

TÜRKİYE TURİNG VE OTOMOBİL KURUMU



Rahmi Barutçu

MOTOSİKLET EL KİTABI





Takdim

Değerli okuyucular,

Türkiye İstatistik Kurumu 2015 yılı verilerine göre resmi kayıtları yapılmış tüm motorlu araçların %52,5'inin otomobil, %15'inin ise motosiklet olduğu ülkemizde her 28 kişiden 1'i motosiklet kullanmaktadır. Motosiklet kullanılmasının ana sebeplerinden bahsetmek gerekirse;

- Sahip olunurken düşük maliyetli olması,
- Sağladığı yakıt tasarrufu sebebiyle ekonomik olması,
- Otomobil ve diğer motorlu araçlara kıyasla karbon salınımının düşük olması (çevre dostu),
- Standart bir otomobilin üçte biri kadar yer kaplaması,
- Yoğun trafikte daha fazla hareket kabiliyeti sunması ve park yeri bulma kolaylığı gibi avantajlar sıralanabilir.

Ancak; neşterin doktorun elinde hayat kurtarması, katilin elinde ise adam öldürmesi misali, motosiklet de doğru kullanılmadığı takdirde ölümcül sonuçlara yol açabilir. Otomobillerin aksine, motosiklet sürücülerini koruyan herhangi bir kaporta olmadığından motosiklet kullanırken kaza anında hayatta kalabilmek için uyulması gereken bazı kurallar var. Bunlardan biri doğru bir eğitim almak, diğeri ise doğru güvenlik ekipmanlarını eksiksiz kullanmak. Bu kitabı okuyarak hem motosiklet ve güvenli sürüşe dair temel bilgileri edineceksiniz hem de doğru güvenlik ekipmanları hakkında fikir sahibi olacaksınız. Güvenli Sürüş Teknikleri Eğitmeni Rahmi Barutçu'nun yazdığı bu kitabı okuyarak başladığınız eğitim sürecinizde devamlılık ve başarı diler; sağlıklı ve uzun bir motosiklet hayatınızın olmasını temenni ederim.

Dr. Bülent Katkak

*Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu
Yönetim Kurulu Başkanı*

Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu
Adına Sahibi
Yönetim Kurulu Başkanı
Dr. Bülent Katkık

Hazırlayan
Rahmi Barutçu

Yayın Koordinatörü
Tülay Taşdemir

Editör
Tuğrul Katkık

Tasarım
Selim Cayık

Yapım
MTT İletişim
Tel: 0212 250 12 02

Baskı
Ajans Es

1. Baskı - Eylül, 2015
15.000 Adet

ISBN
978-975-7641-49-0



TÜRKİYE TURING VE OTOMOBİL KURUMU

Sanayi Mh. Seyrantepe Girişi / İstanbul
Tel: 0212 282 81 40 (4 Hat) **Faks:** 0212 282 80 42
www.turing.org.tr turing@turing.org.tr

*Bu kitabı canım babam,
rahmetli Tefvîk Barutçu'ya
ithaf ediyorum...*

Rahmi Barutçu

Rahmi Barutçu, 1967 yılında İstanbul'da doğmuştur. Motosiklet eğitimine olan tutkusu sebebi ile 19 yıllık profesyonel kariyerini bir kenara bırakarak kendisini sadece Güvenli - İleri Sürüş Teknikleri Eğitimleri vermeye ve Türkiye'de bilinçli sürücü yetiştirmeye adanmıştır.

Avrupa'daki kurumlardan sertifikalar almış olan ve Türkiye'deki birçok eğitmenin hem eğitmeni hem de kontrolörü olan Rahmi Barutçu; her sene çok sayıda öğrenci yetiştirmektedir. Türkiye'nin en tanınan eğitmenlerinden birisi olarak butik ve bireysel eğitim alanında kendisini geliştirmiş, kişisel motosiklet sürüş eğitimi konusunda en yetkin eğitmenlerden biri olmuştur.

Sahip olduğu sertifikalar

1. DVR - ADAC Eğitmen Eğitmeni (Almanya)
2. CBT Başlangıç Seviyesi Eğitmeni (İngiltere)
3. IAM Yol Gözlem Sürüşü Eğitmeni (İngiltere)



Bölüm Başlıkları

1	Giriş	8
2	Başlangıç	9
3	Motosiklet Sınıfları	10
4	Motosikleti Tanımak	14
5	Günlük Kontroller	16
6	Avantajlar ve Riskler	18
7	Güvenlik Ekipmanları	22
8	Sistem-Tehlike Algısı	42
9	Bakışın Önemi	46
10	Konumlanma	48
11	Hız	54
12	Frenleme	56
13	Sürüş Pozisyonu	58
14	Genel Bilgiler	60

1. Giriş

Siz de motosiklet kullanmayı bir yaşam tarzı olarak görüyorsanız, büyük ihtimalle ehliyet alırmaz kendini yollara atan sürücülerden değilsiniz. **“Değilim ama nasıl iyi bir sürücü olabilirim?”** diye soruyorsanız cevabımız çok basit: Tabii ki iyi bir eğitim alarak... Motosiklet El Kitabı'nda motosiklete ve güvenli sürüş tekniklerine dair çok şey bulacaksınız.

İyi bir motosiklet sürücüsü, motoruna tamamen hâkim olarak yol alır. Motosikletine verdiği komutların ve alacağı tepkilerin tamamen farkındadır. Farklı yol, hava ve sürüş şartlarına çabuk ve net uyum sağlar. Oluşabilecek tehlikeleri önceden fark ederek, tedbirini alır. Her zaman kendine güvenir ama riske girmeden motosiklet sürer. Sürücü unsurunun, en önemli kontrol elemanı olduğunu hiç unutmaz.

İyi bir sürücü olmak için yapacağınız ilk iş, tekrar ediyorum; iyi bir eğitim almaktır. Eğitim, olası riskleri azaltmanın ilk yoludur. Bu kitapta size aktaracağım bilgiler, sizin bilinçli bir sürücü olmanıza yol gösterecektir. Kısa, basit, net ve kolay uygulanabilir bilgileri içermektedir. Detaylı bilgi edinmek için, büyük kaynakları okumanız ve ciddi akademik eğitimler almanız gerekmektedir.

Motosikletinizi uzun yıllar keyifle kullanmanızı ümit ederim.

2. Başlangıç

Motosikletler, güvenli birer keyif ve ulaşım araçlarıdır. **Motosikleti güvenle kullanabilmek için bazı akademik ve teknik bilgilere sahip olmak gerekir.** Mühendislerin yarattığı bu harika makınaya binmek, dünyadaki en keyifli şeylerden birisi olabilir. Elbette doğru kullanılır ise. Bu kitapta size bu ipuçlarını vermeye çalışacağım.

Motosikletinizi doğru seçmek, hem güvenliğinizi hem de gelişiminizi bakımından çok önemlidir. Seçilecek motor birçok açıdan sürücüye uygun olmalıdır. Sürücünün becerisine uygun bir güç, boyuna uygun bir sele yüksekliği ve sürücünün taşıyabileceği bir motor ağırlığı dikkat edilmesi gereken ana unsurlardır.

Sürücü; becerisinin üzerinde bir güçte veya ağırlıkta olan motoru kullanırsa, sonuçları son derece vahim olabilir. Uygun motorun seçilmesi için arkadaşlarınıza değil, eğitmeninize danışmanız en doğrusu olacaktır. İlk motorunuz, hayalinizdeki motor olamayabilir. Sürüş beceriniz geliştikçe, bilginiz ve tecrübeniz arttıkça, istediğiniz tarzdaki motorlara geçiş yapabilirsiniz. Acele etmeyin. Motosiklet uzun soluklu bir macera ve hobi olmalıdır. Önce sizin ve toplumdaki diğer kişilerin güvenliğini düşünün.

3. Motosiklet Sınıfları

SCOOTER VE MAXI SCOOTER

Scoot kelimesi, İngilizcede “acele ile kaçmak, aralardan sıyrılmak” anlamına gelmektedir. Scooter ise, tahmin edebileceğiniz üzere, daha çok şehir içi kısa mesafe sürüşleri için tasarlanmış ve otomatik vitesli motosikletlerdir. Genelde 50 ile 150 cc arasında motorlara sahiptirler.



Kısa şase boyları, hafiflikleri, büyük sele altı bagaj kapasiteleri, sıkışık trafikte hareket etme serbestlikleri büyük avantaj sağlamaktadır. Uygun fiyatlı olmaları, her kesimin rahatlıkla ulaşabilmesine izin verir. Ne yazık ki küçük tekerlek çapları ise sürüş konforunu bozabilir, fren ve viraj becerisini azaltır. Amacına uygun kullanılması durumunda harika makinalardır.

250 ile 650 cc arasında üretilen Maxi Scooter'lar da mevcuttur.

Tekerlek çapları büyük, motor güçleri yüksek, hızlı, büyük, konforlu, uzun yolda da rahatlıkla kullanılabilen, yüksek donanımlı ve becerikli motosikletlerdir. Şehir içindeki dar alanlarda rahat hareket edememeleri sorun yaratabilir.



NAKED

Grenajı olmayan, “çıplak” motorlardır. Son derece güzel görünürler. Safkan ve yapılı halleri çok çekici olabilir. Şehir içinde vitesli motor kullanmak için ideallerdir. Kıvrak, güçlü, esnek, hızlı motorlardır. Ancak ön camlarının kısılgı veya olmayışı ve aerodinamik yapılarının bozuk olması; yüksek hızlarda sürücü ve artçıya şiddetli bir rüzgâr direncini yansıtacaktır. Yük taşımak için çok uygun değildir.

ENDURO, ENDURO-TOURING

Enduro, Latince “Douro” yani dayanıklılık kökünden gelen bir kelimedir. İngilizcede de Enduro, ‘uzun yol, dayanıklılık’ anlamına gelir ve hemen her spor dalı için kullanılır. Rahatlıkla anlayabileceğiniz gibi, Enduro motorlar, uzun yolda dayanıklı, rahat, ergonomik ve hızlı olmaları için tasarlanmış motosikletlerdir. Büyük lastik çapları, bozuk zeminlerde de güvenle ilerlemeyi sağlar. İki kişi, üç çanta, bir çok yan ekipman ile dünyanın her yerine rahatlıkla gidebilecek, kolay kolay bozulmayacak motorlardır.



ADVENTURE, OFF-ROAD

Off-Road/Cross sınıfı motosikletler ise tek kişilik arazi motorlarıdır. Atlamak-zıplamak, bozuk zeminlerde rahat ilerlemek için tasarlanmış büyük çaplı tekerlekleri, özel amortisörleri ve frenleri vardır.



