

GÖR VE GİT

**İleri Motosiklet Sürüşünde
Bakış, Öngörü ve Karar**

Sedat Sevinçer

DİJİTAL OKUMA SÜRÜMÜ
Ekim 2026

Bu kitap hakkında

GÖR VE GİT

İleri Motosiklet Sürüşünde Bakış, Öngörü ve Karar

Yazar: Sedat Sevinçer

Dijital sürüm tarihi: 23 Ekim 2026

Metin temeli: v14 temiz ana nüsha

Editoryal düzenleme ve dijital sayfa tasarımı: Ekim 2026

© 2026 Sedat Sevinçer. Tüm hakları saklıdır.

Bu kitap kişisel bir öğrenme ve deneyim paylaşımıdır. Sürücü eğitiminin, uygulamalı çalışmanın, üretici talimatlarının ve yürürlükteki trafik kurallarının yerine geçmez. Teknikler yetkin eğitmen gözetiminde, uygun ve güvenli ortamda öğrenilmelidir.

Birleşik Krallık kaynaklarındaki yol tarafı örnekleri Türkiye'ye doğrudan kopyalanmamalıdır. Konum ve yön kararlarında bulunduğu ülkenin trafik düzeni ve kuralları esastır.

Bu PDF'de metin seçilebilir; içindkilerden bölüm başlıklarına geçilebilir.

İçindekiler

Bu kitap hakkında	2
Okura Bir Not	5
Yazarın Teşekkürü - Uğur Ertekin	6
1. Görmeyi Öğrenmek	7
2. Umulmayanı Ummak	12
3. Gördüğün Kadar Git	14
4. Yol Sana Bir Şey Söylüyor	16
5. Viraj Daha Başlamadan Başlar	18
6. Konum Bir Çizgi Değildir	21
7. Motoru Rahat Bırak	23
8. Virajın Çıkışını Kazanmak	25
9. Sollamak mı, Beklemek mi?	27
10. Şehirde Herkes Bir İpucu Verir	29
11. Yağmur Başladığında	31
12. Panik Başlamadan Önce	33

13. Tepki Verme, Öngör	35
14. İyi Sürüş Neden Yavaş Görünür?	37
15. Artçı Varsa Motosiklet Aynı Motosiklet Değil	39
16. Beş Soruluk Gör ve Git Molası	41
17. Kendi Sürüşünün Eğitmeni Olmak	43
18. Motosikletin İnsan Hali	45
19. Yolun Getirdiği İnsanlar	51
Final - 30 Master Prensi	53
Sürüş Sonrası 5 Soruluk Değerlendirme	55
Kısa Terimler Sözlüğü	56
Yazar Notu	57
Kaynaklar ve Teşekkür	58
Son Söz - Eve Dönmek	60

Okura Bir Not

Hep hocalar mı kitap yazacak? Ben de yıllarca öğrenci koltuğunda oturdum; hâlâ da oturuyorum. MEB sertifikalı bir eğitici olsam da bu sayfalarda kürsüye çıkmak gibi bir niyetim yok.

Bu kitabı, aynı hatayı ikinci kez yapmamak için not alan bir motosikletçi gibi yazıyorum. Bazı cümleler ilk duyduğumda kulağıma teknik geldi. Bazıları ancak binlerce kilometre sonra yerine oturdu.

Burada kusursuz sürücüyü bulmayacaksınız. Öğrenmeye devam eden bir sürücüyü bulacaksınız. Arada gülümsersek de iyi olur; motosiklet ciddi iştir ama yüzümüzün sürekli vizör kadar ciddi olması gerekmiyor.

Kaskın İçindeki Ses

Kaskın içindeki ses, korkunun değil yolu okuyan sürücünün sesi olsun: “sağda tali yol”, “karşıdan araç”, “görüntü kapanıyor”... Gördüğüm bilgiyi adlandırmak, planı erken kurmama yardım ediyor. Araya “Anam anam anam!” veya “Yusuf Yusuf...” karıştığında ise paniğin konuştuğunu fark ediyorum. İkisini ayırmayı öğrenmek de ileri sürüşün bir parçası.

“İlla değil”

“İlla değil”, Uğur Ertekin Hocadan eğitimlerde en sık duyduğum geri bildirimlerden biriydi. Zamanla benim için bir sürüş prensibine dönüştü: Her durumda tek bir otomatik cevap yok. Sollamak illa değil. Gaz açmak illa değil. Aynı konumu korumak illa değil. Önce bilgi, sonra karar.

Yazarın Teşekkürü - Uğur Ertekin

Kitap boyunca karşılaşacağınız “İlla değil” ifadesi de Uğur Hocanın eğitimlerde sık kullandığı, bende yer etmiş geri bildirimlerden biri. Burada onu yalnız bir söz olarak değil, ezberci sürüşten uzak durmayı hatırlatan bir motif olarak kullanıyorum.

Bu kitabın ortaya çıkmasında en büyük paylardan biri, yıllar boyunca eğitimlerinden, sürüş geri bildirimlerinden ve videolarından çok şey öğrendiğim Uğur Ertekin Hocama ait.

Motosiklet ileri sürüş eğitiminde yılların birikimini sahaya taşıyan ve benim için bu alanın duayenlerinden olan Uğur Hocanın bazı cümlelerini eğitimlerde defalarca duydum. İlk duyduğumda yalnızca bir sürüş tekniğini tarif ettiğini düşündüğüm kimi cümlelerin, kilometreler ve yıllar geçtikçe aslında çok daha büyük bir sürüş anlayışını anlattığını fark ettim.

Bu kitabın temelini oluşturan notların önemli bir bölümü Master eğitimlerinde aldığım geri bildirimlerden, eğitim videolarından ve sonrasında kendi sürüşlerimde yaptığım gözlemlerden doğdu.

Bana yalnız motosikleti yönlendirmeyi değil; yolu okumayı, daha erken görmeyi, varsaymamayı, öngörmeyi ve kendime sürekli 'Burada neyi görmüyorum?' diye sormayı öğreten Uğur Ertekin Hocama içtenlikle teşekkür ederim.

Bu çalışma, eğitimlerde duyulan ifadelerin bir kopyası değil; yıllar içinde bende kalan derslerin, kendi sürüş deneyimim ve kişisel yorumumla yeniden kurulmuş halidir.

1. Görmeyi Öğrenmek

Kitabın ana refleksi: Gör - Öngör - Planla.

Yoldan bir sahne

Virajın girişinde asfalt temiz. Karşıdan kimse görünmüyor. Tam “rahat” diyecekken virajın içinden bir bisikletli çıkıyor. Bisikletli oraya ısınlanmadı. Zaten oradaydı. Ben onu geç gördüm. O gün aklıma şu cümle yerleşti: Bakmak başka, görmek başka.

Bakmak yetmez

İleri sürüş eğitimlerinde bende en fazla iz bırakan konulardan biri buydu: Gözün açık olması, gördüğün anlamına gelmiyor. İnsan zihni her ayrıntıyı eşit biçimde işlemez. Ne aradığımız, nereye baktığımız ve dikkatimizi neye kilitlediğimiz, yoldan ne kadar bilgi alabildiğimizi değiştirir.

Kendime ilk soru

Şu anda baktığım yerde ne var? İkinci ve daha önemli soru: Bakmadığım yerde ne olabilir?

Merkezi bakış ve çevresel bakış

Notlarımda aynı ayrım tekrar tekrar karşıma çıkıyor: merkezi bakış ayrıntıyı seçmeye, çevresel bakış çevredeki hareketi fark etmeye yardım eder. Bir aracın ön tekerleğinin açısını, yol yüzeyindeki küçük bir bozukluğu veya uzaktaki tabelayı seçmek için ayrıntıya ihtiyaç vardır. Ama çevrendeki hareketin tamamını tek tek nesnelere kilitlenerek takip etmeye çalışırsan önemli bilgileri kaçırabilirsin.

Bu yüzden amaç tek bir noktaya kilitlenmek değil; yolun devamıyla yakın çevre arasında sistematik bir görsel tarama kurmaktır. Önümdeki görüntüyü tek bir fotoğraf değil, sürekli güncellenen bir film gibi okumam gerektiğini hatırlıyorum. Bakış ve öngörü yaklaşımı için IAM RoadSmart'ın resmî kaynaklarına bakılabilir. [1]

Hedefe kilitlenmek

Bir tehlikeyi fark etmek iyi bir şeydir; ona bakmayı bırakamamak değildir. Mıcırı gördüğünde bütün dikkatin micırda kalırsa, kaçış alanını, virajın açılan kısmını ve karşıdan gelebilecek aracı bilgi ekranından silmeye başlarsın. Notlarımdaki 'sabit bakış yok, balık ağı tarayarak' cümlesini bugün bu nedenle önemli buluyorum.

Prensip

Tehlikeyi gör; ama görüşünü tehlikeye teslim etme.

Yüzün nereye dönük?

Motosiklette bakış yalnız göz hareketi değildir. Başın ve yüzün yönü, özellikle virajlarda yeni görüntüyü daha erken toplamaya yardımcı olur. Fakat bunun anlamı başı çevirip yolun geri kalanını unutmak değildir. Amaç, gideceğin yönü görürken çevresel bilgiyi kaybetmemektir.

Virajın içinde bakışım yalnız asfaltın hemen önümdeki birkaç metresine düşüyorsa, sürüş planım geç kalmaya başlar. Çıkışı, limit noktasının hareketini ve yeni ortaya çıkan tehlikeleri görebildiğim ölçüde karar vermek için zaman kazanırım.

