

İKİTEKER

İKİTEKER.ORG | MOTOSİKLET E-ZİNE | PARA İLE SATILMAZ | AYDA BİR YAYINLANIR | AĞUSTOS 2003 | SAYI 08

bu sayıda

→ **Direksiyon Amortis r** Münir Mısırlıoğlu

→ **Schuberth vs Nolan** M. Turgut Çirpanlı

→ **Kefe Yaylası** Oytun Pınar



Kapak Fotoğrafı ➤ Kütahya Dönüşü -Ömer Uzma

Araştırma

Gidon Amortisör

“Gidon amortisör” veya “damper” dediğiniz şeyi biraz açıklayacak kimse var mı?” daha da nemlisi “bu damper veya damperler olsa idi bu kazalar olmaz mıydı?” sorularını elimden geldiğince yanıtlamak istiyorum.

Geçtiğimiz günlerde “kafa sallama” olayının birkaç kazada şu yada bu şekilde yer aldığını gördük. Elciklerin benzin tankına Allah yarattı demeden bir sağdan bir soldan girişmesinden esinlenerek İngilizlerin “tank slapper” (depo tokatlayan) dediği, ön tekerleğin, dolayısıyla da ona bağlı olan gidonun sağa sola hızlı çalkalanmasının çeşitli nedenlerle ortaya çıkabildiğini de posta grubumuza gelen mesajlardan anladık. (yoldaki bir engebe, çukur yada derin bir lastik izi, hızlı girilen bir surlu birikintisi, dönemeçlerde sert frenleme, gidonun çok gevşek bırakılmasıyla ön tekerin bir an için kontrolsüz kalması, vb.) Sonuç; motosikletin aniden yalpalamaya başlaması, kontrolün azalması yada tümüyle kaybı. Sonuç? Eğer yalpalama giderilemiyorsa yada kendinden yok olmuyorsa, sürücünün seleden havalanması yada tekerleklerin yerle temasının kesilmesi, eşittir kazaya giriş.

Kafa sallama olayının fiziksel incelemesine derin girmeyeceğim. Ama çok kısaca; hareket halindeyken bir dış nedenle anlık da olsa zeminle teması kesilen ve tekrar zeminle buluştuğunda motosikletin geri kalanıyla aynı eksende olmadığını hisseden ön tekerlek, jiroskop/kendini merkezleme isteği ile hızla bunu düzeltmek ister. Ama bu etki zayıfsa ve hızlanma ve yatma sonucu şaside oluşan diğer kuvvetlerle başa çıkamazsa söz konusu düzeltme hareketinde ölçü kaçır ve tekerlek bu defa hızla öbür tarafa döner. Bu hareket ön çatalın, gidon kafasının ve gidonun momentumuyla birleşince şiddetli bir salınım başlar bu defa da aynı hareket diğer tarafa doğru tekrarlanır, yine öbür tarafa... derken yalpalama...

Kuşkusuz bu durumun motosikletin sürati ile yakın bir ilgisi var. Zira tekerleğin devri ne kadar yüksek olursa jiroskop etkisi de kendini o kadar kuvvetli hissettiriyor. Dolayısıyla motosikletin spesifik sürüş geometrisini bir an için dikkate almazsak genel bir kural olarak “motosikletiniz ne kadar süratli gidiyorsa şu yada bu nedenle bu etki bir kere ortaya çıktığında önünü almanız o kadar zor olacaktır” diyebiliriz değil mi? Eh, o halde buna bağlı olarak yarış pistleri için tasarlanmış, şasisi dönüşlerde yattığı açıdan bir an önce doğruluk virajdan süratle çıkabilmesi için ayarlanmış motosikletlerin de bu etkiye daha açık olduğunu da söyleyebiliriz. O zaman bir arkadaşımızın kendi deneyimlerine de dayanarak tavsiye ettiği gazı biraz açmak nasıl yardımcı olacak? Şimdi burada karşılıklı iki etki var. Birincisi gazı açıp hızı artırarak motosikletin hareket bileşenlerinden hız vektörünü yükseltip motosikleti daha dengeli ve duraylı hale getiriyorsunuz. Tamam, hareketli bir motosiklet durana göre her zaman daha dengelidir bu doğru. Ama aynı zamanda çalkalanmaya başlamış ön tekerleğin devir sayısını artırarak jiroskop kuvvetini de, yani tekerleği hızla sağa sola çeviren kuvvetleri de artırılıyorsunuz. Yani burada iş biraz “gücü gücüne yetene” prensibine kalıyor. Yol şartları, o sırada kaç km/s süratlenmiş, v.d...

İşte bu nedene artık piyasaya çıkan yarış hatta cadde tipi bazı motosikletlerde “steering damper” (gidon amortisörü) denilen mekanizma standart ekipman olarak veriliyor. Peki bu gereçler nasıl ve hangi esasa göre çalışıyor?

Tipki normal süspansiyon damperleri gibi gidon amortisörleri de yağ dolu bir silindir ve içindeki pistondan oluşuyor ve istenmeyen enerjiyi ısıya dönüştürerek iş yapıyor. Bildiğiniz enjektör işte... Tek fark kapalı bir sistem olan silindirde pistonun ileri geri hareket edebilmesi için pistonun üzerinde delikler var ve siz bu deliklerin çapını azaltıp artırarak pistonun hızını ayarlayabiliyorsunuz. Silindir şasiye, piston ise gidona tespit edilmiş ve siz gidonu sağa sola çevirdiğinizde piston da silindirin içinde ileri geri hareket ediyor.