SPORT – SUPER SPORT

Halk arasında “Racing” olarak da bilinen; yüksek hızları ve üst düzey viraj alma kabiliyetleri ile öne çıkan oldukça kuvvetli motosikletlerdir. Genelde tek kişilik tasarlanmışlardır. Profesyonel yarışlara hazırlanabilecek ve dolayısıyla modifikasyona uygun motorlar olup oldukça yüksek kullanım becerisi gerektirirler. Kaza riski en çok bu sınıftadır. Yanlış ve bilinçsiz sürücülere ciddi tehlike yaratabilirler.



TOURING

Uzun asfalt sürüşleri için tasarlanmış motosikletlerdir. 600 cc'den, 6 silindirlilik 1800 cc hacimli motorlara kadar uzanan geniş bir yelpazeye sahiptirler. Fabrika çıkışlı büyük arka ve yan çantaları ile geniş bir bagaj hacmi sunarlar. Büyük yakıt depoları ise daha seyrek mola vermeye olanak verir. Son derece konforlu sele ve amortisör sistemleri mevcuttur. İyi yol tutuşuna sahiptirler. Uzun ön cam, GPS, radyo/CD çalar, hava yastığı, cruise control, sürücü ve artçı için ısıtmalı sele, ısıtmalı kahve tutucusuna kadar konfora yönelik pek çok donanım mevcuttur. Ancak şehir içindeki sürüşlerde fazla büyük ve hantal kalırlar.

CHOPPER, CRUISER, CUSTOM

Selesi alçak, tekerler arası mesafeleri uzun, tasarımları kişiye özel olan, asfalt sürüşüne yönelik motorlardır. Bu sınıfın ortaya çıkmasına ünlü Amerikan motosiklet şirketi Harley Davidson sebep olmuştur. 1900 yılından beri dünyanın en başarılı makinalarını klasikleşerek üretmektedirler. Viraj ve fren kabiliyeti zayıf olmasına karşın, görünüş ve sesli egzozları ile milyonlarca sürücüyü cezbetmektedirler.



RETRO, KLASİK

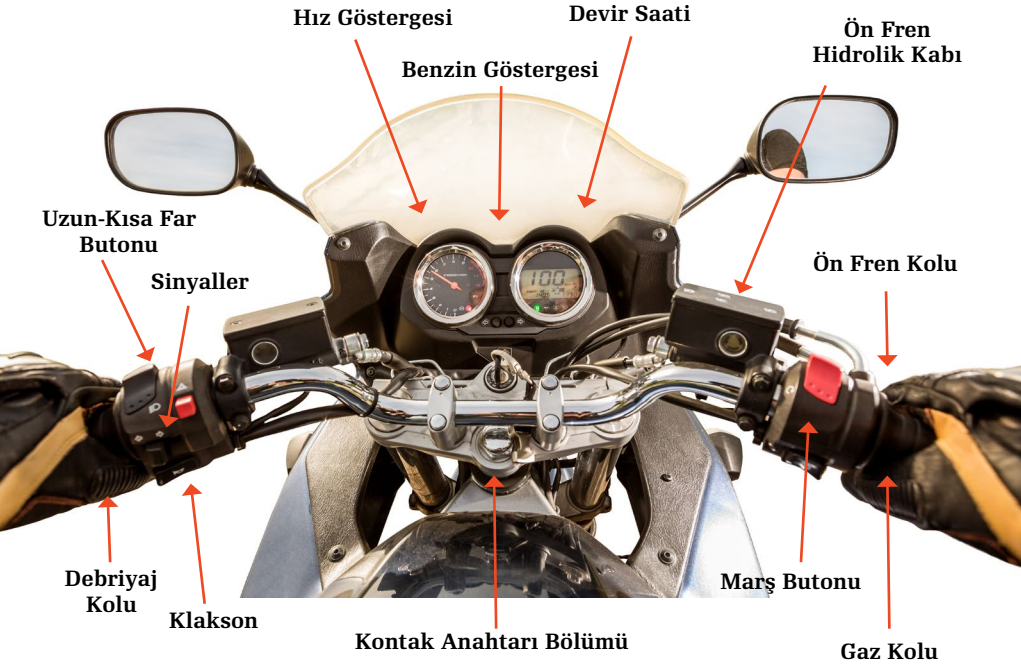
1950'li yıllarda oldukça popüler olan klasik modellerin modern çağa uyarlanmış versiyonlarıdır. İlla eski olması gerekmediği gibi; el emeği ile üretilmiş, eskiye özdeş ve klasik tarzda dizayn edilmiş motosikletlerdir. Günümüzde bu sınıftaki motorlara olan ilgi giderek artmaktadır.



4. Motosikleti Tanımak

Motosikletler birçok parçadan oluşur. Motosikleti iyi sürebilmek için öncelikle üzerindeki donanımları tanımamız gerekmektedir. Kimse bizden motoru söküp takmamızı istemeyecek ama yine de motorun bazı bölümlerini biliyor olmak bize büyük avantaj sağlayacaktır.

Hızlıca aşağıdaki şekillerden öğrenelim:



5.

Günlük Kontroller

Her sürüş öncesinde yapmanız gereken bazı günlük kontroller vardır. Motorunuzun bakımlı ve sürüşe uygun şartlarda olduğunu kontrol etme yükümlülüğü size aittir.



YAKIT

- Günlük sürüşünüze yetecek yakıtınız var mı?
Benzin deponuzu hep dolu bulundurun.



YAĞLAR

- Motor yağıınız, fren hidrolikleriniz ve amortisör yağlarınızda sızıntı var mı?



SU

- Soğutma suyunuz tam mı?
Kaçak ve sızıntı var mı?



ELEKTRİK

- Farlar, sinyaller ve fren ışıkları yanıyor mu?
- Sigortalar sağlam mı?
- Tüm kontroller çalışıyor mu?



LASTİKLER

- Lastiklerinizin durumu iyi mi?
- Havaları tam mı?
- Delik, çivi, yarık ve eskime var mı?
- Diş derinliği yeterli mi?
- Üretim tarihini kontrol ettiniz mi?



HASAR KONTROLÜ

- Zincir ve dişliler sağlam ve yağlı mı?
- Motor üzerinde herhangi bir kırık, parça kopması, çatlak, eksik cıvata vb. var mı?
- Korna çalışıyor mu?
- Aynalar, cam düzgün mü?

6. Avantajlar ve Riskler

Motosikletlerin hayatımıza kattığı avantajlar saymakla bitmez. Şehir içi trafikten kurtulmamızı sağlaması, kolay park yeri bulunabilmesi, seri, şık, çevreci ve ekonomik olması, sosyal çevremizi genişletmesi vb. daha sayılabilecek birçok avantajı vardır. Ancak ne yazık ki çok büyük bir risk de içermektedir:

KAZA!

Eğer kaza yapmazsanız, motosiklet son derece pratik bir araçtır. “Başıma bir şey gelmez, bana bir şey olmaz” mantığı, motosiklet sürerken işe yarayan bir düşünce tarzı değildir. Tam tersine, yol üzerinde nasıl zarar görebileceğinizi ve kimin sizi tehlikeye sokabileceğini önceden tahmin etmek, güvenli sürüşün en önemli noktasıdır. Tehditleri bilmek bizim için olmazsa olmazdır.

Napolyon Bonapart’ın dediği gibi:

“Savaşı iyi bir kumandan kazanmaz. Savaşı, düşmanını iyi tanıyan ve destek planları olan bir kumandan kazanır.”

Yani bizim de trafik akışında bize tehdit, tehlike ve gerginlik yaratabilecek kişileri önceden görmemiz, bu tür olumsuz olasılıkları önceden sezmemiz gerekmektedir.



Karşımıza çıkabilecek başlıca tehlikeler şunlardır:

- Aşırı hız
- Alkollü araç kullanımı
- Hatalı sollamalar
- Ticari araçlar
- Hayvanlar
- Yayalar ve çocuklar
- Kaldırımlar
- Asfalt yamaları
- Hava koşulları
- Yolun kaygan olması
- Gece sürüşleri
- Dikkat dağınıklığı
- Sürücünün becerisinin zayıf olması
- Sürücünün koruma ekipmanı kullanmaması
- Motorun bakımsız veya kötü bakımlı olması
- Motorun taşıma kapasitesinden daha ağır yük veya yolcu taşınması vb.

Amaç bizim, yani motosiklet sürücülerinin, bahsettiğimiz tüm tehlike ve tehditlerden uzak kalabilmesidir. Kazayı önlemenin en iyi yolu; kazaya karışmamaktır. Her şeyden önce, zeki ve önsezili bir sürücü olmalıyız. Etrafımızda olan biten her şeyi (hatta olaylar gelişmeden önce) fark etmeliyiz. Kimin ne yaparak bize nasıl zarar verebileceğini, o kişinin haberi yokken biz fark etmeliyiz.



TEHLİKELER

Motosiklet sürerken karşımıza çıkma ihtimali olan tehlikeleri biraz daha detaylı inceleyelim.



1

Bizden Kaynaklanan:

Konsantrasyon düşüklüğü, sağlık problemleri, işteki veya evdeki sıkıntılar, maddi problemler, dikkat dağınıklığı, yanlış kıyafet seçimi (kask, pantolon, mont, eldiven, bellik, çizme), sürüş becerisi eksikliğimiz (frenleme, engellerden kaçabilme, viraj alabilme, yavaş manevra becerisi, sürüş ile ilgili teknik bilgi ve bilgi olsa dahi, bunu uygulama becerisindeki eksiklik) vb.



2

Yol ve Hava Şartlarından Kaynaklanan:

Yol şartlarındaki bozukluklar; çukur, tümsek, sokak hayvanları, mazgal kapağı, yağ birikintisi, kaldırımlar, çelik bariyerler, araçlar, yayalar, karanlık, yağmur, çamur, kar, mıcır ve tüm kaygan yüzeyler vb. Ayrıca hava/yol şartlarına uygun kıyafet ve de lastik seçiminin doğru yapılması gerekmektedir. Yağmur kaydırıcı sprey kullanabilirsiniz. Buğuyu engellemek için ise, kask içine takılan buğu camlarını uygun fiyatlara alabilirsiniz.

3

Motosikletten Kaynaklanan:

Bakımsız veya kötü bakımlı motosikletler, yanlış ve bilgisizce yapılan modifikasyonlar, servislerdeki az bilgili veya becerisi az teknikerler, orijinal olmayan veya çıkma parça kullanımı, kalitesiz işçilik, ağır yük ve yolcu taşınması, yanlış yükleme, vb.



Yağmur için, parmağa takılan yağmur sileceği kullanmak iyi bir yöntemdir.

7. Güvenlik Ekipmanları

Her sporun-hobinin kendisine özel ekipman ve kıyafetleri vardır. Mesela kayak yaparken kayak kıyafetleri, dalış yaparken dalış malzemeleri, paraşüt ile atlarken özel güvenlik ekipmanları kullanmalıyız. Başka bir sporun malzemesini diğer sporda kullanamayacağımız gibi, motosiklet sürmek de özel malzemeler giymeyi gerektirmektedir.