Yolun kendisi ipucu verir

Bazen virajın devamını doğrudan göremem. Ama elektrik direklerinin dizilişı, ağaç veya çit hattı, bina cepheleri ve yol kenarındaki işaretler yolun nereye devam ettiğine ilişkin ipuçları verir. Bunlar kesinlik değildir; plan üretmek için bilgidir. İleri sürücünün farkı, ipucunu 'gerçek' sanmak değil, onu diğer bilgilerle birlikte düşünmektir.

Aynı şey diğer yol kullanıcıları için de geçerli. Bir otomobilin ön tekerleklerinin yönü, sürücünün baş hareketi veya şerit içindeki konumu bir sonraki hareket hakkında ipucu verebilir. Ama ipucu, garanti değildir. 'Beni gördü' veya 'dönmeyecek' varsayımına dönüştüğü anda bilgi avantajı riske dönüşür.

Umulmayı aramak

Kişisel notlarımda en çok tekrar eden cümlelerden biri şu fikirdir: Bir şeyi görmeyi beklemiyorsan, orada olduğu halde onu fark etmeyebilirsin. Bu düşünce benim için ileri sürüşün tekniklerinden daha büyük bir yere sahip. Çünkü sürüş planının başlangıcı motosiklete verdiği komut değil, zihninin hangi ihtimalleri aradığıdır.

Kapalı bir virajın arkasında otomobil beklemek kolaydır. Peki bisikletli? Yol kenarında durmuş traktör? Karşıdan çizgiyi keserek gelen motosiklet? Yağmurdan sonra virajın ortasında birikmiş mıcır? İleri sürüş, her köşede felaket beklemek değildir. Görmediğin alanı 'boş' etiketiyle kapatmamak demektir.

Kendime komut

Görmediğim alan boş değildir.

Bakış hız kararını değiştirir

Bakış tek başına bir göz tekniği değildir; hız yönetiminin başlangıcıdır. Görüşüm kısaldığında bilgi ufku da kısalmır. Bilgi ufku kısıyalıyorsa aynı hız bana daha az karar zamanı bırakır. Bu yüzden 'gördüğün kadar git' cümlesi yalnız viraj tekniği değil, bakış ile hız arasındaki ilişkinin kısa özetidir.

IAM RoadSmart'ın yaklaşımında da sürücünün kendi tarafında açık olarak görebildiği mesafe içinde durabilmesi temel ilkedir. Limit noktası, bu görüşün viraj içinde nasıl değiştiğini okumaya yardım eder. Bu yüzden daha uzağı görmek yalnız daha iyi bir çizgi kurmak için değil, daha doğru hız kararı verebilmek için değerlidir. [1]

Bir sürüş egzersizi: yalnızca bilgi toplama

Bir sonraki sakin yol sürüşünde kendine hız veya viraj performansı hedefi koyma. Tek hedefin bilgi toplamak olsun. Trafiği takip etmeyi ve motosiklet kontrolünü aksatmadan, uygun anlarda şu üç soruyu zihninden geçir:

- Ne görüyorum?
- Ne göremiyorum?
- Mantıken ne gelişebilir?

Sonra sürüş bitince kendini değerlendir: Bir tehlikeye gereğinden uzun mu baktın? Bakışın motosikletin hemen önüne mi düştü? Virajın devamını yol kenarı ipuçlarından okuyabildin mi? Araçların tekerlek ve konum değişikliklerini fark ettin mi?

Bu egzersizin amacı daha fazla şeyi aynı anda görmeye zorlanmak değildir. Amaç, önemli bilgiyi daha erken fark edecek bir tarama alışkanlığı geliştirmektir.

Sık yapılan hatalar

- Tehlikeyi fark ettikten sonra ona kilitlenmek.

- Virajda yalnız asfaltın hemen önüne bakmak.
- Karşıdan araç görünmüyorsa yolun boş olduğunu varsaymak.
- Bir aracın sinyalinin kesin niyet olarak kabul etmek.
- Bakışı geliştirmeye çalışırken hızı da artırmak.
- Yol ipuçlarını kesin bilgi gibi yorumlamak.

Bölüm özeti

Bu bölümden bende kalan

İleri sürüşte ilk kontrol gaz, fren veya gidon değildir; bilgidir. Daha erken görürsem daha erken planlarım. Daha erken planlarsam daha az ani komuta ihtiyaç duyarım. Daha az ani komut, daha sakin ve daha güvenli bir motosiklet demektir.

Kendime komutlar

Sabit bakış yok.

Uzağa bak, geri tara.

Tehlikeyi gör; ona kilitlenme.

Görmediğin alan boş değildir.

Gördüğün kadar git.

2. Umulmayanı Ummak

Yoldan bir sahne

Sağda küçük bir tali yol var. Araç görünmüyor. Gazı aynı tutup geçebilirim. Sonra kendime soruyorum: “Peki görmediğim yerde ne var?” Birkaç saniye sonra burnunu uzatan otomobili görüyorum. Kehanet değil. Sadece ihtimali önceden hesaba katmak.

Yol boş görünüyordu

Bir sürüşte en tehlikeli cümlelerden biri bazen budur: “Yol boş.” Aslında söylemek istediğimiz çoğu zaman “Görebildiğim bölümde bir şey yok.” İkisi aynı şey değil. Kapalı bir virajın arkasını, park etmiş aracın önünü, tali yolun ağzını veya tepe üstünün devamını göremiyorsam, orası boş değil; yalnızca bilğim eksik.

Varsayım sessizce gelir

Varsayım çoğu zaman bilinçli bir karar gibi gelmez. Karşıdaki otomobil sinyal vermediği için dönmeyeceğini, sürücünün yüzü bize dönük olduğu için bizi gördüğünü, yolu bildiğimiz için virajın dün olduğu gibi kalacağını düşünürüz. İleri sürüşte öğrendiğim önemli ayrımlardan biri şu oldu: ipucu ile garanti aynı şey değildir.

Üç soru

Sürüş planını sadeleştiren üç soru notlarımda tekrar tekrar karşıma çıktı: Ne görülebilir? Ne görülemez? Mantık çerçevesinde ne olması beklenebilir? Bu üç soru, zihni felaket senaryolarıyla doldurmak için değil, görünmeyen alanı hesaba katmak için var.

Tepki yerine zaman

Öngörünün ödülü kahramanca bir manevra değildir. Çoğu zaman hiçbir şey olmamasıdır. Tali yoldaki aracın çıkabileceğini erken düşündüğümde biraz daha alan yaratırım. Virajın arkasında bisikletli olabileceğini düşündüğümde hızımı daha erken düzenlerim. Tehlike olursa artık sürpriz değildir; olmazsa yalnızca marjım artmıştır.

Yolda uygulama

- Görmediğin alanı zihninde 'boş' diye etiketleme.
- Araçların tekerlek, baş ve konum değişikliklerini ipucu olarak kullan; kesin niyet sayma.
- Tali yol, benzinlik, park etmiş araç ve yaya alanlarında kaçış alanını önceden düşün.
- Kendine düzenli olarak: 'Burada beni şaşırtabilecek ne var?' diye sor.

Kendime komut

TEPKİ VERME, ÖNGÖR. • GÖRMEDİĞİM ALAN BOŞ DEĞİLDİR.

3. Gördüğün Kadar Git

Yoldan bir sahne

Aynı yol, aynı motosiklet, aynı sürücü. Ama sis çökmüş. Dün rahat gelen hız bugün fazla. Hız göstergesi değişmedi; gördüğüm dünya küçüldü. Demek ki doğru hızın cevabı yalnız göstergede değil.

Hız göstergesi kaçla gittiğimi söyler. Yol ise o hızın akıllıca olup olmadığını.

Doğru hız nedir?

Notlarımda “doğru hız = durabileceğin hız” ve “gördüğün kadar git” ifadeleri defalarca geçiyor. Zamanla bunları tek bir rakam arayışı olarak değil, değişen bir denklem olarak okumaya başladım. Görüş, yüzey, trafik, eğim, hava ve kaçış alanı değiştikçe doğru hız da değişir. Yasal hız sınırı bir hedeften çok üst sınırdır; koşullar daha düşük bir hız gerektirebilir. Durma hesabına tehlikeyi fark etme ve tepki süresi de dahildir; yalnız fren mesafesini düşünmem.

Görüş kısınca zaman da kısılır

Kapalı bir virajda görüşüm yüz metrelerden birkaç on metreye düşüyorsa, aynı hız artık bana daha az düşünme ve daha az frenleme zamanı bırakır. İleri sürüşün amacı her virajda yavaş olmak değil; mevcut görüntünün satın alabildiği zamandan fazlasını harcamamaktır.

Limit noktası bir hız tabelası değildir

Limit noktası, görüşün gelişimini okumaya yardım eden bir referanstır.

Limit noktası, virajda kesintisiz görülen yol yüzeyinin en uzak sınırını okumama yardım eder. Benim için belirleyici

olan, kendi yol tarafımda açık olduğunu doğrulayabildiğim mesafedir. Bu sınır yaklaşıyor, sabit kalıyor veya uzaklaşıyor olabilir. Hareketi, görüşün nasıl geliştiğine ilişkin bilgi verir. Ama tek başına “şu hızla gir” demez. Yol yüzeyi, karşı trafik, kavşaklar ve diğer tehlikeler hâlâ planın içindedir. [1, 3]

Mesafe bilgi satın alır

Öndeki araca gereğinden fazla yaklaşıncaya yalnız fren mesafemi değil, görüşümü de kaybederim. Birkaç metre daha fazla mesafe bazen yolun çok daha büyük bir bölümünü görmemi sağlar. Bu yüzden mesafe yalnız savunma değil, bilgi toplama aracıdır.