➤ Racing bir motosiklet için gidonun üst kısmına ekstra takılabilen bir amortisör tipi

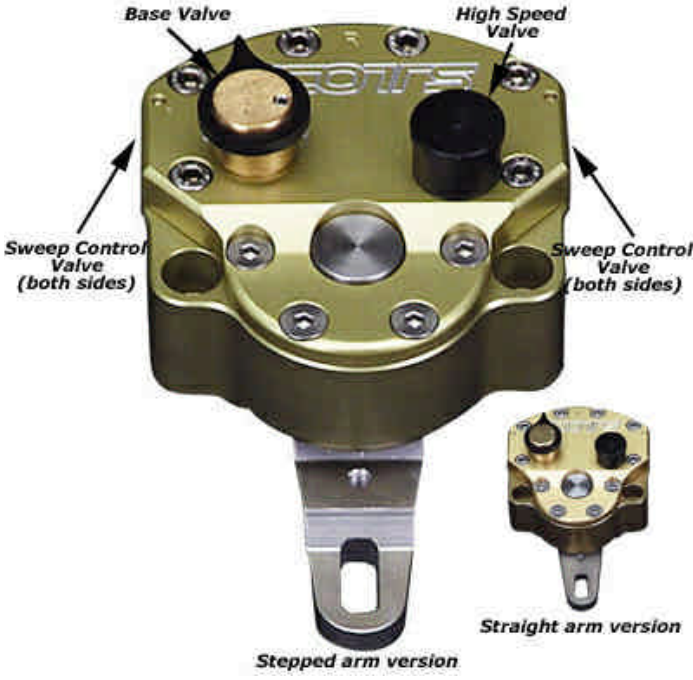
Deliklerin çapı küçükse yağ pistondaki delikler yoluyla silindirin bir tarafından diğer tarafa geçerken zorlanıyor, dolayısıyla piston daha yavaş hareket ediyor ve bağlı olduğu gidonun ani hareketlerine izin vermiyor. Bu durumda silindir içinde daha fazla ısı ortaya çıkıyor. Ayar vidasını çevirip delikleri büyüttünüz mü? Ha o zaman da piston silindir içinde kolayca hareket edebiliyor ve gidonun hızlı manevralarına izin veriyor.

Peki sizin bir gidon amortisörüne ihtiyacınız var mı? İsterseniz şimdi de bu sorunun yanıtını bulmaya çalışalım. Fabrikadan gidon amortisörü olmadan çıkan bir motosikletin normal olarak kafa sallama yapmaması beklenir. Bununla beraber bir çok motosiklet sürücüsü ani gaz verişlerde ve engebeli yollarda gidonun çırpınmasıyla uğraşmaktan hoşlanmaz. Eğer üstüne birde yarış tipi lastik takmışsanız yada motosikletin arkasını yükselterek veya ön tarafı biraz indirerek orijinal sürüş geometrisini değiştirmişseniz motosikletinizi manevralara daha hassas ve kafa sallamaya daha açık bir duruma getirmişsiniz demektir. İşte böyle bir durumda ek bir önlem olarak bir gidon amortisörüne ihtiyaç duyabilirsiniz. Bununla beraber gidon amortisörlerinin düşük hızdaki manevraları önemli ölçüde kısıtladığını düşünenlerin sayısı da az değildir. Kuşkusuz ideal olan, düşük hızlarda gidonun serbestçe hareket edebilmesine izin verecek, sürat arttığında ise gidona daha fazla direnç göstererek hareketlerini kısıtlayabilecek otomatik sistemlerdir.

Önce şunu açıkça söyleyelim. Kalitesiz bir gidon amortisörü olacağına hiç olmaması daha iyidir. Alüminyumdan mamul, içi yağ dolu minik bir süspansiyon tüpü olarak düşündüğünüzde (ki öyleler!) 300 ABD Doları'ndan başlayıp rahatça 600 ABD Doları'nın üstüne çıkabilen tırmanabilen fiyatlarıyla hiç de ucuz şeyler değildir.

Honda; mühendislik anlamında gidon amortisörü kavramına karşıdır. Honda'nın en yeni modellerinden CBR 600RR'da gidon amortisörü yok... Peki sebep? Honda diyor ki: “Gidon Amortisörleri Motosikletlerin Sürüş Problemlerini Gizlemenin Kolay Yoludur. Bir Motosiklet Mevcut Haliyle Stabil Olabilmelidir!”

Eh, iddialı ama mantıksız da görünmüyor... Öte yandan buna önemli itirazlar var. Ducati'nin superbike serisi içinde yer alan 748, 749, 998 ve 999 modellerinin hepsi gidon amortisörünü standart aksesuar olarak bünyelerinde barındırıyorlar ve Ducati ilgilileri bu-



➤ Enduro tipi motosikletler için gidon üzerine takılan amortisör tipi

nun motosikletin şasi problemlerini maskeleyerek için takıldığını şiddetle reddederken gidon amortisörünün spor motosikletler için kritik bir aksesuar olduğunu ileri sürüyorlar. Suzuki'nin GSX-R600 ve SV 1000S modelleri de fabrikadan standart aksesuar olarak gidon amortisörüyle çıkıyor. Suzuki bunun ilave maliyet ve ağırlık getirdiğini kabul ederken motosikletin manevraya tepkisini daha düzgün yapabilmesi için gerekli olduğunu söylüyor.

Eeee? Bir gidon amortisörüne ihtiyacımız var mı yok mu kardeşim? Valla şimdi söylenenlerin özeti şu:

"Yol için tasarlanmış motosiklete normal bir yolda ve trafik yasalarının izin verdiği sınırlar içinde biniyorsanız bir gidon amortisörüne ihtiyacınız olmaması gerekir. Yine de motosikletiniz belirli yol/sürüş koşullarında kararsız davranıyorsa motosiklet şasi ayarlarını yeniden gözden geçirebilir, bir gidon amortisörü taktırabilir yada daha yavaş sürersiniz... (He he he!)

Elinizi cüzdanınıza atmadan önce bir gidon amortisörünü neden istediğinize karar verin ve ardından şu kontrolleri yapın:

-En düşük konumunda piston silindirin içinde hiçbir pürüzle karşılaşmadan serbestçe hareket edebilmelidir.

