

MOTOAKTUEL



FİYAT: 32 TL • SAYI: 5 • MART 2023

Motosiklet Yaşam Kültürü Dergisi
www.motoaktuel.com.tr

Yetenek
Abidesi

TOM HARDY

Superbike «
Profil:

**Toprak
Razgatlıoğlu**

MOTOGP'DEN
BİR EFSANE GEÇTİ... «

**Valentino
Rossi**

YAMAHA TRACER 7
ADRENALİN BOMBASI!

YAMAHA MT-07
KARANLIK TARAFI HOŞ GELDİNİZ!

**HARLEY-DAVIDSON
FAT BOB 114**
ŞEHRİN EFENDİSİ

YAMAHA YZ450F
ZAFER KAÇINILMAZ!

BMW R 18 100. YEARS
100 YILIN RUHU BİR MOTOSİKLETTE

MOSKOVA'DAN
ST.PETERSBURG'A
**Volga'nın
izinde**



**Master
Trainer**

**Yılmaz
Arif Budak**
Yaza zinde
girmek için
4 hareket



**6 MOTORCU
KORUMASI**



MOTOAKTUEL



BERABER İYİLEŞECEĞİZ



DERGİ GAZETE REKLAM
DİJİTAL MEDYA SANAYİ
TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ
0012246010 ZİNCİRLİKUYU VD

Genel Yayın Yönetmeni
Doç. Dr. Hakan YILDIRIM

Genel Yayın Yönetmen
Yardımcısı
Fevzi KÖFTEOĞLU

Yazı İşleri Müdürü
Merve BOYACI YILDIRIM

Reklam ve Sponsorluk
Koordinatörü
Mert ÇALHAN

Haber Müdürü
Jale YANILMAZ

Kültür Sanat
Özge GÜRKAN

Muhasebe
Müdürü
İlker SİNAN

Görsel Yönetmen
Ferhat GEDİK

Editörler
Mehmet GEDİK
Ferhat GEDİK

Dağıtım
Dünya EKO
Yönetim Yeri
Esentepe Mah.
Büyükdere Cd. No.
175 Ferko Signature
B4 34394
Şişli - İstanbul
0212 932 82 41
0531 955 27 96
0530 263 71 32

Baskı
Erg Matbaacılık Kağıtçılık
Reklam San. Litres yolu 2. Matbaacılar
Sitesi 3. Kat F Blok No:3 İNF3
Topkapı - İstanbul
Sertifika No : 44891
Motoaktuel Dergisi imtiyaz Sahibi
3FFF Yayın Grubu'na aittir. Yazı, ve fotoğraflar tüm
hakkı Motoaktuel Dergisi'ne aittir. Yayımlanan ilanların
sorumluluğu ilan sahibine aittir.



Doç. Dr. Hakan YILDIRIM
Genel Yayın Yönetmeni
hakanyildirim@motoaktuel.com.tr

BERABER İYİLEŞECEĞİZ...

Ülkemiz dünyanın önemli deprem kuşaklarından biri olan Alp-Himalaya kuşağı üzerinde yer almaktadır. Ülkemizin, karmaşık jeolojik yapısı ve jeodinamik konumundan dolayı çok sayıda aktif fay bulunmaktadır.

Kandilli Rasathanesi, Kahramanmaraş'ta meydana gelen depremin büyüklüğünü 7.4, ABD Jeoloji Araştırmaları Kurumu USGS ise 7.8 olarak açıkladı ve kafa karışıklığı yarattı. Bir depremin, sismograf ölçümleriyle belirlenen tek bir büyüklüğü vardır. Ancak bu ölçütler farklı cinslerde ifade edilebilir. Kandilli Rasathanesi başta depremin büyüklüğünü Richter Ölçeği'ne göre açıkladı. ABD ise Moment Magnitüd (Mw) ölçeğini kullandı. 1979'da Thomas C. Hanks ve Hiroo Kanamiro tarafından keşfedilen Mw (Moment Magnitüd) ölçeği'nin daha kesin olduğu düşünülüyor. Bu yüzden Mw, ölçeği zamanla Richter Ölçeği'nin yerini aldı. Ortaya çıkan karışıklıktan dolayı depremin cinsini Mw olarak değiştirme kararı alan Kandilli Rasathanesi depremin büyüklüğünü 7.7 Mw olarak güncelledi.

KAYDA GEÇEN EN BÜYÜK DEPREM 9.5

ABD Okyanus ve Atmosfer İdaresi'ne göre simdiye dek kayıtlara geçen en büyük deprem Richter Ölçeği ile 9.5 büyüklüğünde. 22 Mayıs 1960'ta Şili'nin güney kıyılarında meydana gelen bu depremin hemen ardından büyük bir tsunami oluştu. Tsunami Hawaii, Japonya ve Filipinler'i vurdu.

Pasifik Okyanusu'nu çevreleyen deprem bölgesine "Ateş Çemberi" denir. Depremlerin çok büyük bir kısmı Çevre- Pasifik kuşağı olarak bilinen bu bölgede oluşur. Ateş Çemberi, Dünya'nın jeolojik açıdan en aktif bölgesidir. Gezegendeki tüm depremlerin yaklaşık yüzde 90'ı burada meydana gelir. Bir sonraki deprem bölgesi ise yüzde 5 ila 6'sının görüldüğü Alp Kuşağı'dır. Bu kuşak, Akdeniz bölgesinden doğuya doğru Türkiye, İran ve Hindistan'a uzanır.

17 Ağustos 1999 Marmara Depreminin yol açtığı hasarlar, Türkiye depremleri tarihindeki en ağır ve en yaygın tahribatın yaşandığı doğal ve toplumsal afetlerden biridir. Marmara bölgesi gibi kentleşme ve sanayileşmenin yoğun ve hızlı olduğu bir bölgede meydana gelen söz konusu deprem, bugüne kadar yaşanan depremlerden çok daha büyük bir toplumsal kaygı ve toplumsal tepki ortamının oluşmasına neden olmuştur. Kahramanmaraş'ta meydana gelen depremler; sismologlara göre Anadolu ve Arap yarımadasına uzanan 100 kilometreden uzun bir çatlığa yol açtığı için bölge tarihinin en geniş etki yaratan depremlerinden biri oldu.

Motoaktuel ailesi olarak yaşamını yitiren yurttaşlarımıza Allah'tan rahmet, yaralılara acil şifalar diliyoruz. Acımız çok büyük, yüreğimiz deprem bölgesinde. Dayanışmayı büyüterek yaralarımızı sarıp beraber iyileşeceğimize inanıyoruz.

Yeni sayılarımızda görüşmek dileği ile.

20

Yetenek
Abidesi

Tom Hardy



İNCELEMELER

- ★ YAMAHA TRACER 7
- ★ YAMAHA MT-07
- ★ YAMAHA YZ450F
- ★ Harley-Davidson FAT BOB 114
- ★ BMW R 18 100. YEARS

08



28

Valentino
Rossi

MotoGP'den bir
efsane geçti...



06

GÜVENLİK İÇİN
OLMAZSA OLMAZ

6 MOTORCU
KORUMASI



18

SUPER BIKE PROFİL:
TOPRAK
RAZGATLIOĞLU



Moskova'dan
St.Petersburg'a

48

*Volga'nın
izinde*



Motosiklet
Sektöründe 2022
Değerlendirmesi
ve 2023'te
Motosiklet
Trendleri

26



44

Master Trainer

Yılmaz Arif Budak

Yaza zinde
girmek için

4 hareket

52

MOTORCULAR İÇİN
HAYAT KURTARAN
10 UNSUR

MOTORCU KORUMALARI



FORMA TRIFLEX

MOTOSİKLET DİZ KORUMA

- EN 1621-1:2012 CE onaylı
- Ayarlanabilir çift velcro band (Cırtırt)
- Alt tarafta kolay çıkarılabilir bant
- Ergonomik tasarım
- Yüksek darbeye dayanıklı PP (Polypropylene) kabuk
- Hareket kolaylığı sağlayan çift hareketli menteşe.
- Havalandırma kanalları
- Isı ile şekillendirilmiş (Thermoformed) havalandırılmalı iç malzeme
- Hafif

KNOX URBANE PRO UTILITY KORUMALI FİLE MOTOSİKLET MONTU (YEŞİL)

Knox body armour serisine yönelik coşkusu temel alan 2021 koleksiyonu daha da derine iniyor ve stil, hafiflik, konfor veya nefes alabilirlikten ödün vermeden geliştirilmiş CE onaylı performans sunuyor. Orijinal Urbane Pro'nun büyük popülaritesi üzerine inşa edilen Urbane Pro Mk2, önceki modeliyle aynı temel CE onaylı giysidir, daha da yüksek AA Sınıfı performansı ile daha da fazla işlevsellik sunuyor. No Jacket Required (Başka ceket gerektirmez) ile sıcak havalarda tek başına giyilmek üzere tasarlanan Urbane Pro Mk2 ceketil son derece hafif, nefes alabilen, darbeye ve aşınmaya dayanıklı motosiklet kıyafetidir. CE onaylı, aşınma direncine sahip bağımsız bir "AA Sınıfı" giysidir, yani bir dış kaplama giymek istemediğiniz sürece artık gerekli değildir. Urbane Pro Mk2, sıcak havalarda sürüş için tasarlanmış A Sınıfı bir giysiden normalde sert tekstil veya deri ceketler için ayrılmış bir sınıf olan daha yüksek Sınıf AA'ya geçerek 2021 için performansta ileriye doğru büyük bir adım attı.



CLOVER THERMOBELT PRO TERMAL BEL KORUMASI

Termal Bel Koruma Teknik özellikler

- Polyester dış kumaş
 - Alüminyum termal astar (150 gr)
- Çift Velcro bant ile bel genişlik ayarı
- Tamamen astarlı

MOTORCU KORUMALARI



3.773
TL

CLOVER KNEE-PRO2 DİZ KORUMASI (KAMO)

Motosiklet diz koruyucusu Teknik özellikler

- Dış kabuk kumaşı: "Duratek-4", "3D-MESH-file"
 - "CE" Seviye 2 Diz korumaları
 - "CE" EN1621-1:2012 Tip Onayı
- BETAC "CBW-S2" İtalya'da Üretilmiş Korumalar
 - Velcro kanatlarla ayarlanabilir genişlik
 - İçe bakan tarafta 3 boyutlu örgü kumaş
- Tamamen havalandırılmalı CE Seviye-2 Koruma
 - Çıkarılabilir korumalar



997
TL



1.839
TL

CLOVER BACK PRO-5 SEVİYE 2 SIRT KORUMASI

- Clover ve diğer marka ceketlere uyumlu sonradan takılabilir koruma
- CE EN 1621-2: 2014 Level 2 sertifikalı
- Darbe enerjisini yaklaşık 9 kat azaltır
 - Ultra hafif
 - Hava akışını sağlayan yapı ve 3D file kaplama
 - Esnek
 - Anatomik

YAMAHA

TRACER 7

ADRENALİN BOMBASI!

Çapraz düzlem teknoloji EU5 uyumlu CP2 motor, her viteste etkileyici hızlanma için doğrusal tork üretir. Bunun yanı sıra, kompakt şasi ve ayarlanabilir süspansiyon, her virajı hızlı ve hassas bir şekilde almak için tasarlanmıştır.

Yeni nesil aerodinamik gövde, ikili LED farlar ve agresif çekik gözlü pozisyon lambaları ile motosikletin modern tasarımını ve güçlü görünümünü destekler. Uzun yola uygun ergonomisi, geniş gidonu ve ayarlanabilir ön camıyla bu çok yönlü, orta ağırlıklı motosiklet, bir sonraki yolculuğunuz için her zaman hazır.

TRACER 7, neredeyse her sürüş durumunda size yüksek düzeyde konfor ve dinamik tarzıyla heyecan verici bir performans sunmak için tasarlanmış ve üretilmiştir.

Bir bakışta

- Led Sinyaller
- Agresif yüzü ile yarım karenaj
- Yüksek torklu, CP2 EU5 uyumlu motor
- Çift LED farlar, pozisyon lambaları ve sinyaller
- Sınıfının en hafifi
- Ayarlanabilir ön ve arka süspansiyon
- Tek el ile ayarlanabilen aerodinamik ön cam
- Konforlu ergonomi ile yola hükmeden sürüş pozisyonu
- Sürücü ve yolcu için daha fazla konfor
- Daha az yakıt ile daha uzun mesafe sürüş imkanı
- Çok fonksiyonlu LCD gösterge



Heyecan verici karakteri ve belirgin tarzıyla **TRACER 7**, her sürüşte damarlarınıza adrenalinin pompalamak için tasarlanmıştır. Bu dinamik **Sport Tourer**, iş sonrası veya hafta sonunda olağanüstü performansı ve hafifliğinin sağladığı çeviklik ile **sizi heyecanlandırmaya hazır.**



www.yamaha-motor.eu/tr/tr/



YAMAHA

MT-07

KARANLIK TARAF
HOŞ GELDİNİZ!

En yeni model, değiştirilebilir ekran stillerine sahip ve akıllı telefon bağlantısı özellikli 5 inçlik TFT göstergıyla donatılmıştır. Geliştirilmiş EU5 uyumlu motor muhteşem bir egzoz sesiyle size daha güçlü tepki verir.

MT-07, tarzıyla dikkatleri üzerine çeken bir modeldir. Dikkat çekici gövdesi, her Yamaha Hyper Naked ile aynı genlere sahip cesur ve fütüristik bir görünüm sunan ikili kanat tipi hava girişi ve kompakt LED ışıklarla donatılmıştır. Doğal ergonomisi, erişilebilir sele yüksekliği ve esnek sürüş pozisyonuyla tüm zamanların en gelişmiş motosikletidir.

Açık ara pazar lideri konumu, size MT-07 hakkında çok şey anlatıyor. 2014 yılında piyasaya sürülmesinden bu yana her yıl, en çok satan Hyper Naked oldu. Ancak MT konseptinin arkasındaki fikrin nasıl ortaya çıktığını hala bilmiyor olabilirsiniz.

Bir bakışta

- ▶ 35 kW A2 versiyonu da mevcuttur
- ▶ Akıllı telefon bağlantılı 5 inç TFT ekran
- ▶ Yüksek torklu 690 cc CP2 EU5 motor
- ▶ Yeni nesil tasarım
- ▶ LED aydınlatma ve sinyaller
- ▶ Daha güçlü frenleme için geniş çaplı çift ön disk fren
- ▶ Gelişmiş sürüş pozisyonu
- ▶ En yeni nesil lastikler
- ▶ Yüksek kaliteli ayrıntılar ve birinci sınıf malzemeler
- ▶ QSS (Hızlı Vites Değiştirme Sistemi) için Hazır



160.000'den fazla satışıyla

MT-07, piyasaya çıktığı günden bu yana sınıfının 1 numaralı motosikleti olma unvanını elinde tutuyor. Yüksek torklu 690 cc CP2 motoru, kompakt ve çevik şasisi ve olağanüstü sürüş özellikleri ile Yamaha'nın en çok satan **Hyper Naked modelini sevmemek imkansız.**



www.yamaha-motor.eu/tr/tr/



YAMAHA

YZ450F ZAFER KAÇINILMAZ!

Kompakt motorda; yüksek sıkıştırılmalı silindir kapağının, dövme pistonun ve agresif eksantrik mili profillerinin performansını en üst düzeye çıkaran arkaya eğimli, hafif bir silindir kullanıldı. Ayrıca, akıllı telefonunuzdaki Power Tuner uygulaması ile pist kenarından anında mod değişiklikleri yaparak ve motor gücünü her sürüş koşuluna göre ayarlayarak gerçek bir avantaj elde edebilirsiniz.

Hafif, alüminyum iskelet, optimum rijitlik dengesi ve dolayısıyla hassas yol tutuşu ve çevik viraj alma özellikleri sunacak şekilde tasarlandı. Sektörün önde gelen helezon yaylı çatalları ve bağlantı tipi arka süspansiyonu ile olağanüstü bir denge yakalıyor.