Kendime komut

GÖRÜNTÜ YOKSA HIZ YOK. • GÖRDÜĞÜN KADAR GİT.

4. Yol Sana Bir Şey Söylüyor

Yoldan bir sahne

Virajın devamını göremiyorum ama elektrik direkleri sola doğru kayboluyor. Biraz ileride karşıdan gelen aracın konumu da yolun sıkılaştığını söylüyor. Yol konuşuyor. Yeter ki bütün cümleyi dinlemeden karar vermeyeyim.

Yol yalnızca asfalt değil; sürekli açık duran bir bilgi ekranı. Üstelik bildirimleri kapatma seçeneği yok.

Viraj görünmeden önce

Virajın tamamını göremediğimde elektrik direklerinin dizilişi, ağaç ve çit hatları, bina cepheleri, yol işaretleri ve ufuk çizgisi yolun nereye devam edebileceğine dair ipuçları verir. Bunları okumak virajı 'bilmek' değildir; bir sonraki görüntü gelene kadar daha iyi bir hipotez kurmaktır.

Araçlar konuşur

Bir otomobil sinyal vermeden önce bile bazen ön tekerleği dönmeye, şerit içindeki konumu değiştirmeye veya sürücünün başı başka yöne hareket etmeye başlar. Bunların hiçbirisi garanti değildir. Ama hepsi bilgi olabilir. İleri sürücü işareti görür, olasılığı yükseltir ve marjını ona göre düzenler.

Asfalt da konuşur

Parlak bir yüzey, yol onarımı, boya, metal kapak, mıcır veya yağmur sonrası birikinti yalnız tutunma sorunu değildir. Aynı zamanda planı değiştiren yeni bilgidir. Gördüğüm anda motosiklete sert bir komut vermek yerine, mümkünse daha önce hızımı ve konumumu düzenlemek isterim.

İpucu ile varsayım arasındaki çizgi

Yolun verdiği ipuçlarını okumak güçlüdür; onları kesin gerçek kabul etmek tehlikelidir. Direkler yolun döndüğünü düşündürebilir ama yol başka bir geometriye geçebilir. Tekerlek açısı dönüş niyetini gösterebilir ama sürücü vazgeçebilir. Bilgi planı besler; plan yeni bilgi geldikçe değişir.

Kendime komut

YOLA BAKMA; YOLU OKU.

5. Viraj Daha Başlamadan Başlar

Kaskın İçindeki Ses

Viraja biraz hızlı geldin. İçeriden bir ses başlıyor: “Anam, anam, anam...!” Sonra bakış düşüyor, kollar sertleşiyor. Viraj aynı viraj; ama kafanın içinde bir anda üç şerit daha daralmış gibi.

Bazen viraja yalnız girmiyorsun. Yusuf da geliyor. Hani şu meşhur “Yusuf Yusuf...” hali. Korku yükselince insanın ilk isteği hemen bir şey yapmak oluyor.

İLLA DEĞİL!

Viraja hızlı geldin diye paniğin söylediği ilk şeyi yapmak illa değil. Bakışını ve elindeki seçenekleri koru; eğitimini aldığın uygun kontrolü uygula. Bu hatırlatma, acil tehlikede gereken frenlemeyi veya kaçınmayı geciktirmek anlamına gelmez.

Yoldan bir sahne

Viraja geldim, hızım fazla. İçeride fren, vites, bakış, çizgi... Bir anda yapılacak işler listesi uzuyor. Sonra anlıyorum: Sorun virajın içinde başlamadı. Ben viraja hazırlıksız geldim.

Virajın içinde ne yaptığım önemli. Ama iyi virajların çoğu, motor daha yatmadan önce kazanılıyor.

Virajdan önceki iş

İleri sürüş sistematğinde bilgi, konum, hız ve vitesin olabildiğince virajdan önce hazırlanması tesadüf değildir. Virajın içinde ne kadar az problem çözmek zorunda kalırsam, motosiklete o kadar az ani komut veririm.

Önce bilgi

Virajın yönü ne? Ne kadarını görüyorum? Limit noktası ne yapıyor? Karşı trafik nereden gelebilir? Yol yüzeyi nasıl? Tali yol, kavşak veya yaya ihtimali var mı? İlk işim gidona kuvvet uygulamak değil, bu sorulara olabildiğince erken cevap toplamaktır.

Sonra konum

Konumun amacı yarış çizgisi kurmak değildir. Güvenlik, stabilite ve görüş için alan yaratmaktır. Daha iyi görmek uğruna karşı trafik riskine yaklaşmak veya kötü zemine basmak iyi bir değiş tokuş değildir. Konum bir ezber değil, o viraja ait karardır.

Hız ve vites

Hızımı virajın içinde panikle düzeltmek yerine girişten önce düzenlemek isterim. Vites de aynı şekilde, motorun rahat çalışacağı ve gerektiğinde esneklik sağlayacağı şekilde önceden hazırlanır. Notlarımdaki bazı devir ve vites rakamlarını bugün evrensel kural olarak değil, belirli eğitim anlarının geri bildirimi olarak görüyorum.

Limit noktası hareket etmeye başladığında

Viraj açıldıkça yeni görüntü gelir. Bu görüntü, önceki planımı doğrulayabilir veya değiştirebilir. Çıkışı gördüğüm için otomatik olarak gaz açmam; önce yeni yolun gerçekten açık olduğunu doğrularım. İvmelenme, bilgi geldikten sonra verilen bir karardır.

Sabır

Virajlarda en zor becerilerden biri bazen hiçbir şey yapmamaktır. Çıkışı birkaç metre daha beklemek, yönlendirmeyi tek ve temiz yapmak, gereksiz aç-kapa hareketinden kaçınmak... Akıcılık çoğu zaman daha fazla teknik uygulamaktan değil, doğru anda doğru tekniği uygulamaktan gelir.

Kendime komut

VİRAJ İÇERİDE DEĞİL, ÖNCESİNDE BAŞLAR. • ÖNCE GÖR, SONRA KARAR VER.

6. Konum Bir Çizgi Değildir

Yoldan bir sahne

Sol virajda görüş için dışarı açılmak istiyorum. Tam o sırada karşıdan gelen kamyon çizgiye yakın geliyor. Teoride güzel görünen konum bir anda anlamsızlaşıyor. Yol bana açıkça söylüyor: Önce güvenlik.

İlk yıllarımda konumlandırmayı bazen yolun üzerinde bulunması gereken doğru bir nokta gibi düşünüyordum. Sağ virajda burası, sol virajda şurası... Eğitimler ilerledikçe bunun fazla basit bir bakış olduğunu fark ettim. Konum bir çizgi değil; her saniye yeniden verilen bir güvenlik kararı.

Neden konum değiştiriyoruz?

İyi bir konum üç şey için çalışır: güvenlik, stabilite ve görüş. Bu üçü aynı anda mümkün olduğunda iş kolaydır. Ama çoğu gerçek yol durumunda aralarında seçim yapmak gerekir. Daha fazla görüş almak için karşıdan gelen araca yaklaşmak gerekiyorsa, görüş avantajının değeri kalmaz. Yolun dış tarafı bozuksa teorik olarak güzel görünen çizgi stabiliteyi bozabilir.

Öncelik sırası

Bu yüzden kendime basit bir sıra koyuyorum: önce güvenlik, sonra stabilite, sonra görüş. Görüşü açmak değerlidir ama güvenliği satın alarak değil. Konumun bana birkaç metre daha fazla görüntü vermesi, karşı trafik veya kötü yüzey karşısında reaksiyon alanımı azaltıyorsa yanlış bir takastır.

Mesafe yaratmak

Konumun en büyük faydalarından biri tehlikeyle arama zaman ve mesafe koymasdır. Tali yolun ağzından, park etmiş araçtan, karşı şeritte çizgiye yaklaşan otomobilden veya görüşü kapatan büyük araçtan uzaklaşmak bana düşünme süresi kazandırır. Bu yüzden notlarımda tekrar eden 'doğru konum = mesafe yaratan konum' fikrini bugün çok daha iyi anlıyorum.

Konum sürekli değişir

Bir viraj için aldığım konum, birkaç saniye sonra yeni bir tehlike nedeniyle geçersiz hale gelebilir. İleri sürüşte mesele seçtiğim konuma sadık kalmak değil, yeni bilgi geldiğinde planı değiştirebilmektir. Ancak bu değişiklikler de sağa-sola kararsız hareketler şeklinde olmamalı. Bilgiyi topla, kararını ver, geçişi erken ve yumuşak tamamla.

Sık yapılan hata

- Konumu ezberlenmiş bir yarış çizgisine çevirmek.
- Görüş uğruna karşı trafik marjını azaltmak.
- Yeni tehlike ortaya çıktığı halde eski konumu korumakta ısrar etmek.
- Son anda sert şerit içi hareket yapmak.

Kendime komut

ÖNCE GÜVENLİK. SONRA STABİLİTE. SONRA GÖRÜŞ. •
KONUM BANA ZAMAN YARATMALI.

7. Motoru Rahat Bırak

Yoldan bir sahne

Bir virajda gazı iki kez düzeltiyorum, sonra vites, sonra küçük bir fren... Motor değil sanki toplantı yönetiyorum. Oysa iyi planladığım virajlarda motosiklet çok daha az şey istiyor.

Bazen motosikleti daha iyi kontrol etmeye çalışırken onu gereğinden fazla yönetiriz. Gaz aç, kapat; frenle; vites değiştir; gidonu düzelt; tekrar gaz... Motosiklet bütün bu komutlara cevap verir. Sorun, her cevabın şasiye, süspansiyona ve lastiklere yeni bir yük taşımasıdır.

Akıcılık neden önemli?

