Sınavdan geçirilmemi bir dünya ya anmaya de mez*” demi tir. Bundan yola sürü lerimiz ile ilgili bir ders çıkartmak size kalmı . 2011 OMM için bir çok ola anüstü de i ikliklerin ya anacağı bir sene olacaktır ve ben ahsen bunu ya amak için sabırsızlanıyorum.

2010'u unutulmaz bir OMM yılı haline getiren ve bizim dü ünçe tarzımızın pe inde ko an herkese bir davetim var: Gelin bizimle beraber sürün, ula aca nız noktanın ve oraya giden yolun keyfine varın, bizimle beraber dokunulmaz, ula ılmaz ve ke fedilmemi B R M L N pe inde sürün..

SIZI ÖLDÜREN HIZ DEĞİL, BIRDENBİRE DURMANIZDIR

Jeremy Clarkson

Barry Tinson OMM'nin iyi bir dostudur ve Bültenler ve Türkiye'ye yaptığı sürüşler vasıtasıyla OMM'yi hep izlemiştir: bazen ilginç yorumlar gönderir. Bu kez de yakın zamanda yazılmış iki makalemize atıfta bulunmuştuk:

[“Eğer burada olsaydı ilsen oraya da gidemezsin”](#) başlıklı OMM makalesine ithafen..

“Ne kadar da doğru” diye yazmış Barry, “60 yıldan uzun bir süredir hem eğlenip gelmek için, hem de keyif amaçlı motosiklet kullanıyorum. Kameraların ve fotoğrafçılığın pahalı bir iştir ve motorlarımızda putrel gibi ön ve arka süspansiyonların olduğu zamanlarda hassas mekanik kameraları taşımayı yüksek riskli bir iş haline getiriyordu. Yani, hiç “Ben de buradaydım” fotoğrafı çek-

miyordum.

Çi sınıfından genç ve meteliksiz bir delikanlı olarak 1949 yılında bir motosikletim olması aslında nadir rastlanan bir durumdur; çoğu motosiklet sahibi 30-40'larında yetkin adamlardır. Bu, 50'lerin hız meraklısı delikanlılarından da önceydi. Motosiklet camiasına pek de uymuyordum. Çoğu sürüşümü bedava benzin kuponlarım için verdiğim yalnız yapardım.

Arada sırada da babam ve amcamla sürüş yapardık, ancak aile olarak çok fazla sohbet etmezdik. Özellikle zorlayıcı ya da sade ama hoş bir yolda sürüş yapınca, ya da bir manzaranın keyfini çıkarmak için durduğumuzda sadece bir gülümsemeyle ya da bizimle onaylayarak birbirimize bakardık. Hatta bir sürüşten sonra bile, bi-



rimiz “hatırlıyor musunuz” diye bir soru sorsa, sadece gülümser ve bizimle onaylardık.

Babam ve amcamı yıllar önce kaybetmi olmama rağmen, hala yalnız seyahat etmem için elimim var ve artık yanıma dijital fotoğraf makinesi alıyormam rağmen çok nadiren kullanıyorum. Kendi zevkim için seyahat ediyorum, sadece kendi “burada ve şimdi” için.

Aslında çok da fazla “Ben de buradaydım” fotoğrafı çekmekten hoşlanmıyorum. Kendime ait “burada ve şimdi” anılarım olarak nitelendirdiklerimi paylaşma ihtiyacı duymuyorum. Kendi “burada ve şimdi” anılarım için kimseyin onayını istemiyorum, herhangi bir kanıt da ihtiyacım yok.

Arada sırada harekete geçmesi için dürtmek gerekse de, neyse ki gayet iyi bir hafızam var. Genelde belirli bir yolda sürüyordum ya da pipomdan bir nefes almak için durduğumda harekete geçmek için hafızam “dürtülmü” oluyor. Daha önce buraya gel-

miyim’ dü üncesi aniden zihnimde beliriyor. Sonra hatırlıyorum, belki 30, 40 hatta 60 yıl önce orada bulunmuştum. Elbette bölge daha elit bir hale gelince yol da gelişti mi ; ancak anılar yüzeye çıkıyor ve bir ‘burada ve şimdi’ anı daha yaşıyorum ve kendi kendime, babamla yaptığım gibi benimle onaylayıp gülümsüyorum”

“[On Yıl Kuralı](#)” başlıklı OMM makalesine ithafen..

Barry ikinci notunda şöyle devam ediyor: Andrew Longshaw gayet iyi bildiği bir konuda çok da mantıklı bir yazı yazmış .