Bir bakışta

- Son derece kompakt 450 cc motor: Kontrollü güç
- Arkaya eğimli hafif ve kompakt silindir
- Yamaha Power Tuner uygulaması ile pist kenarından anında ayar yapma imkanı
- Kolayca ayarlanabilir algoritmalar için gidona monte anahtar
- Ultra hafif akülü kompakt elektrikli marş
- Daha hızlı, daha yumuşak kalkış için Launch Control System
- Optimum güç için gelişmiş yakıt enjeksiyon sistemi
- Açılı radyatörler etkin motor soğutması sağlar
- Olumlu bir vites değiştirme deneyimi için sağlam şanzıman
- Kompakt kütle merkezli çevreleyen egzoz
- Çevik yol tutuşu sağlayan hafif alüminyum iskelet
- Sınıfında öncü ön ve arka süspansiyon sistemleri



YZ450F; hafifliği, müthiş gücü ve hassas yol tutuşu ile sizi zafere ulaştırmak için gereken teknolojiyi ve performansını sunuyor. Motosiklet, bu özellikleriyle **içindeki kazanma potansiyelini ortaya çıkarmak isteyen tüm yarışçıların gönül rahatlığıyla tercih edeceği bir model.**



www.yamaha-motor.eu/tr/tr/



HARLEY-DAVIDSON FAT BOB 114

Harley-Davidson® Parçalar ve Aksesuarlar, Fat Bob™ 114 motosikletinizi bambaşka bir düzeye yükseltmenin yeni yöntemlerini sunuyor.

Fat Bob™ her şeyiyle Harley-Davidson® ama aynı zamanda daha önce var olmuş hiçbir Harley® motosikletine benzemiyor. 2-1-2 yukarıya kıvrık egzozunun ve asfalt parçalayan kalın lastiklerin modern ve agresif görünümünden Milwaukee-Eight® motorun muazzam torkuna, Softail® şasisinden, ters ön çatallar ve kolayca ayarlanabilir arka süspansiyonun sağladığı sürüşe kadar, bu makine her anlamda statükoyu sarsmak için üretildi. Yüksek hızda çığır açmak isteyen sürücüler için. 107 (1745 cc) ve 114 (1868 cc) motor silindir hacmiyle sunulur.

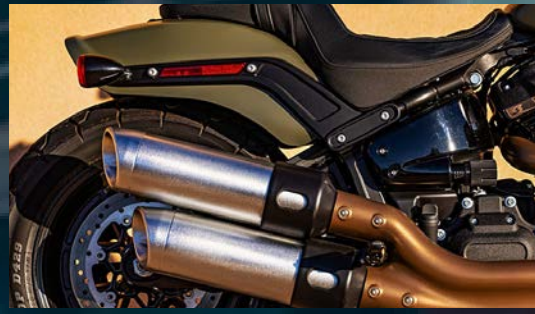
Harley-Davidson® Fat Bob™ 114 sizi şımartmak için yaratıldı. Kalite ve heybetin tadına varacağınız 2023 Fat Bob™ 114 sürüşü sizi bekliyor.



ŞEHRİN EFENDİSİ

Sokakları sindiren bir güç arzusu. Güçlü tarz ve performansla üretilmiş.





100 YEARS BMW R 18

*"100 yılın ruhu
bir motosiklette"*

R 32 yüz yıl önce benzersiz bir başarı hikayesi yazmaya başladı. Bugün yeni bir ikonla, BMW R 18 100 Years ile macera dolu geçmişimizi kutluyoruz. 1923 adetle sınırlı bu model nostalji duygusunu yansıtmak isteyen hakiki meraklılarına yönelik bir motosiklet. Özel model çok sayıda krom parçayla geçmişe ait özelliklerini gururla öne çıkarıyor. Örneğin R 5 modelinin 1936 gibi erken bir tarihte diğerlerinden ayırt edilebilmesini sağlayan bir öge olan beyaz çizgiler taşıyan damla şeklindeki yakıt deposu gibi. Ve elbette benzersiz Boxer motoru da bunlar arasında. #SoulFuel en ayrıcalıklı haliyle.

1923 adetten biri

Yüz yılın görkemi ancak böylesine modası geçmeyen ve modern bir modelle ifade edilebilirdi. Bu motosiklet bir tasarım ikonuydu, hala öyle ve öyle de kalacak. Sınırlı sayıda üretilen bu model geçmişten gelen detayları sayesinde bir ikon. Bol miktarda krom kullanımı ışığını artırırken gösterişli olma arzusuyla alçakgönüllü olmaktan biraz uzak sayılır. Tüm bu özellikleriyle gerçek bir sanat eseridir. 100 Years isimliği de buna işaret ederken "1923 adetten 1'i" her şeyi özetler. Bu özellikleriyle herkes için değil yalnızca gerçek tutkunlarına ait bir motosiklet olduğunu gösterir.

Krom malzemeler

Baş döndürücü bir görünüme sahip 100 Years modeli el ve ayak kolları, gidon kelepçeleri, ön motor kapağı veya aynalar gibi birçok krom parçayı içeren krom tasarım seçeneğiyle birlikte sunuluyor.







 /toprak_tr54

Doğum tarihi • 16 Ekim 1996 ←

Ülke • Türkiye ←

Kariyer başlangıcı • 2012 ←

Branş • Super Bike Takım • Crescent Racing ←

Doğuştan yetenekli Toprak Razgatlıoğlu

Dile kolay motor üzerine 5 yaşında çıktı Toprak Razgatlıoğlu... 16 yaşında İstanbul Park'ta pist rekoru kırıp, Türkiye Pist Şampiyonu oldu. 2012'de yapılan Red Bull MotoGP Rookies Cup seçmelerini kazanarak, Türkiye'nin en genç şampiyonu olan Toprak, bu başarısından 3 yıl önce bir yarışta Kenan Sofuoğlu'nun dikkatini çekti. Rookies Cup'taki başarılarının ardından Superstock 600'e özel olarak davet edildi. Federasyonun düzenlediği şampiyonalarda 2009, 2011 ve 2012'de şampiyonluk yaşadı.

2014'te Red Bull sporcusu olan ve aynı yıl sezonun son yarışı Magny-Cours'da damalı bayrağı ilk sırada gören Toprak, 2015'te Avrupa Superstock 600 şampiyonluğuna ulaştı. Milli motosikletçi, 2018'de Superbike'a adım attı. İlk sezonunu bir tecrübe yılı olarak geçiren Toprak, asıl performansını 2019 sezonunda göstermeye başladı. 2020'de de Pata Yamaha Fabrika Takımı pilotu olarak sezona başlayan Toprak'ın en iyi sezonu oldu. 15 yarışta 11 podyum yapan Toprak, 3 kez de podyumun zirvesine çıkıp sezonu 4. sırada tamamladı.

"İmkanın sınırlarını görmek için imkansız denemek gerek..." İşte bu hayat felsefesi henüz 20 yaşını doldurmadan Avrupa'nın zirvesine çıkardı Red Bull sporcusu Toprak Razgatlıoğlu'nu. Motor sporlarında Türkiye'nin en fazla ümit beslediği yeteneklerin başında gelen Toprak, elde ettiği başarılarla uluslararası alanda sesini duyurmaya başladı. Hem Kenan Sofuoğlu ile birlikte çalışıp, hem de Tek Teker Arif'in oğlu olunca genç sporcu için başarı kaçınılmaz hale geldi.

5 yaşında motor üzerine çıktı Toprak Razgatlıoğlu, 16'sında İstanbul Park'ta pist



rekoru kırıp, Türkiye Pist Şampiyonu oldu. Arkadaşlarının okuma yazma öğrendiği dönemde kupa kaldırdı. İspanya'da 2012'de yapılan Red Bull MotoGP Rookies Cup seçmelerini kazanarak, Türkiye'nin en genç şampiyonu olan Toprak Razgatlıoğlu 3 yıl önce bir yarışta Kenan Sofuoğlu'nun dikkatini çekmeyi başardı. Üstün yol çizgisi anlayışının yanı sıra Formula 1'in efsanesi Senna'yı andıran taktikler kullanıyordu Razgatlıoğlu. Kenan Sofuoğlu'nun gözünü kırpmadan izlediği bu genç yetenek yarış sonunda zafer turu atıyordu. Etabin ardından yapılan video paylaşımlarındaki yorumlarda Toprak'ın dünya motosiklet yarışları izleyicileri arasında ciddi saygı görmeye başladığına vurgu yapılıyordu. Artık Kenan Sofuoğlu ile çalışıyordu Toprak ve şampiyondan aldığı tavsiyelerle kendini çok geliştirdi.

Agresif yarış stili, sürekli kazanmak isteyen yapısı, mücadeleden hiç yılmaması ona kupalar getirdi. Podyumda şampanya patlatmayacak kadar mütevazı olan Toprak, 2015 yılında Avrupa Superstock 600 şampiyonu oldu. Genç pilot sezonun ilk 5 yarışı olan Aragon (İspanya), İmola (İtalya), Assen (Hollanda), Portimao (Portekiz) ve Misano (İtalya)'da zirveye çıkıp rekor kırarken Magny Cours'daki (Fransa) son yarışta risk almadı ve 3.'lüğü elde edip final podyumla yaptı. Öncesinde de; 106 kişinin arasından Red Bull Rookies Cup yarışçısı olma hakkı kazanan ilk Türk motosikletçi oldu. Rookies Cup'taki başarılarının ardından Superstock 600'e özel olarak davet edildi. 2014 sezonunun son yarışı Magny-Cours'da, bu pisti ve Kawasaki 600cc motorunu ilk kez deneyimliyor

olmasına rağmen damalı bayrağı ilk sırada gördü. Türkiye'de Motor Sporları Federasyonu'nun düzenlediği şampiyonalarda da 2009, 2011 ve 2012'de şampiyonluk yaşadı. Toprak Razgatlıoğlu'nun kazandığı bir yarıştan sonra Kenan Sofuoğlu'nun söylediği şu sözler de genç yıldızın gelecekte elde edeceği başarıların en büyük habercisi: "Gerçekten kariyerim boyunca kendi kazandığım yarışlarda bile bu kadar mutlu olduğumu hatırlamıyorum. Verdiğimiz emeklere ve bunca çalışmaya değdi. Toprak çok önemli yerlere gelecek. Beni geçebileceğine yürekten inanıyorum." Toprak, 2018'de ise Superbike'a adım attı. İlk senesini bir tecrübe yılı olarak geçiren Toprak, asıl performansını ise 2019 sezonunda göstermeye başladı. Ard arda gelen podyumların ardından nihayet favori pisti olan Magny-Cours'da 16. sıradan başladığı yarış birincilikle bitirerek unutulmaz bir zafere imza attı. 2020'de ise 15 yarışta 11 podyum yapan Toprak, 3 kez de podyumun zirvesine çıkıp sezonu dördüncü sırada tamamlamıştı.

2021 sezonu ise Toprak'ın kariyerindeki en başarılı sezon oldu. Dünya Superbike Şampiyonası'nda zafere ulaşan Toprak, böylece Türk motor sporları tarihinin en büyük başarısını elde etti. 2022'de unvanını korumak için piste çıkan Toprak, sezonun sonunu iyi getirse de şampiyonluğunu koruyamadı ancak dünyanın en büyük motor sporları sahnelerinden birinde dünya ikincisi oldu.

En beğendiğin pist?

Ben tüm pistleri seviyorum ama favori pistlerim

var. İngiltere, Fransa pistlerini seviyorum. Buradalar gerçekten çok başarılı ve sevdiğim pistler diyebilirim. Bu sene bir favori pistim daha eklendi. Endonezya'da da çok güçlüyüz. Kısacası nerede çok güçlüyse orası favori pistimiz oldu. Genel olarak bu üç pisti seviyorum.

En büyük hayalin nedir?

İlk dünya şampiyonluğuna ulaştım. Gerçekten zorlu bir yerde şampiyon oldum. Şöyle bir hayalim var; bir MotoGP şampiyonluğunu istiyorum. MotoGP zor bir şampiyona...

Her şampiyonanın kendine göre zorluğu var. Orada bir dünya şampiyonluğu elde etmek istiyorum. Olur olmaz bilemiyorum ama bakacağız. Daha sonrasında da şöyle bir düşüncem de var. Bir otomobil sporuyla da uğraşmak istiyorum. Çünkü motosiklette de iyiyim ama dört tekerde de fena değilim. Bir otomobil sporundan da bir şampiyonada yarışmak istiyorum.

Beğendiğin yarışçı var mı?

Biz bu serüvene Kenan Sofuoğlu'yla başlamıştık. Örnek aldığın kişi derken, daha ufak yaşlardayken tabii ki de Valentino Rossi diyoruz. Onu izliyorduk. Daha sonrasında Kenan Sofuoğlu gibi bir Türk'ü dünya şampiyonu olarak gördükten sonra Rossi'ye çok fazla sempati duymamaya başladık. Çünkü bizim ülkemizden bir Türk dünya şampiyonu olduktan sonra biz daha çok onu desteklemeye başladık. İşin en güzel kısmı o Türk'le beraber bu serüvene başladık. Ben sadece onu örnek alıyorum.

Yetenek Abidesi

Tom Hardy

Aktör 2001 yılında ilk kez ekrana çıktıktan sonra, Ridley Scott, George Miller ve Christopher Nolan gibi dünyanın en yetenekli yönetmenleriyle birlikte çalıştı. Ayrıca Taboo dizisini yarattı. The Revenant'taki rolüyle Oscar'a aday oldu. Batman'in düşmanı Bane'i oynayarak çizgi roman dünyasına damgasını vurduktan yaklaşık on yıl sonra, Venom: Let There Be Carnage'da tekrar arz-ı endam etti. Özellikle kural tanımayan kişiliği, onu diğerlerinden ayırıyor.

Yazı: Ferhat Gedik

Edward Thomas "Tom" Hardy 15 Eylül 1977 doğumlu yetenekli İngiliz. Ressam bir anne ve yazar bir babanın çocuğu olarak Hammersmith'te doğdu. Küçük yaşlarda tiyatro eğitimi aldı.

1998'de İngiliz sabah programı The Big Breakfast'taki bir model yarışmasına katılan oyuncu, yarışmada birinci oldu. O sırada kendi kısa filmlerini yazıp yönetmek isteyen ve futbolu sevmeyen 21 yaşında bir drama öğrencisiydi.

Band of Brothers

Dizisiyle İlk Çıkışını Yaptı

Tom Hardy, Londra Drama Merkezi'ne katıldıktan kısa bir süre sonra, Band of Brothers dizisinde rol teklifi aldı. Steven Spielberg'in yanında olmak isteyen oyuncu, teklif üzerine okuldan ayrıldı. Beyaz perdeye ilk çıkışını ise 2001 yılındaki Ridley Scott'ın Black Hawk Down filmiyle yaptı.



KAPAK KONUSU

Hardy, 1999 yılında arkadaşı Eddie ile birlikte *Falling on Your Arse* adında bir kaset yaptı. Ancak bu kasede sahip çıkmayarak, yayınlamadı. Oyuncu daha sonraki açıklamalarında rapçiliğini başarısız bulduğunu ve bu konuda yetenekli olmadığını söyledi. Londra Drama Merkezi'nde okurken, kendisinden iki yaş büyük **Michael Fassbender** da aynı okulda öğrenciydi. Hardy, Michael Fassbender hakkında yaptığı konuşmada şunları söyledi. "Gerçekten ciddi bir metod oyuncusuydu. Onu izleyip, lanet olsun, mükemmel diyordum. Okulun en iyi oyuncusuydu." 2011 yılında yaptığı bir röportajda, **"Gary Oldman benim kahramanımdır. Ona bakıyorum ve kendi kuşağımda onun gibi olmak istiyorum"** şeklinde konuştu. Aynı yıl, Oldman ile birlikte *Tinker Tailor*



Soldier Spy'da oynama şansını yakaladı. Daha sonra *Lawless* (2012) ve *The Dark Knight Rises* (2012) gibi farklı filmlerde de birlikte rol aldılar.