Akıcı sürüş estetik bir tercih değil. Motosikletin dengesini korumaya, lastiklerin mevcut tutunmasını daha öngörülebilir kullanmaya ve sürücünün zihinsel kapasitesini yola ayırmasına yardım eder. İyi planlanan bir virajda çoğu iş virajdan önce tamamlandığı için içeride yapılacak iş azalır.

Gaz: aç-kapa yerine bilinçli kullanım

Notlarımda destek gazı, gazı sabitlemek ve gereksiz aç-kapadan kaçınmak sık tekrarlanıyor. Bunları bugün tek bir yüzde veya her virajda uygulanacak mekanik reçete olarak görmüyorum. Temel fikir, gaz komutunun motosikletin dengesini gereksiz yere bozmaması. İhtiyaç yolun eğimine, motorun karakterine, hıza ve virajın gelişimine göre değişir.

Vites: doğru sayı değil, doğru esneklik

'Doğru vites esnek vitestir' notu benim için çok kullanışlı. Belirli bir viraja mutlaka ikinci veya üçüncü viteste girmek gibi bir kural yerine, motoru boğmayan, gereksiz yüksek devirde tutmayan ve gerektiğinde kontrollü ilerleme sağlayan vitesi arıyorum. Eğitimlerde yazdığım bazı kesin devir oranlarını bu nedenle kitapta evrensel kural haline getirmiyorum.

Fren: virajdan önce başlayan karar

Frenlemenin en değerli kısmı çoğu zaman fren koluna dokunmadan önce gerçekleşir. Tehlikeyi erken gördüysem gazı erken düzenler, hızımı daha sakın azaltır ve motosikleti viraja daha az iş yüküyle getiririm. Hedefim, hız ayarını mümkün olduğunca virajdan önce tamamlamaktır. Viraj içinde frenleme motosikletin yatışını, tutunmayı ve kontrolü etkileyen bir beceridir; bu kitap tekniğin nasıl uygulanacağını öğretmez. Gerekli kontrol, yetkin eğitimle güvenli ortamda çalışılmalı; kullanılan motosikletin özellikleri dikkate alınmalıdır. [3]

Eller ve omuzlar

Motorun rahat olması için sürücünün de rahat olması gerekir. Gidona gereksiz kuvvet bindiren sert kollar, küçük yol hareketlerini büyütebilir. Yönlendirme gerektiğinde kuvvet kontrollü ve progresif olmalı; geri kalan zamanda motosikletin kendi stabilitesine alan bırakılmalı.

Kendime komut

MOTORLA KAVGA ETME. • AZ KOMUT, DOĞRU ZAMAN, YUMUŞAK UYGULAMA.

8. Virajın Çıkışını Kazanmak

İLLA DEĞİL!

Çıkışı gördün diye hemen gaz açmak illa değil. Önce yeni yol gerçekten açık mı, yüzey nasıl, ikinci viraj var mı? Bir saniye sabır bazen bütün virajı güzelleştirir.

Yoldan bir sahne

Çıkış görünmeye başladı. İcimden hemen gaz açmak geliyor. Bir saniye daha bekliyorum. Yeni görüntünün içinde ikinci bir viraj ve yol kenarında mıcır var. Bazen sabır, en iyi gaz kolu hareketi.

Virajın çıkışı, girişte verdiğim kararların sonucudur. Girişte acele ettiysem çıkışta düzeltme yaparım. Girişte bilgi, hız ve konumu doğru kurduysam çıkış çoğu zaman kendiliğinden sakinleşir.

Çıkışı görmek ile çıkışın açık olması aynı şey değil

Virajın sonunu görmeye başladığım an insanda doğal bir ilerleme isteği oluşuyor. Fakat gördüğüm ilk açıklık, yeni yolun tamamının güvenli olduğu anlamına gelmez. Yeni görüntüde araç, kavşak, yüzey bozukluğu veya ikinci bir viraj olabilir. Bu yüzden çıkış benim için gaz komutu değil, yeni bilgi toplama anıdır.

Yönlendirme noktası

Notlarımda virajın iç görüntüsünün açıldığı ve motosikletin dengeli olduğu anla ilgili çok sayıda geri bildirim var. Bunu tek bir asfalt noktası veya yarış apeksi olarak ezberlemek yerine, yeterli bilgiye ulaştığım karar anı olarak düşünüyorum. Yönlendirme kontrollü ve kademeli olduğunda içeride gereksiz düzeltme ihtiyacı azalıyor. Yeni tehlike belirdiğinde ise seçtiğim çizgiyi korumakta ısrar etmem.

Bakış çıkışı kurar

Çıkışta motosikleti nereye götürmek istediğimi görmeden ilerlemeyi artırmak, önce komut verip sonra hedef aramak demektir. Bu yüzden notlarımda tekrar eden 'hedefi belirle, sonra gaz' cümlesi önemli. Bakış hedefi kurar; motosiklet komutu ondan sonra gelir.

Sabır ve progress

İyi çıkışın ölçüsü ne kadar erken gaz açtığım değil, ne kadar erken doğru bilgiye ulaştığım. Görüş gerçekten açıldığında, yol ve yüzey uygunsa ilerlemeyi kontrollü artırabilirim. İvmelenme bir ödül değil, sistemin son aşamasıdır.

Ardışık virajlar

Bir virajın çıkışı bazen sonraki virajın girişidir. O zaman ilk virajı maksimum çıkış için değil, ikinci viraja doğru bilgi ve konumla ulaşmak için bitirmek gerekir. Yol tek tek virajlardan değil, birbirine bağlanan karar alanlarından oluşur.

Kendime komut

ÖNCE HEDEF, SONRA İLERLEME. • ÇIKIŞI GÖRMEK YETMEZ; YENİ YOLU DOĞRULA.

9. Sollamak mı, Beklemek mi?

İLLA DEĞİL!

Önündeki araç yavaş diye sollamak illa değil. Öndeki motosiklet çıktı diye senin de çıkman illa değil. Motorun gücü yetiyor diye yolun da izin verdiğini sanmak hiç değil.

Yoldan bir sahne

Öndeki araç yavaş. Motorun gücü fazlasıyla yeterli. Ama ilerideki dönüş boşluğunu göremiyorum. Motor “geçeriz” diyor, yol “bir dakika” diyor. Bu tartışmada son sözü yol söylüyor.

Sollama motosikletin performansını göstermenin en kolay, sürücünün muhakemesini göstermenin en zor yerlerinden biri. Gaz açmak birkaç saniye sürüyor; doğru kararı kurmak bazen çok daha önce başlıyor.

Dört soru

Bir sollama fırsatı gördüğümde kendime dört soru soruyorum: Yasal mı? Güvenli mi? Gerekli mi? Ve en önemlisi, geri döneceğim boşluk nerede? Bu sorulardan biri cevapsızsa sollama henüz hazır değildir.

Yaklaşmak görüşü öldürür

Öndeki aracın tamponuna yaklaşmak sollamayı kısaltacakmış gibi hissedilebilir. Ama büyük araç görüşümü kapatır; karar verecek bilgiyi kaybederim. Biraz mesafe ise karşı şeridi, yolun devamını ve olası dönüş noktalarını daha erken görmemi sağlar. Yine aynı ders: mesafe bilgi satın alır.

Planda vazgeçme de vardır

İyi sollama planı yalnız nasıl geçeceğimi değil, hangi noktaya kadar vazgeçebileceğimi de içerir. Yeni bilgi planı bozarsa gazı açmış olmak beni devam etmeye mecbur etmez. Vazgeçmek başarısızlık değil, sistemin çalıştığının göstergesidir.

Başka motosikletin kararı benim kararım değildir

Öndeki sürücü sollamaya çıktı diye yol benim için de güvenli hale gelmez. Onun görüşü, motosikleti, hızlanması ve risk kabulü farklı olabilir. Notlarımda bu uyarının tekrar etmesi boşuna değil: başkasının kararını kendi bilgimin yerine koyamam.

Birden fazla araç

Konvoy sollarken her araç yeni bir hareket ihtimalidir. Aradaki boşluklar, kavşaklar, uzun araçların görüşü kapatması ve geri dönüş alanı planın parçasıdır. Tek hamlede ne kadar çok araç geçebileceğim değil, her an güvenli bir plana dönebilip dönemeyeceğim önemlidir.

Kendime komut

SOLLAMA GAZLA DEĞİL, BİLGİYLE BAŞLAR. •
DÖNECEĞİM YERİ GÖRMEDEN ÇIKMAM.

10. Şehirde Herkes Bir İpucu Verir

İLLA DEĞİL!

Sürücü sana baktı diye seni gördü saymak illa değil. Sinyal verdi diye kesin dönecek, vermedi diye dönmeyecek demek de illa değil. Sinyal kolu noter onayı değil.

Yoldan bir sahne

Kavşaktaki sürücü bana bakıyor. “Gördü” diye düşünüyorum. Sonra otomobilin ön tekerleği dönmeye başlıyor. Demek göz göze gelmek sözleşme değilmiş. Şehirde herkes ipucu verir; garanti veren pek yok.

Şehir sürüşünde virajdan çok insan davranışı okurum. Otomobiller, yayalar, bisikletliler, servis araçları, park etmiş araçlar... Her biri birkaç saniye sonra ne olacağına dair küçük işaretler bırakır.

Tekerlekler bazen sinyalden önce konuşur

Bir otomobilin ön tekerleği dönmeye başladığında veya araç şerit içinde kenara doğru süzüldüğünde, sürücü henüz sinyal vermemiş olabilir. Baş hareketi, elleri ve aracın hızı da niyet hakkında ipucu verebilir. Bunlar kararımı tek başına belirlemez; dikkat seviyemi yükseltir.