Detaylı anlatmak gerekirse:

Korunmanın Sebepleri Düşmanı Tanımak

Motosiklet, güvenli bir şekilde sürülmesi gereken bir araçtır. Bir düşüş veya kaza esnasında bizi koruyacak kıyafetler giymek çok önemlidir. Motosiklet bize açık havada sürme, üzerinde olma şansı tanır. Bu muhteşem zevkin bir de şanssız tarafı vardır: Korunmasız olmamız! Kaportamız yok. Güvenlik ekipmanları, bizi dışarıdan gelebilecek tehlikelere karşı olabildiğince korur. Korumalı kıyafetleri giymemizin sebepleri temel olarak üçe ayrılır:

- Maruz kalınacak darbe
- Yoldan kaynaklanan şartlar
- Hava şartları

Temel olarak bilinçli bir motosiklet sürücüsünün kullanması gereken yedi malzeme vardır

Kask

Balıklava

Korumalı
motosiklet montu

Korumalı
motosiklet pantolonu

Korumalı
motosiklet eldiveni

Korumalı
motosiklet çizmesi

Bellik
(böbrek koruyucu)

KASK

Tüm koruma ekipmanları arasında en önemlisi kasktır. Zira en önemli organımızı, yani beynimizi korur. Kask; kafatasımızın ve dokularımızın, darbelerden, hava şartlarından korunmasını sağlamaktadır. Rüzgâr, soğuk, sıcak, yağmur, sinek/böcek, taş ve birçok dış etkenden bizleri izole etmektedir. Kaskın başımızı terlettiği, dışarıyı görüşü engellediği, duymayı azalttığı ve boyun kırıklarına sebep olduğu gibi düşüncelerin aksi, bilimsel olarak kanıtlanmıştır. Yine de birçok sürücü, bu sebepleri öne sürebilmektedir. Bu sebepler geçerli değildir.

Dört çeşit kask yapısı bulunmaktadır:

- I- Tam Kapalı Kasklar
(Full Face)
- II- Önü Açılabilen Kasklar
(Flip Front)
- III- Açık Kasklar
(Önü Olmayan)
- IV- Cross - Enduro Kaskları



1. Tam Kapalı Kasklar (Full Face)

En yüksek koruma grubundaki kasklardır. Önden alınan darbeyi arka yüzeye ileterek maksimum koruma sağlarlar.

İstatistiki olarak, %47 ihtimalle kaskınızın ön bölgesinden darbe alacaksınız. Bu yüzden çenesi kapalı olan bir kask seçmeniz çok önemlidir.



Aerodinamiği daha iyi, daha sessiz, çok daha güvenli olan ana grup kasklardır. ABD’de yapılan incelemelere göre, tam kapalı kask giyen sürücülerin aldığı kafa hasarı, diğer tip kask giyen sürücülere göre %67 daha az olmaktadır. Bu bile tam kapalı kask giymek için yeterli bir sebeptir.

Kaskınızın kayışını her sürüşten önce sıkıca, çenenizle kayış arasına bir parmak ancak girecek şekilde bağlayınız. Kayışın doğru bağlanması, kaskınızın kafanızı korumasının en önemli unsurlarından birisidir. Aksi halde kask kafanızdan çıkabilir veya kafanızda dönerek boynunuzun kırılmasına sebep olabilir. Dünyadaki tüm yarışlarda (Moto GP, Superbike, Supersport vb.) yarışçılar kapalı kask giymek zorundadır.

Kaskın içine güneş gözlüğü takmak sakıncalıdır. Darbe anında size tehlike yaratacaktır. Ya koyu renk vizör kullanmalı ya da dâhili güneş vizörü olan kaskları tercih etmelisiniz. Şeffaf olmayan tüm kask camlarının yanında “sadece gündüz sürüşleri içindir” ibaresi yer almaktadır. Kapalı ve karanlık havalarda görüşünüzü önemli oranda azaltacak olan koyu renk camlardan uzak durun. Yanınıza şeffaf cam alarak değiştirmek doğru bir çözümdür.



Tamamı kapalı kasklar en güvenli kask grubudur.





Önü açılabilen kasklar, önu kapalı olduğu sürece nispeten güvenlidir.

2. Önu Açılabilen Kasklar (Flip Front)

Önü açılabilen kasklar, önleri kapalı olduklarında tam kapalı kasklar kadar olmasa da belli bir koruma kapasitesine sahiptirler. Çene bağlantı mekanizmaları iyi tasarlanmış, yan bağlantı noktaları sağlam olan bir kask tercih etmelisiniz. Her önu açılan kaskın kitapçığında yazdığı gibi, sürüş esnasında kaskınızın tamamen ve emniyetli bir şekilde kapalı olması çok önemlidir. Aksi halde önden alınacak muhtemel darbelerde hiçbir etkisi olmayacaktır. Kayışı tam bağlı olsa bile, önu açılır kasklar tam kapalı kasklara göre kafanızda daha fazla hareket edecektir. Bunun esas sebebi, kaskın açılan bölümünde yanak tutma pedlerinin olmamasıdır. Yani kaskın yanaklarınızı sıkan kısmı çok daha azdır.

3. Açık Kasklar (Önu Olmayan)

Açık kasklar tahmin edileceğı üzere, önden alınan darbelerde neredeyse hiç koruma sağlamayacaktır. Tam olarak sebebi bilinmese de piyasa şartları ve talepler doğrultusunda üretimleri devam etmektedir. Hiç güvenli olmayan bu kaskların kullanımı eğitmenler tarafından onaylanmaz ve tavsiye edilmez. Sadece trafiğe kapalı ve kontrollü alanlarda, eğitmenlerin öğrencileri ile rahatça konuşabilmesi için kullanılmalıdır. Açık kasklar ile yapılan kazalardaki yaralanmalara ait birçok üzücü fotoğrafı internette bulabilir, kask tercihinizi yeniden değerlendirebilirsiniz.



Açık kasklar, çene bölümü olmayan güvensiz kasklar grubudur

4. Cross – Enduro Kaskları

Daha çok toprak ve bozuk arazi şartları için tasarlanmış kasklardır. Asfalt sürüşünde tavsiye edilmez. Asfalt gibi sert yüzlere karşı daha zayıftırlar. Yüksek süratlerde aerodinamik sorunlar yaratacaklardır. Genelde goggle denilen gözlükler ile kullanılırlar.



Kaskın Raf Ömrü ve Üretim Tarihi

İdeal şartlarda beklemiş ise bir kaskın rafta kalma ömrü 5 yıldır. Uygun oda sıcaklığı, nem miktarı ve uygun rutubette beklemiş ise, 5 yıl idealdir. Her kaskın içinde, kayışında veya klipslerinde üretim tarihleri yazmaktadır. Kaskınızı alırken lütfen bunları bulmaya özen gösteriniz. Nasıl tarihi geçmiş gıda malzemesi almıyorsanız, kask da almamalısınız.

Ancak kullanmaya başladıktan sonraki ömrü 5 yıl değildir. Elbette kullanıma ve kullanma sıklığına bağlı olarak değişmekle beraber, 3 ila 4 yıl arası olmalıdır. Senede 100.000 km yapan bir kurye ile senede 3.000 km yapan bir hobi motorcusunun kasklarının ömrü aynı olamaz.

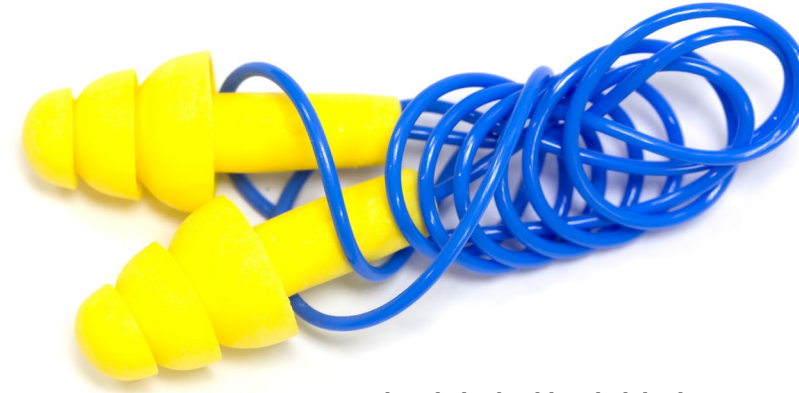


Üretim tarihleri ve yerleri



Kaskın Yapısı

Kaskınızın içinde Styrofoam denilen bir madde yani darbe emici (strafor) köpük bulunmaktadır. Bu köpüğün amacı, dış sert kabuktan gelen darbenin şiddetini, başınıza gelmeden emmek, sönmölemek ve azaltmaktır. Darbe alarak esnemiş strafor tabaka ne yazık ki tekrar eski şeklini almayacak, yani gelecek yeni darbeleri ememeyecektir. Bir defa sert bir şekilde darbe almış kaskınızı tekrar kullanmanızı önermiyorum. Bu yüzden kaskınıza çok iyi bakın. Sağa sola vurmayın, elinizden veya motordan düşürmeyin. İçine eldiven (pis olduğu için mikrop ve bakteri barındırır) veya yabancı cisimler koymayın. Kaskınızı kimseye vermeyin. Herkesin baş ölçüsü farklı olduğu için, kaskın içindeki strafor tabaka farklı şekil alacak ve sizin başınızı artık korumayacaktır.



Verimli ve kaliteli silikon kulak tıkacı

Kulak Tıkaçları

Kaskınız ne kadar sessiz olursa olsun, yine de kulak ve iç zar sağlığınız için kulak tıkacı kullanmalısınız. Dünyanın en sessiz kaskı bile, kısa bir sürüşten sonra size hem psikolojik hem de fizyolojik zarar vermeye başlayacaktır. İyi bir takım kulak tıkacı hem konsantrasyonunuzu çok uzun süre yüksek tutmanıza yardımcı olacak hem kulağınızda oluşabilecek ısıtma problemlerini engelleyecek hem de dışarıdan gelen tüm "gerekli" sesleri duymanıza yardımcı olacak ve gereksiz sesleri filtreleyecektir. Silikondan üretilmiş, içerisinde sert filtre bulunan ve çok ucuza her iş güvenliği mağazasından alabileceğiniz kulak tıkaçları verimli olacaktır.