Gençken Alkol ve Uyuşturucu Bağımlısıydı

Oyuncu yıldızlaşırken, aynı zamanda gençliğinden kalma alkol ve uyuşturucu bağımlılığı ile uğraşıyordu. 2002 yılında, *Star Trek: Nemesisi*'i bitirdikten sonra rehabilitasyona girdi. Verdiği bir röportajda "Kontrolde çıktığımı kimsenin bilmesini istemedim ama saklayamadım" dedi.

Tom Hardy Bronson Filmi İçin 20 Kilo Aldı

Tom Hardy, Bronson filminde başrol oynadıktan sonra uluslararası üne kavuştu. Filmde, İngiltere'nin en azılı mahkumu olarak bilinen, Charles Bronson'ı canlandırmıştı. Bu rolü oynamak için 20 kilo aldı. Oyuncu kilo almak için sürekli pizza ve çikolata yediğini söylüyor.

Oyunculuk Yeteneğini İyi Bir Yalancı Olmasına Bağlıyor

Oyunculuk kariyeri ile ilgili bir soruya şöyle cevap verdi. "İlgimi çeken tek şey oynamak, eğlenmek ve manipüle etmektir. Her zaman yalancı oldum, her zaman manipüle ettim. Ne istersem, az çok onu elde ediyorum. Oyunculuk saçmalama, manipüle etme ve





etki-tepki çalışmasının bir karışımıdır. Ayrıca kamufle ajandır. Kendinizi başka dillerde, bedenlerde ve şekillerde gizlemektir.”

Tom Hardy Tam Bir Köpek Tutkunu

Ünlü aktör, köpekler için deliriyor desek yanlış olmaz. Hatta bir sefer köpeği Woody ile birlikte PETA için bir kampanyada yer aldı. 2017 yılında köpeği vefat ettiğinde, dostu için “insanın en iyi arkadaşının parlak bir örneği” dedi. Oyuncunun şimdiki köpeği ise bir Fransız bulldog. Hatta köpeklerle olan resimlerinin yer aldığı epey takipçili bir Instagram hesabı da bulunuyor.

Rol İçin Ağlamakta Zorlanıyor

Sert bir adam olarak ün yapmış bir aktör için, ağlamak sorun olabilir. Oyuncu da yaptığı açıklamalarda, normal hayatta çok duygusal olduğunu fakat rol için ağla-

makta zorlandığını dile getiriyor. “Ağlama durumuna girmek zaman alıyor. Ancak oldukça duygusalım. Oğlum beni sevdiğini söylese bu beni ağlatır. Mr. Holland’s Opus filmi inanılmaz içimi parçaladı mesela. Bambi veya Shrek beni ağlatır.”

Tom Hardy Kötüleri Oynamayı Tercih Ediyor

Oyuncuya göre kötü adamlar, kahramanlardan çok daha ilginç karakterler. Kahramanlar ise çok sıkıcılar. Bu nedenle Hardy, işini yaparken sıkıcı bir role denk gelmek istemiyor. Ayrıca çocukken çok siska ve savunmasız hissettiğinden, kendisini korkutan karakterlerden hoşlandığını söylüyor.

Hugh Jackman’e Göre Tom Hardy Wolverine Olmalı

Hugh Jackman’e kendisinden başka ki-

Tom Hardy’nin oyunculuk adına ilk büyük çıkışını, Sofia Coppola’nın Marie Antoinette’i ve Guy Ritchie’nin **RocknRolla**’sı gibi başarılı filmlerde oynadığı irili ufaklı rollerle dikkat çektikten sonra, 2008 tarihli **Bronson**’la yaptığını söyleyebiliriz. Yönetmen Refn bu filmde, oyuncusunun hem teatral hem de fiziksel performans gücünü sonuna kadar kullanmasına izin vermiş, ortaya çıkan sonuç Tom Hardy’nin **elit seviye bir aktör** olmasının yolunu açmıştır. Bronson’daki başarısı genel itibarıyla fiziksel bir performansla dayansa da, Hardy böylesine geniş bir alana ihtiyacı olmadan da harika oyunlar çıkarabildiğini birden çok kez göstermiş bir oyuncu.



min Wolverine'ine olabileceği sorulduğunda, oyuncu hiç duraksamadan Tom Hardy'nin adını verdi. Tom Hardy'nin, kendisinin yerini doldurabileceğine inanıyor.

Venom Performansı İçin Ren ve Stimp'yem İlham Aldı

Tom Hardy, Venom filminde simbiyotu ve Eddie Brock'u canlandırmak için hazırlanırken, Ren ve Stimp'y çizgi filminden ilham aldığını söyledi. Hatta rol için oğluna danışmış.

Star Trek'te ve Star Wars'ta Oynadı

Hardy'nin ilk büyük rolü, 2002 yılında çekilen Star Trek: Nemesis'teydi. Filmde, Shinzon adındaki Jean-Luc Picard'ın kötü bir klonunu oynadı. Star Trek rolünden 15 yıl sonra, bu sefer Star Wars'ta yer aldı. The Last Jedi'da Finn'in poposuna şaplak atan stormtrooper oldu. Ancak bu sahne, filmin theatrical versiyonundan çıkartıldı.

Vücudunda Leonardo DiCaprio'nun Dövmesini Taşıyor

Leonardo DiCaprio ile birlikte The Revenant'ı çekilerken Leo, Hardy'nin Oscar adayı olacağını tahmin etmişti. Tom Hardy ise aynı fikirde değildi. İkili bunun için iddiaya girdiler. Kim kazanırsa, ötekine istediği bir dövmeyi yaptıracaktı. Hardy Oscar'a aday oldu ve Leonardo iddiayı kazandı. Daha sonra Leonardo DiCaprio, çirkin el yazısıyla bir kağıda "Leo her şeyi biliyor" yazıp, dövmesini yaptırması için Hardy'e verdi. İddiayı kaybeden Hardy'nin vücudunda "Leo knows all" yazan bir dövme bulunuyor.

Dövüş sanatlarına düşkün Hardy, ilk olarak 2011 yapımı Büyük Dövüş (Warrior) filmi için dövüş eğitimi almaya başlamıştı. Ünlü isim daha sonra Venom ve Kara Şövalye serisi için de eğitimlere devam etmişti.

İngiltere'nin önde gelen gazetelerinden Guardian'a verdiği bir söyleşide Hardy, Büyük Dövüş'teki rolüne hazırlanma sürecine dair "Üç ay boyunca haftanın her günü, günde iki saat boks, iki saat Muay Thai, iki saat Jiu-Jitsui, iki saat koreografi ve iki saat ağırlık kaldırma çalışması yaptım" demişti.

Motosiklet tutkusu

2017'de hayranları Tom Hardy'nin ilk kez bir motosiklet kullandığını gördü. Bir benzin istasyonunda yakıt dolduruyor-



Oyuncu özellikle **Dark Knight Rises, Dunkirk ve Mad Max: Fury'de** yüzünün büyük bir kısmı maskeyle kapalı haldeyken dahi, hayat verdiği karakterin hissettiklerini gözleriyle, bakışlarıyla seyirciye geçirmeyi başarmıştır. Yine de Hardy'nin en iyi performansını 2013 yapımı **Locke**'ta sergilediğini söyleyebiliriz.



du ve onlarla bir fotoğraf çekmeyi memnuniyetle kabul etti. Motosikletinin neden ehliyet plakası olduğunu sorduklarında, motosiklet ehliyet sınavına girdiğini açıkladı. Ancak neden sınava girdiğini sorduklarında, bunun bir sır olduğunu söyledi. Ertesi yıl, Tom Hardy Venom ile sinema perdesindeydi. Belli ki Eddie Brock'u oynamak için ileri motosiklet sürme eğitimi alıyordu. Hardy, çekimler sırasında bindiği Scrambler'dan etkilenmiş olmalıydı. Venom çekimleri tamamlandıktan sonra Hardy, Instagram sayfasında yepyeni bir

Ducati Super Sport fotoğrafı yayınladı. 2018'den bu yana Tom Hardy, bir motosiklet tutkunu. Hatta sık sık motosiklet şovlarında boy gösterir oldu. Hardy ayrıca **Ducati**'nin yanı sıra **Triumph** marka motorları da koleksiyonuna dahil etti. Aktör, bir keresinde bir motosiklet hırsızının peşinden koşmuş ve suçluyu yakalamak epeyce koşup bir çitten atlayıp hırsız polise teslim etmiş ve manşetlere konu olmuştu. Mart sayımızın konuğu yetenekli bay Tom Hardy'di. Yeni sayılarımızda buluşmak dileği ile yolunuz açık olsun.



3FFF YAYIN GRUBU

25 yıl

Yayıncılıkta Yaratıcı Çözümler..



Dergi • Gazete • Web • Ajans

0212 932 82 41

0531 955 27 96 • 0530 263 71 32



Motosiklet Sektöründe 2022 Değerlendirmesi ve 2023'te Motosiklet Trendleri

Koray ÖZTOPÇU

Dünyada motosiklet endüstrisinin 2023'te daha da iyi performans göstereceği bekleniyor. Elbette bu beklentinin en büyük sebeplerinden birisi motosikletin, hayatımıza hareketlilik ve özgürlük sunması olarak gösteriliyor.

Şehirlerimizde mobilite ihtiyacının artmasında, bir noktadan bir noktaya daha fazla hareket etme ve ulaşma isteği ile toplu taşımanın yoğunluğundan kaçma düşüncesi motosikletin yükselen trend olmasında etkili nedenler arasında sayılabilir.

Dünyada motosiklet hemen her ülkede artış kaydetmeye devam ederken, ABD'de motosiklet pazarı satışları son birkaç

yılda yaklaşık %75 oranında büyüdü. Almanya'da geçen yılın üçüncü çeyreğinde sektör %309,1'lik bir büyüme gösterirken, Asya Pasifik bölgesindeki kilit pazarlardan biri olan Çin'de ise yılda 1,6 milyona varan satış gerçekleşti. Dünyanın en büyük motosiklet pazarı olan Hindistan'da da 2023 ve sonrasında satışların artacağı öngörülmüyor.

Ülkemizde ise 2022 Ocak-Aralık aylarında trafiğe kaydı yapılan motosiklet sayısı 2021'in Aralık ayında % 264,2 oranında arttı. 2021 Aralık ayında 14.004 adet, 2022 Aralık ayında da 51.002 adet moto-

siklet tescili yapıldı. 2022 Aralık ayı TÜİK verilerine göre motosiklet tescil adetleri, bir önceki yılın ocak-aralık dönemine göre %62,3 oranında arttı. 2021 Ocak-Aralık döneminde 255.961 adet olan motosiklet tescil adedi 2022 yılının aynı döneminde 415.544 adet oldu. Elektrikli ve 50 cc araçlar hariç bakıldığında pazarın % 44,6, dahil edildiğinde ise % 84,2 oranında arttığı görüldü.

Özellikle motosiklet kategorisine giren 0-4 Kw e-motosiklet olarak Ocak-Aralık 2022 rakamlarında 50.265 adet satış gerçekleşti. 2021 yılında bu rakam 18.113





Ülkemizde ise 2022 Ocak-Aralık aylarında trafiğe kaydı yapılan motosiklet sayısı 2021'in Aralık ayında % 264,2 oranında arttı. 2021 Aralık ayında 14.004 adet, 2022 Aralık ayında da 51.002 adet motosiklet tescilli yapıldı. 2022 Aralık ayı TÜİK verilerine göre motosiklet tescil adetleri, bir önceki yılın ocak-aralık dönemine göre %62,3 oranında arttı.

adet iken, yaklaşık %177'lik bir büyüme kaydedildi. Sektöre özellikle son dönemde 4 kw üstü e-mobilite ürünlerinde motosiklet statüsünde gözüken dört ve üç tekerlekli araçların da girişiyle 2022'de 911 adet satış gerçekleşti.

Ülkemizde özellikle yeni genç neslin mobilite ihtiyacını giderme isteğinin hem ürün gamına hem de motosiklet talebine ciddi bir şekilde yansımaları görüyoruz. 0-250 cc arasındaki motosiklet satışları 2020'de 190.012 adet ve 2021'de 229.729 adet iken, 2022'de ciddi bir büyüme göstererek 354.540 adede ulaştı. Genel anlamda taleplerin 0-250 cc'de devam ettiğini, 250 cc üstü taleplerin ise 2020'de 6.435 adet, 2021'de 7.935 adet ve 2022'de 9.828 adet ile düşük bir büyüme grafiği sergiliyor diyebiliriz. Elektrikli motosikletler ise büyüme trendine 2023'de devam edecek. Geçmiş



rakamlar ise tüm sınıflara baktığımızda 2020'de 12.019 adet, 2021'de 18.297 adet ve 2022'de 51.176 adet olarak gerçekleşti. 2023 yılında dünyada motosiklet endüstrisinde özellikle teknolojik ilerlemeyle

daha fazla büyüme bekleniyor. Ülkemizde de motosiklet endüstrisinin geleceği daha da şekillenecek ve sektör önümüzdeki yıllarda gelişimini sürdürecektir. Şehirlerde daha fazla insan tarafından motosikletin, özellikle elektrikli motosikletlerin, sürdürülebilirlik ve e-mobilite beklenti ve istekleriyle bağlantılı olarak tercih edileceğini düşünüyoruz.

Önümüzdeki yıllarda elektrifikasyon mobilite endüstrisinin dönüşümünde önemli bir rol oynarken, tüketici beklentilerindeki değişimin hızı ve teknolojiye gelişimle birlikte tüm araç segmentlerinde büyük fırsatlar, daha farklı imkân, fiyatlar ve çeşitlilikle sunulacak. Dolayısıyla elektrikli mobilite hızlı ve yaygın bir şekilde benimsenerek pazarda üreticiler tarafından daha fazla yeni e-motosikletlerin varlığını görecek.



Valentino Rossi

MotoGP'den bir efsane geçti...

Sayfalarımızda mercek tuttuğumuz kişi, motorsporlarının yaşayan efsanesi 7'si 1. kategoride olmak üzere 9 kez MotoGP Dünya Şampiyonu ve motorsporlarında adeta bir simge haline gelmiş 46 numarasıyla **"Doktor" Valentino Rossi.**

Yazı: Ferhat Gedik



G.O.A.T (Greatest of All Time) deyince her branşta akla gelen isimler var. Futbolda Maradona ve Pele, basketbolda Michael Jordan, yüzmede Michael Phelps, atletizmde Usain Bolt, teniste Rafael Nadal, Roger Federer ve Serena Williams, Formula 1'de Michael Schumacher gibi... Bu bahsettiğimiz sporcuların Moto GP'deki karşılığı, herkes tarafından kabul gören isim kuşkusuz Valentino Rossi.

Valentino Rossi sadece dokuz kez Grand Prix dünya şampiyonu olmuş bir isim değil. İtalyan pilot, MotoGP padoğunun ötesinde



yarattığı etkiyle tam zamanların en büyük sporcularından biri olarak görülüyor. Yamaha MotoGP fabrika takımı formasıyla geçen 14 yıl, ona 50'den fazla yarış birinciliği ve dört şampiyonluk getirdi, üreticinin en başarılı sürücüsü olarak tarihe geçti.

Bu dünyaya go-kartla giren "Doktor", çok geçmeden babası Graziano'nun izinden giderek motosiklet yarışlarına yöneldi. İleride motosiklet yarışları dünyasında zirveye yükseleceği bu yolculuğunun başında, 1992'de 13 yaşındayken minimoto bölge şampiyonasını kazandı. 1995 ve 1996'da

İtalya şampiyonalarını kazanan Rossi, ayrıca ilk 125 cc Avrupa Şampiyonasında sürücü kategorisinde üçüncü oldu ve göz doldurduğu performansı ile 1996 sezonunda uluslararası arenaya çıktı.