Beni gördü mü?

Bir sürücünün bana bakıyor olması beni gördüğü anlamına gelmeyebilir. Bu yüzden göz teması bile güvenlik garantisi değildir. Kavşaklarda 'beni gördü' varsayımı yerine, 'çıkarsa ne yaparım?' sorusunu tercih ederim.

Park etmiş araç aslında tek araç değildir

Park etmiş bir otomobilin arkasında yaya, açılacak kapı, hareket edecek araç veya yola çıkacak çocuk olabilir. Görünmeyen alan büyüdükçe hız ve mesafe marjını da büyütme gerekir. Şehirde boşluk, çoğu zaman kaçış seçeneğidir.

Ayna ve son kontrol

Yön veya şerit değiştirmeden önce aynalar bana büyük resmi verir; kör nokta kontrolü ise aynanın göstermediği son alanı doğrular. Bu kontroller alışkanlık haline geldiğinde kararın parçası olur, son anda yapılan panik hareketi olmaktan çıkar.

Filtreleme ve aradan geçiş

Aradan geçişte en önemli soru “sığar mıyım?” değil, “iki taraftaki trafik ne yapabilir ve kaçış alanım nerede?” olmalı. Akış hızları, şerit değişikliği ihtimali, kavşaklar ve araçların kör noktaları sürekli değişir. Bu konuda bulunduğun ülkenin mevzuatı, yol çizgileri ve trafik kuralları her zaman esastır.

Şehirde progress

Şehirde iyi ilerleme sürekli boşluk aramak değildir. Bazen en iyi karar bir aracın arkasında birkaç saniye daha kalıp kavşağın çözülmesini beklemektir. Progress, sürekli hız kazanmak değil; gereksiz gecikme yaratmadan güvenli ve sistematik ilerlemektir.

Kendime komut

BENİ GÖRDÜĞÜNÜ VARSAYMA. • TEKERLEĞİ, BAŞI, BOŞLUĞU OKU. • KAÇIŞ ALANINI BİL.

11. Yağmur Başladığında

Yoldan bir sahne

İlk damlalar vizöre düşüyor. Yol aynı yol ama artık aceleye daha az tahammülü var. Boya çizgileri, metal kapaklar, parlak asfalt... Hepsi bir anda daha çok dikkat istiyor. Yağmur gaz koluna değil, önce kafaya ayar çekiyor.

Yağmur başladığında değişen yalnız asfalt değildir. Görüş, sürücünün rahatlığı, diğer araçların davranışı ve motosikletin verebileceği geri bildirim de değişir. Bu yüzden ıslak sürüşü yalnız 'daha az tutunma' başlığına sıkıştırmak eksik kalır.

Daha fazla zaman satın almak

Islak zeminde benim ilk ayarım teknik değil, marjdır. Daha fazla takip mesafesi, daha erken hız ayarı ve daha yumuşak komutlar. Kuru zeminde son anda tolere edilen küçük bir hata, düşük tutunmada daha pahalı olabilir.

Yüzey değişikliklerini okumak

Boya, metal kapak, mazot, yaprak, mıcır, yeni asfalt ve su birikintisi aynı yol üzerinde farklı tutunma seviyeleri yaratabilir. Özellikle kavşak ve viraj girişlerinde yüzeyi yalnız bir engel olarak değil, planı değiştiren bilgi olarak okumaya çalışırım.

Yumuşaklık

Gaz, fren ve yönlendirmede ani komutları azaltmak motosikletin mevcut tutunmasını daha öngörülebilir kullanmaya yardım eder. 'Yumuşak ol' basit bir tavsiye gibi görünür; fakat yağmurda bütün sürüş sistemini özetleyebilir.

Mıcır ve beklenmedik yüzey

Gevşek zemini fark ettiğimde en değerli şey onu olabildiğince erken görmektir. İçine girdikten sonra panikle sert komut vermek yerine bakışı ileri taşımak, motosikleti sakın tutmak ve koşula uygun eğitimli kontrol kullanmak gerekir. Bu tür teknikler güvenli eğitim ortamında çalışılmalıdır.

Kendime komut

ISLAKTA DAHA FAZLA ZAMAN, DAHA FAZLA MESAFE,
DAHA AZ ANİ KOMUT.

12. Panik Başlamadan Önce

Kaskın İçindeki Ses

Normalde kaskın içindeki ses yolu okur: “görüntü kapanıyor”, “karşıdan araç”, “sağda tali yol”... Panik yükseldiğinde ise bu faydalı yorumun yerini başka bir ses almaya başlayabilir: “Anam anam anam...” Bazen Yusuf da gelir: “Yusuf Yusuf...” İşte mesele, paniğin sesini yol okuyan iç sestten ayırabilmek.

Korkmak ayıp değil. Korkunun motosikleti kullanmasına izin vermek problem. Panik bize genellikle “hemen bir şey yap” der. İleri sürüş ise önce gör, sonra karar ver der.

İLLA DEĞİL!

Bir şey ters gitti diye aynı anda gaz, fren, vites ve gidonla toplantı yapmak illa değil. İlk hedef problemi büyütmemek.

Yoldan bir sahne

Viraj beklediğimden sıkı çıktı. İlk dürtü: bir şey yap! Oysa bazen en kötü şey, aynı anda üç şey yapmak. Bakışımı toparlayıp seçenek aradığımda motosiklet de ben de biraz sakinliyoruz.

Panik, çoğu zaman tehlike ortaya çıktığı anda başlamaz. Bilginin geç geldiği, seçeneklerin azaldığı ve sürücünün kendisini zaman baskısı altında hissettiği anda büyür.

Kaygının iki yüzü

Kendi sürüşlerimde şunu fark ediyorum: Rehavete kapıldığımda çevreyi daha az sorguluyorum; kaygım aşırı yükseldiğinde ise bilgiyi toparlamak zorlaşıyor. Aradığım durum korkusuzluk değil, dikkatimi yönetebildiğim bir uyanıklık. Bunu herkes için geçerli bir psikoloji ölçütü olarak değil, kendi öğrenme notum olarak görüyorum.

Hedefe kilitlenme

Tehlike büyüdükçe göz ona çekilir. Fakat motosiklet üzerinde kaçış alanını görebilmek için bakışın tehlikeden kopabilmesi gerekir. Problemi fark et, fakat bütün görsel alanını ona teslim etme.

Bir hatayı iki hataya çevirmemek

Viraja beklediğimden hızlı girmiş olabilirim. Kötü bir yüzeyle karşılaşabilirim. İlk hatadan sonra kontrolsüz ve ani komutlar vermek problemi büyütebilir. Mesele gerekli müdahaleyi ertelemek değil; eğitimini aldığım kontrolü, bakışımı ve seçeneklerimi koruyarak uygulamaktır.

Acil durum tekniği nerede öğrenilir?

Sert frenleme, düşük tutunmada kontrol, dar dönüş veya beklenmedik kayma gibi konular kitap okuyarak tamamlanmaz. Bunların güvenli kapalı alanda, yetkin eğitmen gözetiminde ve kullanılan motosikletin özellikleri dikkate alınarak çalışılması gerekir.

Kendime komut

PANİK GELMEDEN BİLGİ TOPLA. • HATAYI İKİNCİ ANI KOMUTLA BÜYÜTME.

13. Tepki Verme, Öngör

İLLA DEĞİL!

Her gördüğün riskte fren yapmak illa değil. Bazen mesafe yaratmak, bazen konum değiştirmek, bazen yalnızca hazır olmak yeter. İleri sürüş tek cevap ezberlemek değil; doğru cevabı seçmek.

Yoldan bir sahne

Park etmiş minibüsün yanından geçiyorum. Önünü göremiyorum. Hızı biraz azaltıp alan bırakıyorum. Bir çocuk çıkmıyor. Hiçbir şey olmuyor. İşte iyi öngörünün garip tarafı bu: Çalıştığında çoğu zaman anlatacak hikâye çıkmıyor.

İleri sürüşü tek cümleye indirecek olsam şunu seçerim: Tepki verme, öngör.

Tepki kötü değildir; geç kalmış plan pahalıdır

Yolda her şeyi önceden bilmek mümkün değil. Tepki vermek bazen kaçınılmazdır. Ama sürüşüm sürekli sürprizlere cevap vermekten oluşuyorsa, bilgi toplama sistemimde bir eksik olabilir. Amaç refleksi yok etmek değil, refleks gerektiren durumların sayısını azaltmaktır.

OAP zihniyeti

Gözlem, öngörü ve planlama birbirinden ayrı üç görev değil, sürekli dönen bir döngüdür. Yeni bilgi gelir; olasılıkları değerlendiririm; plan kurarım. Bir saniye sonra yeni bilgi planı değiştirir. Sistem canlıdır.

Kask içinde konuşmak

Kaskın içindeki sesin asıl işi burada başlıyor. Eğitimlerde gördüğüm riskleri kask içinde sözel olarak adlandırmanın faydasını gördüm: “sağda tali yol”, “park etmiş araç”, “karşıdan kamyon”, “görüntü kapanıyor”. Bu bir korku listesi değil; yolu sesli okumak. Gördüğüm bilgiyi adlandırınca risk daha erken belirginleşiyor, öngörü devreye giriyor ve plan kurmak için zaman kazanıyorum.

Karar verecek zamanla sürmek

Ham notlarımdaki en sevdiğim fikirlerden biri şu: bir kararla sür, ama o kararı verebilecek zamanla sür. İleri sürücünün marjı yalnız fren mesafesi değildir; düşünme mesafesidir.