-Ayarlama düğmesiyle oynayın ve pistonun hareketindeki ağırlaşmayı hissedin.

-Unutmayın... engelibeli yollarda ve yüksek hızlarda amortisör ayarını yükseltirken düşük süratlerde ve trafik içinde gidon serbestçe



➤ BMW R850 R'in standart direksiyon amortisörü (Bakınız Detay A)

➤ Detay A

hareket edebilecek şekilde ayarı düşüreceksiniz. İdeal olanı bu ayarları motosikletten inmeden kolayca yapabilmektir. Dolayısıyla doğrudan gidon kafasına monte edilen yeni tipleri şasinin yanına monte edilen eski modellere tercih etmeniz önerilir.

-Garanti kapsamı ve süresine dikkat edin. Paslanmaya başlamış yada yağ sızdıran amortisörler hiç de seyrek değildir!

-Montaj kitinin de kapsama/fiyata dahil olduğundan kesinlikle emin olun.

Son olarak küçük bir anekdot. Suzuki 1997'de TL 1000S modelini piyasaya çıkarmıştı. Gelişmiş (ama henüz kendini ispat etmemiş) bir şasi ve süspansiyon sistemi, müthiş bir güç. Motosiklet yarış pistlerinde fırtınalar kopardı, her yerden övgüler yağdıyordu. Sorunlar motosiklet trafiğe açık yollarda görüldüğünde başladı. TL 1000S'in yarış pistlerinin ideale yakın yüzeylerinin gizlediği kararsız ve oynak manevra geometrisini normal yol koşulları açığa çıkarmıştı. Motosiklet biraz pürüzlü bir yolda bile gazı açtığınız anda şiddetle kafa sallamaya başlıyordu. Haberler hızla yayıldı ve suçlu aranmaya başlandı. İddiaların sonu yoktu... Arka amortisör görevini yapmıyordu, motosikletin sportif şasisi motorun gücüne denk değildi, % 47 / 53 olan ön arka ağırlık oranı motosikletin ön tarafını hafif bırakıyordu, arka maşa çok kısaydı, vs, vs... Cadı avı devam ederken Suzuki başta olmak üzere birçok tarafın TL 1000S'de önemli bir sorun olmadığı sadece heyecan verici, hassas bir spor motosikletin söz konusu olduğu yolundaki beyanları da sürdürdü gitti. Sonunda Suzuki geri adım attı ve bu modellere bir gidon amortisörü takmak için çağrı yayınladı ama olan olmuş motosiklet kamuoyu yapacağını yapmıştı. Satışlar giderek zayıfladı ve 2001'de modelin üretimi durduruldu. Bununla beraber TL 1000S'nin güçlü motoru Suzuki'nin TL 1000R, SV ve V Strom modelleri yanında Cagiva'nın Navigator ve Raptor modellerinde de başarıyla kullanılıyor.

➔ M nir Mısırlıoğlu

ikiteker dostları burada www.ikiteker.org

Karşılaştırma

Schuberth Concept vs Nolan N100

1998 yılının yazında ilk çıktığı dönemde 330 DM'a bir Nolan N100 Trend almıştım. Fiyatı bugüne satılan N100 E versiyonuna göre daha düşük, ancak yine de ucuz bir kask değildi. Bu kaskı 2.5 sene kadar ve yaklaşık 20000 km boyunca kullandım. Schuberth Concept'i de 2000 yılının yazından beri, neredeyse 4 senedir kullanıyorum, ve bu kaskla da 5 bin'i 15 g netlik bir uzun yol kullanımı olmak üzere toplam 25bin km'ye yakın yol yaptım.

Bu yazıda, bu uzun süreli tecrübelerimin her iki kask üzerindeki izlenimlerimi ve kullanımdan edindiğim tecrübelerimi aktarmayı amaçlıyorum. Bir kullanıcı olmanın yanı sıra, ayrıca bir teknik tasarımcı da olduğumdan, bu iki kaskın eleştirisini olabildiğince detaylandırıp hem kullanım tecrübesi, hem de mesleki bilgileri dayanarak değerlendirdim...

Önce, kullanmaya daha önce başladığım kask olan Nolan N100 den söz edeyim. Bu kaskı ilk aldığımda, alınımı çok rahatsız ettiği için, satıcının tavsiyesine uymayarak L size yerine başıma bir numara büyük olan XL bedenini almıştım. Ancak elbette kısa süre içinde bunun çok yanlış bir karar olduğunu anladım. Bu başıma tam olmayan kaskla çıktığım ilk uzun yol seyahatimde, dayanılmaz rüzgar sesine ek olarak yüksek süratle başımda durmayan bir kask ile mücadele etmem gerekti. Bende bunun yerine, sessizce başımda duran ancak camı biraz çizik ikinci kaskımı tercih ettim. İstanbul'a dönüşte yaptığım ilk iş, kaskımı doğru L size ile değiştirmek oldu.

Değişiklikten sonra, sessizlik konusunda beklediğim kadar bir iyileşme maalesef olmadı. N100, beklentimin aksine eski ucuz kaskıma göre daha gürültülü ve dahası alın kısmından dayanılmaz bir baskı uygulayan son derece rahatsız bir kask çıktı. Hayal kırıklığına uğradım, çünkü bu kaskın birçok artısı vardı: Öncelikle, tasarımını çok şık, tam bir "Stile Italiano" örneği. N100 ayrıca çok net, kolay kolay çizilmeyen, içten klipsterle buğu önleyici takılabilen polikarbonattan üretilmiş çok kaliteli bir cama, oldukça geniş, ideal bir görüş açısına ve iyi bir havalandırma sistemine de sahipti. Bu kasktan vazgeçmek istemiyordum çünkü tüm bunların yanında 3 ay boyunca ha geldi ha gelecek diye de dükkanın kapısını arşınlamıştım. Ancak başımın ağrısı da katlanılacak gibi değildi. Kaskı çıkardığımda anımda 15-20 dakika boyunca geçmeyen bir kırmızı iz bıraktığı söylersem, ne kadar rahatsızlık verdiğini ifade etmiş olurum sanırım. En sonunda, kaskın içine bir modifikasyon yaparak bu sorunumu çözdüm.