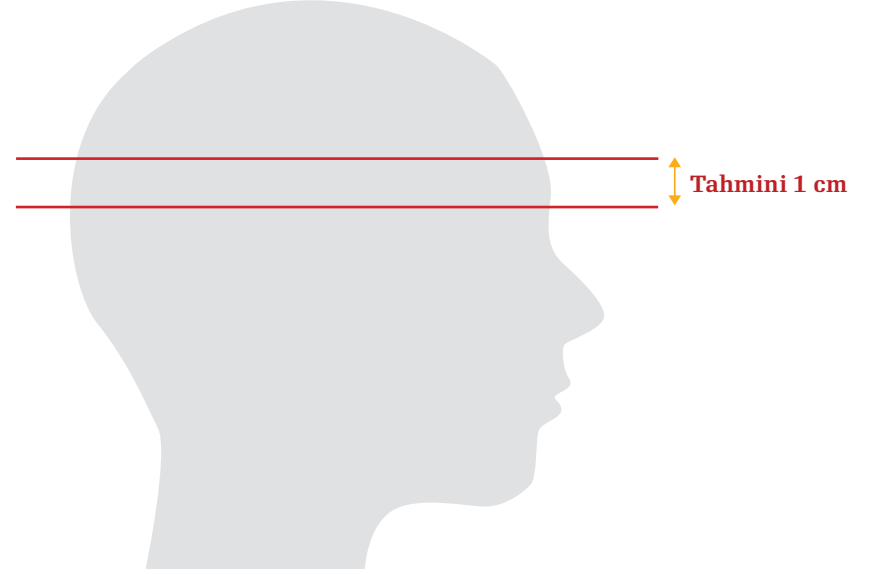
Takarken, bir elinizle kulağınızın üst kısmını yukarı çekin ve diğer elinizle de tıkacı kulağınızdan içeriye ama aşağıya doğru itin. Tek elle kulak tıkacı takarsanız kesinlikle randıman alamazsınız.



Verimsiz ve kalitesiz sünger kulak tıkacı

Kask Ölçüsü Nasıl Alınır?

Kullanacağımız her kaskın bir ölçüsü vardır. Bu ölçü aslında başımızın çevresinin ölçüsüdür ve son derece önemlidir. Kaşınızın yaklaşık 1 cm üzerinden bir mezura ile kafanızın çevresinin ölçüsünü alın. Diyelim ki 57 cm çıktı; 57-58 yani medium beden (M) bir kask ile denemeye başlamalısınız. Herkesin kafası farklı yapılarda olduğu için, sadece ölçü sizi kurtarmaz. Kalıba göre kaskınızı deneyerek seçmelisiniz.



Doğru boyutu seçmek için kaşın bir parmak üzerinden mezura ile başınızın çevresini ölçün ve çıkan sonucu beden tablosundaki ölçü ile eşleştirin.

Kask Beden Ölçüleri

XXXS	XXS	XS	S	M	L	XL	XXL
49-50	51-52	53-54	55-56	57-58	59-60	61-62	63-64

BALAKLAVA

Kask Takmak

Kaskınızın hijyenini ve başınızın konforunu sağlamak, kulaklarınızın da bükülmesini önlemek için, ilk önce başınıza balaklavanızı giyin. Kat yeri oluşturmamasına dikkat edin. Kaskı kayışlardan tutarak ve yanlara çekerek genişletin ve kafanıza takın. Yavaşça ama sağlam bir şekilde en aşağıya kadar çekip kafanıza oturtun. Kayışını sıkıca bağlayın. Kaskın yanak pedleri ile yanaklarınız arasına bir parmak zor girebilmelidir. Kaskı iki yandan tutup kafanızı sağa sola hafifçe oynattığınızda, kafanız çok az oynamalıdır.



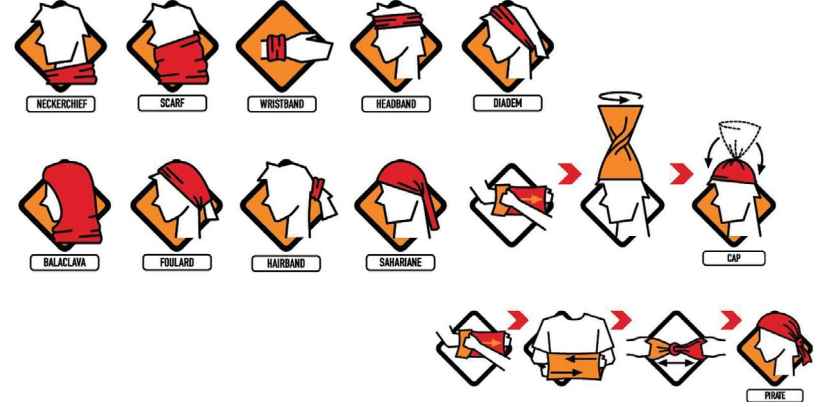
Yazlık balaklava



Kışlık balaklava

Bu hareket yanak pedlerinin sıkılığını ölçmek içindir. Farklı kalınlıkta yanak pedleri satın alabileceğiniz markaları tercih etmelisiniz. Zaman içinde yanak pedleri sıkılıklarını yitirince, sağlam ve sıkı olan yenileri ile değiştirmelisiniz.

Kaskınızı yukarı ve aşağı doğru hafifçe indirip kaldırdığınızda, kafanızdaki deri oynamalıdır, kask değil. Bu konuya çok dikkat edin. Kaskınız kafanızda iken satın aldığınız dükkân içerisinde 5-10 dakika dolaşın. Kaskınız kafanıza sıkı olmalı. Eldiven gibi sarmalı ama canınızı acıtmamalı. Eğer acı varsa, başka bir ebat, model veya markaya geçmelisiniz.



Buff: Çok farklı şekillerde kullanılabilen, ince, esnek başbağı



Bugu camı

Kask seçerken bütçe çok önemlidir. Mümkün olduğunca yarışlarda kullanılan markaları tercih etmeye çalışın. Dünyanın en iyi kaskını değil, paranızın yettiği en iyi kaskı almaya çalışın. Gerekirse montunuzu bir alt model alın ama kaskınıza iyi yatırım yapın. Adı duyulmuş; distribütörü, yedek parçası ve servisi olan iyi şirketlere yönelmeniz yararınıza olacaktır. İçerisinde buğu camı olan veya pin lock ile takılabilen kasklar tercih edin.

KORUMALI MOTOSİKLET MONTU

Pantolon ve Termal İçlikler

Kıyafet ve kask seçerken en önemli önceliklerimizden birisi görünür renklerde malzemeler seçmektir. Neon renkler 400 metre uzaktan göze çarparak fark edilme mesafemizi önemli derecede artıracaktır. Güvenlik ekipmanlarınızın koyu renk olmamasına özen gösterin, zira göze çarpma mesafeleri 60 metreye kadar düşmektedir.



Neden Korumalı Mont Giymeliyiz?

Hava Şartları

Motosiklet ile sürüş yaparken dış etkenlerden de korunmamız gerekmektedir. Bu etkenlerin başında hava şartları geliyor. Bizi rüzgar, soğuk, sıcak gibi dış etkenlerden koruması için teknik malzemelerden üretilmiş mont giymeliyiz.

Kışın, kıyafet içinde oluşan nem buharını dışarı atabilen ama dışarıdan soğuk, rutubet ve tabii ki yağmuru içeri almayan malzemeler kullanmak akıllıca olacaktır. Rüzgârı durduran “windstopper” özellikli malzemeler ile vücut ısıımızı dengeleyen Gore-Tex vb. materyallerden üretilmiş mont ve pantolonlar tercih edilmelidir.



Termal içlik giymek de soğuğa karşı ciddi yalıtım sağlayacaktır. Takım alt/üst olarak alabileceğiniz gibi, tulum şeklinde de alabilirsiniz. Asla atlamamanız gereken bir nokta ise; yazın yazlık termal içlikler, kışın ise kışlık termal içlikler giymelisiniz. Yazın kışlık giyerseniz aşırı sıcaktan zarar görürsünüz.



Termal içlik takım

Darbe Şartları

Darbeden korunmak için giydiğimiz mont ve pantolonların içinde darbe emici korumalar bulunması gerekiyor. Bu korumalar yarı yumuşak veya sert, birçok farklı malzemeden üretilebilir. Temel amaç; düşüş anında ortaya çıkacak darbenin enerjisini sönmülemektir.

Darbe emici korumalar birçok farklı şekilde ve tasarımda olabilirler. Darbeyi emerek deforme olan ama sonra eski şekline gelebilen akıllı poliüretan malzemelerden tutun; dışı sert, içi yumuşak sünger alaşımli kimyasallara kadar birçok model mevcuttur.



Kumaş, yağmur geçirmez, 5 korumalı, yüksek yakalı, uzun belli, motosiklet montu

Montlar kışlık, yazlık ve deri olarak üç sınıfa ayrılırlar. Kullanılan ilk grup malzemeler poliamid ve polyester alaşımli olan tekstil ürünleridir. Kot kumaşından 6 kat daha fazla dayanıklıdır. Sizi yaklaşık 120 km/s'lik hızla yaşadığınız bir düşüşte ortaya çıkacak sürtünme ve ısıdan koruyabilecek dayanıklılığa sahiptirler.

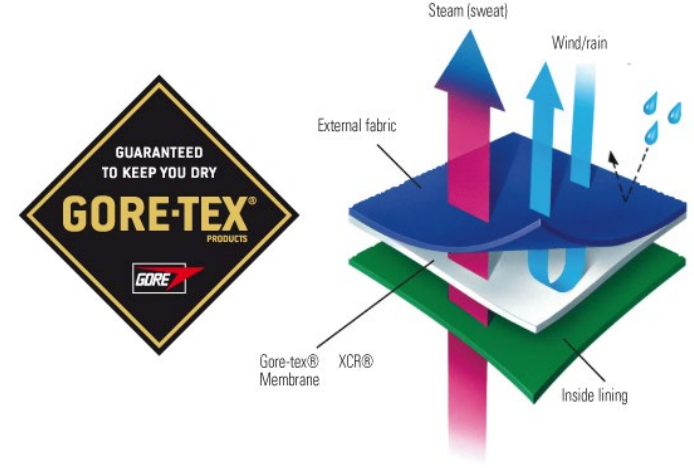
İkinci grup aramid bez malzemelerdir. Cordura ve kevlar gibi materyaller kullanılarak üretilirler. Aramid, hafif karbon kökenli liflerden oluşan, çok yüksek mukavemetli, kesilmeye ve ısıya çok dayanıklı bir malzemedir. Bu lifler dokunarak kumaş haline gelir. Bu sayede malzemeyi çok hafif bir hale dönüştürür ve istenilen şekilde kullanılabilir.



Kumaş, hava geçiren file bölümlü, 5 korumalı motosiklet montu

KORUMALI MOTOSİKLET MONTU

Aramid; kurşun geçirmez yelek, miğfer, ısı geçirmez eldiven, gemi halatı, uzay mekiği yalıtımı gibi birçok yüksek dayanıklılık beklenen alanda kullanılmaktadır.



Motosiklet kazalarında vücutta oluşan hasarın en önemli nedenlerinden birisi, sürüklenme anında oluşan çok yüksek ısıdır. 70 km/s hız ile düştüğümüzde asfalt ile aramızda oluşan ısı, üzerimizdeki sıradan bir kumaşı 0,4 saniye gibi kısa bir sürede tamamen eritir ki bu hızda sürüklenme süresi yaklaşık 6-10 saniye arasındadır. Bu da, en az 5,5 saniye gibi bir süre boyunca vücudun yaklaşık 770°C'ye kadar çıkan sıcaklığa direkt olarak maruz kalması anlamına gelir. Böyle bir ısıya maruz kalan vücudunuzda oluşacak yanıkları hayal bile etmek istemezsiniz.