Ancak ileride yaşlarda ‘sürebilecek kadar formda olmak’ hakkında yazdığımda bence biraz kendi boyunu attığını düşünüyorum.

77 yaşında ve son dört yılda üç büyük operasyon atlatmış ve hayatta kalmış , iki cerrah tarafından geriye kalan tek sorunu küçük bir kavun büyüklüğündeki fitik olduğu için anlaşıldu u söylenerek sürekli fitik kemeri takma-

ya zorlanan biri olarak, sanıyorum ki ben 'Sürebilecek kadar formda olmak' konusunda konu abilecek daha do ru ki iyim.

Bir Pazar sabahı arkada larla sürü yapmak için yola çıkmak üzereyken fenala tım ve sonuçta aortta anevrizma te hisi konuldu... hayatta kaldım.

Büyük bir kesi fitı ını onarmaya çalı mak için iki operasyon daha atlattım. Bu cerrahi operasyonlar arasında sadece bir kaç kez motora bindi im üç yıldan fazla süren bir süreçti.

Son operasyonun ardından iyile ince hayatımın sonuna kadar büyük bir fitik korsesi takmak mecburiyetinde oldu umu kabullenmek zorunda kaldım. Korse ve benim nefes darlı ımla birlikte motosiklet sürmeye nasıl devam edece imi merak ediyordum açıkçası.

Özgüvenim yerle bir olmu tu ve sürü kıyafetlerimin içine girmek bir mücadele haline gelmi ti, özellikle de botlarımı giymek.

Bölgemdeki ROSPA ile irtibata geçtim ve bana bir de erlendirme sürü ü önerdiler. 100 sterlin civarında bir bedel ödeyerek bir gözlemcileriyle birlikte tam gün sürü yaptım. Ö leden sonra sürü tempom hızlanmı tı. Gözlemciyi etkilemeye çalı mak yerine daha çok kendi do al tempomda kullandım.

Ak amüstüne do ru, gözlemci gülümsemi ve ba ıyla onayladı! Tavsiyesi "altın derece için ansını dene (go for gold), bir sıkıntı ya amazsın" oldu.

Güvenimin tekrar yerine gelmesiyle, imdi motora daha sık biniyorum; hatta Varadero toplantısı için Avusturya'ya bile gittim. Eskisi kadar sık binemiyorum, çünkü hala lanet botları giymek için e ilmekte sorun ya ıyorum.

Motosiklet aslında ileri ya -takiler ve/veya kocamı olanlar için harika bir hobi, ama ne yazık ki terlikle yapılamıyor!"



SÜRÜ Ç N FIRSATLAR

- B R -

Bültenin bu sayısıyla birlikte sürü yapmak, B R M L DAHA gitmek için fırsatlara ayıracağımız özel bir sayfa açıyoruz. Yapmış oldu unuz sürü lerin ve/veya güzel sürü etkinlikleriyle ilgili edindi iniz bilgiler hakkında önerilerinizi bekliyoruz. Türkiye'de ilginç rotalardan, yerkürenin di er ucundaki fırsatlara kadar her fikire açı ız. Ayrıca, burada sundu umuz önerilerden herhangi birini denedikten sonra yapacağımız yorumlara da yer vermek isteriz.



Bültenin bu bölümüne ba lamak için iki OMM sürücüsünün Göcek'deki (hani u Türkiye'nin güney kıyısında yer alan, çok sayıda iyi sürücünün ya adı ı küçük belde) yeni yatırımını bildirmekten daha iyi bir yol olabilir mi?

Arma an Ak OMM'nin ilk günlerinden tanıdı ımız bir sürücü: kendisi OMM kurucularından biriydi ve 2009'daki ilk A.R.A. Yol e itimine katılmı tı. Motosiklet ile bu ilk tanı masından sonra bir daha hiç ara vermedi: 32 motosiklet sonra (evet, sık sık araç de i tirmekten

ho lanıyor ve merak edenler için bu motorların tam listesi bende mevcut) u anda siyah bir Ducati Multistrada 2010 (hınzır olanı) sürüyor.

Robert Khodadad motosiklet kariyeri çok hızlı geli en, Türkiye'ye yerle mi bir ngiliz: kendisi iki yılda A.R.A. GOLD derecesi, I.A.M. üyesi i, Advisor ve A.R.A. Control Trainer seviyesi ve bir çok OMM sürücüsünün saygısını kazanmayı ba ardı. Ayrıca web sitemizde gördü ünüz en iyi gör-sellerin de yaratıcısı.