Bu, kesinlikle bir tavsiye değildir; ben model yapımında poliüretan köpük kullandığım için bu malzemeyi şekillendirirken kullandığım bir yöntemle kaskın iç kalıbını başıma uygun hale getirmeyi başardım. Önce içteki astarı ve altındaki süngeri kaldırarak en içteki köpük kısmına ulaştım. Ardından ocakta ısıttığım bir çorba kaşığının arkasıyla kontrollü bir şekilde bu köpüğe baskı uyguladım ve böylece alın kısmını incelttim. Bu işlemle kaskın iç yapısına zarar vermiş olduğumu zannetmiyorum, çünkü parça koparmadım. Yaklaşık 3-4 mm'lik bir değişiklik oldu, yinede bu işlem için herhangi bir garanti veremem. Ancak kask bundan sonra başımı sıkmadı ve uzun süre memnuniyetle kullandım.

Memnuniyet demişken, N100'ün bir özelliğini daha belirtmek isterim. Dış yüzeyindeki boya koruyucusu mükemmel bir koruma sağladı ve iki buçuk senenin sonunda, kask hala yeni gibiydi (yeni çıkan mat boyalı modellerde bu koruma katmanı yok, aynı dayanıklılığı gösteremeyebilir!). Kötü yanları ise, iç astarın sökülüp yıkanamaması, ayarlanabilen klipsin kilidinin yayının kırılması, ve tek elle açılabilirdi. Ancak tüm bu olumsuzluklar, benim aldığım ilk

modele özgüydü, ve yeni çıkan N100E modellerinde son saydığım bu problemler giderilmiş durumda. Ancak, N100 termoplastik malzemeden üretilmiş olduğundan, karbonfiber kasklara göre biraz daha ağır ve bu hala değişmedi.

Schuberth Concept modelinden bahsetmek gerekirse, öncelikle bu kaskın da italyan rakibi N100 gibi üretildiği ülkenin milli tasarım felsefesini birebir yansıttığını belirtmek isterim. Tam bir "form follows function" felsefesi örneği. Heyecanlı çizgilerden kaçınılarak tasarlanmış sade bir kabuk, ancak çok başarılı bir ergonomi. Bu sayede, kaskın tüm özellikleri ilk ele alışıta keşfedilebiliyor ve bu özellikler de oldukça çok sayıda!

Schuberth'i ele alıp başınıza takmak istediğinizde, öncelikle çenesini açmak için N100 de olduğu gibi:

- 1) önce camı aç
- 2) kaskı karnınıza yaslayarak
- 3) iki elinizin baş parmaklarını pek de görünmeyen gizli açma düğmelerine yerleştirirerek
- 4) yüzük parmaklarınızla iç yanakları aşağı doğru itmenize gerek yok! Üzerinde "open" yazan ve ne yöne itilmesi gerektiğini ilk bakışta ifade eden tek bir düğmeyi itererek kaskın çenesini kolayca açmak mümkün.

N100'ü ikinci kask olarak kullandığım dönemlerde bu kaskı kullanan arkadaşlarımdan çoğu kaskın çenesini açmayı benden istiyorlardı. Bu sorun, bir kaza anında kaskın başında kalmasını tercih edenler için iyi bir özellik olarak da kabul edilebilir tabii, çünkü olay yerine gelenler, hele hava da karalıksa, kaskı başınızdan ayırmakta ısrar ederlerse bu kilitleri açmanın yolunu muhtemelen asla bulamayacaklardır! Kaskının çıkarılmasını istemeyenler, bunu belirten stickerleri görünür bir yere yapıştırın!

Tekrar Schuberth'e dönelim: Concept'in daha önce hiçbir kaskta görmediğim bir özelliği de, camının yaklaşık yarım santim öne doğru gelebilmesi: Bu özellik, Arai'lerin aralık bırakılabilen camları gibi, sıcak yaz günlerinde şehir içinde veya şehir dışında tozlu, arılı, böcekli yollarda, camınızı açmadan kaskın içini serin tutma konusunda büyük fayda sağlıyor, ancak yüksek süratlerde camın titreyeceğini hatırlatırım. Hızlanınca, camı geri çekip kaskın çene kısmındaki havalandırmaları kullanmak gerek.

Bunun yanında, Concept'in çok, çok geniş bir görüş açısı olduğunu söyleyebilirim. Belki piyasadaki en ferah kask bile olabilir. Güneş siperliği çok iyi düşünülmüş, ilk başta neden tamamen inmediğini çok sorgulamıştım ancak kullandıkça, güneşliğin yarım olması hem yolu, hem de aynaların görüşünü zayıflatmaması açısından daha doğru geldi. Ayrıca kendinizi Robocop gibi hissetmenize de büyük katkı sağlıyor! Şaka bir yana, kaskın bu özelliği bana da en başta biraz fantazi gibi gelmişti gerçekten. Ancak güneş siperliği tünel giriş çıkışlarında, viraj dönüşlerinde karşıma çıkıveren güneşi bertaraf etmede veya parlak günlerde yarım indirip gözlerimi fazla yormadan hem güneşi perdeleme, hem de yolu net görme imkanı sağladığını gördükten sonra asla vazgeçemeyeceğim özellikler arasına girdi. Bir güneş gözlüğü asla bunu karşılayamaz, kaskın içinde giymenin yaratacağı sıkıntı da cabası.