İlk 125 cc Dünya Şampiyonası'ndaki ilk galibiyetine Çek Cumhuriyeti'nde ulaşan Rossi, ikinci sezonunda ise fırtınalar estirdi ve 11 yarış kazanarak ilk dünya şampiyonluğuna ulaştı.

1998 yılında 250 cc Dünya Şampiyonası'na yükselen Rossi, deneyimli sürücüler karşısında şampiyonluğu az farkla kaçırdı. Fakat ertesi yıl geri döndü ve üstün performansı ile ikinci dünya şampiyonluğunu kucakladı. Bu gelişme sonrasında, yüzyılın başında seviye yükselterek 500 cc Dünya Şampiyonası'na geçiş yapan Rossi'nin motosiklet yarışı dünyasında adından sıkça söz ettirmesi uzun sürmedi. İtalyan pilot, üst klasmandaki ilk galibiyetini o yıl Donington Park'ta aldıktan sonra pek çok eski şampiyonun ve motor sporu efsanesinin

yer aldığı sıralamalarda ikinci oldu.

"Rossi Çağı"nın miladı olan 2001 sezonunda ise VR46 ile 16 yarışın 11'ini kazanarak 500 cc dünya şampiyonu olmaya hak kazandı. 2002 yılında üst klasman, MotoGP oldu ancak isim değişikliği ve iki zamanlı 500 cc'den dört zamanlı 990 cc'ye geçilmesi, zirve sıralamalarını etkilemedi. Rossi, o yıl ve 2003 yılında şampiyonluğu evine götürdü. Bundan sonrasında Yamaha ile uzun soluklu bir işbirliğine atılacaktı.

Bu buluşma hemen kazandı; Rossi, 2004'te yine fırtınalar estirerek şampiyonluğunu ilan etti. 2005 sezonunda daha da etkileyici bir dönüşle en yakın rakibine 147 puan fark atarak üst üste beşinci şampiyonluğunu kucakladı.

2006 ve 2007 sezonlarında şampiyonluğu kaçıran Rossi, 2008'de zirvedeki yerine geri döndü ve bir sezonda alınan en fazla puan rekorunu kırdı. Ertesi sene İtalyan pilot, Yamaha'dan takım arkadaşı Jorge Lorenzo ile başa baş şampiyonluk mücadelesi

sergiledi ancak sezon boyu süren çekişmeden yedinci üst klasman şampiyonu olarak çıkan isim Rossi oldu. Rossi o zamandan itibaren yükselişini sürdürdü; toplam 89 MotoGP yarışı kazandı, 198 kez podyum görerek rekor kırdı.

Rossi'nin Yamaha ile ses getiren ilk yarışı

2004 sezonunda Yamaha'ya transfer olan Rossi'nin ilk galibiyet hamlesi, Güney Afrika'da Welkom yakınlarındaki Phakisa Otoyolu'nda koşulacak sezonun açılış yarışıydı. Doktorun pol pozisyonunu elde etmesi umut verici bir başlangıçtı. İki farklı üreticiyle üst üste Grand Prix kazanan ilk sürücü olmak için çalışacaktı.

İşıkların söndürülüp yarışın başlaması ile Rossi, mükemmel bir kaçışla, sola dönen 1. Viraja doğru holeshot yaptı. Kısa sürede bire bir çekişmeye dönüşen yarışta, Max Biaggi ve Sete Gibernau Rossi'den birinciliği almak için çalışıyordu.



Kariyerinin 432. Grand Prix'inde yarışan, 115 birinciliği ve 9 dünya şampiyonluğu bulunan efsane İtalyan pilot, kendi döneminin en başarılı ismi olarak anılıyor.

Tüm zamanların en iyi motosiklet yarışçularından biri olarak gösterilen **The Doctor lakaplı Rossi**, kariyerinde dokuz kez Dünya Şampiyonu olmayı başardı. 7'si MotoGP birinci kategoride olan şampiyonluklar sırasıyla 1997,1999,2001,2002, 2003,2004,2005, 2008 ve 2009 yıllarında geldi.



Dönüşümlü olarak en hızlı tur süreleri yapan Biaggi ve Rossi en önde birbirleriyle yer değiştirirken Gibernau biraz geriye düşüyordu. Yarışın ortalarına gelindiğinde, Rossi 46 numaralı Yamaha YZR-M1 ile önde götürüyordu İtalyan pilot, kavurucu sıcaklığın altında yarış temposunu en iyi şekilde yönetmeye çalışıyordu.

Finişe beş tur kala Rossi, Yamaha ile alacağı kaçınılmaz ilk galibiyetten uzaklaşmış gibiydi sanki Biaggi toparlanmıştı. Ancak İtalyan sürücü, tam gücüyle yüklendi ve birkaç tur sonra 10. Virajda İtalyan meslektaşının önüne geçti.

Rossi'nin son birkaç turdaki sağlam defansı belirleyici oldu ve Rossi, Yamaha ile ses getiren bir ilk galibiyeti evine götürdü. İtalyan pilot, zafer turunda M1'inin önünde, pistin yanında kayarak duyguları ve yorulmuşluğu harmanladı.

2013 yılında yuvası olan Yamaha'ya dönen efsane sürücü 2014,2015 ve 2016 yıllarında sezonları ikinci tamamlayarak asla pes etmeyeceğini herkese kanıtladı. 2015 yılında ise tekrardan 5 puan fark ile şampiyonluğu takım arkadaşı İspanyol pilot Jorge Lorenzo'ya kaptırdı. 2015 yılındaki son yarışa kadar şampiyonayı lider götüren Rossi, final yarışından önceki yarışta pistlerde uzun süre göremeyeceğimiz bir olay yaşadı. Repsol Honda pilotu olan İspanyol pilot Marc Marquez kendi vatandaşı olan Jorge Lorenzoyu şampiyon olması için oldukça destekledi ve hemen arkasında olan Valentino Rossi'yi zor durumlara sokarak onun kendisini geçip Lorenzo'ya yetişememesine neden oldu. Bu duruma oldukça öfkelenen Valentino Rossi, çok yakın döndükleri bir virajda Marc Marquez ile temas yaşadı ve Marquez'i yarış dışına itti. Yaşanan bu olaylardan sonra ise Va-

lentino Rossi ceza alarak final yarışına en son sıradan başlamak zorunda kaldı. Son sıradan başladığı yarış 4. olarak tamamlamasına rağmen yarış 1. bitiren İspanyol pilot Jorge Lorenzo şampiyon olurken hemen arkasında kendi vatandaşı Marc Marquez yarış 2. Sıradamı tamamladı ve yarış boyunca Lorenzo'ya en ufak bir atakta bulunmadı. Yarış bittikten sonra Lorenzo deliler gibi sevinirken Rossi ise motorunu garajına çekti.Yarışı izleyen taraftarlar ise Lorenzo ile şampiyonluğu kutlamak yerine Rossi'nin garajına gittiler ve Valentino Rossi şampiyon olmuş gibi desteklerde bulundular. 2000 yılında başlayan MotoGP serüvenine 7 Dünya Şampiyonluğu sığdıran Valentino Rossi MotoGP tarihinin en başarılı ismi oldu. Eğlenceli kişiliğinin yanı sıra birçok motorevere ilham olan Valentino Rossi, 14 Kasım 2021'de aktif kariyerini sonlandırdı.

Suzuki Motor Corporation'dan Türkiye'ye 10 milyon yenlik deprem bağıışı

Suzuki Motor Corporation, "asrın felaketi" olarak nitelenen Kahramanmaraş merkezli depremlerin ardından afetzedelere destek olmak için 10 milyon yenlik bağıışı yaptığını duyurdu.

Şirketten yapılan açıklamaya göre, Türkiye'de Doğan Trend Otomotiv tarafından temsil edilen Suzuki, Avrupa merkezinde yer alan kışlık tipte ısınma ihtiyacına yönelik farklı giyim unsurlarını da bölgedeki ihtiyaçlar için sevk etmeye başladı. Suzuki Motor Corporation, başlangıç niteliğindeki 10 milyon yenlik nakdi bağıışın ardından takip eden dönemde de bölgeye destek olabilecek faaliyetlerini sürdürmeyi planlıyor.

Japon otomotiv devi Suzuki Motor Corporation, deprem felaketinden etkilenenlere taziye dileklerini ilettiler.



Deprem bölgesinde Yunus Timleri dar sokaklarda güvenliği sağlıyor

Kahramanmaraş merkezli, 6 Şubat'taki 11 ili etkileyen depremlerin ardından Kahramanmaraş İl Emniyet Müdürlüğü Asayiş Şube Müdürlüğü Motosikletli Polis Timleri Büro Amirliğine bağlı Yunus Timleri, araçların giremeyeceği dar sokaklarda olaylara müdahale ediyor. Motosikletli Polis Timleri Büro Amirliğinde görev alan 33 personel ve 12 motosikletli ekip, deprem sonrası gönderilen takviyelerin ardından 42 motosiklet ve 77 personelle göreve devam ediyor. Kent merkezindeki yollarda yapılan uygulamalı, planlı çalışmaların yanı sıra dar sokak ve caddelerde meydana gelen olaylara hızlı ve seri müdahale eden Yunus Timleri, enkazların çevresinde ve içinde yağma ve hırsızlık olaylarına karşı da güvenlik önlemi alıyor.

Araçla ulaşamayan depremzedelere tıbbi malzeme **motosikletle** sevk ediliyor

Adıyaman'da yolu hasarlı olduğu için ya da enkaz yığınları nedeniyle ulaşımın sağlanmadığı noktalara tıbbi malzemeler, motosiklet tutkunlarıncaya götürülüyor.

Merkez üssü Kahramanmaraş olan ve 10 ili etkileyen 7,7 ve 7,6 büyüklüğündeki depremlerde Adıyaman'da birçok noktada yolların çökmesi ve enkaz yığınları nedeniyle bazı yerleşim yerlerine ulaşım güçlükle sağlanıyor. Depremden etkilenen vatandaşlara tıbbi malzeme başta olmak üzere temel ihtiyaç malzemelerinin ulaştırılması için Balıkesir'deki motosiklet tutkunları harekete geçti. Adıyaman'a ulaşan 25 kişilik motorize ekip, kriz merkezine gelen talepler doğrultusunda belirlenen noktalardan ekiplerin hazırladığı malzemeleri enkaz yığınlarını aşarak afetzedelere ulaştırmaya başladı.



Honda, motosiklet satışları ile 8'inci kez zirvede

Dünyanın en büyük motosiklet üreticilerinden Honda, Türkiye'nin en çok satan motosiklet markası olma unvanını üst üste 8'inci yılında da korudu. Honda, 2022 yılını 47 bin 844 adetlik motosiklet satışı ve yüzde 23.4 pazar payı ile kapattı. Honda, Türkiye'nin büyüyen motosiklet pazarındaki liderliğini 8'inci yılında da sürdürdü. Zirveyi bırakmayan Honda, 2022 yılındaki toplam 204 bin 158 adetlik 50cc üzeri Türkiye motosiklet pazarında, 47 bin 844 adetlik satış gerçekleştirdi. Satış rakamlarını bir önceki yıla göre artıran Honda, yüzde 23.4'lük pazar payına ulaştı. Honda Türkiye, 2022 yılında tarihindeki en yüksek satış adedine ulaştı.

Honda Türkiye Motosikletten Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Çetin Kardeş, 2022 yılında gerçekleştirilen satışlar üzerine, "8 yıldır aralıksız şekilde pazar lideri olmaktan gurur duyuyoruz. Ayrıca 2022 yılında 30 yıldır faaliyet gösterdiğimiz Türkiye'de, 500 bininci motosiklet satışımızı da gerçekleştirdik. Bu büyük başarımız için öncelikle her zaman yanımızda olan müşterilerimize teşekkür ediyoruz" dedi.



MOTOSİKLET TUTKUNLARININ MUTLAKA İZLEMESİ GEREK!

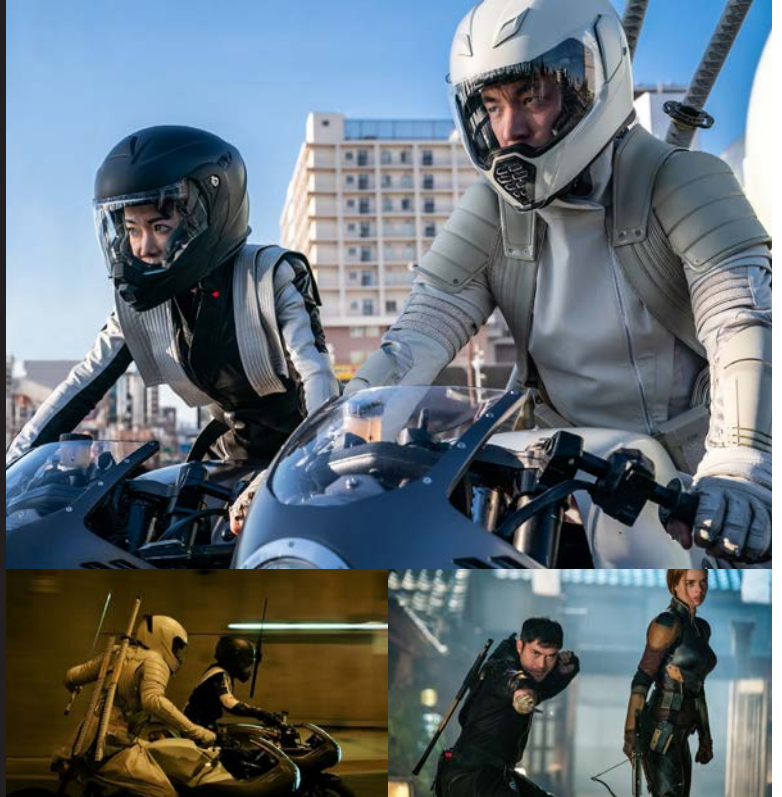


MOTOSİKLET
TEMALI
FİLM

**Snake Eyes:
G.I. Joe Origins - 2021**

Snake Eyes: G.I. Joe Origins, bir Japon klanının varislerinin hayatını kurtarmasıyla klanı kabul edilen Snake Eyes'in hikayesini konu ediyor. Japonya'ya giden Snake Eyes, burada Arashikage tarafından bir ninja savaşçısı olmanın yöntemlerini öğrenir. Arashikage'nin ona sunduğu bir diğer şeyse hep özlemine çektiği yuvadır. Kendisine yeni bir dünya kuran Snake Eyes'in hayatı, geçmişinden gelen sırların ortaya çıkmasıyla alt üst olur. Sırların ortaya çıkması, Snake Eyes'in onuru ve sadakatinin sınanmasına neden olur.

Yönetmen Robert Schwentke





Honda, 2023 sezonunda kullanacağı motosikleti tanıttı!

Honda fabrika takımı, ikonik Repsol renk düzeninin birebir korunduğu 2023 motosikletini tanıttı. Marc Marquez'in yanı sıra Joan Mir de ilk kez Honda tulumlarıyla görüntüldü.

Marquez'in son şampiyonluğuna ulaştığı 2019 sezonundan beri zor günler geçiren ve son üç sezonun ikisini galibiyetsiz kapatan Honda, bir türlü isteneni veremeyen RC213V'i tamamen düzeltbildiğini umduğu bir sezona adım atıyor.

Bu yolda ana sponsor Repsol'ün desteği de tüm sıkıntılara rağmen devam ediyor. 1995 sezonundan beri Honda'nın sponsorluğunu yapan petrol devi, ortaklığın sona ereceği söylentilerine rağmen aracın üstündeki ye-

rini korumakta. İkonik Repsol renk düzeni değişmezken, en büyük değişiklik selenin hemen altında yer alan mavi renkli "Honda Racing" logosu. Sekiz kez dünya şampiyonu Marquez, Honda ile yaptığı dört yıllık anlaşmanın sondan bir önceki sezonuna girerken takımda kalmaya devam ediyor ve 2020'de sağ kolunu kötü bir şekilde kırmasından bu yana fiziksel olarak en iyi durumda.