Kendime komut

KARAR VERECEK ZAMANLA SÜR. • TEPKİDEN ÖNCE ÖNGÖRÜ.

14. İyi Sürüş Neden Yavaş Görünür?

İLLA DEĞİL!

İleri sürücü olmak için her virajda bir şey kanıtlamak illa değil. Hatta çoğu zaman kanıtlayacak hiçbir şey yok. Yol sınav kâğıdı değil; eve dönüş yolu.

Yoldan bir sahne

Öndeki sürücü sakın görünüyor. Fren lambası az yanıyor, çizgisi temiz, hareketleri küçük. Arkadan bakınca “ne yaptı ki?” diyebilirsiniz. Cevap basit: Yapması gerekenleri erken yaptı.

İyi bir ileri sürüş bazen dışarıdan etkileyici görünmez. Sert fren yoktur, son anda yön değişimi yoktur, motosiklet sürekli sağa sola taşınmaz. Çünkü sürücünün yaptığı işin büyük kısmı görünmez: bilgi toplamak ve karar vermek.

Akıcılık (Smooth)

Akıcılık, yavaşlık anlamına gelmez. Kontrollerin doğru sırada ve gereksiz tekrar olmadan kullanılmasıdır. Gaz, fren, vites ve yönlendirme birbirini düzeltmek için değil, aynı planın parçaları olarak çalışır.

Sistematiklik (Systematic)

IPSGA bana bunun için güçlü bir çerçeve sunuyor: Information, Position, Speed, Gear, Acceleration. Bu bir ezber sırası olmaktan çok, problemleri doğru zamanda çözme alışkanlığıdır. Bilgi ise bütün aşamaların içinden sürekli akar.

İlerleme (Progress)

İleri sürüşte progress, mümkün olan her boşlukta hızlanmak değildir. Koşullar izin verdiğinde gereksiz gecikme yaratmadan ilerlemek; koşullar izin vermediğinde ise sabırlı kalabilmektir.

Hız (Speed)

Hız sistemin sonucu olmalıdır, amacı değil. Daha iyi görüp daha erken planladığımda sürüşüm bazen doğal olarak daha akıcı ilerler. Ama görüntü veya marj azaldığında sistem benden hız değil sabır ister.

Kendime komut

AKICILIK HIZDAN ÖNCE GELİR. • HIZ, İYİ PLANIN SONUCU OLSUN.

15. Artçı Varsa Motosiklet Aynı Motosiklet Değil

Artçı aldığımında yalnız seleye bir kişi daha binmiyor. Toplam ağırlık, motosikletin dengesi, hızlanması, frenlemesi ve süspansiyon davranışı da değişiyor. Solo sürüşte alıştığım marjı aynen kopyalamak bu yüzden iyi fikir değil.

Önce konuş

Artçının nasıl oturacağı, ani hareketlerden kaçınması, virajlarda sürücüyü uyumlu kalması ve iniş-binişin nasıl yapılacağı daha hareket etmeden konuşulmalı. Sürüş sırasında anlamaya çalışmak biraz geç kalmış toplantı olur.

Marjı büyüt

Takip mesafesini ve fren planını daha muhafazakâr kurarım. Motosikletin üretici tavsiyelerine göre lastik basıncı, süspansiyon ve yük sınırlarını da kontrol ederim. Çanta ve yük varsa ağırlığın yerleşimi ayrıca önem kazanır.

İLLA DEĞİL!

Artçı seninle aynı motosiklete bindi diye senin kadar rahat olmak zorunda değil. Senin 'normal' dediğin tempo onun için hızlı olabilir. İyi artçılı sürüş biraz da arkadaki insanın güvenini okumaktır.

Kontak Öncesi 60 Saniye

Bazen iyi sürüş ilk metre başlamadan kuruluyor. Kendime beş kısa soru soruyorum:

- Bugün yol ve hava ne söylüyor?
- Lastik, fren, aydınlatma, yakıt ve temel ekipman tamam mı?

- İlk dakikalarda hız yerine gözlem kalitesine odaklanıyor muyum?
- Görmediğim alanın boş olmadığını hatırlıyor muyum?
- Bugünkü tek çalışma hedefim ne: bakış mı, konum mu, akıcılık mı, sollama planı mı?

16. Beş Soruluk Gör ve Git Molası

Sürüş bittiğinde kontağı kapatmak kolay. Asıl mesele, kafanın içindeki motoru da bir dakika susturabilmek. Çünkü gelişim çoğu zaman 'bugün iyiydim' ya da 'bugün kötüydüm' demekle değil, doğru soruyu sormakla başlıyor.

1. Ne gördüm?

Yol bana ne anlattı? Virajın açılıp kapanmasını, tali yolu, aracın ön tekerinin yönünü, yol yüzeyindeki değişimi, karşıdan gelebilecek ihtimali zamanında okuyabildim mi? Gördüğüm şeyleri yalnız fark etmekle kalmayıp sürüş planıma katabildim mi?

2. Neyi geç gördüm?

Bazen problem görmemek değildir; geç görmektir. Aynaya geç baktım, virajın kapanışını geç fark ettim, öndeki aracın niyetini son anda okudum... İşte gelişim malzemesi tam burada. Kaskın içindeki sesin amacı kendini azarlamak değil, geciken bilgiyi yakalamaktır.

3. Nerede acele ettim?

Sollamaya mı erken karar verdim? Viraj girişinde hızı son ana mı bıraktım? Öndeki araç beni birkaç saniye bekletti diye boşluğu hemen kullanmak mı istedim? Motosiklet bazen insanın sabırsızlığını büyüteçle gösteriyor. Gaz kolu sağ elde olabilir ama acele çoğu zaman kafada açılıyor.

4. Nerede kendime alan yarattım?

İyi sürüşün görünmeyen tarafı budur. Takip mesafesi bıraktım mı? Görüş için doğru yerde miydim? Karşımdaki hata yaptığıında benim hâlâ ikinci bir seçeneğim var mıydı? Ben buna 'kendine zaman satın almak' diyorum. Üstelik para vermeden.

5. Bir sonraki sürüşte tek neyi değiştireceğim?

Hepsini değil, birini. Daha erken ayna. Daha sakın viraj girişi. Daha uzağa bakış. Sollamada biraz daha sabır. Bir sürüşe on hedef yüklemek, kaskın içine on hoca bindirmek gibi: herkes konuşur, sürücü hiçbirini duyamaz.

Önce Ben, Sonra Motor

Sürüş öncesi kontrol benim için motosikletin etrafında başlanıyor; önce sürücünün içinde başlıyor. Uykum nasıl? Yorgun muyum? Kafam başka yerde mi? Kıyafetim ve korumalarım uygun mu? Kendime verdiğim cevap içime sinmiyorsa motosikletin teknik olarak kusursuz olması tek başına yetmez.

Sonra makineye bakarım: lastiklerin durumu ve basıncı, sıvılar, yakıt, aydınlatma, görünür hasar, frenler ve yük. Ama bunu ezber yarışına çevirmem. Amaç kutucuk işaretlemek değil; yola çıkmadan önce 'ben ve motosiklet bugün gerçekten hazır mıyız?' sorusuna cevap vermek.

İLLA DEĞİL!

Her sürüşün sonunda kendine puan vermek illa değil. Bazen 'bugün iki kez gereksiz acele ettim' diyebilmek, 100 üzerinden verilen herhangi bir sayıdan daha öğreticidir. Sayı sonucu gösterir. Soru, davranışı değiştirir.

17. Kendi Sürüşünün Eğitimci Olmak

Yoldan bir sahne

Sürüş bittiğinde aklımda harika döndüğümü düşündüğüm bir viraj var. Videoyu açıyorum. O kadar da harika değilmiş. Kamera bazen acımasızdır ama iyi hocadır; pohpohlamayı bilmez.

Eğitim bittiğinde öğrenme bitmiyor. Benim için asıl dönüşüm, eğitmenen duyduğum cümleyi sonraki sürüşlerde kendi davranışımıda fark etmeye başladığımda oldu.

Her şeyi aynı anda düzeltme

Bir sürüşe on hedefle çıkarsam hiçbirini iyi takip edemiyorum. Bu yüzden tek çalışma konusu seçmek daha verimli: bugün bakış, bugün konum, bugün limit noktası, bugün sollama planı gibi.

Sürüş sonrası üç artı bir

Sürüş sonunda üç iyi uygulamayı ve geliştirmek istediğim bir davranışı yazmak dengeli bir değerlendirme yaratıyor. Yalnız hataları aramak sürüşü kaygıya çevirebilir; yalnız iyi tarafları görmek ise gelişimi durdurabilir.

Video dürüştür

Video geri bildirimleri, hissettiğim sürüşle dışarıdan görünen sürüş arasındaki farkı sorgulamamı sağlıyor. “Çok akıcıydı” dediğim bölümde gereksiz düzeltmeler görebiliyorum. Yine de kamera açısı, lens ve kayıt kalitesi algıyı değiştirebilir; video tek başına bakışımı veya bütün koşulları kesin biçimde kanıtlamaz. En faydalı değerlendirmeyi, kaydı yetkin bir eğitmenle birlikte izlediğimde yapıyorum.

Kendine doğru soruyu sor

- Nerede tepki verdim, nerede öngördüm?
- Hangi virajda planım geç kaldı?
- Konumu neden seçtim?
- Gereksiz fren, vites veya gaz hareketim oldu mu?
- Bir sonraki sürüşte yalnız bir şeyi değiştirecek olsam ne olurdu?

Kendime komut

KENDİNİ HIZLA DEĞİL; BİLGİ, PLAN, AKICILIK VE MARJLA DEĞERLENDİR.