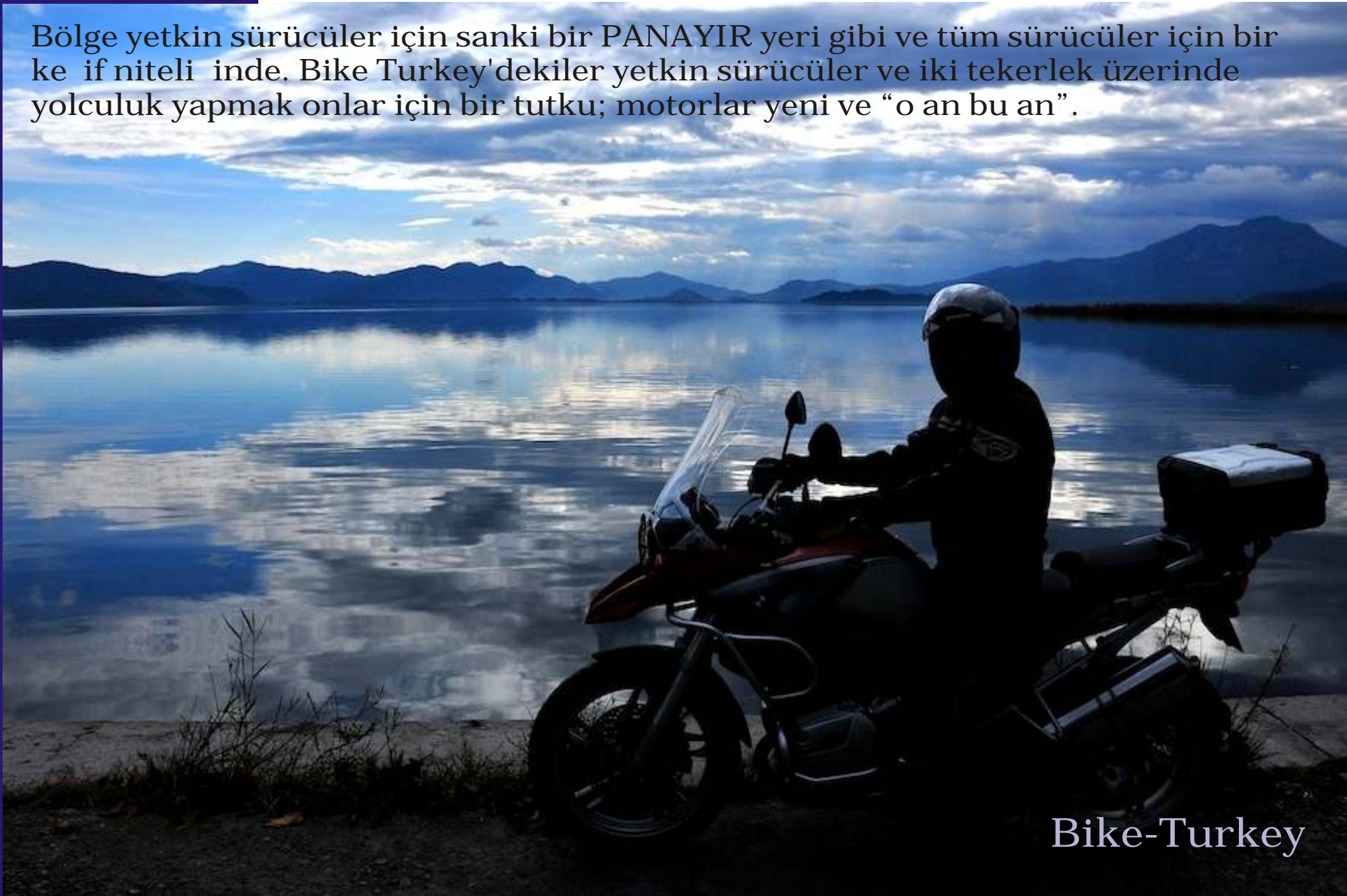
Arma an ve Robert geçen ay EN YEN BMW MOTORLARI, ES-NEK YOL PLANLARI, E BU-LUNMAZ YOLLAR, KAYDA DE-ER B R TAR H ve ENFES B R MUTFA I birle tirerek Karya ve Likya bölgesinde LÜKS TURLAR düzenleyen [BIKE TURKEY](#)'i kurdular. Tam programı web sitelerinde bulabilirsiniz ancak i te asıl fırsat.