İspanyol sürücünün takım arkadaşı ise Suzuki'nin seriden ayrılmasının ardından Honda ile iki yıllık bir sözleşme imzalayan 2020 şampiyonu Joan Mir.

Böylece Honda fabrika takımı 2019'dan bu yana ilk kez kadrosunda iki dünya şampiyonuna yer vermiş olacak; o sezon Marquez'e üç kez dünya şampiyonu Jorge Lorenzo eş-

lik etmişti. Kış testlerinde bir adım atmamayı uman Honda, şu ana kadar istediği noktaya ulaşabilmiş değil. Kasım ayında Valencia'da test edilen ilk prototipin olumlu karşılanmamasının ardından, ne Marquez ne de Mir geçen haftaki Sepang testinden sonra Honda'nın yeni motosikletle rekabetçi olmaya yakın olduğunu düşünmedi.

Testin ardından konuşan Marquez, "Teste dört motosikletle başladık, ikinci gün üç motosikletimiz vardı, son güne iki motosikletle başladık ve öğleden sonra en iyi seçeneği keşfettik." "Ancak şampiyon olabilmek için ihtiyacım olan motosiklet bu değil, bir adım daha atmamız gerekmekte." "Yine de önemli olan net bir temele sahip olmak ve diğer motosikletleri unutmak." dedi.

Ducati, Marquez'le anlaşmakla ilgilenmiyor

Ducati patronu Paolo Ciabatti, İtalyan üreticinin altı kez MotoGP dünya şampiyonu Marc Marquez'e 'ihtiyacı olmadığını' ve onunla sözleşme imzalama zamanının geçtiğini söylüyor. Marquez, 2020 yılında yaptığı büyük kazada sağ kolunu ciddi şekilde kırmış ve geride kalan üç yılı bu sakatlıkla boğuşarak geçirmişti.

Honda ile olan kontratı 2024 sonunda bitiyor ve 2013-19 yılları arasında altı şampiyonluk kazanan Marquez'in kazanabilecek bir motosiklete sahip olmaması halinde Honda'dan ayrılabileceği konuşuluyor. Geride kalan yıllarda

Marquez'in adı sık sık rakip üreticilerle anılıyor fakat Ducati'de yarışması için kapılar -şimdilik- kapanmış durumda.

Motorsport.es'e konuşan Ciabatti, Marquez'in istemesi halinde onunla potansiyel bir geleceği memnuniyetle görüşebileceğini ancak 2022 şampiyonu Francesco Bagnaia'nın da aralarında bulunduğu mevcut sürücü kadrosunda, kendisine yer olmadığını belirtti.

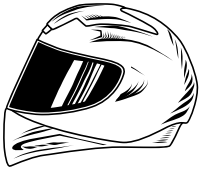
Ciabatti, "Ducati'nin Marc gibi bir 'uzaylıya' ihtiyacı yok değil fakat Ducati'nin zaten kendi

uzaylıları var." "Asla asla dememelisiniz fakat Marquez 30 yaşında. Oysa bizim 5-6 yaş daha genç sürücülerimiz var ve gelişime de açıklar." "Ducati'nin Marquez'e ihtiyacı olduğunu düşünmüyorum ve bunu büyük bir saygıyla söylüyorum." "Fabrika takımına katılmayı isteyen zaten yeterince sürücümüz var. Dolayısıyla onunla sözleşme imzalamayı düşünmüyoruz." "Elbette yarın bizi arayıp bir görüşme talep ederse, telefonu yüzüne kapatmayacağız." "Ancak Marc'ın Ducati'ye imza atma zamanı birkaç yıl önceydi, artık böyle bir şey söz konusu değil." dedi.





MOTOSİKLET SÜRÜCÜSÜNÜN GÖRÜŞÜ



Hasan Erkan Anlar (Türkiye Motosiklet Federasyonu -A- İleri Sürüş Teknikleri Eğitmeni)



Bu sayıda sizlere bir motosiklet sürücüsünün görüşünden söz edeceğim. Yani görüş yetkinliğimizi konuşacağız. Usain Bolt'u hepimiz tanıyoruz, hani 100 metre koşucusu. Dünya rekortmeni. Peki Usain Bolt saatte en fazla kaç kilometre hızla koşabiliyor? 45 km. Peki motosikletler yani L3 sınıfından söz edersek, 50 cc üzeri, bu araçlar için yasal hız limitlerini söyleyelim. Yerleşim yerleri yani şehir içi 50 kilometre, şehirlerarası çift yönlü karayollarında 80 kilometre, bölünmüş yollarda 90 ve otoyollarda ise 100 kilometre. Yani motosikletin hızı genelde bir insanın yürüyerek ya da koşarak çıkabileceği hızlardan çok daha yüksek olduğundan sistemli bir sürücünün, motosikletin normal olarak seyrettiği hızlarda görüş yetkinliğini arttırmak için, kendisini eğitmesi şart.

Peki bu nasıl olacak? Yürürken ya da koşarken nereye bakarız. Evet, hemen önümüze. Motosiklet sürerken ise daha ileriye bak-





mamız çok önemli. Daha ileriye bakarsak potansiyel tehlikeleri önceden fark ederiz ve önlem alacak zamana sahip olabiliriz. **'Baktığımız yere gideriz!'** kuralını daha önceden de duymuşsunuzdur. Neden? diye sorarsanız; insanların yaratılışlarından gelen özelliklerinden biri de gözlerinin yan yana, ileriye odaklı ve kafalarının ön bölgesinde olmasıdır. Milyonlarca yıldır avlanan insanoğlu baktığı yere odaklanır. Yani biz insanlar, bir avcı için ideal olan 'avcı bakışı' ile bakarız. Halbuki daha çok bir 'av' gibi temkinli ve etrafı tarayarak da bakabilecek şekilde kendimizi eğitmeyimizde motosiklet sürücüsü için önemli faydalar vardır. Evet, insanlar doğada genelde avdan çok avcıdır. Ancak iş trafiğe geldiğinde motosiklet sürücüsü ne yazık ki trafikteki çoğu araç sürücüsünden risklere karşı daha korunmasız durumdadır. Yani 'bir av durumunda'yız' diyebiliriz.

Sürüş esnasında her yöne görüşümüz olmalıdır. Çoğu sürücü önlerindeki dar bir alana odaklandıklarından birçok tehlike zamanında fark edilemez. Sürücü kendine yakın, orta uzaklıkta ve ufukta olan alanı sürekli taramalıdır. Böylece erken uyarı sistemini devreye almış olursunuz. İleri bakarken size yakın nesnelere de görebilirsiniz. Ancak takip ettiğiniz aracın arkasına bakmak gibi, çok yakına bakarsanız ileriye görmemiz mümkün olmaz. Tabii yeterli gö-

rüşe sahip olmanız yolun doğru bölümünde konumlanmanıza da bağlıdır. Önünüzdeki TIR'a ya da kamyonu çok yaklaştığınızda hem kendinizi aracın durma ihtimaline karşı tehlikeye atmış olursunuz, hem de görüş açınızın önemli bir bölümü araç tarafından kapatılır. Daha geride kalarak ve bakışımızı düşürmeden ileriye bakarak bizi bekleyen risklerin, yavaşlayan trafiğin, yolun ortasındaki çukurun farkına varabiliriz. Altını çizerek söyleyeyim. **Bakışı ileride tutabilmek ileri sürücünün en önemli özelliklerinden biridir.**

Peki ya arka ?..Arkanın gözlemine nasıl hallededeceğiz? İlk olarak arkamızda neler olup bittiği konusunda bilgi toplamak için aynalarımızı kullanırız. İkinci olarak ise arkaya gözle bakmaktır. Sinyal vermeden, şerit ya da hızı değiştirmeden önce çevrenizdeki trafiği nasıl etkileyeceği konusunda fikir sahibi olmalısınız. Aynalara bakarak arkada olan biteni tamamen görmediğimize göre arkaya gözle bakmak görüşün önemli bir parçasını oluşturuyor. Kör noktalardaki son durumu görmek ve tüm resmi anlayabilmek için arkaya gözle de bakmanız gerekir. Arkaya baktığımızda, yön değiştirebileceğiniz konusunda yoldaki diğer sürücülere bir uyarı da vermiş oluruz. Ancak unutmayalım ki arkaya gözle bakarken aynı anda ileri bakamayız. Bu durum ciddi tehlikeler içerir. Bazı durumlarda ise

hiç arkaya bakmazsak tehlikelerle karşılaşabiliriz. Peki öncesinde arka gözlem almamızı gerektiren durumlar hangileridir?

- **Hareketlenmeden**
- **Sola ya da sağa dönmekten**
- **Sollamadan**
- **Şerit değiştirmeden**
- **Yavaşlamadan ve durmadan önce.**

Omuz üzerinden kör noktalara bakmak gerekir. Bu aşamada cankurtaran bakış konusunu anlatmakta yarar görüyorum.

Cankurtaran bakış, manevra yapmadan önce omuz üzerinden kısa bir süreliğine geriye doğru bakmayı ifade eder. Bu sayede aynaların kör noktasında kalan bölgeler de görülebilecektir. Peki cankurtaran bakış sırasında nelere dikkat edilmesi gerekir? İki önemli nokta var.

Bir, bakış mutlaka "Manevra yapmadan önce" gerçekleştirilmelidir. Manevraya başladıktan sonra yapılırsa tehlike oluşabilir. Kör noktadaki bir araç ile tehlikeli bir yaklaşma söz konusu olabilir.

İki, cankurtaran bakış çok kısa sürmelidir. Aksi halde yeniden öne döndüğünde birçok şeyin değiştiğine tanık olunabilir.

Şimdi biraz da **görüş bölgeleri** dediğimiz konuya değinmek istiyorum.

İleriye ve yanlara doğru baktığınızda görebildikleriniz sizin görüş bölgenizdir. Konunuza ve çevrenizin durumuna göre fark-

lı görüş bölgeleri oluşur. Bazen çevrenizi açığır. Baktığınızda tüm çevrenizi görebilirsiniz. Bazen de sık ağaçlıklı bir bölgeden geçerken görüş kısıtlanır, yani görüş bölgeniz daralır. Görüşünüz kısıtlandığında size ipuçları verebilecek alternatif bilgi kaynaklarını kullanmalıyız. Görüş açıldığında ise hemen tüm bölgeyi hızla tarayarak bilgiye ulaşmak doğru olacaktır. Örneğin şehir içinde binaların arasında bir yolda gidiyoruz. Bir kavşağa yaklaştıkça, kesen yolu daha iyi görmeye başlarız ve görüş bölgemiz genişler. Kesen yolu yeterince görebilmek için ise kavşağa iyice yaklaşmanız gerekecektir. Ancak kavşağa birkaç metre kala geçmenin güvenli olup olmayacağına karar verebilirsiniz. Yani görüşün açıldığı ve görüş bölgesinin yeterince genişlediği son birkaç metre kritiktir. Bazen park etmiş araçlar görüşünüzü olumsuz yönde etkilediklerinden geçmeden durup bakmak zorunda kalabilirsiniz. Sistemli bir sürücü görüş bölgesinin kısıtlı olabileceği kavşak veya kör viraj gibi riskli bir noktaya yaklaşırsa, kendisi güvenlik sınırları dahilinde yolu en iyi görebilecek şekilde konumlandırmalıdır. Sürekli olarak görüşümüzü arttırmak için güvenli olan her fırsatı kullanarak bilgi toplamaya devam etmeliyiz

Sistemli bir sürücünün çevresinde görebildiği mesafeyi, her yöne ve sürekli bir şekilde gözleri ile taraması gerekli. Sadece bir bölgeye takılmadan ön, arka, sağ ve solu kesintisiz ve düzenli olarak tarayarak risklerin nerelerde olduğunu anlayabiliriz. Sürücünün her iki tarafındaki aynalara baktığında göremediği, arka yan alanlara kör nokta denir. Aynalara bakarak göremediğimiz bu kör noktaları da omuz üzeri bakış ile bakarak kontrol etmeliyiz. Motosiklet sürücülerini araba sürücülerine kıyasla daha yüksekte oturduklarından gözlem için avantajlı durumdadırlar. Çevreden daha çok doğru bilgiyi, sistem dahilinde kullanmak üzere toplama isteğinde olmalıyız. Bilgiyi toplarken de ilk önceliği her zaman olduğu gibi yine güvenlik olmalıdır. Yani sürücü daha fazla bilgi toplamak için kendini tehlikeye atmamalıdır. Güvenlik her zaman önce gelir!

Merkezi ve Çevresel Görüş Teknikleri:

Biliyorsunuz sistemin bilgi aşaması için görüşümüz büyük önem taşıyor. Görüş konusunun devamı niteliğinde olan iki önemli görüş tekniği için ise sizler için özel bir bölüm hazırladık. Bu tekniklere Merkezi ve

Çevresel görüş teknikleri diyoruz. Hatırlarsanız insanların avcılıktan kalan alışkanlıklarıyla 'avcı bakışı' ile baktıklarından söz etmiştik. Halbuki motosiklet sürücüsü olarak trafikte av olabilmek ihtimalimize vurgu yapmıştık. Avcı bakışını açıklarken 'spot ışığı' benzetmesini kullanmak istiyorum. Spot ışığı da direkt bir hedefi, örneğin sahnede bulunan bir sanatçıyı aydınlatmak için kullanılır. Sahnenin genelini aydınlatmak için spot ışığı kullanılmaz. Hedefe kitlenmiş bir savaş uçağı gibi bakışımızın hedefindeki nesneyi çok detaylı olarak görürüz. Bakışımızın odağındaki arabanın sürücüsü ile göz göze geldiğimizde merkezi bakışımızı kullanırız. Kaçmak için yeterli mesafe ve zamanımız olmasına rağmen hedefe kitlenerek gözümüzü alamadığımız o çukura düştüğümüzde de yine merkezi bakışımız devredir. Karşı şeritteki kamyonu sollayan araca bakışımızı sabitlediğimizde de merkezi bakışımızla bakıyoruzdur. İnsanlar çoğunlukla merkezi bakış kullandıklarından, sürücülerin özellikle tehlike ile karşılaştıklarında 'tehlikeyi oluşturan nesneye merkezi bakış ile kitlenmeleri' durumu ile sıkça karşılaşılmaktadır. Yolun, belki virajın dışı, yola atlayan bir araç ya da yaya, çukur vs. Doğal olarak insanlar bakışlarını tehlikeye odak-





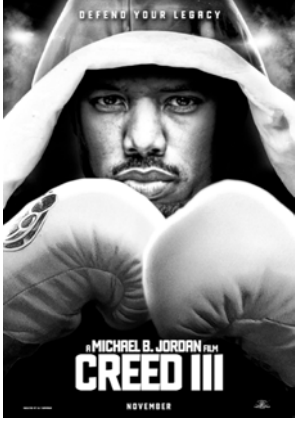
larlar. Bu 'hedefe kitlenme durumu' önemli riskler taşır. Bakışını kilitlemekten kurtarlamayan sürücünün baktığı yere gitmesi, tehlikeye sürmesi demektir. Sistemli sürücü yoldaki risklere bakışını kitleme yerine çevreyi taramaya devam etmeli, aldığı bilgileri kullanarak kendini güvenli bir şekilde konumlandırmalıdır. Merkezi bakış tekniğinin doğru kullanımı yol üzerinde kendimize referans aldığımız bölgelere yapılan bakış ile sağlanır. Gerekliyse frene başlama noktası, dönüşe başlama noktası ve viraj çıkışı gibi. Yani güvenli bir şekilde gitmek istediğimiz bölgeye doğru yapılan merkezi bakıştır. Bu güvenli bölgeye gideceğimize emin olduktan sonra bakışımızı bir sonraki güvenli noktaya yönlendirerek sistemli bir şekilde yol alırız. Süreç bu şekilde devam eder. Sistemli bir sürücü merkezi bakış tekniğini çevresel bakış tekniği ile birlikte doğru bir şekilde kullanmalıdır. Tekniklerin sadece birini kullanabiliyor olmak olumlu sonuç vermez.

