



MOTOSİKLET

SEYAHAT REHBERİ



TUĞRUL KATKAK



TÜRKİYE
TURING VE OTOMOBİL KURUMU



KASK TAKIN

MARC MÀRQUEZ

ÜÇ KEZ MOTOGP
DÜNYA ŞAMPİYONU

 #93



MOTOSİKLET

SEYAHAT REHBERİ



TÜRKİYE
TURİZM VE OTOMOBİL KURUMU



TÜRKİYE TURİNG 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

MOTOSİKLET

SEYAHAT REHBERİ

Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu

Adına Sahibi

Yönetim Kurulu Başkanı

Dr. Bülent Katkak

Hazırlayan

Tuğrul Katkak

Yayın Koordinatörü

Tülay Taşdemir

Yapım

MTT İletişim

mottoproject.com

Baskı

Ajans Es

Sertifika No: 32564

1. Baskı - Mayıs, 2019 - 5.000 Adet

ISBN

978-975-7641-65-0

Motosiklet Seyahat Rehberi adlı eserin yayın hakları Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu'na aittir.

Bu eserin içerisinde yer alan tüm yazı ve fotoğrafların her türlü hakkı mahfuzdur ve gerekli tüm izinler alınmıştır. Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu'nun izni olmaksızın alıntı yapılamaz ve kullanılamaz.

MOTOSİKLET

SEYAHAT REHBERİ



TÜRKİYE
TURİZM VE OTOMOBİL KURUMU

İÇİNDEKİLER

TAKDİM 9

GİRİŞ 11

PLANLAMA 13

ROTA	14
KONAKLAMA	18
GÜNLÜK PROGRAM	20

HAZIRLIK SÜRECİ 23

MOTOSİKLET HAZIRLIĞI	24
Bakım	24
Lastik	27
Egzoz	30
Çanta	31
Tur Camı	38
Elcik Isıtma	40

EVRAK HAZIRLIĞI	41
Ehliyet	42
Ruhsat	42
Zorunlu Trafik Sigortası	42
Araç Muayenesi	43
Uluslararası Trafik Sigortası (Yeşil Kart)	44
Gümrüklerden Geçiş Karnesi	45
Kasko	46
Uluslararası Ehliyet	46
Otoyol Geçişleri Etiketleri	48
Pasaport-Vize	49
Uluslararası Sağlık Sigortası	50
Konaklama Onay Belgesi	51
KORUMA EKİPMANI HAZIRLIĞI	52
Kask	53
Balaklava	54
Kulak Tıkacı	55
Mont	56
Pantolon	57
Eldiven	58
Çizme	59
ALET EDEVAT HAZIRLIĞI	60
YOL 63	
NAVİGASYON	64
INTERCOM	66
MOLA	68
FOTOĞRAF	71
YEMEK	73

ROTA ÖNERİLERİ 75

GÜNÜBİRLİK ROTALAR	76
İzmit	76
Şile - Ağva - Kerpe	79
Karamürsel - İzmit - Gemlik - Armutlu - Esenköy - Çınarcık - Yalova	82
Kıyıköy - İğneada - Dupnisa Mağarası	85
YURTIÇİ KONAKLAMALI ROTALAR	87
Bursa - Gölyazı - Bandırma - Erdek - Kapıdağ Yarımadası	88
Bandırma - Çan - Çanakkale - Bozcaada - Assos - Ayvalık - Balıkesir	93
Uçmakdere - Şarköy - Gelibolu Yarımadası	100
İzmir - Karaburun - Çeşme - Alaçatı	109
Safranbolu - Abant - Mudurnu - Göynük - Taraklı	114
Kuşadası - Bodrum - Foça	118
Yenişehir - Bilecik - Eskişehir - Kapadokya - Kayseri - Kırşehir - Ankara	122
Marmaris - Datça - Fethiye - Salda Gölü - Afyonkarahisar	129
Denizli - Kalkan - Kaş - Antalya - Eskişehir	137
Isparta - Alanya - Mersin - Adana - Konya - Beyşehir - Kütahya	144
Büyük Karadeniz Turu	154
1. Gün: Karasu - Akçakoca - Ereğli - Zonguldak - Bartın - Amasra	155
2. Gün: Kurucaşile - Gideros - Cide - İnebolu - Abana - Sarıkum - Sinop	156
3. Gün: Sinop Çevre Gezisi - Samsun - Ordu - Giresun - Trabzon	158
4. Gün: Rize - Hopa - Borçka Karagöl - Artvin - Şavşat	160
5. Gün: Çam Geçidi - Ardahan - Çıldır Gölü Turu - Şavşat	161
6. Gün: Şavşat Karagöl - Artvin - Hopa - Ayder Yaylası - Çamlıhemşin	163
7. Gün: Zil Kale - Rize - Uzungöl	164
8. Gün: Trabzon - Ordu	166
9. Gün: Samsun - Havza - Boyabat - Kastamonu	167
10. Gün: Azdavay - Pınarbaşı - Zonguldak	168
11. Gün: Ereğli - Akçakoca - Düzce - İstanbul	169

KAPANIŞ 170



TAKDİM

Cumhuriyetimizin ilanından bir hafta sonra ‘‘Türk Seyyahin Cemiyeti’’ adıyla Reşit Saffet Atabinen öncülüğünde kurulan Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, 96 yıldır Türkiye’deki seyahat faaliyetlerini artırma ve çeşitlendirme çalışmalarını sürdürmektedir.