Aramid bezler ile kaplanmış mont ve pantolonlarda, sürüklenme anında yere temas edecek bölgeler tamamen korunmuş olacaktır. Bu bölgeleri öncelikle ısıya, sonra yırtılmaya ve deformasyona karşı ciddi şekilde koruyacaktır. Aramid bez malzemeler sürekli olarak 500 °C'ye kadar olan ısılara dayanıklıdır. Kot vb. kumaşlardan 6 kat daha sağlamdırlar. Aramid bezlerden üretilmiş ve günlük kullanımda çok işe yarayan kot görünümlü ve tam korumalı pantolonlardan almanız, hayatınızı kolaylaştıracaktır.



Üçüncü gruba ait deri kıyafetler ise bu işin en üst noktasıdır. Doğru şekilde tabaklanmış 1,2 ile 1,3 mm kalınlıklar arasındaki inek derileri veya 0,8 ile 0,9 mm arasındaki kanguru derileri; aramid bezler ile desteklenmiş şekilde üretildiği zaman sizleri 350 km/s hızdaki düşüşlerde bile ortaya çıkacak ısıdan ve deformasyondan koruyacaktır.

Bu yüzden dünyadaki bütün büyük pist yarışlarında bu deri malzemelerin kullanılması zorunludur. Evet, biraz ağır ve pahalılar; yağmur geçirir, kışın üşütür, şehir şartlarında da kullanımı kolay değildir. Ancak

yüksek performans gerektiren sürüşlerde kullanılması şarttır.

Montunuz hangi sınıfa dâhil olursa olsun; toplam **beş koruma** olması gerekmektedir. İkişer adet **dirsek**, ikişer adet **omuz** ve bir adet montun içine entegre edilmiş **sirt koruması**. Ayrıca kışlık montlar, yukarıda bahsettiğim gibi zorlu hava şartlarına uygun olmalıdırlar.

Pantolonlarda da toplam dört koruma olması gerekmektedir: ikişer adet dizkapağı ve kaval kemiği koruması, ikişer adet kalça kemiği koruması.





KORUMALI MOTOSİKLET ELĐİVENİ

Eldiven seçiminin bilinçli bir şekilde yapılması gerekmektedir. Olası düşme ve sürtünmelerde ellerimizi ciddi şekilde koruyacak olan eldivenler, hem hava şartlarından bizi korumalı hem de konfor sağlamalı. Elimize büyük gelen eldivenler gidon üzerindeki kontrol düğmelerini kullanmanızda zorluk çıkaracaklardır. Ayrıca avuç içinizde katlanarak canınızı yakabileceklerdir. Küçük olan eldivenler ise kan akışınızın azalmasına, elde uyuşmaya ve rahatsızlıklara sebep olacaktır. Bu yüzden eldiven seçerken azami dikkat göstermeniz, birkaç model denemeniz gerekmektedir

**Eldivenler de kışlık, mevsimlik ve yazlık olarak üçe ayrılır.
Her mevsimin eldiveni farklı olmalıdır.**

Yazlık eldivenler genelde kısa olur. Kollara ve ellere rahat hava akışı sağlayan girişleri mevcuttur. Tarak kemiklerinin bitip parmakla birleştiği yerlerde ve parmak üstlerinde sert korumaların olması sizi olası darbelere karşı nispeten koruyacaktır.



Mevsimlik eldivenler daha korumalı olup deri veya kumaş alaşımli olarak üretilirler. Nispeten uzun olan bilek kısmı serin havayı içeri almaz.

Kışlık eldivenler ise yukarıda mont-pantolon bölümünde bahsettiğimiz teknik malzemelerden üretilmişlerdir. İçerdeki ısıyı korur ve oluşan nem buharını dışarı atabilirler. Dışarıdan ise soğuk, yağmur ve kar suyunu içeriye almazlar. Bilek kısımları uzundur. Oturma ergonomisine göre montun üzerine veya içine yerleştirilmeleri gerekmektedir.



Örnek verecek olursak; kollar aşağı sport motor kullanılıyorsa yağmur suyu kollardan aşağı akarak bileklere ve eldivene girecektir. Bu durumda eldivenin montun içinde olması gerekecektir. Kollar yukarı bir Cruise motor kullanılıyorsa, yağmur suyu monta akacaktır. Bu durumda eldivenler montun üzerinde olmalıdır. Ellerinizi sıcak tutmanın iki yolu daha vardır; elcik ısıtma ve/veya elcik koruma kullanmak.

Elcik Isıtma ve Elcik Koruma

Büyük hacimli motorların çoğunda elcik ısıtma standart bir aksesuardır. Ancak çoğu motosiklette ne yazık ki mevcut değil. Bu sorunun kolay ve ucuz bir çözümü var. Gerek internetten gerekse birçok motosiklet mağazasından bulabileceğiniz sonradan takılabilen elcik ısıtmalar sayesinde avuç içinizde dolaşan kanın ısınması sonucu vücudunuzun ortalama sıcaklığı da yükselecektir.



Ayrıca elciklerinizin önüne takabileceğiniz elcik koruması da sizi hem soğuk esen rüzgârdan koruyacak hem de karşıdan gelebilecek sert cisimlere karşı güvende tutacaktır.



KORUMALI MOTOSİKLET ÇİZMESİ

Özellikle bot kelimesini kullanmadım; zira bot kısadır, çizme uzundur. Ayaklarımızı ve 27 eklemden oluşan ayak bileği kemiklerimizi korumak, bileğimizin yana doğru bükülmesini engellemek ve elbette hem konforumuzu hem de motoru kullanma kolaylığımızı sağlamak için rahat ve güvenli bir çift çizme giymeliyiz.



En önemli ama ne yazık ki pek kimsenin önemsemediği yana doğru bükülme, biz motorcular için çok önemlidir. Bileğimiz yana az bir limitte esnemek üzere tasarlanmıştır. Yukarı aşağı daha rahat hareket etmektedir. 30 kg'lık bir motor bile bileğiniz üzerine düşerse başınızı ciddi derde sokabilecek bilek kemiği kırılmaları meydana gelebilir.

Bunu engellemek için en az bir karış yüksekliğinde ve 5 adet koruması olan çizmeler giymeliyiz. Burun, topuk, iç ve dış bilek kemikleri ile kaval kemiği. Tüm eklemlerimizi korumak çok önemlidir. Aynı zamanda çizmemiz bize konfor ve rahatlık da sağlamalıdır. Tabii ki yazın sıcak havalarda yazlık çizme giyilmelidir. Nefes alabilen, nemi dışarı atabilen fileli bir malzeme kullanmak akıllıca olacaktır.



Kışın ise diğer tüm kıyafetlerde anlattığım üzere; dışarıdan soğuk, yağmur, kar suyu geçirmeyecek ama içeride oluşan buharlaşmayı dışarıya atabilecek Gore-Tex vb. malzemelerden yapılmış kışlık bir çizme giymek doğru olacaktır. Uygun fiyatlara satılan çizme kılıfları/yağmurlukları da çok işe yaramaktadır.



Off-road veya cross yaparken daha da uzun ve sert korumaları olan özel çizmeler giyilmelidir. Kullanım riskiniz ne kadar artarsa, malzemeler o kadar sert korumalı ve profesyonel olmalıdır. Tıpkı yarış pistinde veya performanslı sürüşlerde olacağı gibi.

BELLİK, SIRTLIK, DİZLİK

Bellik olarak bilinen güvenlik ekipmanının asıl adı böbrek koruyucudur. Motosiklet sürüşü sırasında ortaya çıkan titreşim yüzünden böbreklerimizdeki kılcal damarların zarar görmesini engellemek için üretilmiştir. Zaman içinde gelişerek yumuşak bellikler yerlerini sert, çok iyi korumalı teknolojik malzemelere bırakmışlardır. Aynı zamanda bel ve sırta gelen soğuk ve sıcak havadan da bizi korurlar. Montunuzdaki sırt korumasına uygun olacak şekilde, kısa veya uzun bellik kullanmalısınız. Daha ciddi performanslar için tam sırt koruması uygundur. 33 eklemden oluşan omurgamızın tamamını korumak hayati önem taşımaktadır. Dış plastik kaplı tam vücut koruması ise sadece arazi kullanımı sırasında veya yarış pistinde deri tulumun içine giymek koşuluyla uygundur. Normal asfalt sürüşlerinde yerde ortaya çıkacak sürtünmedeki ısıyı ve deformasyonu engelleyemeyeceği için uygun değildir.



Off road sürüşleri için üretilen vücut koruması (Body Armour). Asfalt sürüşlerinde sürtünme koruması sağlamaz!

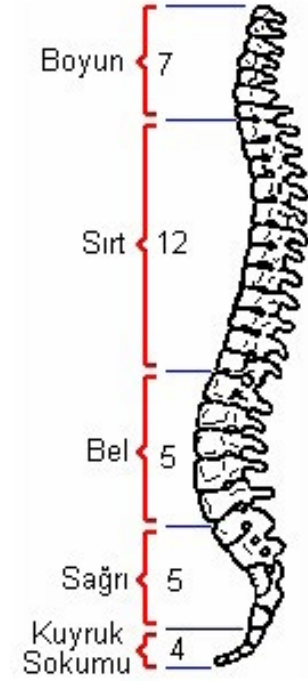
Dizlik, cross yarışlarında kullanılmaktadır. Şehir içi sürüşlerde, yavaş hızlarda sizi bir miktar korusa bile eğer korumalı pantolon giymiyorsanız kalçanızda oluşacak sürtünmeden sizi koruyamaz. Korumalı motosiklet pantolonunuzun diz korumalarından memnun değilseniz, onları çıkartıp pantolon içinde dizlik kullanabilirsiniz.



Çok yavaş sürüşleri için kullanılan mafsallı dizlik. Asfalt sürüşlerinde sürtünme koruması sağlamaz.



Tam sırtlık



Kısa bellik



Uzun bellik

8. Sistem ve Tehlike Algısı

Motosiklet sürerken bir sisteme ihtiyacımız vardır. Yollarda oluşan kazaların hemen hemen tamamı insan hatalarından kaynaklanmaktadır. Güvenli sürüşün temelini; gelişecek olaylara karşı sistematik bir şekilde yaklaşmak ve olayları hiçbir şeyi şansa bırakmadan gözlemlemek oluşturur. İyi ve dikkatli bir sistematik sürüş, diğer sürücü ve yayalardan kaynaklanabilecek olası kazalardan

rahatlıkla uzak kalmanızı sağlayacaktır.

Sistematik sürüşle alakalı tüm detaylı bilgileri www.ommrider.com adresinden satın alabileceğiniz **Motosiklet Yol Sanatı** kitabından edinmenizi hararetle tavsiye ederim.