İnsanların doğadaki avcı rolü merkezi bakış gerektirirken, motosiklet sürücüsünün trafikteki rolü ise avın tehlikelerle dolu bir ortamda ilerlerken etrafında olup bitenlerin hepsine hâkim olmayı gerektirir. Pumanın

gözler yan yana ve önde. Ya geyiğin gözleri. Sağ ve sol yarlarda, ayrıık. Değil mi? Merkezi görüşü anlatırken 'spot ışığı' örneğini vermiştik. İşte bu 'spot ışığı' örneği ile anlattığımız merkezi bakış çevreleyen alana çevresel bakış denir. Çevredeki tehlikelerin belirlenip farkındalığın yaratılması için çevresel bakışın, merkezi bakışla birlikte etkin olarak kullanılması çok önemlidir. Uzak bir tepeden otoyoldan geçen araçları seyrettiğinizi düşünün. Araçların otoyoldan geçiş hızları sizi rahatsız etmez. Otoyola uzaklığınız arttıkça araçların çok da hızlı gitmediklerine dair algınız artar. Bu algının nedeni yolun büyük bir bölümünü görebildiğiniz geniş bir açı ile bakıyor olmanızdır. Halbuki otoyolun hemen kenarından baktığımızla, araçların yarattığı hız algısı bizde kaygı yaratabilir. Çevresel bakışın bize sağladığı 'büyük resmi görme' imkânıdır. Böylece hız algımızı yavaşlatırız, daha çok potansiyel tehlikeyi belirleyebiliriz ve farkındalığımız artar. Halk arasında bodoslama gitmek denilen durumdan kurtuluruz. Çevresel bakış tekniğini kullanarak edindiğimiz bilgiyi sistem dahilinde kullanarak konumlanmalıyız. Görüş alanımız genişledikçe nesnelerin hareketlerinin yavaşladığı algısı hâkim olur. Bir diğer adıyla 'Periferik Görüş'

sürücünün merkezi bakışın içinde olmayan nesnelere ve hareketleri fark etme tekniğidir. Eğer bakışınızı merkezi görüş ile tek bir yere odaklarsanız hız algınız artar. Çözüm daha ileri bakarak bakış açınızı genişletmek olmalıdır. Böylece beyninize potansiyel tehlikelere karşı çözüm bulmak için daha çok zaman vermiş olursunuz. Bu teknik üzerinde çalışılarak zamanla geliştirilebilir. Şimdi size trafiğe kapalı alanda uygulayabileceğiniz, çevresel bakışınızı geliştirmekte yararlı olacağını düşündüğüm bir yöntem önereceğim. İki küçük, vizöre yapışabilecek etiket parçacığı alıyoruz ve sürücünün kaskına takıyoruz. En sağda ve en solda sürücünün görebileceği en uç noktalara sürücü ile konuşarak yapıştırıyoruz. Kapalı alanda yaklaşık 10 dakika, ileri bakarak, iki yanına yapıştırılmış etiketlerin farkındalığı ile yol alıyoruz. İleriye bakarken yarlarda, yani etiketlerin bulunduğu bölgede tanımladığımız nesnelere kendimize kaskın içinde tekrar ediyoruz. Bu yöntem aslında bakış açımızın farkında olduğumuzdan ne kadar geniş olduğunu anlamamıza yardımcı olacaktır. Bu yöntemi fırsat buldukça ve özellikle uzun süredir araç kullanımından uzak kaldıysak tekrarlayabiliriz. Gelecek sayıda görüşmek üzere.

3 Mart 2023



Creed III

Tür: Aksiyon, Dram

Oyuncular: Michael B. Jordan, Jonathan Majors, Tessa Thompson

Adonis, boks dünyasının önde gelen ismi olduktan sonra kariyerinde ve aile hayatında da başarıyı yakalamıştır. Ama eskiden gelecek vaat eden bir boks dahisi olan çocukluk arkadaşıyla karşı karşıya gelince, bu karşılaşma bir kavgaдан daha büyük bir şeye dönüşür.

19 Mayıs 2023



Hızlı ve Öfkeli 10

Tür: Aksiyon **Oyuncular:** Vin Diesel, Jason Momoa, Charlize Theron

Hızlı ve Öfkeli serisinin onuncu devam halkasında, zorlu bir görevle karşı karşıya olan Dominic Toretto ve ekibinin hikâyesini konu ediyor.

2 Haziran 2023



Örümcek-Evrenine Geçiş

Tür: Animasyon, Aksiyon, Fantastik, Macera **Oyuncular:** Shameik Moore, Hailee Steinfeld, Issa Rae

Spider-Man: Into the Spider-Verse, radyoaktif bir örümcek tarafından ısırılmasıyla bambaşka bir dünyaya adım atıp, özel yeteneklerle donanan Miles Morales'in maceralarını konu ediyor. Spider-Man: Into The Spider-Verse'ün devam halkası olan yapımin yönetmen koltuğunda Joaquim Dos Santos oturuyor.

24 Mart 2023



John Wick: Chapter 4

Tür: Aksiyon **Oyuncular:** Keanu Reeves, Donnie Yen, Bill Skarsgård

Film, köpeğinin öldürülmesi üzerine yeniden yeraltı dünyasına karışan eski bir suikastçının maceralarının anlatıldığı John Wick filminin dördüncü devam halkasıdır. John Wick karakterine hayat veren Keanu Reeves, dördüncü devam halkası için bir kez daha kamera karşısına geçiyor.

17 Şubat 2023



Ant-Man ve Wasp: Quantumania

Tür: Aksiyon, Fantastik, Bilim Kurgu

Oyuncular: Paul Rudd, Evangeline Lilly, Michael Douglas

Marvel Sinematik Evreni'nin beşinci fazının ilk filmi Ant-Man ve Wasp: Quantumania, Avengers: End-game sonrası insanlar arasındaki popülerliğinin keyfini çıkaran Scott Lang, yani Ant-Man'in, kızının yaptığı bir sinyal gönderici aracılığıyla bu sefer tüm ailesiyle birlikte Kuantum Alemi'ne geçişini konu ediyor.

3 Mart 2023



Hayata Röveşata Çeken Adam

Tür: Dram, Komedi **Oyuncular:** Tom Hanks, Mariana Treviño, John Higgins

Fredrik Backman'ın aynı adlı romanından uyarlanan Hayata Röveşata Çeken Adam, emekli olan huysuz bir adamın, hayatına odaklanıyor. Eşini kaybeden ve günlerini onun mezarını ziyaret ederek geçiren Otto Anderson'ın tek eğlencesi, bıkırdığı komşularını eleştirmek ve acımasızca yargılamaktır.

24 Şubat 2023



Asteriks ve Oburiks: Orta Krallık

Tür: Macera, Komedi **Oyuncular:** Guillaume Canet, Gilles Lellouche, Vincent Cassel

Yıl M.Ö. 50. Kötü prens Deng Tsin Qin, Çin İmparatoricesi'ni esir almıştır. Bu sırada kaçmayı başaran imparatoriçenin kızı Sass-Yi, sihirli iksir sayesinde insanüstü güçler elde eden Asteriks ve Oburiks'ten yardım ister. Hem denizde hem de karada tehlikeli maceralara atılan Sass-Yi, Asteriks ve Oburiks, geç olmadan yola koyulurlar.

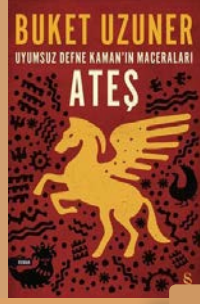
21 Temmuz 2023



Oppenheimer

Tür: Biyografik, Tarih, Gerilim **Oyuncular:** Cillian Murphy, Robert Downey Jr., Matt Damon

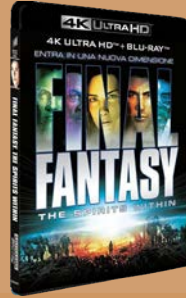
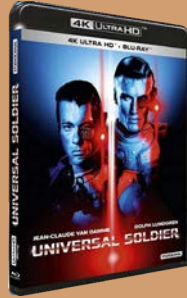
Film, nükleer bilimci J. Robert Oppenheimer'in biyografisini konu alıyor. II. Dünya Savaşı sırasında geliştirilen ve kullanılan atom bombasının yaratılması sürecinde, Oppenheimer'in rolü ortaya koyuluyor. Oppenheimer filminin oyuncu kadrosu oldukça bildik isimlerden oluşuyor. Kadroda Cillian Murphy, Emily Blunt, Matt Damon, Robert Downey Jr., Kenneth Branagh, Florence Pugh, Rami Melek, Jack Quaid, Gary Oldman, Benny Safdie ve Matthew Modine var.



● KİTAP ●



● APPLE MUSIC ●



● Blu-ray ●

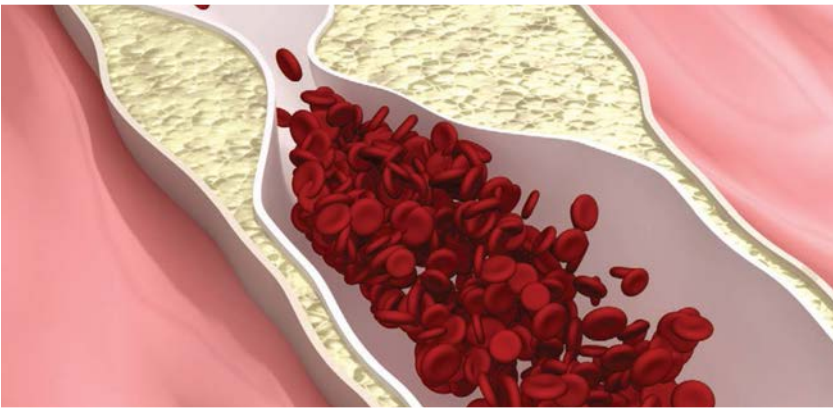


● OYUN ●

KALP KRİZİ RİSKİNİZ VE SANAL ANJİO (BT)

Kalbi besleyen damarlarda (koroner damarlar) tıkanıklık , yani kalp krizi, hepimizin korkulu rüyası. Kalp krizi riskini belirlemek modern tıbbın bize sunduğu olanaklarla artık daha kolay . Bu aşamada sanal koroner anjio ileri teknolojik bir radyolojik tetkik olarak karşımıza çıkmakta. Bu yöntemle kalp kaslarını besleyen damarların açık olup olmadığını belirlemek mümkün olduğu gibi, darlık mevcut ise darlığın yaşamsal tehlike oluşturup oluşturmadığını anlamakta mümkün.





Herkesin bildiği gibi bu noktada en büyük düşmanımız kolesterol. Kolesterol plakları damar duvarlarında birikerek kan akışına engel olmaktadır. Kalp damarlarında özellikle bu darlığın koroner damar çapını %70'den fazla daraltması kalp kasında tam bir beslenme bozukluğuna yol açmasada giden kanı azaltmakta ve göğüs ağrılarına sebep olabilmektedir. Hepimizin korktuğu kalp krizi ; işte bu aşamadan sonra darlığın üzerine eklenen spazm veya ek kalsifik kolesterol birikimi ile darlığın %100'e çıkması yani kalp krizinin gelmesi.

Gösterilmiştir ki uzun süre düzenli spor yapan şahıslarda damarların genişliği normal insana göre daha fazla olabilmektedir. Ve böylece damar daralması riski ile daha az karşı karşıya kalmaktadır. Burdanda görülyorki düzenli spor daha açık damarlar ve daha az kalp krizi riski demektir.

Kimler yaptırmalı ?

Her ne kadar pahalı bir tetkikte olsa; özellikle kalp krizine ailesel yatkınlığı olan bireylerde, ailesel veya edinsel yüksek kolesterolü



Açıklanan rapora göre, kalp ve damar hastalıkları yüzünden hayatını kaybedenlerin en yoğun bulunduğu ülkeler arasında Slovakya, Macaristan, Estonya ve Çek Cumhuriyeti 100 binde 500 kişilik ölüm oranları ile yer geliyor.

olanlarda, sigara içenlerde, hareketsiz bir yaşam tarzı sürenlerde kalp krizi riskini tarama amaçlı, sanal Koroner BT anjiyografi yapılmasının çok büyük faydası vardır. Bu tetkikle ayrıca bazı doğumsal koroner damar yapısal bozuklarıda; ki bunlardan bazıları genç sporcularda ani kardiak ölüm nedenidir , sanal koroner BT anji ile tespit edilir. Klasik anjiyoya göre çok daha konforlu olması nedeniyle tercih sebebidir.

Tetkik nasıl yapılır ?

Kişiye kol damarından kontrast madde verilerek koroner damarların yapısı 3 boyutlu olarak görüntülenir . Böylece klasik anjiyoda

olduğu gibi damara girmeden, sadece saniyeler içerisinde bütün kalp damarlarını görüntülemek mümkün olmaktadır. İleri teknolojik cihazlarla tanısıl açıdan güvenilirliği yüzde 100'e yakındır. Bu yöntemle birey klasik anjiyoya ihtiyaç duymadan kalp damarlarının açık olduğu bilgisine ulaşır. Eğer koroner damarlarında darlık olduğu tespit edilirse bu kez de darlık oranına göre kişi ihtiyaç duyulursa klasik anjiyoya yönlendirilir.

Diğer Kullanım Alanları :

Ayrıca kalbine stent uygulanmış hastalarda stentin çalışıp çalışmadığının kontrolü ve by – pass geçirmiş hastalarda da konulan greftin açık olup olmadığının kontrolü ihtiyaç duyulursa Koroner BT anji ile zahmetsizce ve konforlu bir şekilde saptanır. Bunların yarısına kateter anjiyografi ile kesin bir tanı kararı verilmediği durumlarda tamamlayıcı tetkik olarak bazen uygulanır.

Radyasyon riski varmı ?

Akciğer tomografisi veya beyin tomografisinden fark yoktur. Son teknoloji cihazlarla radyasyona maruziyet en aza indirilmiştir.

Yaza zinde girmek için 4 hareket

Düzenli

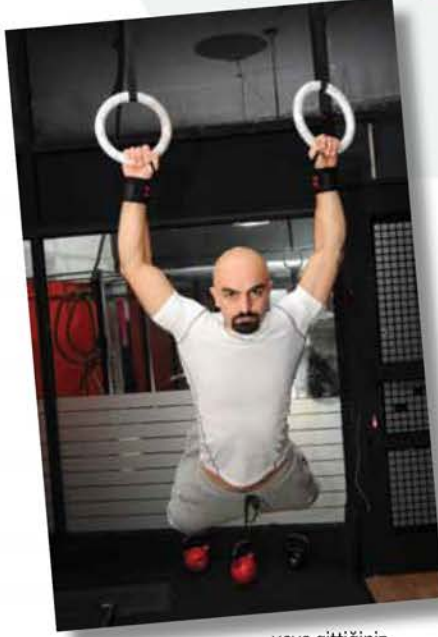
egzersiz yapmanın daha sağlıklı

olmak için atılması gereken önemli bir adım olduğunu bilmeyen yoktur. Ancak egzersizin nasıl olması gerektiği ve fazla yağlardan kurtulmak için neler yapılması gerektiğinin tam olarak saptanması ve ölçülebilir olması gerekmektedir.