Türkiye’de bilinçli bir trafik kültürü oluşturmak amacıyla pek çok faaliyet yürüten Turing, ülkemizin yol güvenliği alanındaki en büyük sosyal sorumluluk hareketlerinden biri olan Moto-Kurye Eğitim Projesi’ni de hayata geçirmiştir. Bu kapsamda, 2014 yılından beri motosikletle yemek ve paket teslimatı yapan kuryelere yönelik güvenli sürüş teknikleri hakkında eğitici seminerler düzenlenmektedir. Geçen beş yılda, projeden faydalanan 21.000 motosiklet sürücüsüne ECE 22.05 güvenlik sertifikalı kask ve reflektif yelek hediye edilmiştir. Aynı zamanda güvenli motosiklet sürüş tekniklerine dair temel bilgilerin bulunduğu Motosiklet El Kitabı, toplam 55.000 adet basılmış ve Turing tarafından Türkiye’nin her yerindeki motosiklet sürücülerine ücretsiz olarak ulaştırılmıştır.

Ülkemizde motosiklet, meslek icabı olduğu kadar ulaşım ve seyahat amacıyla da kullanılmaktadır. Kuruluş amaçları arasında seyahat faaliyetlerini artırma ve çeşitlendirmenin de olduğu kurumumuz, bu hedefi doğrultusunda Motosiklet Seyahat Rehberi’ni yayımlamıştır. Bir motosiklet seyahati nasıl planlanır, o seyahate nasıl hazırlanılır ve yolda nelere dikkat edilir gibi konuları ele alan, güvenli sürüş ve koruma ekipmanlarına dair pek çok faydalı bilgiyi içeren kitabımız, ayrıca Türkiye’nin dört bir yanından çeşitli rota önerileri de sunmaktadır. Motosiklet Seyahat Rehberi kitabımızı başta motosiklet severler olmak üzere siz değerli okuyucuların beğenisine sunmaktan mutluluk duyuyor, hazırlık aşamasında emeği geçen herkese teşekkürlerimi sunuyorum.

Selam ve saygılarımla...

Dr. Bülent KATKAK
Yönetim Kurulu Başkanı



Motosiklet; kimisi için şehir içinde ulaşım, kimisi için para kazanma, kimisi için ise seyahat aracıdır. Şüphesiz ki motosiklet sürücüleri için tüm seyahat araçları arasında en zevklisi ama bir o kadar da riskli olanı motosiklettir. Bir kabin içinde değil de doğayla iç içe, her türlü hava şartını ve iklim değişikliğini iliklerine kadar hissederek hedefi değil, süreci önemseyen ve bu yüzden motosikletle seyahat etmeyi tercih edenlerin tabii ki göze almaları gereken birçok risk vardır. Bazıları, motosiklet kullanan veya kullanmayan herkesin farkında olduğu risklerdir. Bazı riskler ise ancak başa gelince fark edilir. “Bir musibet, bin nasihatten yeğdir” atasözü maalesef motosiklet üzerinde telafisi olmayan sonuçlar doğurabilir. Bu yüzden motosiklet ile seyahate çıkmak isteyenlerin her türlü olumsuzluğa karşı hazırlıklı olarak yola çıkmaları, seyahatin felakete dönüşmemesi için önemli bir faktördür.

İnternet kullanımının yaygınlaşmasıyla bilgi edinmek son derece kolaylaşmıştır ancak edinilen bilginin doğruluğunu teyit etmek de bir o kadar zordur. Yanlış bilgi sahibi olmak, özellikle motosiklet üzerinde hayati sonuçlar doğurabilir. Motosiklet sürmeye yeni başlayan ve seyahat tecrübesi olmayan bir kişi, doğruluğunu teyit edemeyeceği bilgiyi internetten edinmek yerine yeni tanıştığı insanların peşine takılarak yaptığı günübürlük gezilerden edinmeye kalktığında ise büyük hayal kırıklığına uğrayabilir. Çünkü motosikletle yapılan grup sürüşlerinde tempo daima grubun en tecrübesizine göre ayarlanması gerekmesine rağmen bu kaide her zaman önemsenmeyebilir. Grubun ileri gelenleri, tecrübesiz sürücüyü kendi tempolarına uymaya zorladıklarında da kaza kaçınılmaz olur.