Kaskın çene kısmındaki rüzgar kesici ise tartışmalı bir konu. 3 senenin sonunda camın üst kısmını yalıtın plastik fitili aşındırmasının dışında ben bunun herhangi bir sıkıntısını yaşamadım, ancak duyduğuma göre Concept'tekininki sert yapısı kimi kullanıcıların çenesini rahatsız ediyormuş. N100'de bu parça daha esnek ve hatta dilerlerseniz çıkarılabilir/kaybedilebilir şekilde düşünülmüş, ayrıca benim N100'deki iki senenin sonunda yırtılmaya da başlamıştı.

Havalandırma konusunda ise ne N100, ne de Concept'in başarılı olduğunu söyleyemeyeceğim. İkisi de bildiğimiz baca prensibi ile çalışıyor. Kaskın içine doğru inen iki deliğin üstünden esen rüzgar, içerdeki havayı çekerek serinlik sağlıyor. Ben maalesef her ikisinde de bundan çok rahatsız oldum çünkü tam tepemde iki nokta buz gibi iken, başımın geri kalanı terlemeye devam ediyor. Daha iyi havalandırma sirkülasyonu için kaskların arka tarafında da delik olmalı.



➤ Nolan N100

Her iki kask ta, sabit çeneli dörttebir fiyatlı LEM kasklara göre bile daha gürültülü ve bu konuda bence birini diğerinden üstün tutmak anlamlı değil. Ben uzun yolda -30db'lik kullan-at kulak tıkaçlarından kullanıyorum ve ilk başta korktuğum gibi diğer arabaları duymamak gibi bir yan etkisini de görmedim. Aksine gürültüden dolayı yorulmadığım için yola daha iyi konsantre olduğumu ve bunun sürüş emniyetine artı katkısı olduğunu bile söyleyebilirim. Şehir içinde iken kulaklık kullanmıyorum ama zaten kısa mesafelerde gürültüyü farketmiyorum bile.

Bu iki kaskı karşılaştırırken olabildiğince detaylı anlatmaya çalıştım. Burda özetlemek gerekirse, Concept'in sahip olup N100 ün sahip olmadığı, öne çıkan cam ve güneş siperliği gibi bazı özellikler var ve ben bunlardan oldukça faydalaniyorum. Ancak Camı N100'e göre az biraz dalgalı. 2.5 yıl N100 kullanmışlıktan sonra, Concept'in biraz daha titretilmiş bir görüntü verdiğini farketmiştim ancak, iki sene de Concept'i kullanınca insan ona da alışıyor. Bunun yanında, Concept'in dışındaki koruyucu cila da çizilmelere karşı standart N100'e göre daha dayanıksız. N100 çizilmelere karşı daha dayanıklı, camı daha iyi ve yaylı mekanizması sayesinde çenesi açılınca de kullanılabilir olması ile Concept'ten öne çıkıyor. Schuberth ise, çenesi açıldığında kilitlenebilir olmasına rağmen Concept'in sağ yanına bir uyarı etiketi yazarak bunu tavsiye etmediğini açıkça belirtmiş: **"Nicht mit geöffnetem Kinnteil fahren!"** (açık çene parçası ile seyahat etmeyin!)

Son olarak bir hatırlatma ile yazıyı noktalayalım: Kask seçerken, ihtiyaçlarınızın yanısıra aynı ayakkabı alırken kalıbın ayağınıza uygunluğunu denediğiniz gibi, beğendiğiniz kaskın kafatası yapınıza uygunluğu da test etmelisiniz. İnsanlar tek tip olmadığı için, tek bir kalıp modeli de her yapıya uymayabiliyor. Yeni bir kask almadan önce en azından 5 dakika kadar bir süre başınızda tutup sıkıp sıkmadığını ve başınızdan çıkıp çıkmadığını denemenizi tavsiye ederim. Ayrıca, motosikletlerin farklı aerodinamik özelliklerinden dolayı, kasklar bazı motosikletlerde gürültülü olabilirken, diğerlerinde çok daha sessiz olabiliyor. Eğer satıcıyı ikna edebilirsiniz, kaskı almadan önce motorunuzla birlikte kısa bir deneme sürüşü talebinde bulunmanızı tavsiye ederim. Çünkü bir süre kullanıp eskittikten sonra başınızı sıktığını veya gürültülü olduğunu farkettiğiniz bir kaskı iade edemeyebilirsiniz.

Kazasız belassız, keyifli sürüşler dileğiyle...

➔ **M. Turgut ÇIRPANLI**
End stri r nleri Tasarımcısı

EK: HPRL'nin kask konusunda tavsiyeleri

Bu yazıyı kaleme alırken, merkezi kaliforniya da bulunan ve baş bölgesini koruma araştırmaları yapan Head Protection Research Laboratories www.hpri.org adlı kâr amacı gütmeyen kuruluşla bir yazışmamız oldu. Yolladığım mailde, grubumuzda kask malzemeleri üzerine tartıştığımızdan bahsettim ve karbon kevlar ya da termoplastik kabuk malzemelerinden hangisinin daha dayanıklı olduğunu sordum. Ayrıca, bu tartışma esnasında mail grubumuza atılan bir mesajda, motosiklet ve motosiklet aksesuarları satan bir mağaza sahibinin kaza esnasında kırılan/parçalanmış kasklardan uzak durulması gerektiği şeklinde bir telkinde bulunduğunu, acaba bunun doğru olup olmadığını da bu kuruluşla danıştım. Yazdığım e-postaya laboratuvar yöneticisi Chris Swanson cevap verdi, İngilizce-



➤ Schuberth Concept

sini aynen aktarıyorum, her paragrafın türkçe tercümesi de paragraf sonunda yer alıyor.