İlgili konu üzerinde bilgi vermeden önce sizlerle çok önemli bulduğum ve sağlığınıza direkt olarak etkileyebilecek bir noktayı paylaşmakta fayda görüyorum. Günümüzde ne yazık ki birçok tanınmış gym'de çeşitli nedenlerden dolayı artık Spor Akademisi mezunu olmayan insanlar çalıştırılmaya başlanmıştır. Kısa süreli günlük kurslar sonucunda akredite olmayan kurumlardan sertifika alan eğitmen adayları doğal olarak bu kısa zaman zarfında teorik olarak biraz bilgi sahibi olabilirler bile insan sağlığını bu derece yakından ilgilendiren birçok konuda yeterli donanıma edinememektedirler.

Bunun yanında teoriye eşlik eden ve en az teorik bilgi kadar önemli olan pratik yapma ve deneyim elde etme şansları da olamamaktadır. Bu nedenle deneme yanılma yolu ile sizlere yardımcı olmaya çalışmaları çoğu zaman sizi tatmin edemeyeceği gibi elde edilen sonuçlar da beklenen performanstan çok uzaktır.

Diğer yandan egzersiz anında yaşanabilecek olumsuz bir duruma nasıl doğru olarak müdahale edilebileceği konusunda bilgi sahibi olunmaması da istenmeyen birçok sakatlığa ya da geçmişte yaşanan rahatsızlıkların nüksüne neden olabilir. Bunun sonucunda etrafımızda gym'lere üye olup paralarını yatıran ancak devam etmeyen ve yanlış bilgilendirilen bir sürü insan oluşmaktadır. Sağlığınız en değerli varlığınızdır. Bu nedenle anatomi, fizyoloji, egzersiz fizyolojisi, sosyal psikoloji ve psikoloji gibi disiplinlerde yıllarca eğitim almış, konusunda donanımlı ve deneyimli eğitmenlerle çalışmanız hem olası riskleri minimize eder hem de hedeflediğiniz sonuçlara daha hızlı ulaşmanızı sağlar. Özel ders aldığınız



veya gittiğiniz

gym'de sizinle ilgilenen eğitmenin spor akademisi mezunu ve deneyimli olduğundan emin olmanız oldukça önemlidir. Konumuza dönersek; takip ettiğiniz egzersiz programının mutlaka kas çalışması içermesi gerekmektedir. Kas çalışması vücudumuzdaki kasların, eklemlerin ve bağların (ligamentlerin) sağlıklı ve güçlü olması için çok önemlidir. Ancak esas kilit nokta kas oranının artmasıdır. Kas oranı ile metabolizma hızı doğru orantılıdır. Kas oranınız arttıkça bazal metabolizma hızınız da artmaktadır. Bunun anlamı egzersiz yapmanızı takiben, antrenman sırasında yaktığınız kaloriye ek olarak antrenman sonrasında da gün içinde daha fazla kalori yakmaya başlamanızdır. Bu da fazla yağlarınızdan kurtulmanıza ciddi anlamda yardımcı olur. Kasları bir soba olarak düşünelim, kömürü de yağ. Soba ne kadar büyük olursa o kadar fazla kömür yakabiliriz. Bir başka deyişle, 80 kilo düzenli egzersiz yapan ve 80 kilo düzenli egzersiz yapmayan 2 kişiyi ele alalım. 1 saatlik koşu sonrası

düzenli egzersiz yapıp kas oranını arttırmış olan kişi, düzenli egzersiz yapmayan kas oranı düşük olan kişiye göre çok daha fazla yağ yakmaktadır. Düzenli kas çalışması yapıp kas oranınızı arttırmak, çok iri, göze itici gelen kaslara sahip olmanız anlamına gelmemektedir. Bahsettiğimiz konu sağlıklı ve atletik bir görünüme sahip olmaktır.

Günümüzde birçok tanınmış insanı çalıştıran ve çok yanlış yöntemler izleyen yaşam koçları müşterilerine her gün saatlerce yürüyüş yaptırıp günde 500-600 kalorilik diyetler verip kısa sürede kilo vermelerini sağlamaktadırlar. Kuşkusuz yürüyüş oldukça önemli ve yararlı bir egzersizdir ancak kas yakımı için tek başına yeterli değildir. Düşük kalorili ve tek yönlü diyetler ise yıllar önce denenmiş ve kesinlikle sağlıksız yöntemlerdir. Bu yöntemlerle verilen kilonun büyük çoğunluğu su ve kastır. Bunun sonucu olarak sağlıksız bir zayıflamaya eşlik eden sarkmalar kaçınılmazdır. Diğer yandan diyetinde yeterli besin ve enerji olmadığından ciddi anlamda protein kaybı yaşanır. Bu nedenle protein yapısında olan kollajen kaybı da sarkmalara neden olur. Bir diğer konu da hormonal sisteminizin ciddi anlamda olumsuz yönde etkilebileceği gerçeğidir. Düşük kalorili diyetler sonucunda verilen kilo, diyet bırakıldığı andan itibaren fazlasıyla geri alınır, kişinin sinir sistemine ve psikolojisine çok ciddi zarar verir. Bu nedenle böyle bir programa başladığınızda danıştığınız kurumun Spor Akademisi mezunu deneyimli bir eğitmenin, diyetisyen ve doktorların rehberliğinde yapılandırılmış bir ekiple yol alan bir kurum olması çok önemlidir. Egzersiz, beslenme koçu ve doktorlardan oluşan bu multidisipliner ekip size en uygun beslenme ve egzersiz programını hazırlayıp, hedeflerinize sağlıklı bir şekilde ulaşmanızı sağlayacaktır. Son olarak, fazla yağlardan kurtulup sağlıklı ve güzel görünen bir bedene sahip olmak kısa süreli ve sıkıcı dönemsel bir çalışma olarak görülmemelidir. Bu bir yaşam tarzıdır ve yaşam boyu korunması gereken bir olgu olarak düşünülmelidir.

4 hareketimizi arka arkaya yaptığınız zaman 1 round olarak kabul edilir. 20 dakika boyunca maksimum round sayısına ulaşmaya çalışmalısınız. Program yüksek yoğunluklu bir çalışmadır. Haftada 3 gün yapmanız yeterlidir. Hedefiniz her geçen antrenman daha yüksek skor elde etmeye çalışmak olmalıdır. Bu programı haftada 3 gün uyguladığınızda metabolizma hızınız artar ve kaslarınız sıkılaşıp. Zaman içinde yağ oranınız azalmaya başlar.

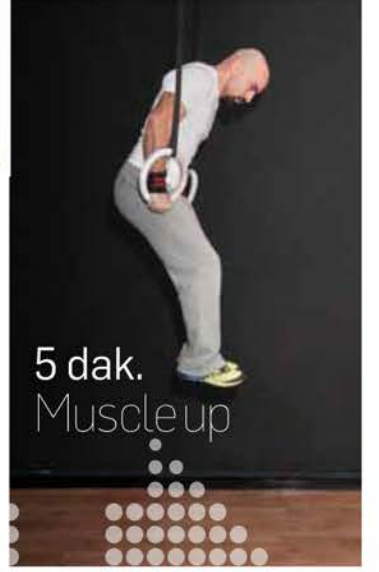
Bu ay ki egzersiz programımız

1. Çalışma:

(İleri seviyede olanlar için skill çalışması)

5 min skill çalışması:

Muscle Up tekniğinizi geliştirme amaçlı
5 dakika boyunca muscle up
hareketi çalışılacak.



2. Çalışma:

20 min Amrap:

10
K.B.Swing

1
HAREKET



2
HAREKET



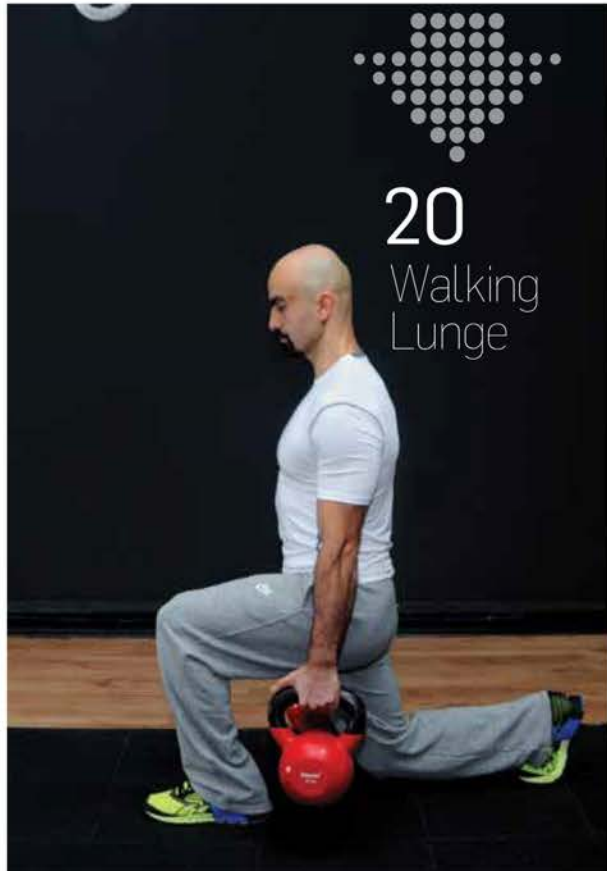
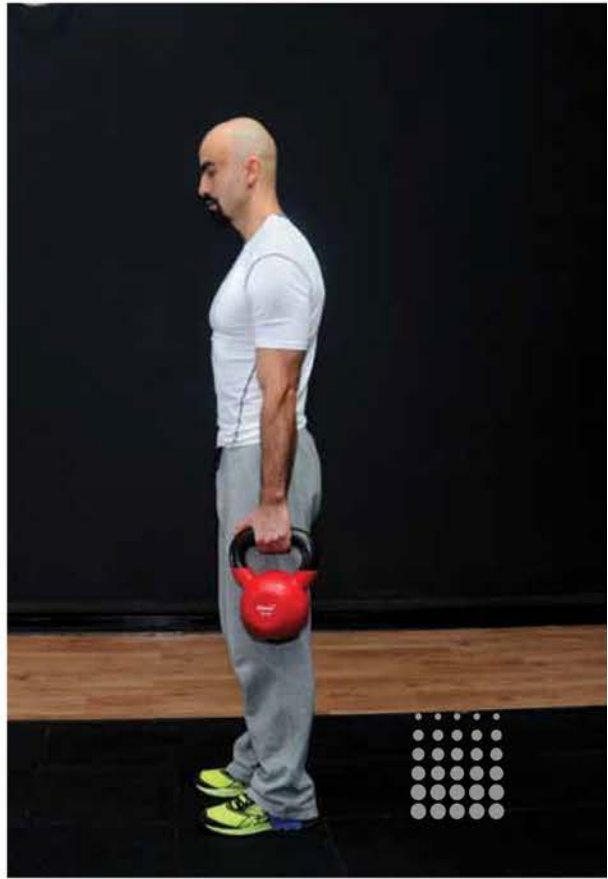
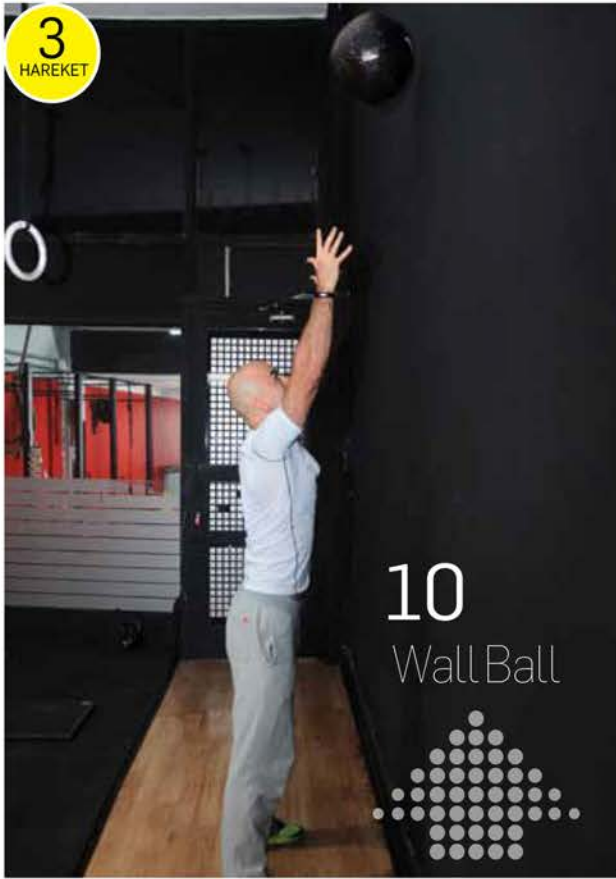
Master Trainer
Yılmaz Arif Budak

 /yilmazarifbudak



15
PushUp





Hardal Soslu Rengarenk Akdeniz Yeşillikleri

Malzemeler:

- 300 g karışık Akdeniz yeşilliği
- 1 adet kırmızı soğan
- 80 g yeşil zeytin
- 1 adet kırmızı biber
- 1 adet salatalık
- 100 g beyaz peynir
- 2 adet domates
- Bir tutam deniz tuzu
- 2 çorba kaşığı zeytinyağı
- 1 tatlı kaşığı hardal

Hazırlanışı:

Karışık Akdeniz yeşilliğini yıkayıp kuruttuktan sonra derin bir salata kasesine büyük parçalar halinde yerleştirin üzerine bir tutam tuz serpip 1 çorba kaşığı limon suyu ekleyin ve bekletin. Soğanı, salatalığı kırmızıbiberi ve domatesi yıkayıp eşit büyüklüklerde dilimledikten sonra yeşilliğin üzerine ekleyin. Çekirdekleri çıkarılmış yeşil zeytini fazla tuzundan arındırmak için yıkayın ve süzüp yeşilliğin üzerine ekleyin. Ayrı bir kasede zeytinyağı, deniz tuzu ve hardalı iyice karıştırın. Beyaz peynir küplerini de kaseye ekledikten sonra hazırlamış olduğunuz sosu salatanın üzerinde gezdirip büyük kaşiklarla salatanın sosu emmesi için havalandırın ama fazla karıştırmayın. Büyük bir salata kaşığıyla servis edebilirsiniz.



Moskova'dan St. Petersburg'a Volga'nın izinde

Moskova ile St. Petersburg arasında doyumsuz doğal manzaralar eşliğinde, başta Volga olmak üzere Rusya'nın önemli nehir, göl ve kanallarından geçerek yapılan gemi yoculuğu insana büyük keyif veriyor. Bu güzel yolculukta Rusya tarihinin önemli olaylarına tanıklık etmiş kimi şehir ve kasabalar da ziyaret ediliyor.

Yazı: Muhteşem Çağlar

Ülkemizde 'Volga Volga' adıyla ünlenen Moskova-St. Petersburg arası gemi yolculuğuna ilgi, her yıl giderek artıyor. En güzel nehir yolculuklarından biri olarak kabul edilen bu gezi kendisine gösterilen ilgiyi hak ediyor. Moskova ve St. Petersburg gibi Rusya'ya başkentlik yapmış iki büyük ve önemli kent yanı sıra Rus tarihinde önemli yere sahip şehir ve kasabaları da görmeye olanak sağlayan bu yolculuk, seyir esnasında gerçekleştirilen bir dizi etkinlik, Rus kültürü ve Rus tarihi üzerine verilen bilgilerle de oldukça ilgi çekici hale geliyor. Gezi, Moskova veya St. Petersburg'dan başlıyor ve Rusya'nın en önemli su yollarından, Avrupa'nın en büyük göllerinden, nehir, baraj ve kanallardan geçiyor. Genellikle mayıs ortasında başlayan seferler eylül sonunda sona eriyor. Dünyanın en büyük ülkesi Rusya'yı tanımak, tarihi, kültürü ve insanıyla yakından tanışmak için ideal olduğunu düşündüğümüz bu gezi, görülen doğal güzellikler, tabloyu andıran manzaralarla da uzun süre akıllardan çıkmıyor.