BİLGİ



Konuyu basitçe anlatacak olursak:

BİLGİ

Al-kullan-ver üçlemesi bizi hayatta tutacaktır. Etrafınızda gelişen detayları görün, kullanın; gerektiğinde etrafınızdaki diğer sürücülerle paylaşın.

KONUM

Bulduğunuz konum, her zaman görüşünüzü maksimum düzeyde tutan konum olmalı. Tehlikelere, güvenli ve akıcı bir şekilde cevap verebilecek bir konumda bulunmalısınız.

SÜRAT

Hızınızı trafiğin ortalama akış hızı ile iyi koordine edin. Olası olaylara karşı rahatlıkla yavaşlayabilecek veya hızlanabilecek şekilde sürüş yapın. Yolum durumunu, lastiklerinizi, etraftaki tehditleri doğru algılayarak hızınızı ayarlayın.

VİTES

Her zaman hızınıza uygun bir viteste bulunmanız gerekmektedir. Vites size hareket çabukluğu kazandıracak şekilde ve uygun devirde hizmet etmelidir. Motorun gazını biraz açtığınızda bile seri ve rahat bir şekilde hızlanmalı; gazı azıcık kapattığınızda yumuşak ama etkili bir şekilde yavaşlayabilmelidir. Yani size tepki veren viteste sürmeniz gerekiyor. Sadece vites düşürerek yavaşlamayın. Önce hızınızı fren yaparak ya da gazınızı kapatarak azaltın, sonra yumuşakça vitesinizi düşürün. Zira fren balatası değiştirmek, yüksek hızlarda ani vites düşürmenizle motosikletinizin motoruna binen yükün verdiği zarardan daha az maliyetli olacaktır.

CANKURTARAN BAKIŞ

Arkaya kafamızı çevirerek bakarak; 360 derecelik görüş sağlamak, aynaların kör noktalarındaki tehditleri görmek, en erken zamanda maksimum tepkiyi verebilmek için kullanılır. Çok önemlidir. Salt aynalar tam görüş açısı sağlamazlar. Şerit değişimlerinde, ani frenlemelerde, engel kaçışlarında hep Cankurtaran Bakış kullanmalısınız.

HIZLANMA

Konum, Sürat ve Vites tamamlandıktan sonra, viraj içinde dış kuvvetleri dengelemek için hafifçe hızlanın. Buna destek veya besleme gazı da denilebilir. Zeminin durumunu, dönüş açınızı, etrafınızdaki trafikle aranıza kontrol ederek, kontrollü bir şekilde ivmelenin. Bütün hareketleriniz, bir uyum, kontrol ve yumuşaklık içinde olmalıdır. Aksi bir sertlik varsa, bir yerde hata yapıyorsunuz demektir.

ÖNSEZİ

Bir kapının açılacağını, bir taksinin önümüze kırıp kaldırımdaki yolcuyu alacağını, bir yayanın bizi fark etmeyip karşıya geçebileceğini, karşıdan gelen bir aracın bizim hızımızı algılayamayacağını, arkamızdaki aracın yaptığımız freni fark edemeyeceğini bilmeli, tüm bu tehlikelere karşı hazırlıklı olabilecek pozisyon, hız ve viteste olmalıyız. Cep telefonu ile konuşan bir sürücünün, karısı ile kavga eden bir adamın, çocuğu ile bağışan bir kadının bize nasıl bir sorun yaratabileceğini görebilmeliyiz. Önce biz tedbirli olmalıyız. “Bana bir şey olmaz” diye düşünmek doğru değildir. Aksine; “kim bana ne yaparak, nasıl zarar verebilir” diye her an teyakkuzda olmak, bizlere önlem almak için ekstra zaman taniyacaktır.



Beynimizin her an çalışması ve etrafta olan biteni en erken zamanda görebilme eğilimi.

Motosiklet sürerken beynimiz her saniye aktif bir şekilde çalışmalıdır. Etrafımızda olan veya olabilecek her şeyi yakalamak, güvenli sürüşün anahtarıdır. Tehlikeleri sezmek, yolu okumak, trafiğin durumunu incelemek, kişilerin hareketlerini tahmin etmek, bizim kendimize karşı bir sorumluluğumuzdur.

T – TARA

Etrafınızdaki her şeyi sıkı bir şekilde tarayın. Gözleriniz ve tabii ki beyniniz hep aktif olsun. Gözleriniz 1 saniyeden daha uzun süre tek bir objeye bakmasın. Sürekli bilgi toplama konumunda olun ve algınızı hep açık tutun. Farklı noktalara bakarak daha verimli bir şekilde bilgi toplarsınız.

A – ALGILA

Trafik içerisindeki her nesnenin algılanması veya bunun için zihinsel çaba sarf edilmesi sistemin verimini arttıracaktır. Hareket eden/etmeyen tüm araçlara bakmaya, ne yapacaklarını anlamaya çalışın. Sürüş esnasında araçların içine de bakın. Kim, aracın içinde ne yapıyor? Diğer araç sürücüleri dışarıya bizim kadar dikkat edemezler. Zira dikkatlerini dağıtacak birçok nesne ellerinin altındadır. Araç sürücüleri; direksiyon, kumandalar, sigara, çakmak, klima, müzik çalar, navigasyon cihazı, araç içi yolcular, cep telefonu, Facebook, Twitter, Youtube ve daha nice dikkat dağıtıcı detaylar içerisinde dirler. Dışarıya gerektiği kadar dikkat gösteremezler. Böyle bir durumda sorumluluk bizdedir. Onların ne yapacağını, daha onların haberi yokken tahmin etmemiz gerekmektedir.

Yol üzerindeki birçok sabit cisim de bizim gözetimimiz altında olmalıdır. Çukur, tümsek, sokak hayvanları, mazgal kapağı, yağ birikintisi, kaldırımlar, çelik bariyerler, karanlık, yağmur/çamur/kar, mıcır ve tüm kaygan yüzeyler

gibi birçok etken risk yaratabilecek unsurlardır. Hareketlerinin tahmin edilmesi zor olan yayalar ve özellikle çocuklara karşı da çok dikkatli olmalısınız.

T – TAHMİN ET

Yukarıda bahsi geçen pek çok tehlikeden hangisinin öncelikle bize zarar verebileceğini veya risk yaratabileceğini tahmin etmek bizim görevimizdir. İyi bir tahmin hareket zamanınızı kısaltacak ve daha çabuk tepki vermenizi sağlayacaktır.

Taksici, sağdaki yolcuyu almak için aniden önüne kırar mı? Şu adam kapıyı açıp iner mi? Otobüsteki adam otobüs durmadan aşağıya atlar mı? Annesinin elinden kaçan çocuk yola atlar mı? Bunun gibi binlerce olası senaryoyu kafanızda canlandırmalısınız. Özellikle kalabalık olan ortamlarda daha dikkatli olmalısınız.

K – KARAR VER

Potansiyel tehlikeler saptandıktan sonra bir de destek planları oluşturmalsınız. “Kim ne yaparsa, ben ne yaparım” veya “öteki de şunu yaparsa, ben de bunu yapabilirim” gibi, birçok değişik potansiyel çözümü, olaylar daha oluşmadan kafanızda çözmelisiniz. Yani çok dikkatli ve konsantre olmalısınız. Unutmayın, en önemli tehlike, en yakındakidir. Size en büyük zararı en yakındaki tehlike verir. Tehlikeler; tekli, ikili veya çoklu şekilde gelişebilir. En büyük riskin nereden geleceğini, tecrübenize ve deneyimlerinize göre siz tahmin etmeli ve tabii ki en doğru çözümü yine siz hazırlamalısınız.

U – UYGULA

Önceden tahmin ederek, yani yukarıdaki maddeleri doğru uygulayarak ne kadar süre kazanmışsanız, o kadar rahat manevra yapma imkânınız olacaktır. Sürüş becerinizi önceden geliştirmiş olmanız size bu durumda inanılmaz yarar sağlayacaktır. Devamlı eğitim almanız ve becerilerinizi geliştirecek kadar da yol yapmanız, potansiyel tehlikelerden o kadar kolay ve sorunsuzca kaçabilmenizi sağlayacaktır. Pozisyon ve hızınızı doğru şekilde değiştirebilecek veya iyi fren yapabilecek zaman ve mesafe kazanmışsanız bile rehavete kapılmayınız. Zira bir objeden veya olaydan kaçarken, bir başkasına zemin hazırlamış olabilirsiniz.

Motorun gidiş yönü ile bakışı birbirinden ayırın!

Bakışın yönü



Motosikletler çok enteresan araçlardır. Motorunuzun dilediğiniz yere gitmesini sağlamak tamamen sizin elinizdedir. Gitmek istediğiniz yere doğru direksiyon ile komut vermeden önce, gitmek istediğiniz yöne bakmalısınız. Kafanızı gitmek istediğiniz yöne çevirmeli; gözlerinizi, olmak istediğiniz noktaya odaklamalısınız. En ciddi kural, nereye bakarsan oraya gidersin olacaktır. Sanki gözleriniz oynamıyor da, çenenizde ya da burnunuzun ucunda sabit bir gözünüz varmış gibi düşünüp, kafanızı (bakışınızı) gitmek, olmak istediğiniz yere çevirmelisiniz.

Aksi halde motorunuz asla istediğiniz yere gitmeyecek, potansiyel tehlikeye doğru gidecektir. İlk başta saçma gelecektir eminim, ama ne yazık ki ana kural bu. Özellikle viraj alırken bakışınızı virajın sonuna odaklamanız çok önemlidir. Dikkat ederseniz, hemen tüm spor dallarında sporcular, gidecekleri yöne kafalarını çevirirler. Çünkü gitmek istedikleri yöne doğru gitmenin tek yolu budur.

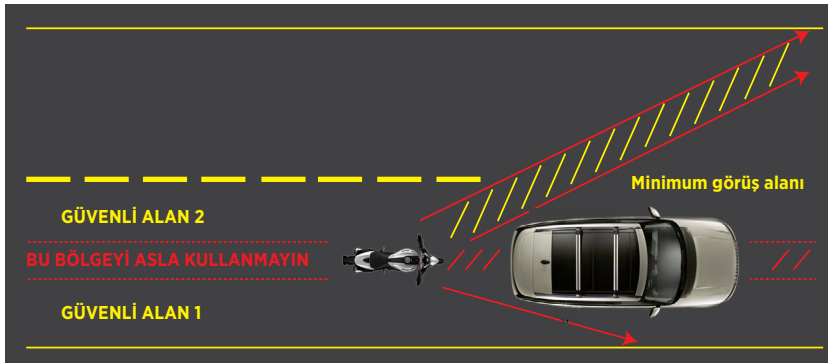
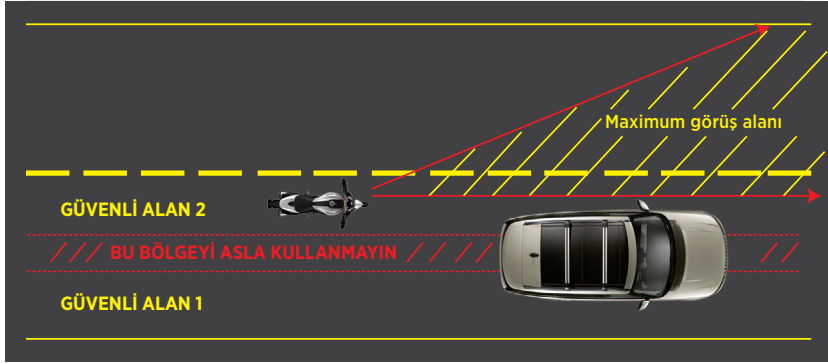


Motorun gidiş yönü

10. Konumlanma

İlk söylenebilecek detay, motorunuzun yol üzerinde konumlanmasının size azami görüş sağlayan nokta olması önceliğidir.