Any helmet that is certified to the DOT standard is able to protect your head. The choice of shell material is up to both the manufacturer and the wearer on their personal preference. The helmet is designed to be at least partially destroyed during an accident, since the energy of the impact is absorbed by the destruction of the helmet rather than your skull and brain.

(DOT standartlarına uygun üretilmiş ve bu damgayı taşıyan her kask, başınızı koruyabilir, malzeme seçimi hem üreticiye hem de kullanıcının kişisel tercihinin kalmıştır. Kask kaza anında en azından kısmen parçalanacak şekilde tasarlanırlar ki çarpışmadan doğan enerji beyninize veya kafatasınıza değil, kask tarafından emilsin.)

That being said, obviously the more coverage the helmet offers, the more protection is available. A partial coverage helmet (just covers the top) offers some protection. A full coverage helmet (like what cops wear) offer more. A complete facial helmet offers the most.

(Buna ek olarak, kask ne kadar kapalı olursa o kadar koruyucu olur. Yalnızca tepeyi kapatan yarım kasklar bir miktar koruma sağlar ama en çok korumayı -polislerin kullandığı gibi olan- tam kapalı kasklar sağlar)

Also, I would recommend that every one of your members try to do the following: Place your helmet on your head and tighten the chin strap normally. Now, try to pull the helmet forward and off of your head. Often, if someone is wearing a helmet that does not fit them properly, the helmet will come off your head. For the helmet to do its job, it must remain on your head, and not be able to come off. If it does come off your head, this just means that that helmet and the retention system is not suited for your size and shape of head.

(Grubunuzun tüm üyelerine tavsiyem, şunu denemeleridir: Kaskınızı başınıza yerleştirin, çene keyişini normal bir şekilde sıkın ve öne doğru çekerek başınızdan çıkarmaya çalışın. Kaskın görevini yapabilmesi için başınızdan çıkmaması gerekir. Eğer çıkıyorsa, bu o kaskın ve gergi sisteminin sizin baş ölçünüze ve baş şeklinize uygun olmadığı anlamına gelir.)

Finally, I would strongly encourage you to remind your members that "novelty" helmets, which do not meet to any standards will not offer any protection to your head in an accident. DO NOT WEAR ANY HELMET THAT DOES NOT MEET THE DOT STANDARD.

(Son olarak, herhangi bir standardı karşılamayan "fiyakalı" kaskların hiç bir koruma sağlamayacağını da grubunuzun üyelerine hatırlatmanızı öneririm. **DOT STANDARDINI KARŞILAMAYAN HİÇBİR KASKI KULLANMAYINIZ!**)

➔ **Chris Swanson, Lab Manager HPRL**

Gezi Kefe Yaylası

İstikamet: Bostanlı (İzmir) - Kefe Yaylası (Yatağan / Denizli)

Tarih: 16-18 Mayıs 2003

Yola Eşlik Edenler: Eşim Şebnem, Demir Atımız BMW R1100GS (1995), Schuberth Çenesi açılır kasklar (Yeni aldık, reklam yapacağımıza s z verdik :)

Katedilen mesafe: Toplam 690km

Esasında bir hafta öncesine programlanmış olan Kefe Yaylası gezisi Cuma günü 70.km'de gelen bir patron telefonu ile "İzmir - Torbalı gişeler" gezisine dönüşmüştü. Eşimin patronunun "Van'da bile olsan gel" cümlesi ile Torbalı gişelerden dönüş yapmak zorunda kalışımız eşimin bana mahcubiyetini doğursa da, her işte bir hayır vardır diyerek kabullenmenin dayanılmaz ağırlığı ile evimize yollandık. Kefe yaylasında ayarlamalar yapan Kamil kardeşe ise 1001 özür telefonu ve "haftaya kesin geleceğiz"ler ile kendimizi affettirdik.

Ertesi hafta "Deja vu" şeklinde yine yan çantalar hazırlandı , yine patronlardan 1 saat erken çıkmak için izinler alındı, Kamil'e ayarlamalar yaptırıldı ve yola çıkıldı. Heyecan dorukta, İzmir sıcaklığında montlar sırtta, ter içinde bir yolculuk başladı.

*Dakika bir gol bir: Daha yeni Karşıyaka'dan çıktık, Bornova sapağına az kala çimleri sulayan fiskyelerin suyu rüzgâr yardımıyla suratıma (Kaskın camından içeri) ve üstüme sıçradı. Ne var bunda demeyin , su su olsa iyi ,su arıtma suyu. Benim gibi temizlik takıntısı olan biri için kabus. Ayrıca hızımdan dolayı aniden suratıma çarpmasının getirdiği korku ve yalpalamamız da cabası.

Neyse, söylene söylene, üstüm lekeli, suratım körfez kokulu İzmir-Aydın otobanına girdik. Baharın azizliği binlerce böcek içinde huzur içinde ilerlemeye devam ettik.

*Gol iki: Olmaz bu kadar... Solundan hızla geçtiğim kamyonun camından bir bardak bir şey atıldı. (su mu , malum şey mi?) Anlık olay benim korkmama ve ıslanmama ve sallanmama ve sabrımın taşmasına yol açtı. Kamyonun önüne geçip, kışkırtıcı olmadan, kamyonu sağa yanaşmasını kol marifetleriyle işaret ettim ve durdum. Kamyon da 10 metre ilerimde durdu. Eşim sürekli "Hayatım tamam" vs şeklinde beni uyarırken ben elim debriyajda, vites birde adam levye veya bıçak eşliğinde mi iniyor diye olaya konsantre olmuşken , adam "Abi, çok özür dilerim, farketmedim" eşliğinde indi. Hmmm. İnsan bir kişilik ve sinirler sıfır tabii...

- İyi de kardeşim, neydi o dökdüğün?

- Abi su abi. (Hemen pet şişeyi göstererek) Abi özür dilerim abi.

- Tamam ama olmaz ki kardeşim. Ne kadar korktuğumuzu, kaza yapabileceğimizi hiç düşünmedin mi?