NEHİR BOYUNCA KÜLTÜREL BİR GEZİ

Bu gezi, Moskova - St. Petersburg arasında nehir gemileriyle yapılıyor. Moskova veya

St. Petersburg'dan yola çıkan gemi beş gün boyunca birçok nehir, göl, baraj ve kanallardan geçiyor. Gezi pek çok açıdan ilgi çekici. Rusya'nın en büyük ve en önemli iki kentini (iki başkentini) görmenin yanı sıra uğranılan limanlarda farklı şehir, kasaba ve köyleri ziyaret ediyorsunuz. Seyir halindeyken gemide Rus tarihi, Rus mutfağı, Rusça dil ve şarkı dersleri gibi etkinlikler, klasik müzik ve Rus halk müziği konserleri yolculuğa ayrı bir renk ve tad katıyor. Farklı su seviyelerinden geçişlerde girilen seviye havuzları (su asansörü de deniyor) yolculuğu daha da ilginç kılıyor. Dünyanın en büyük ülkesi Rusya'yı tanımak, tarihi, kültürü ve insanıyla yakından tanışmak için ideal olduğunu düşündüğümüz bu gezi, görülen doğal güzellikler, tabloyu andıran manzaralarla uzun süre akıllardan çıkmıyor.

1930'lu yıllarda Stalin döneminde Rusya'nın su yollarını birbirine bağlamak amacıyla başlatılan çalışmalar sonucunda birçok kanal, baraj ve seviye havuzu inşa edilmiş. Rusya'nın önemli göl ve nehirleri birbirine bağlanarak yeni su yolları oluşturulmuş. Bu sayede Volga'dan Don Nehri'ne, Hazar'dan Baltık Denizi'ne, Karadeniz'den Beyaz Deniz'e gemilerle gitmek mümkün.



STALİN'İN AÇTIRDIĞI KANALLARI SAYESİNDE

Moskova'dan St. Petersburg'a su yolu açmak I. Petro'nun (Deli Petro) büyük hayallerinden biriydi. Ancak Rusya'da birçok yeniliğe imza atan I. Petro'nun bu hayali gerçekleşemedi. 1825 yılında Moskova Nehri'ni Volga'ya bağlayan bir kanal yapılmış, ancak bu kanal uzun ömürlü olmamıştı. Nihayet Stalin döneminde dört yıl sekiz ay gibi rekor bir sürede 128 km'lik Moskova Kanalı yapıldı. 1937 yılında bitirilen kanal inşaatının boyutlarını anlamak için bazı rakamlar verelim. 161 km'lik Süveyş Kanalı inşası 2.5 milyon işçinin çalışmasıyla 10 yılda gerçekleşmiş. Moskova Kanalı inşasında 200 milyon metreküpten fazla toprağın yeri değiştirilmiş. Yapılan bir hesaba göre bu miktarda toprak tren vagonlarına doldurulsa vagonların uzunluğu ekvartordan 5 buçuk kat fazla oluyormuş. Kanal yapımında ağır koşullarda mahkumlar çalıştırılmış. Stalin'in başlattığı bu çalışmalar diğer dönemlerde de devam etmiş ve bugün kullanılan muhteşem su yolları sistemi ortaya çıkmış.

DEVASA GÖLLER DİYARI

Moskova'dan yola çıkan gemi Moskova Kanalı'ndan Volga'ya geçiyor. Ertesi gün Volga üzerinde bulunan küçük ve sevimli bir şehir olan Ugliç'de duruyor. Sonraki gün Yaroslavl'a varan gemi buradaki turlardan sonra geriye dönerek 4.500 kilometrekarelik Ribinsk Barajı'na giriyor. (Baraj, büyüklüğü nedeniyle Ribinsk Denizi olarak adlandırılıyor.) Güneyden Kuzeye kat edilen Baraj'dan sonra sırasıyla geçilen su yolları: Şeksna Nehri, Beyaz Göl, Kovja Nehri, Volga-Baltık Kanalı, Vitegra Nehri, Onega Gölü, Svir Nehri, Ladoga Gölü ve Neva Nehri. Ladoga ve Onega Avrupa'nın en büyük birinci. ve ikinci gölleri. Yüzölçümleri, sırasıyla 18.000 ve 10.000 kilometrekare civarında. Marmara Denizi'nin yüzölçümünün 11.350 kilometrekare olduğunu hatırlatalım.

Ugliç ve Yaroslavl'dan sonra sırasıyla durulan limanlar: Goritsi Köyü, Onega Gölü'nün kuzeyinde bulunan Kiji Adası, Svir nehri kıyısında Mandrogi ve nihayet yolculuğun son durağı St. Petersburg. Her limanda otobüs-





lerle veya yürüyerek turlar yapılıyor. Moskova - St. Petersburg arası tren veya karayoluyla 650 kilometre civarında. Bu yolculukta ise katedilen yol yaklaşık olarak 1800 km. Bu güzergahta çalışan birçok gemi var ve gemiler aşağı yukarı aynı standarta sahip. Çeşitli ülkelerden turistler bu geziye yoğun ilgi gösteriyor.

Denizlerde yapılan gemi yolculuklarından farklı olarak sürekli değişen kartpostal güzelliğindeki doğal manzaralar eşliğinde gerçekleşen bu nehir yolculuğu uzun süre hafızalardan silinmiyor. Türk gezginlerinin de son yıllarda yoğun ilgi gösterdiği bu turda yerinizi ayırtmak için acele edin.

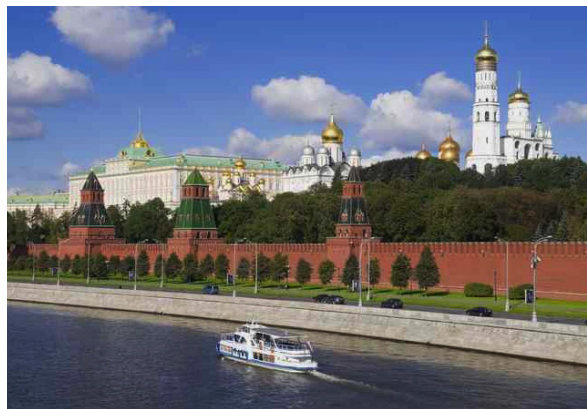
YAZ BOYUNCA TURLAR DEVAM EDİYOR

Moskova-St. Petersburg arası gemi seyahatleri genellikle her yıl 10-12 Mayıs gibi başlayıp, eylül ortasında sona eriyor. Son yıllarda iklimin yumuşaması ve artan talep nedeniyle ek seferler konarak sezon ekim ayında



bitiriliyor. Son yıllarda Mayıs ayında havalar oldukça güzel geçiyor. Beyaz gecelerin de başlangıcı olan Mayıs ilkbahar mevsiminin güzelliklerini yaşamak için tercih edilebilir. Haziran ve Temmuz beyaz gecelerin en uzun yaşandığı aylar. Bazen aşırı sıcak oluyor. Ağustosta gündüzler kısalsa da beyaz gecelerin sonuna yetişmek mümkün bu dönemde havalar biraz serinliyor ve seyahat için oldukça elverişli oluyor. Eylül Rusya'nın altın sonbaharını görmek isteyenlerin tercih edeceği dönem. Doğa sarıdan, yeşile, turuncudan, kırmızıya rengarenk oluyor.

Yaz aylarında yolculuk güzergahındaki şehirlerde ortalama sıcaklık 17-22 derece. Bazı günler sıcaklık 30 dereceyi geçiyor, bazı günler ise yağmurla birlikte sıcaklık da düşüyor. Sıcaklığın değişken olabileceği göz önünde bulundurulmalı ve gerekli önlemler alınmalı. Seyahate çıkarken yanınıza yazlık giysilerinizin yanı sıra serin havalarda giyeceğiniz bir-iki kazak veya hırka, soğuk ve rüzgardan koruyucu bir mont, yağmurlu havalılar için yağmurluk, şemsiye ve kapalı bir ayakkabı almayı unutmayın. Ana limanlar olan Moskova ve St. Petersburg'da yoğun bir program var. Burada düzenlenen turlarda limandan şehir merkezine ve diğer noktalara gemi şirketlerinin tahsis ettiği otobüslerle gidiliyor. Diğer limanlarda otobüslü turların yanı sıra, yürüyerek yapılan turlarda bulun-



yor. Uğluç'te ve Kiji Adası'nda turlar yürüyerek yapılıyor. Bu nedenle rahat giysiler ve yürüyüş için uygun ayakkabılar almak gerekiyor.

YANINIZDA MUTLAKA BİR KAMERA OLSUN

Gemi yolculuğunun başlangıcında kaptan ve mürettebatla tanışma toplantısı, yolculuğun sonunda ise veda yemeği düzenleniyor. Bu günler için zorunlu olmasa da şık bir elbise gö-

Ufukta portakal renkli gece yarısı güneşi, öbür tarafta küçük bir bulutun arkasına gizlenmiş soluk beyaz renkli ay, uçsuz bucaksız Ladoga Gölü'nü zayıf ışıklarıyla aydınlatıyor.



türülmesi önerilir. Kamaralarda küçük havlu her gün, büyük havlu ve nevresim takımları üç günde bir değiştiriliyor. Duşluklarda sadece sabun bulunduruluyor. Şampuan, saç kurutma makinesi, diş macunu, diş fırçası gibi malzemeler yok. Bazı bölgelerde özellikle Kiji Adası'nda sıcak havalarda sivrisinek olabiliyor. Bu yüzden bir sinek kovucu ve sivrisinek ısırtıklarına karşı koruyucu sprey, losyon bulundurmakta fayda var.

İki büyük ve önemli şehirden başka diğer limanlardaki şehir kasaba ve köyler, geçilen suyolları boyunca görülen güzel manzaralar, günbatımı, gündeğümü gibi doğa olayları, gemi içindeki aktiviteler, bu gezide düşünüldenden daha fazla fotoğraf makinesi veya kamera kullanılmasına neden oluyor. Bu nedenle yanınıza yeterli miktarda film veya kaset, yedek piller, yedek hafıza kartları v.s. almanız gerektiğini de belirtelim.

MOTORCULAR İÇİN



İleri Motosiklet Eğitimi

Motosiklet hayatınızda doğru temelleri atmanız için size özel hazırlanan süreç yönetimi, motosiklet eğitimi programları ve kişiye özel güvenli sürüş eğitimi süreci hayat boyu devam eder.

1

Zihinsel Koordinasyon

Koordinasyon, amaca yönelik bir hareketle iskelet kasları ile merkezi sinir sisteminin uyum içinde çalışması, etkileşimidir. Odaklanmayı yaratan koordinasyon hafızası motorcu için elzemdir.



Su geçirmez sürüş montu

Motosiklet herhangi bir kaportaya sahip değil. Bu yüzden motosiklet sürücülerini kaza anında tüm darbeyi direkt olarak üzerine alır. Motosiklet montu göğüs, sırt ve omuz bölgelerine gelen darbeleri sönmüleyerek sizi kazanın yarattığı sağlık sorunlarından hatta sakat kalmaktan korur.



KASK

Kask motosiklet kullanmanın olmazsa olmazı, en birinci güvenlik ekipmanıdır. Çünkü vücudunuzun en önemli yeri olan kafanızı ve dolayısı ile beyninizi korur. Ölümle sonuçlanan motosiklet kazalarının en büyük sorumlusu kask takılmaması ya da ucuz ve kalitesiz kasklar kullanılmasıdır.



Motosiklet pantolonu

Kaliteli motosiklet pantolonu modelleri kaza anında kalça, baldır ve dizlere gelebilecek olan darbeleri önler. Tüm motosiklet ekipmanlarında olduğu gibi pantolonların da sahip olması gereken sertifikalar vardır.



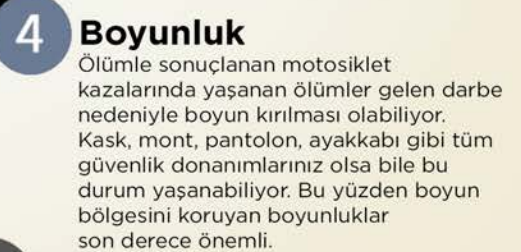
Motosiklet eldiveni

Kaza anında motosiklet kullanıcılarının birçoğu ilk olarak ellerini yere koyma eğilimi gösterir. Bu hayatta kalma içgüdüsü ile yapılan istemsiz bir refleks davranışıdır. Sadece motosikletle çok zaman geçirmiş, kaza anında nasıl davranmasını bilen profesyonel kullanıcılar bu refleksi aşabiliyor. Motosiklet eldivenleri özel yapıları ve korunaklı özellikleriyle kaza anında ellerinizi darbeden ve sürtünmeden korur.



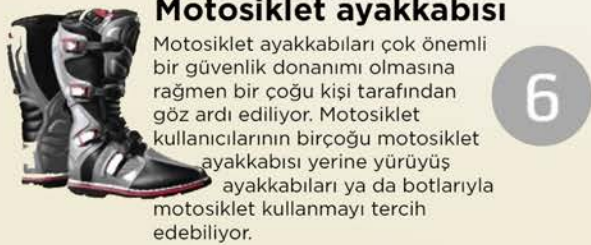
Motosiklet Montu

Motosiklet montu CE belgesi öncelikli olmak üzere geçerli güvenlik standartlarına sahip olmalıdır. Bu standartlar montun testlerden geçtiğinin, korunaklı ve güvenilir olduğunun tescilidir. Mont alırken diğer dikkat etmeniz gereken şey ise montun sizin bedeninize uygun olmasıdır.



Boyunluk

Ölümlü sonuçlanan motosiklet kazalarında yaşanan ölümler gelen darbe nedeniyle boyun kırılması olabiliyor. Kask, mont, pantolon, ayakkabı gibi tüm güvenlik donanımlarınız olsa bile bu durum yaşanabiliyor. Bu yüzden boyun bölgesini koruyan boyunluklar son derece önemli.



Motosiklet ayakkabısı

Motosiklet ayakkabıları çok önemli bir güvenlik donanımı olmasına rağmen bir çoğu kişi tarafından göz ardı ediliyor. Motosiklet kullanıcılarının birçoğu motosiklet ayakkabısı yerine yürüyüş ayakkabıları ya da botlarıyla motosiklet kullanmayı tercih edebiliyor.



Vücut koruması (Body Armor)

Vücut korumaları motosiklet montunun içerisine giyilen, sırtı ve göğsü boydan boya kaplayan bir koruma çeşidi. Yüksek hızlarda yapılan şiddetli kazalarda gerçekleşebilecek savrulma ve sürüklenme durumlarında bu bölgelere gelebilecek darbeleri önüyor.

FRANCHISE AKTÜEL

FRANCHISE
AKTÜEL

SUBAY 2023 • Fiyat: 35 TL • www.franchisingaktuel.com

AYLIK FRANCHISE DERGISI

FRANCHISE & BAYILIK VEREN 15 DÖNER MARKASI

2023 2023 2023

PRESTİJLİ GASTRONOMİ REHBERİ GAULT & MILLAU TÜRKİYE'DE!

FRANCHISE FUARLARI İLE TAM 12'DEN VURMAK!

YAPI KREDİ AÇIK BANKACILIK HİZMETLERİNİ KULLANIMA AÇTI

KİŞİSEL GELİŞİM İÇİN PRATİK ÖNERİLER

ELEKTRİKLİ ARAÇLARIN HAYATIMIZDAKİ YERİ VE DEĞERİ GİDEREK ARTIYOR

2023 DİJİTAL BAĞIŞIKLIK SİSTEMİ

GAYRİMENKUL SEKTÖRÜNÜN LİDER MARKASI REALTOR GLOBAL

KORAY ÖZTOPÇU
KARANTİNA, TIBBİ VE FALANJARI DOKTORU

**FRANCHISE VE KOBİ DÜNYASININ
NABZI BURADA ATIYOR!**



Hemen indirin
App Store

Hemen indirin
Google play

Turkcell Dergilik, dMags ve Türk Telekom e-dergilikte

www.franchisingaktuel.com

BERABER İYİLEŞECEĞİZ