18. Motosikletin İnsan Hali

Buraya kadar yolu, virajı, bakışı, konumu ve motosikleti konuştuk. Ama motosikletin üzerinde bir şey daha taşıyor: insan. Üstelik bütün iyi ve kötü taraflarıyla.

Motosiklet camiası renkli bir yer. Dostluk var, dayanışma var, keşif var. Bir de ego var. Bazen hepsi aynı WhatsApp grubunda.

Üçüncü teker: ego

Motosiklet iki teker üzerinde gider ama bazen görünmeyen üçüncü bir teker daha çıkar: ego. Kim daha hızlı? Kim virajı daha çok yatırdı? Kim kimi bekledi? Kimin kamerasındaki görüntü daha iyi?

Sürüş bitince motor park edilir. Ego her zaman park edilmez. Bu kez ikinci etap başlar: WhatsApp GP. Benzin harcanmaz, lastik aşınmaz, risk yoktur. Dolayısıyla herkes biraz daha hızlıdır.

Bence asıl mesele hız değil. İnsan bazen motosiklet üzerinden kendine bir değer biçmeye başlıyor. Oysa iyi sürüşün ölçüsü başkasından hızlı olmak değil; kendi karar kaliteni geliştirmek.

Andropoz mu, Adventure mı?

Motosiklete herkes yirmili yaşlarında başlamıyor. Kırkı geçmişsin; iş güç, aile, sorumluluklar derken bir gün kendini motosiklet mağazasında buluyorsun. Önce motor geliyor. Sonra mont. Sonra bot. Sonra interkom. Bir bakmışsın hafta sonu programında kahvaltı yok, rota var.

Çevreden teşhis de gecikmiyor: “Andropoz!” İşin tıbbi tarafını doktora bırakalım. Ama insanın belli bir yaştan sonra kendine yeniden bakması gerçek. Gençken ertelediği

şeyleri, yaşayamadığı heyecanları ve kendine ayıramadığı zamanı hatırlayabiliyor.

Motosiklet bazen tam burada çıkıyor karşımıza: biraz özgürlük, biraz farklılık, biraz yeniden genç hissetmek. Belki genç görünmekten çok, genç hissettiğimiz bir tarafımızı yeniden bulmak.

Kontağı çevirince birkaç saatliğine unvanlar geride kalıyor. Müdür değilsin, yönetici değilsin, baba ya da eş rolünde değilsin. Sadece sürücüsün. Bunun insana iyi gelen bir tarafı var.

İLLA DEĞİL!

Kırktan sonra motosiklete başladın diye dövme yaptırmak illa değil. Sakal uzatmak illa değil. Dolabı üç sezonda küçük bir motosiklet mağazasına çevirmek de illa değil. Ama içindeki çocuğu biraz gezdirmek? O fena fikir değil.

Kadınlar da giderek daha görünür

Motosiklet dünyası uzun süre erkeklerin daha görünür olduğu bir alan gibi durdu. Bugün yolda kendi motosikletini kullanan, eğitim alan, tur yapan ve ciddi kilometre üreten çok sayıda kadın sürücü görüyorum.

Motosikletin kadın üzerinde de kendine özgü bir estetiği var. Kask çıkar, saçlar serbest kalır; mont, bot, motosiklet ve duruş birleşir. Bunda çekicilik de var, stil de. Ama bunu yalnız erkek bakışıyla açıklamak eksik olur. Bir kadın için de motosiklet güçlü, özgür, farklı ve kendine ait hissetmenin bir yolu olabilir.

Artçılık da bu dünyanın başka bir hali. Aynı motosiklette iki kişinin yolu paylaşması, sürücünün arkasındaki kişinin güveni, virajlarda birlikte hareket etmek... Fakat kadın motosikletçi illa artçı değil. Bazen grubun önündeki sürücü o; arkadaki erkek yetişmeye çalışıyor olabilir.

Yengen Vizesi

Motosiklet camiasında bazı vizeler konsolosluktan alınmıyor. Adı: Yengen Vizesi.

Özellikle birkaç günlük tur yaklaşınca başvuru dosyası açılıyor: Nereye gidilecek? Kaç gün? Kimler geliyor? Nerede kalınacak? Ve en kritik madde: “Pazar akşamı kesin öneriz.”

Schengen'de banka hesap dökümü önemlidir. Yengen Vizesi'nde geçmiş performans. Geçen turda “altıda evdeyim” deyip gece onda geldiysen yeni başvurunun sonuçlanması biraz zaman alabilir.

İşin şakası bir yana, mesele izin almaktan çok güven vermek. Motosiklet yalnız sürücünün hayatına girmiyor; eşin, çocukların ve seni bekleyen insanların hayatına da giriyor. Nereye gittiğini söylemek, söz verdiğin saate saygı duymak, gereksiz risk almamak ve evde seni bekleyen biri olduğunu unutmamak da iyi motosikletçiliğin parçası.

Ekipman: ihtiyaç mı, kimlik mi?

Yeni başlayan biri motosiklet dünyasına girdiğinde karşısında kocaman bir ürün evreni buluyor. Kask, mont, bot, eldiven, interkom, kamera, çanta... Güvenlik ekipmanı tartışmasız önemli. Ama ihtiyaç ile tüketim heyecanını birbirinden ayırmak gerekiyor.

Acemi sürücünün neye gerçekten ihtiyacı olduğunu bilmemesi, onu kolay bir müşteriye çevirebilir. Burada satıcının da sürücünün de aynı soruyu sorması güzel olur: Bunu gerçekten ihtiyacım olduğu için mi alıyorum?

Biraz da adrenalin

Bütün bunların yanında motosiklete binmenin çok daha basit bir nedeni var: heyecan veriyor.

Hiç gitmediğin bir yola girmek, haritada incecik görünen dağ yolunun nereye çıktığını merak etmek, uzun bir turun sonunda “Ben burayı motosikletle geçtim” diyebilmek insana iyi geliyor.

Çünkü motosiklet yalnız yolu keşfetmenin değil, bazen kendini keşfetmenin de aracı. Yağmura yakalanıyorsun, yoruluyorsun, bazen önündeki yol seni ürkütüyor. Sonra güvenli biçimde tamamladığında içeriden küçük bir cümle geliyor: “Bunu yapabildim.”

Meydan okuma kime karşı?

İnsanın kendisiyle yaptığı bu mücadele değerli. Ama çizgi ince. “Kendimi geliştireceğim” kolayca “kendimi kanıtlayacağım”a dönüşebiliyor. Daha hızlı mı gireceğim? Daha çok mu yatıracağım? Arkadaşımdan hızlı mıyım?

Rakibimiz öndeki motosiklet değil. Bazen aceleciliğimiz. Bazen korkumuz. Bazen egomuz. Bazen de kaskın içindeki o tehlikeli cümle: “Bir şey olmaz.”

İLLA DEĞİL!

Adrenalin için daha hızlı gitmek illa değil. Kendini geliştirmek için başkasını geçmek illa değil. Zor yolu seçmek, gereksiz tehlikeyi seçmek hiç değil. Bazen en iyi challenge, dün panik yaptığın virajı bugün daha sakin, daha planlı ve daha akıcı dönebilmektir.

Adrenalin getirir, eğitim tutar

Adrenalin insanı motosiklete çekebilir. Ama daha iyi sürücü yapan şey adrenalin değil. Eğitim, tekrar, doğru insanlardan doğru geri bildirim, video analizi, hatayı kabul etmek ve bir sonraki sürüşte onu yeniden çalışmak.

Motosiklet insana özgürlük veriyor, farklı hissettiriyor, bazen egosunu okşuyor, bazen de o egoyu fena halde

terbiye ediyor. Belki onu bu kadar tutkulu yapan şey de bu: Bir makine satın alıyorsun ama çıktığın yolculuk biraz da kendine doğru oluyor.

Kurumsal şirketlere de bir görev düşüyor

Motosiklet yalnız bireysel bir hobi değil. Özellikle çalışan sayısı yüksek, marka gücü olan kurumsal şirketlerde motosiklet kullanan ciddi bir topluluk oluşabiliyor. Bence bu şirketlerin kendi motosiklet kulüplerinin olması değerli. Ama kulübün esas işi yalnız hafta sonu toplanıp tur yapmak olmamalı.

Asıl fırsat, bu topluluğu güvenli sürüş kültürü etrafında bir araya getirmek. Alanında yetkin ve saygın eğitimden eğitimler almak, güvenli yol sürüşü konusunda çalışanları bilinçlendirmek, doğru ekipman ve risk yönetimi üzerine konuşmak, deneyimli sürücülerle yeni başlayanlar arasında sağlıklı bir öğrenme ortamı kurmak...

Böyle bir kulüp kurum içinde yalnız motosikletçileri bir araya getirmez. Güvenli sürüş konusunda sosyal bir etki de yaratır. Eğitim alan bir çalışan öğrendiğini arkadaşına aktarır; doğru davranış görünür hale gelir; güvenlik, bir hafta sonu etkinliği olmaktan çıkıp kültürün parçasına dönüşür.

Bunu yapan bankalar ve kurumlar olduğunu görmek ayrıca sevindirici. Çünkü güçlü bir markanın motosiklet kulübüne verebileceği en değerli destek bazen yeni bir rota ya da organizasyon değil, çalışanını daha bilinçli ve daha güvenli bir sürücü haline getirecek eğitimidir.

İLLA DEĞİL!

Motosiklet kulübü kuruldu diye her ay tur yapmak illa değil. Bazen en iyi kulüp etkinliği, motorlar park halindeyken yapılan iyi bir eğitimidir. Sonraki tur zaten daha bilinçli çıkar.