istanbul'dan Dalaman'a Cuma gecesi veya Cumartesi sabahı erkenden uçun. Saat 10:00 oldu-unda Göcek'te iki günlük sürü-ün tam programıyla motorunu-zun üstünde olabilirsiniz: kı ol-masına aldırmayın, bu kıyıda ki hava sıcaklı ı iyi giyinmi bir sü-rücü için gayet elveri lidir. Ucu buca ı olmayan virajlar, hemen hemen yok denecek kadar hafif bir trafik, BIKE TURKEY'nin ga-yet iyi bildi i radarsız köy yolları. Her ey son derece organize (hat-ta yanınıza motorlu bir rehber bile alabilirsiniz) ve son derece keyifli. Sonra kiralık (ve yepyeni 2011 model) BMW 1200GS'i geri götürüyorsunuz ve sizi ya ama götürülecek Pazar ak amı uça ına binmek üzere 10 dakikada hava-alanında oluyorsunuz.

Kula a pahalı ve ayrıcalıklı gibi geliyor, ancak hesabınızı yapın ve ucuz bir uçu la BIKE TURKEY tur paketinin size sunduklarından faydalanın.



Bölge yetkin sürücüler için sanki bir PANAYIR yeri gibi ve tüm sürücüler için bir ke if niteli inde. Bike Turkey'dekiler yetkin sürücüler ve iki tekerlek üzerinde yolculuk yapmak onlar için bir tutku; motorlar yeni ve “o an bu an”.



Bike-Turkey

JENER K ve YASAL UYARILARA GEL NCE..

OMM web sitesi ve dolayısıyla içeriindeki takım de güncellendi. Burada sitenin tüm zengin içeriğinden bahsetmeyeceğiz. Ancak lütfen özellikle "Oku ve Sür" bölümüne göz atın.

Ayrıca gelecek aktiviteler ve katılım formları için de web sitemize bakın. Ümitsiz durumlarda dostumuz [AraRiders](#) ve [IronButt Turkey](#) web sitelerini ziyaret edin (lütfen düğünce sürücülerin sözlerine kulak verin: Roma'nın güneyindeki ve Viyana'nın doğusundaki ülkelerde hiç bir Iron Butt sürüşüne katılmayın)

Bülteni bir arkadaşınızla paylaşmak isterseniz lütfen kendisine www.ommriders.com sitesinden ücretsiz olarak üye olabileceğini söyleyin.

Eğer paylaşmak istemezseniz de alınmayız: unutmayın ki bültendeki her şeyi kendi fikrinizmi gibi kullanıp karıştırmada tüm takdiri toplayabilirsiniz. Ya iyi bir örnek olun, ya da feci bir uyarı.

Dürüstçe söylemek zorundayız ki, tüm YASAL OMM ÜYELER ONE MORE MILE GRUBU'NUN TEMEL D REKLER OMM BÜLTEN NE ÜYE DEĞİLDİR. Nezaket icabı isim veremeyiz, ama şimdi uyarıldıklarına göre GELECEK SAYIDA bazılarının yer vereceğiz.

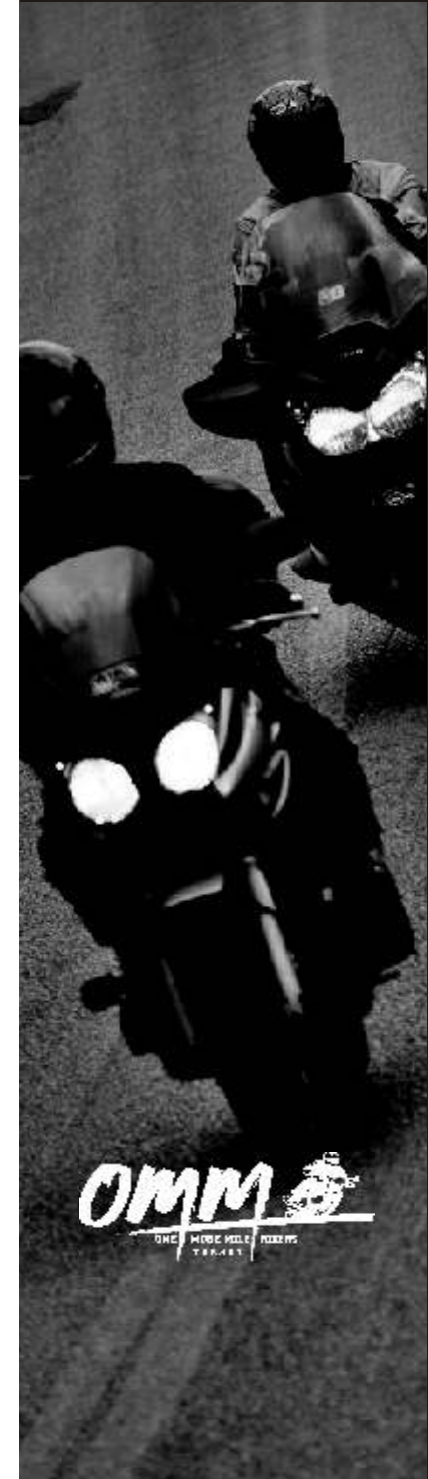
Bülten aylık olarak ya da belli dönemlerde [Levent Vardar](#) (Türkçe versiyonu) ve [Paolo](#)