- Abi, görmedim valla. (utanarak)

- Bak, senden bir ricam var. Lütfen bundan sonra camdan bir şey atma, su atacaksan da aynana bak öyle at. Oldu mu kardeşim?



➤ Misafirhâne

- Tamam abi, vallahi farketmedim.

- Haydi hayırlı yolculuklar, suyu di mi?...

İlk bir saatte yenilen bu iki gol sonrası Nazilli'ye kadar durmaksızın yol aldık. Kilolarımızın da etkisiyle kuyruk sokumumuz Bukalamun kuyruğu gibi kıvrılmadan ve midemiz kazınmadan Nazilli'de odun ateşinde pişen pideler yemek için durduk. Yemek sonrası tahinli pide ile cila yaparak tekrar yola koyulduk.

Nazilli'den sonra yolumuzu Denizli-Serinhisar yerine, daha tenha ve kısa olan Tavas-Serinhisar olarak değiştirdik. Motorumuzun çok mutlu olduğu bu virajlı ve kısmen bozuk yol manzaraları dolayısı ile de seçmeye değirdi. Çam ormanları ve dağ eteklerinin arasında yapılan bu yol gece olmasına rağmen çok keyifliydi.

*Gol üç: Afrodiasias'ın bulunduğu Geyre'ye yaklaştığımızda eşim arkadan 5 dakika mola işareti yaptı. Ben de uygun (!) bir yer ararken yolun sağ tarafında iki bayan ve iki beyin oturduğu ışıklı bir yere girdim ve girmemle üçüncü golü kalemde gördüm... Durmuş olduğumdan devam edemedim ama sol el yarım debriyaj, vites bir tetikteyim. Yüzünde façası olan arkadaş yavaş adımlarla yanımıza yaklaşp:

- Buyrun kardeş?

- Eee, biz çay içecektik ama...

- Arkadaşım, burası özel gazino, çay satmıyoruz. İleride ayrıma gelm...

Ben adamı dinlemeden teşekkür edip, eşimle derhal olay mahallini terkettik. Asfalta çıkar çıkmaz eşim gülme krizine girdi ve 3km sonra orman içine sapağa dalıp ıssız bir yerde durduk. Her halükarda "özel gazino"dan daha güvenli idi.

Saat 23:05'de Serinhisar'ın meşhur leblebicilerinin önünde durup , Kamil'i aradık. 5 km mesafede olan Yatağan'dan gelecek olan Kamil ve dostları 20 dk'da zor geldi. Akü problemi dolayısı ile ite kaka çalıştırmışlar arabayı.



➤ Tesis girişi



➤ Kil çadırlar



➤ Bekçi ile kahvalt

Tekrar giyinip onlar önde biz arkada Yatağan yoluna düştük. Yatağan'a vardığımızda bir kahvehaneye girip (eşimle girince nazik Anadolu insanları kahveyi boşaltıp dışarıya sandalye attılar) çaylar eşliğinde yol sohbeti ve tanışma merasimi yaptık. Ardından tekrar giyinip 7km uzaklıktaki 1520m rakımlı Kefe yaylasına yollandık. Her motosikletin rahatlıkla gidebileceği asfalt (arada iki yer yağmur ve köprü yapımı dolayısı ile 30-40 metre bozuk idi) yol eşliğinde oksijen ve sessizlik diyarı Kefe'ye ulaştık. Daha önceden Belediye Başkanı Sayın Tuncer TUNÇBİLEK tarafından tembihli bekçi Süleyman bizi karşıladı ve dinlenme tesislerinde bulunan misafirhaneye bize eşlik etti. Her saniye gözümüze gittikçe güzel gelen tesisin içinde son derece güzel işçilikle yapılmış misafirhaneye girdik ve yerleşmeye başladık. Tüm kış sohbete aç kalmış Bekçi Süleyman'ın dağ hikayeleri eşliğinde saat 03:10'a kadar muhabbet ettik ve en sonunda uyumak için odalara geçtik (Yaz zamanı ister özel çadırla ister kiralayabileceğiniz kıl çadırlarda kalınan tesiste sezon dışı olduğundan ve Sayın Başkan'ın izni ile misafirhanede konakladık).

Sabah alışık olmadığımız bir şekilde kuş sesleri ve yoğun temiz hava eşliğinde kalktık. Gece bize eşlik eden Kamil ile birlikte kahvaltı için Bekçi Süleyman'ın evine gittik. Kazlar , köpekler , tavuklar ile birlikte evin hanımının hazırladığı kahvaltıyı afiyetle yiyip , geceden kalan sohbeti tamamlayıp Yatağan'a indik.

Yatağan, yüzlerce yıldır Osmanlı İmparatorluğunun pala ve barut ihtiyacının neredeyse tamamını karşılamış ve hala bunlardan çelik işleme ve dövme sanatı devam ettirmeye çalışan bir kasaba. Nüfusu 6.000 civarında ve insanları çiftçilik ile ve evlerinin arkalarında makas, bıçak, kılıç, pala üretmek geçimlerini sağlıyorlar. Diğer köy ve kasabalarda görülen kalabalık kahve kültürü burada görülmemekte. İnsanlar çalıştıklarından olsa gerek daha mutlu ve sıcaklar. Bay bayan herkes bir işle uğraşiyor. Kasabanın komşularından Yeşilyuva da el yapımı ayakkabıları ile ünlü. 16.000 nüfusu Serinhisar da sıcak leblebisi ile meşhur, hatta Çorum'a bile artık



➤ Leblebici - Serinhisar



➤ Yayla çıkışı

buradan gitmekteymiş, anlatanların yalancısıyım.