Motosikletin İnsan Hali - Kendime Notlar

- Farklı olmak başka, daha iyi olduğunu ispatlamaya çalışmak başka.
- Grubun en hızlısı, grubun en iyi sürücüsü illa değil.
- Ekipman güvenliği destekler; kimliği satın almaz.
- Evde seni bekleyen insanlara güven vermek de sürüş planının parçası.
- Adrenalin başlangıç olabilir; gelişimin adı eğitimidir.

19. Yolun Getirdiği İnsanlar

Motosikletin bana öğrettiği şeylerden biri de şu oldu: Bazen çıktığın yolun en güzel tarafı vardığın yer değil, yolda tanıştığın insanlardır. Sabah birbirini çok az tanıyan birkaç kişi, gün boyunca aynı yağmura yakalanır, aynı virajlarda birbirini bekler, bir benzinlikte kahve içer; akşam olduğunda masaya sanki yıllardır tanışıyormuş gibi oturabilir.

Akşam Sofrası

Uzun bir sürüş gününün ardından yenilen akşam yemeğinin tadı başka olur. Belki yemek olağanüstü değildir; ama gün boyunca görülen yollar, kaçırılan dönüşler, küçük korkular, güzel virajlar ve kaskın içinde yaşananlar masaya gelir. Birinin 'orada biraz Yusuf'la girdim' demesiyle kahkaha kopar; bir başkası günün en güzel manzarasını anlatır. O sofrada motosikletler park edilmiştir ama yolculuk hâlâ devam eder.

Yeni İnsan, Yeni Dünya

Her yeni insan biraz yeni bir dünya demek. Aynı yola bakan iki sürücünün bile gördüğü şey aynı olmayabiliyor. Biri manzarayı anlatıyor, biri asfaltı, biri hayatını. Yaşı, işi, geçmişi, motosikleti farklı insanların aynı masada buluşması bana yolculuğun başka bir tarafını hatırlatıyor: İnsan yalnız kilometre yapmıyor; bazen kendi dünyasının sınırlarını da genişletiyor.

Yolun Biraz da İçeriye Gitmesi

Tasavvuf kültüründe yol ve yolculuk yalnız bir yerden başka bir yere gitmek değildir; insanın kendine doğru yürüyüşünü de çağırıştırır. Motosiklet yolculuğunu bununla aynı şey saymak elbette 'illa değil'. Ama benzer bir tarafını seviyorum: Yol bazen insanın fazlalıklarını sessizce gösteriyor. Acelemi, korkumu, sabırsızlığımı, egomu... Sonra bir viraj, bir mola, bir dost sohbeti geliyor; insan biraz daha sakin devam ediyor.

Belki bu yüzden bazı turlardan eve yalnız fotoğrafla dönmüyoruz. Telefon rehberine yeni isimler, hafızaya yeni sofralar, içimize de birkaç yeni hikâye ekleniyor. Kilometre sayacı ne kadar yol yaptığımızı söylüyor. Yolun bize ne kattığını ise hiçbir gösterge yazmıyor.

Final - 30 Master PrensiP

Dört yıllık not arşivinden ve bu kitabın bölümlerinden bende kalan kısa hatırlatmalar:

1. Gördüğün kadar git.
2. Görmediğin alan boş değildir.
3. Tepki verme, öngör.
4. Varsayma; doğrula.
5. Ne görülebilir, ne görülemez, mantıken ne beklenebilir?
6. Sabit bakış yok; sistematik tarama var.
7. Tehlikeyi gör; ona kilitlenme.
8. Mesafe bilgi satın alır.
9. Doğru hız, durabilecek hızdır.
10. Limit noktası bir hız tabelası değil, görüş bilgisidir.
11. Konumda önce güvenlik, sonra stabilite, sonra görüş.
12. Konum bir çizgi değil, değişen karardır.
13. Görüş uğruna güvenliği feda etme.
14. Viraj içeride değil, öncesinde başlar.
15. Önce bilgi, sonra motosiklete komut.
16. Doğru vites esnek vitestir.
17. Motorla kavga etme; gereksiz komutu azalt.
18. Yumuşaklık yalnız konfor değil, kontrol rezervidir.
19. Önce hedef, sonra ilerleme.
20. Çıkışı görmek yetmez; yeni yolu doğrula.

21. Sollama gazla değil, bilgiyle başlar.
22. Döneceğin yeri görmeden sollamaya çıkma.
23. Vazgeçmek de planın parçasıdır.
24. Başkasının kararı senin bilgin değildir.
25. Diğer sürücünün seni gördüğünü varsayma.
26. Tekerlekleri, başları ve boşlukları oku.
27. Islakta daha fazla zaman ve mesafe yarat.
28. Hata yaptığında ikinci ani komutla büyütme.
29. Karar verecek zamanla sür.
30. Kendini hızla değil; bilgi, plan, akıcılık ve marjla değerlendir.

Sürüş Sonrası 5 Soruluk Değerlendirme

1. Bugün en erken fark ettiğim tehlike neydi?
2. Nerede gereksiz tepki verdim?
3. Hangi virajda planım geç kaldı ve neden?
4. Konumum gerçekten güvenlik/görüş sağladı mı?
5. Bir sonraki sürüşte yalnız bir şeyi değiştirecek olsam neyi değiştirim?

Kısa Terimler Sözlüğü

IPSGA: Information - Position - Speed - Gear - Acceleration.
Roadcraft temelli sistematik sürüş çerçevesi.

OAP: Observation - Anticipation - Planning: gözlem, öngörü ve planlama.

Limit noktası: Virajda kesintisiz görülebilen yol yüzeyinin en uzak sınırı. Hız kararında kendi yol tarafında açık olduğu doğrulanabilen mesafe esas alınır. [1]

Safety-Stability-View: Konum kararında güvenlik, stabilite ve görüş önceliklerini hatırlatan yaklaşım.

Progress: Koşullar uygunken gereksiz gecikme yaratmadan güvenli ve sistematik ilerleme.

Lifesaver / kör nokta kontrolü: Konum, yön veya şerit değişikliği öncesinde aynaların göstermediği alanı, ön taraftaki kontrolü kaybetmeden ve koşula uygun zamanda doğrulayan kısa baş kontrolü. [1]

Yazar Notu

Bu kitap ileri sürüş eğitiminin yerine geçmez. Buradaki anlatı, yıllar içinde aldığım eğitimlerden, video geri bildirimlerinden, Roadcraft okumalarımın ve kendi sürüşlerimde yaptığım gözlemlerden süzölen kişisel bir öğrenme kayıdır. Özellikle acil frenleme, düşük tutunma, dar dönüş ve ileri motosiklet kontrol teknikleri güvenli eğitim ortamında yetkin eğitmen gözetiminde çalışılmalıdır.

Kaynaklar ve Teşekkür

Bu çalışmanın önemli bir bölümünün düşünsel zemini, Uğur Ertekin Hocanın Master eğitimlerinde ve video geri bildirimlerinde yıllar boyunca aldığım kişisel notlardan oluşuyor. Roadcraft okumaları da sistematik sürüş dilini anlamamda temel kaynaklardan biri oldu. Kitaptaki anlatım ve kişisel yorumlar bana aittir; bu kaynakların veya eğitmenlerin kitap için resmî onayı anlamına gelmez. Aşağıda kişisel eğitim kayıtlarından ayrı olarak, okurun başvurabileceği resmî yayın ve sayfalar listelenmiştir. Roadcraft'ın 2025 baskısı güncel ileri okuma olarak verilmiştir; geçmiş eğitim notlarının bu baskıdan alındığı ileri sürülmemektedir.

[1] IAM RoadSmart. You Never Know What's Next.

OAP, IPSGA, sollama, virajda konum ve kör nokta kontrolü için resmî çevrimiçi başvuru.

Resmî kaynağı aç

[2] The Police Foundation. Motorcycle Roadcraft: The Police Rider's Handbook 2025.

30 Ekim 2025; ISBN 9780117095052. Güncel baskı künyesi yayınevi kataloğundan doğrulanmıştır. Tam kitap bu editoryal kontrolde incelenmemiştir.

Resmî kaynağı aç

[3] DVSA / Safe Driving for Life. Riding around bends.

Viraja yaklaşma, görüş, zemin ve motosiklet koşulları için ileri okuma.

Resmî kaynağı aç

[4] Ontario Ministry of Transportation. Driving in difficult weather conditions.

Yağmurda hız, mesafe ve yumuşak kontrol konusunda resmî başvuru.

Resmî kaynağı aç

Çevrimiçi kaynakların kontrol tarihi: 23 Ekim 2026. Kaynaklardaki yabancı ülke mevzuatı Türkiye için kural olarak aktarılmamıştır.

Son Söz - Eve Dönmek

Motosiklete çoğumuz aynı nedenle binmiyoruz. Kimi virajı seviyor, kimi yolu, kimi yalnız kalmayı, kimi arkadaşlarıyla kilometre yapmayı. Ben yıllar içinde bir şeyi daha sevmeye başladım: Daha önce görmediğim şeyi görmeye çalışmayı.

İleri sürüş bana sihirli bir teknik vermedi. Daha değerlisini verdi: acele etmeden bilgi toplama alışkanlığı. Çünkü yol bazen açıkça konuşuyor, bazen fısıldıyor. Bazen de hiçbir şey söylemiyor. En çok o zaman dikkat etmek gerekiyor.

Bu kitabın sonunda aklınızda otuz kural kalmasa da olur. Beş tanesi kalsın. Hatta bazen biri yeter:

Gördüğün kadar git.

Gerisini yol anlatır.

Ve günün sonunda en iyi sürüş, anlatacak en çılgın hikâyeyi çıkaran değil; eve döndüğünüz sürüştür.