[Volpara](#) (uluslararası versiyonu) tarafından dostların katkılarıyla oluşturuluyor. Burada sunulan düğünce ve fikirler OMM'nin resmi pozisyonunu yansıtmamaktadır... Ancak oldukça yakındır, çünkü OMM paramızın yettiği lastiklerle viraj alırken mümkün olduğunca fazla eğilme durumunda herhangi bir "resmi pozisyonlama" yapmamıştır.

TÜM MAIL, SORULAR, F K RLER, ÖVGÜLER, HAKARETLER VE SORU HAKARETLER [UAD-RESE](#) GÖNDERİLMELİDİR:

Bültene gönderilen yazılar ve resimler eğer iyiye tutulacak ve değerlendirilecek, kötüye çöpe atılacaktır: yalnızca anlamadığımız şeyleri geri göndereceğiz. Kendinizin (*vanitas**) ve arkadaşlarınızın (*vanitas vanitatis et omnia vanitas***) fotoğraflarının çekilmesini isterseniz [Motofoto](#)'ya gidin.

GOOGLE'İ BÖLÜMÜZÜ N! BİR ZORUN Size belki de zaten bildiğiniz bir şey söylemeliyiz: motosiklete binmek tehlikelidir ve eğer binerseniz kendi irade ve sorumluluğunuzdadır. Bu anlamda geliyor; eğer bir yere çarparsanız bu bir kaza değildir... sizin hatanızdır ve bedelini ödersiniz. Bir ekranın önünde saatlerinizi geçirmek de tehlikelidir; yalnızca vücudunuz için değil, aynı zamanda beyniniz için de. Ekranda maillerinizi okurken sürüş yapmak ise aırı derece tehlike-





lidir ve bazı ülkelerde (Türkiye dahil) yasal sayılmaz.

Son olarak unutmayın ki güzel olan her şey ya tehlikelidir, ya yasaktır ya da i manlatır, ancak motosiklete binmek kolestrol seviyesini düşürebilir ve kepeği de yok edebilir.

OMM sürücüleri İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa ve Türkiye'nin her yerinde motora binmektedir. Biz Sınırsız Ufuklara sahip bir topluluğuz. (www.horizonsunlimited.com)

Hızlı sürmeyin, sert sürmeyin ve aralıksız uzun süre veya mesafe sürmeyin. Motorunuzun beygir gücünü kullanmayın (o motorunuza yalnızca emelence amaçlı ve sohbet konusu olsun diye konulmuştur) ve annenize, nişanlınıza ve/veya eminizde garajda iki tekerlekli bir aracınız olduğunu söylemeyin. Ne yaparsanız yapın, daima korumalı giysiler giyin. Ve bu arada hayattan da zevk almaya bakın.

OMM Türkçe Bülteninin bu sayısı sene sonu olması nedeniyle İngilizce bültenimiz ile aynı ayda ve tam tercümesi olarak yayınlanmıştır. Bu sayının tercümesi OMM sürücüsü [Aylin Öztürk](#) tarafından, [Levent Vardar](#)'dan ufak bir destek alarak, gerçekleştirelmıştır. Her iki OMM sürücüsünde her zaman olduğu gibi tercümelerini OMM'ye olan gönüllü katkıları nedeniyle yüzde yüz gönüllü olarak, gündüzleri günlük işlerini güçlerini, geceleri aile ve arkadaşlarını bir süreliğine (hem de yılbaşı üstü) bir kenara bırakarak, OMM bültenleri abonelerine saygılarından dolayı çok kısa bir zaman içerisinde tamamladılar.