Yatağan, Sayın TUNÇBİLEK ile bir atılıma girmiş ve AB'den Oscar Benedict'i kasabaya getirtip Bıçakçılık ve Kılıç yapımı konusunda yüklü bir maddi destek almış. Her Ağustos'un ilk haftasında Kefe Yaylası'nda gerçekleştirilen Bıçakçılık festivaline geçen sen 46.000 kişi katılmış. Şimdi 7-8 kişi olan bu yerin yazın bu kadar kalabalık olabileceğini düşünmek bir hayli zor. Bunu organize etmek ise daha da zor. Festival at sporları, güreş, kılıç üretim gösterileri ile oldukça renklendirilmiş.

İlk işimiz bıçak ve kılıç imalatçıları gezmek oldu. Sınırlı imkânlarla paslanmaz çelikten bıçak üretenler, boynuzdan sap yapanlar... Hepsi Lateli'deki bavul ticaretinin durdurulmasından şikâyetçi. Üç sene önce günde 3000 çakı yapıp yollayan üç kardeş bıçakçı bugün 250 çakı üretiyor ve yaptığı makine yatırımına üzülüyor. Umudumuz gelecekte işlerinin açılması ve bu el sanatının yok olmaması.

Öğleden sonra Zabita amiri Mahmut AZGIN ile tanışıyoruz. Kasabadaki tek büyük motor onda. 85 model Kawasaki Z650. Bu dört silindirli canavarın sübap ayarlarının iyi yapılamamasından şikâyetçi. Bir de kırılan sinyalleri bulamıyormuş. Ona katalogdan bulup gönderebileceğimi söyleyince altın bulmuş gibi sevindi. Ardından da bizim demir at ile 10 dakika kadar gezdik. Adresleşip vedalaştık.

Akşamüstü 83/2 tertip asker adaylarının hayır yemeklerinden birine katılıyoruz. Bizi evlerine davet edip yedirip içiriyorlar. Dualarına "Amin" deyip gece meydana görüşmek üzere vedalaşyoruz. Durumu müsait her aile oğullarının asker yolculuğu öncesinde tüm kasabaya böyle yemek verirmiş. Diğer bir adette sahiplerine yakalanmadan asker adaylarının kasaba duvarlarına spreylenmiş boya ile yazılar yazması. Akşam temiz olan bir duvar sabah kalktığınızda "Her gün senin için, 550 gün vatan için" yazısı ile şereflendirilmiş olabi-



➤ Bileme



➤ Çakı imalatçısı üç kardeş

lıyor. Kasaba büyükleri bu duruma anlayış gösteriyorlar...

Akşam hava bozdu. Kefe yaylası tarafında yıldırımlar, sağanak derken gece hava düzeldi de rahat nefes aldık.

Gece meydanda herkesin katıldığı bir dans şöleni yapıldı. Tüm asker ve gençler dans edip kurtlarını döktüler, tüm itirazlarıma rağmen beni de zorla dökmeye mahkum ettiler. Eşim de bu durumu



➤ Yatağan'a veda



➤ Belediye Başkanı ile

fotoğraflayıp tarihe geçirdi.

Ardından Kefe'ye çıktık. Kamil kardeş bize gecenin bir yarısı patlıcan, domates, biber közleyip soğan ve zeytinyağının katılımı ile müthiş bir lezzet sundu. Tok karın yatağa girip uyumaya koyulduk.

Pazar sabahı bagajlarımızı yükleyip, yine Bekçi Süleyman'ın bahçesinde kahvaltı ettikten sonra vedalaşıp ayrıldık. Yatağan'da Kamil'in ailesinin evine gidip sohbet edip, açma börek yedik. Ardından Yatağan Belediye başkanı makamında bizi kabul etti. Ödül almış kılıç ve palaları gördük, AB'nin yatırımlardan ve Kefe'nin geleceğinden bahsettik. Olmazsa olmaz motor sohbeti yapıldı ve motorcuların sorunlarını da gündeme getirdik. EMK eski başkanı Serhat KILAVUZ'u tanıdığımızı öğrendüğümüzde hemen telefon bağlantısı kurup ileride düzenleyeceğimiz toplu motor seyahatinin temellerini de sağlamlaştırıp Yatağan'ı terkttik.

Sadece iki gece kaldığımız kasabanın bu kadar kısa bir sürede bizi bağırklarına bastıklarını anlamadık ama yüzümüzdeki tebessümle yapılan dönüş yolculuğu bunu kalplerimizin anladığını gösteriyordu...

Tüm Yatağan halkına en içten sevgiler ve saygılar...

➔ Oytun Pınar

İKİTEKER 08

Bu sayıda emeği geçenler

- ➔ Direksiyon Amortis r Münir Mısırlıoğlu
- ➔ Schuberth Concept x Nolan N100 Karşılaştırması M. Turgut Çirpanlı
- ➔ Kefe Yaylası Oytun Pınar

Fahri Edit r Sinan Özgen sinanozgen@icqmail.com

Edit r Bora Yurtören borayurtoren@hotmail.com

Tasarım ve Uygulama Hidayet Gürdal [hg@drafineri.net](mailto:hgidrafineri.net)

Yayınlayan Egemen Ergel egemen@ergel.net

İKİTEKER e-zine www.ikiteker.org adresinden ücretsiz olarak edinilebilir.

© Bu dergide yer alan yazı ve fotoğrafların tüm hakları sahiplerine ve markalara aittir.

Bu dergide kullanılan yazı ve fotoğraflar kesinlikle reklam amaçlı değildir.

İKİTEKER 09

Gelecek sayıda

- ➔ İkiteker Eylül sayısı içeriği hen z kesinleşmemiştir.

ikiteker e-zine'e katkılarınızı bekliyoruz.

Gezi, Anı, Test, Deneyim, İpucu, Fotoğraf vs. İstedığınız konuda yazın ve g nderin.

Yazılarınızı MS Word, fotoğraflarınızı JPG formatında g nderebilirsiniz.

www.ikiteker.org