Otoyol için konumlanma:



Sollama için konumlanma:

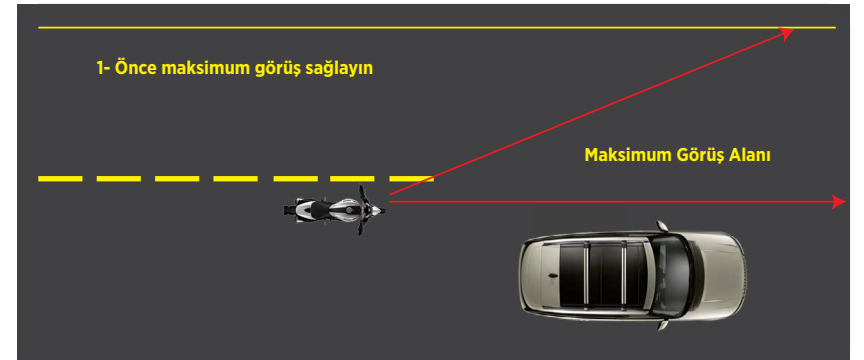
Sollamalarda ana kural, pozisyonundan önce görüş ve bilgi sahibi olmaktır.

Motorunuzun otoyolda konumlanacağı bölüm, öndeki aracın sol veya sağ tekerlek çizgisi olmalıdır. Kesinlikle, iki tekerleğin arasında kalan bölgeyi kullanmayınız. Böylece, önünüzdeki araç herhangi bir tehlikeyi ortaladığında (çukur, tümsek, yağ birikintisi vb.) siz üzerinden geçmek durumunda kalmazsınız. Yani doğru konumda olduğunuz için problemi çözmek ve engellerden kaçmak zorunda kalmazsınız. Güvenli sürüşün ilk hedefi, problemlere girmemektir.

BİLGİ

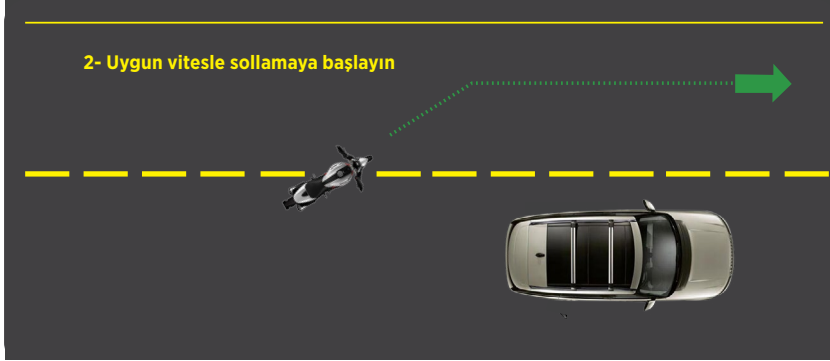


- 1 Öncelikle aracın sol tekerlek hizasına güvenli bir mesafede ve iyi hızlanacak şekilde yaklaşın. Uygun vitesi tercih edin. Motorunuzun erken ve iyi ivmelenmesi çok önemlidir. Önce bilgi alın, görüş kazanın.



2

Sonraki evrede, sol arkanızı ayna veya bakış ile (Cankurtaran Bakış) kontrol edin. Sinyalinizi verin. Sollayacağınız aracın yumuşakça sol tarafına geçin ve hızlanmaya başlayın. Süratinizi arttırdıkça -gerekiyorsa- vitesinizi de arttırın. Konum, sürat, vites sıralamasını asla ama asla bozmayın.



3

Aracı geçince, süratinize kısa bir süre daha devam edin. Araç ile güvenli mesafeyi bulunca, sağa yani çıktığınız şeride yumuşakça geri gelin. Aracın önünde çok yavaş kalmak size risk yaratabilir. Bunun için araç ile aranızda mesafe koyun (güvenlik balonu). Sinyalinizi kapatın.



Virajdaki konumlanma:

Bu bölüm motosiklet kullanmanın en teknik ve üzerinde çok ciddi uğraşılması gerek bölümdür. İşin sanat kısmı viraj almaktır. Biz burada viraj kavramının sadece ana hatlarını anlatacağız.

Güvenli ve keyifli bir sürüş için



TATKU
One More Mile Riders
www.ommrider.com

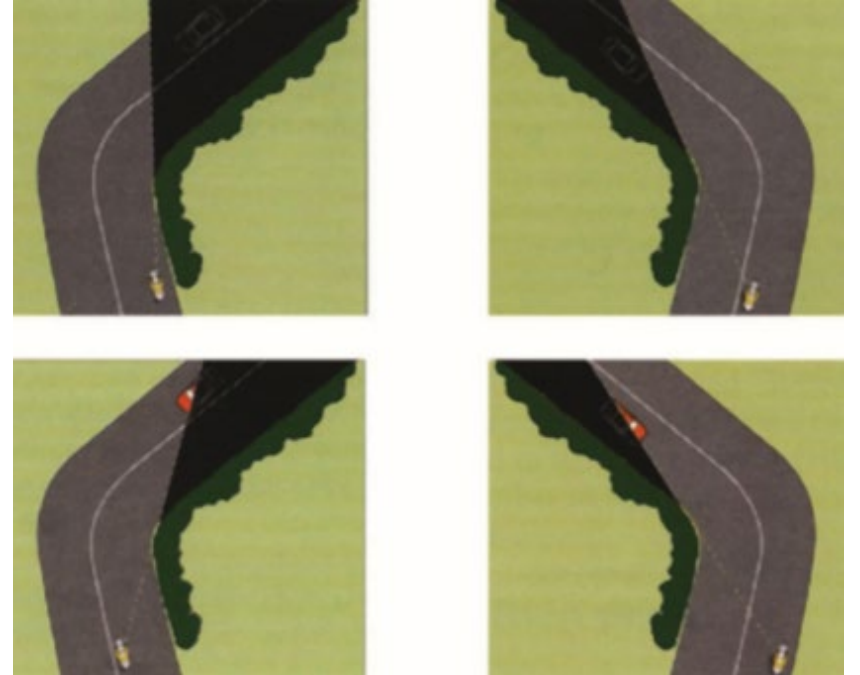
Motosiklet Yol Sanatı

- gözlem
- konumlanma
- güvenlik
- viraj

3. Baskı

Ciddi şekilde uğraşmak ve bilginizi pekiştirmek için, Motosiklet Yol Sanatı kitabını ömür boyu okumanızı, antrenman yapmanızı, bolca Viraj Teknikleri Eğitimi - Yol Gözlem Sürüş Eğitimleri almanızı tavsiye ediyoruz. İngiliz Polis Eğitim Sistemi'nin ana kitabı olan bu değerli kaynağı, sadece www.ommrider.com sitesinden temin edebilirsiniz.

Virajlarda maksimum görüş sağlamak için, yolun güvenli olan en dış çizgisini takip etmeniz, başınızı ok başına çevirmeniz çok önemlidir. Hızınızı ve vitesinizi viraja göre ayarlayın. Depoyu dizlerinize sıkın, kollarınızı rahat bırakın. Başınızı kaldırın, yolun son noktasına bakın ve motoru yatırıp virajınızı alın. Viraj içinde motosikletler hız ve devir kaybedeceklerdir. Bir miktar gaz (destek - besleme gazı) vermek, istikrarlı dönüşe izin verecektir. Dıştan başlayın ve dıştan devam edin. Yarışçılar gibi, dış-iç-dış değil, dış hattı kullanarak, görüşünüzü maksimum düzeyde tutun.



11. Hız

Hızımızı doğru ayarlayabilmek motor kullanmanın ana sistemlerinden birisidir. Akan trafiğe uygun hızda gitmek çok önemlidir. Trafiğin 40 km/s ile aktığı bir yolda, 70 km/s son derece riskli bir hız olabilir.

Bir araç önünüze kırdığında, sizin reaksiyon zamanınız kalmayacaktır ve kaza kaçınılmaz olacaktır. Bu sorun, sizin ile diğer araçların arasındaki hız farkının yüksek olmasından kaynaklanmaktadır. Akan trafikten % 10-15 civarında daha hızlı olmanız, hem trafiğe uyum sağlamanızı hem de reaksiyon yani tepki zamanınızın rahat olmasına olanak sağlayacaktır.

Araçları iyi takip edin. Aracın içindekiler neler yapıyorlar? Nelerle meşguller? Yola ne kadar dikkat ediyorlar?

Aracın içindeki sürücünün dikkatini dağıtan çok sayıda etken vardır. Direksiyon, kontroller, düğmeler, sigara, çakmak, navigasyon cihazı, müzik sistemi, yandaki insan ile konuşma/kavga etme, cep telefonu (Facebook, Twitter, Youtube, e-mail, WhatsApp vb.) bu etkenlere gerçekçi birer örnek olabilirler. Aslında

araba kullanmak haricinde çok fazla şeyle uğraştıklarını, dışarıdaki trafiğe az dikkat ettiklerini ve önem vermediklerini fark edeceksiniz.

Arabaların güvenlik sistemleri gelişip konforu arttıkça, sürücüler kendilerini daha tehlikesiz bir ortamda hissedecek ve dış tehditlere çok dikkat etmeyeceklerdir. Ticari araçlar ise bizi başka tip tehlikelere sokabilirler. Öncelikleri yolcu almak ve gelir elde etmek olduğu için, trafik kurallarına uyma konusunda esnek davranabilmektedirler. Bizi motosiklet üzerinde görmeleri çok beklenemez. Görseler bile, bizim güvenliğimiz için tepki verebilmeleri hayli zordur. Ticari araçlardan uzak durmaya özen gösterin. Şeridin ortasında veya sağa yanaşmadan yolcu indirip bindirebilirler. Taksinin sol kapısı açılıp yolcu inebilir. Büyük otobüslerin önünü görmek imkânsız olacağı için de, ileride olan biten hakkında bilgimiz olmayacağından o konumdan çıkmalıyız. Görüşümüzün en üst seviyede olacağı yeri seçmeliyiz.