Çevirenin notu:

**vanitas: insanın ölümlülüğünü ve bütün dünyasal zevklerin ve başarıların geçiciliğini simgeleyen nesnelere yer aldığı natürlük türüdür. Kelime anlamıyla "boşların boşluğu, boş" anlamına gelir. Özellikle kafatasları, saatler, sönmüş ama dumanı tüten mumlar, sabun köpükleri, solmaya başlamış çiçekler, çürümeye yüz tutmuş meyve gibi imgeler bu vurguya dikkat çekmek, ölümü hatırlatmak adına varolurlar. Vanitas resim 17. yüzyılla birlikte özellikle Hollanda olmak üzere Avrupa resminde görülür.*

*** vanitas vanitatis et omnia vanitas: Kitab-ı Mukaddes'in "vaiz" bölümünün hemen başında yer alan "vanitas vanitatum, et omnia vanitas" ("Boşların boşluğu, her şey boş") ibaresi, vanitas resim türünün isminin de kaynağıdır.*





Daha Ye il Bir Dünya için

Aerostich yetkililerinden iyi b,r haber var: *“Deponuzu yüksek oktanla doldurup daha çok sürü yaparak tüm bitkilerin daha büyük ve güçlü yeti mesine yardımcı olun.*

Kim bilir, bugün besle-di iniz bitkiler belki bir 150 milyon yıl kadar sonra gelecek nesillerin yaka-ca ı yakıtı dönü ebilir. Geri dönü ü-mün e lenceli olabilece i kimin aklına gelirdi ki.

Daha, çok daha sık motor sürmek

1. Dünyanın daha fazla ye illenmesine yardımcı olur, 2. Rafine hidrokarbonların içinde biriken enerjiyi yeniden da ıtır, 3. Aç bitkiler için de erli olan karbon dioksiti sa lar, 4. Gelecek nesiller için daha fazla yakıt yaratılmasına yardımcı olur.

Bültenin 100. sayısını ve ÖZGÜVEN konulu makaleyi vakit ayırarak okuyan Usta Jon Taylor'dan bir kaç özlü söz

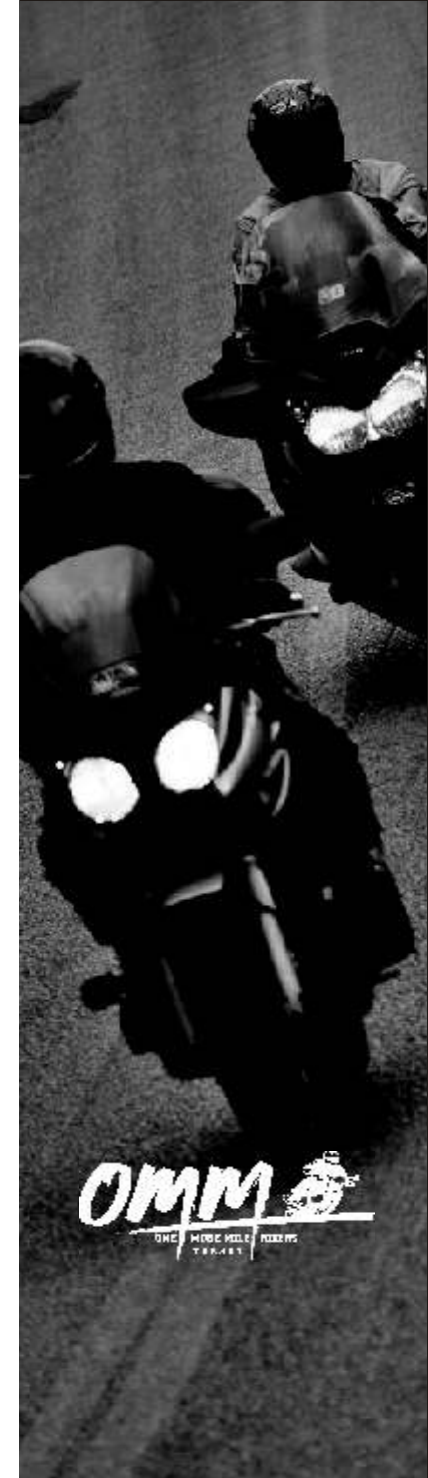
"Özgüven olmadan yetkinlik" e *ittir* " deal de il ancak idare eder"

"Yetkinlik olmadan özgüven" e *ittir* "Geliyorum diyen felaket"

"Yetkinlikle birlikte özgüven" e *ittir* " deal bir ikili"



TABELALAR



OMM
ONE | HEROIC MILE | HEROIC MS
789.451