Araçların arasında son derece güvenli ve temkinli bir şekilde geçip, filtreleme yaparak akmanız; sürüşünüzü rahat ve güvenli hale getirecektir. Yol üzerinde yumuşak bir sürüş sergilemelisiniz. Sudaki bir balık gibi akıcı olmalı, karınca gibi ani hareketler yapmamalısınız.

Sıkışık caddelerde araçlar 25 km/s ile ilerlerken, sizin aralardan geçme hızınız, 30 km/s civarı olmalıdır.

Kaldırımlara çıkmak, ters şeritten gitmek, kişileri riske atacak şekilde kullanmak size ve diğer insanlara zarar verebilir.

Virajlarda hız ayarlamak son derece önemlidir. Virajlara yavaş ve güvenli bir hızda girmek; içerisinde destek gazı ile hızımızı kontrol etmek ve çıkışında ise ivmelenmek viraj almanın püf noktasıdır.

12. Frenleme

Motosikletlerin hızları ikiye ayrılır:

- 1 0-25 km/s'e kadar olan hızlar
- 2 25 km/s'den sonraki bütün hızlar

Kabaca 25km/s'e kadar olan hızlarda motosiklet ve bisikletler oldukça dengesizdirler. Topaç etkisi henüz oluşmadığı için, sağa ve sola yalpalama eğilimi gösterirler. Bu hızlar arasında motorlar dengelenme ve stabil edilme ihtiyacı duyarlar. Bu stabilizasyon ihtiyacı ise arka fren ağırlıklı bir sürüş yapmanızı gerektirir. Arka fren motorun oynamayan büyük bölümünü kontrol ettiği için çok daha dengeli bir yavaş manevra becerisi ve dengeleme sağlayacaktır.

Ön fren yavaş sürüşlerde daha fazla denge bozar. Yukarı ve aşağı oynayan amortisörlerden ve sağa sola dönebilen gidondan dolayı, biraz daha denge sağlamakta zorlanacağınız anlamına gelecektir. Yavaş manevra ve duruş/kalkış esnasında; arka fren ağırlıklı, ön fren destekli sürüşler yapmanızı tavsiye ederim.

Yüksek sürat ile giderken (25 km/s ve üzeri hızlar için), ön fren ağırlıklı, arka fren destekli fren kullanımı daha doğru olacaktır. Ağırlık, yavaşlama esnasında öne transfer olacağı için ön lastik üzerinde ciddi bir yük oluşturacaktır. Bu yükleme, ön lastiğin yere daha iyi basması ve sürtünmenin artması anlamına gelecektir.

Ön lastik üzerindeki yük, sürtünme ve ağırlık arttıkça da motorunuzun fren mesafesi ciddi şekilde kısılacaktır. Ama asıl önemli olan konu, ön freni üç kademeli sıkmanız. Yani motorunuza, ağırlığın ön lastiğe gidebileceği bir zaman tanımanız gerekir. Eğer ön freni bir anda ve çok kuvvetli sıkarsanız, ön lastiğin dönüşü durur ve muhtemelen düşersiniz. Ama ön freni bir limonu sıkır gibi yavaşça, basıncı kademeli olarak arttırarak sıkarsanız; ağırlık ön lastiğe güzelce gidecek, sürtünme artacak ve motorunuz gayet başarılı bir şekilde durabilecektir. Tabii ki aynı anda arka frene de doğru dozaj ile basmanız çok önemlidir.

Hızlanırken



Yavaşlarken



Freni lastiklerin kilitlenmesinin hemen öncesinde yapmanız hayati bir önem arz ediyor. Bunu becerebilmek için iyi bir fren eğitimi almanızı tavsiye ederim.

Düz zeminde 64 km. (40 mil) ile frenleme		
Fren yok		21 m.
Hafif fren		17.8 m.
Kilitli fren		18 m.
Kilitli-Brak fren		19 m.
Kilitlemeden fren		16.8 m.

13. Sürüş Pozisyonu

Motosikletlerde oturma ergonomisi çok önemlidir. Öncelikle motorunuza rahat bir şekilde oturun. Sürüş esnasında, bacaklarınızın arasındaki benzin deposunu iyice sıkın. Bu, kollarınızın rahatlamasına imkân sağlayacaktır. Rahat kollar ve eller ile motosiklet üzerindeki hâkimiyetiniz artacaktır. Bacaklar depoyu sıkacak, topuklar motora tutunacak, ayakların ön topuğu ile de ayaklığa basacaksınız. Eller gidonu tatlı sert sıkacak; kollar, omuzlar ve sırt rahat olacak.

Dirsekler rahatça yukarı aşağı salınabilmeli ve asla kasılmamalıdır. Sırt dik, baş yukarıda ve bakış ileride ve tehlikeleri önceden görebilecek şekilde olmalıdır. Bu oturma ergonomisinde motorunuza maksimum seviyede hâkim olabilir, her manevrayı kolaylıkla yapabilirsiniz. Bacaklarınızın motoru sıkması çok önemli olup; hızlanma, yavaşlama ve viraj alışlarda daha da sıkı olmalıdır. Düz sürüşlerde rahat olabilirsiniz.

Oturma Ergonomisi



14. Genel Bilgiler

Hidrolik

Sıvı basıncı ile çalışan sistem. Bazı motorlarda frenler hidroliktir.

Far

Motorların önünü aydınlatan ve görünürlüğümüzü artıran ön lamba.

Sinyaller

Ne tarafa döneceğimizi veya hangi hareketi yapacağımızı etrafımızdaki yaya ve sürücülere bildiren renkli ışık.

Korna

Etrafımızda bulunan yaya ve sürücülerini herhangi bir şekilde ses ile uyarmamızı sağlayan aparat.

Jant

Lastiği üzerine taktığımız metal aksam. Tel veya alüminyum olarak üretilmektedir.

Karbüratör

Motora gönderilen yakıtı, hava ile doğru olarak karıştırmaya yarayan mekanizma.

Enjektör

Yakıt ve havayı motorun ihtiyaç oranında doğru ve direkt olarak karıştıran, sonrasında yanma odasına püskürtme ile gönderen sistem.

Yan Ayak

Motorların sola yatırılarak durmasını sağlayan metal destek.

Orta Sehpa

Motorun dik durmasını sağlayan çift ayak da denen, metal mekanizma.

Zincir

Motorun çalışarak ürettiği enerjiyi, arka tekerleğe aktaran tahrik sistemi.

Şaft

Motordan elde edilen enerjiyi, arka tekerleğe tahrik olarak aktaran mil

Süspansiyon

Yoldan gelen darbeleri emmek için çalışan, içi yağ veya gaz dolu sistem. Sürüş konforunu ve yol tutuş becerisini arttıran çok önemli bir görevi vardır.

Sele

Sürücü ve yolcunun konforlu şekilde oturmasını sağlayan kumaş veya deri bölge.

Tank

Benzin deposu.

Peg

Ayaklarımızı bastığımız, bazısı silikon kaplama olan metal bölüm.

Gidon

Motosiklet ve bisikletlerde, yön vermek amacı ile kullanılan boru.

Elcik

Gidonun uç kısmındaki motoru ellerimizle tuttuğumuz bölüm.

Kontak

Motorun elektrik sistemini aktive eden ve anahtarı sağa çevirerek çalıştırdığımız bölüm.

Marş

Kontak açık konuma getirildikten sonra motorun çalıştırılması için kullanılan düğme.

Acil stop

Gaz kolunun hemen yanında, acil durumlarda kontak anahtarına ulaşamayacak zamanlarda, motorun stop ettirilmesini sağlayan kırmızı düğme.

Kick-Start

Marş motoru olmayan veya aküsü biten motorlarda, motorun tahrikini sağlayan, ayak ile basılarak motoru çalıştıran ayak marşı.

Jikle

Motor soğukken, rahat çalışması için gereken yakıtı ayarlayan sistem. Sadece karbüratörlü motorlarda olur. Motor ısınınca kapatılması gerekir.

Göstergeler



Takometre

Devir saati. Motorun dakikadaki devir sayısını gösterir. RPM diye geçer. (Revolutions Per Minute / Dakika Başın Devir)



Hız göstergesi

Motorun hızını, 1 saatte alınan mesafe olarak kilometre (km/h) veya mil (mph) bazında gösterir.



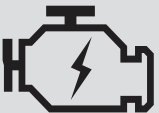
Odometre

Kat edilen yolu gösterir.



Tripmetre

İstenildiğinde sıfırlanabilen, bir depo benzin ile ne kadar gittiğinizi veya A ve B noktası arasındaki mesafeyi ölçmenizi kolaylaştırır.



Ampermetre

Akü şarj durumunu gösterir.



Hararet

Motorun, ideal ısısının üzerine çıktığını gösterir. Kritik durumdaki motor ısısını ışıkla haber verir.



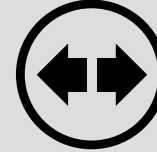
Yağ basıncı

Motorun yağ seviyesini gösterir. Kritik durumdaki yağ seviyesini ışıık ile haber verir.



Fren

Fren sistemi veya balatalarda sorun olduğunu gösterir.



Sinyal

Sağa veya sola dönüşler için kullanılan sinyal lambalarının aktif olduğunu gösterir.



Farlar

Kısa veya uzun farların aktif olup olmadığını gösterir.



N - Neutral

Vitesin boşa olduğunu gösteren yeşil ışıık.

Motorla Alakalı Bilgiler



Silindir

Motorun ürettiği gücü enerjiye çeviren piston.



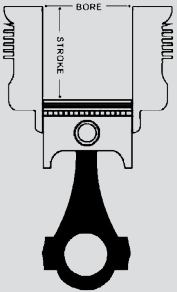
Buji

Kıvılcım çakarak, yanma odasındaki hava-benzin karışımını ateşleyen parça.



Yanma odası

Silindirin, içinde patlama yaparak enerji ürettiği motorun ana kalbi.



Bore

Silindirin çapı.

Stroke

Pistonun silindir içinde kat ettiği yol.

Sıkıştırma

Maksimum stroke ile minimum stroke'un birbirine oranı.



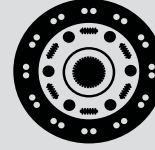
Krank mili

Pistonların hareketini şanzımana ileten mil.



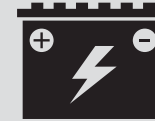
Şanzıman

Vites kutusu. Dişli kutusu da denilir. Vites dişlilerini barındıran kutu.



Debriyaj

Motordan alınan hareketin -zincir veya şafttan- ayrılmasını sağlayan sistem.



Akü

Elektrik enerjisinin depolandığı bölge.



Egzoz

Atık gazların motordan çıkışını sağlayan tüp-boru. 660 santigrat dereceye kadar ısınabilir.





TURING