Tüm bunların ışığında bu kitap, motosiklet ile seyahat etmek isteyenlerin rehber olarak kabul edebilecekleri bilgiler sunmaktadır. Tanımadığınız insanların peşine takılıp kötü tecrübeler yaşamaktansa bu kitabı okuyarak seyahatte karşılaşılabilecek zorluklar ve çözümleri, önceden planlanması gereken detaylar ve rota önerileri hakkında bilgi sahibi olabilirsiniz. Motosiklet üzerinde seyahat etmeyi olduğundan daha da keyifli hale getirecek bu kitap; tüm motosiklet severlere ithaf olunur.





PLANLAMA

Bir motosiklet seyahatinin keyifli ve sorunsuz geçmesi için ilk ve en önemli adım planlamadır. Çünkü gezinin gidişatını belirleyecek tüm unsurlara bu aşamada karar verilir. İzlenecek yolun tercihi, mevsim uygunluğu, seyahatin süresi, konaklanacak yerler gibi konular üzerinde yeteri kadar düşünüp araştırma yapmadan karar verildiğinde yaşayacağınız tecrübelerin olumsuz olması kaçınılmazdır. Planlama yaparken nelere dikkat etmeli, detaylı olarak inceleyelim.

1 ROTA

Motosiklet seyahatinin omurgası rotadır. Çünkü diğer tüm değişkenler rotaya göre belirlenir. Seyahatin kaç gün süreceği, hangi yollardan geçileceği, yol üzerinde ziyaret edilecek tarihi veya turistik noktaların belirlenmesi, konaklama tercihleri tamamen rotaya bağlıdır.

Rota belirlerken dikkat edilmesi gereken ilk husus seyahate ayıracağınız zamandır. Zamanınız kısıtlıysa, rotayı da buna göre belirlemeniz gerekir. Burada tabii ki sürüş tecrübesi ve motorunuzun kabiliyeti de devreye girer. Tecrübesiz bir sürücünün, kısıtlı zamanda ve düşük hacimli bir motorla yapacağı seyahatte rotanın da zorlayıcı olmaması gerekir. Böyle bir sürücü için, 125-250 cc aralığındaki bir motosiklet ile çıkacağı seyahatte bir günde alacağı yolun 300 kilometreyi geçmemesi idealdir. Bu üst sınırı koyma gereğinin duyulması, fiziksel ve zihinsel yorgunluğun getirdiği konsantrasyon eksikliği ve reflekslerdeki düşüşle alakalıdır. Motosiklet kullanırken sadece bedenimiz değil, zihnimiz de yorulur. Bu durum, karşılaştığımız olası tehlikelere vermemiz gereken tepkiyi doğru bir şekilde ve zamanında veremememize yol açabilir.



Bir günde alınacak yolu belirlerken dikkat etmemiz gereken diğerk bir husus da seyahatin gerçekteşereceği yoredeki mevsimdir. Mevsimler hava koşullarını etkilediği gibi günün uzunluğunu da belirler. Kuzey yarım kürede günler kışın kısa, yazın uzundur. Sıra dışı bir durum söz konusu değilse, gün ışığında motosiklet yolculuğu yapmak her zaman tercih edilen olmalıdır. Bu sayede görüş mesafemiz uzayacak, fark edilirliliğimiz artacak, herhangi bir olumsuzluk anında etrafta yardım isteyebileceğimiz daha fazla insan olacak. Hava koşulları da gündelik sürüş kapasitemizi doğrudan etkiler. Örneğin; yağmurlu havalarda görüş mesafemiz kısalıp önümüzü görmek zorlaşacağından, yola her zamankinden daha fazla yoğunlaşmamız gerekecek. Bu da zihnimizi normalden daha çok yoracak. Aynı zamanda; ıslak zeminde sürüş hızımızı da düşürmemiz gerekeceğinden, gün içinde alacağımız mesafe de doğal olarak kısalacak. Mesafenin kısalması için o gün, yavaş da gitsek motosikletin üzerinde daha uzun süre kalmamız gerekeceğinden bu sefer de bedensel yorgunluğumuz artacak. Tüm bu sebeplerden ötürü; seyahatimizin gerçekteşereceği yörenin hangi mevsimdeyken hava şartlarının nasıl olduğunu, güneşin doğuş ve batış saatleri hakkında yeterli araştırmaları yaparak rota planlamak en sağlıklıdır.

Rota planlarken tercih edilecek yol da önemlidir. Çoğu zaman aynı hedefe giden birden fazla yol olur. Bu yolların bazıı virajlı bazıı düz olabilir. Biri otoyol, diğeri duble yol, öbürü ise köy yollarından geçebilir. Deniz kıyısından veya yayla üzerinden geçmek de tercihlerimiz arasında olabilir. Tabii ki bu tercihlerin keyfi sebepleri olacağı gibi, mantıksal sebepleri de olmalıdır. Bir örnek üzerinden ilerleyelim.



Az önce bahsettiğimiz 300 kilometrelik yolun 300'ünü de sık, keskin ve düşük hızla alınabilecek virajlarla dolu bir yolda yapmaya kalkarsak, hem bedenimiz hem de zihnimiz inanılmaz derecede yorulacaktır. Buna ek olarak, ortalama hızımız da düşeceğinden gün boyunca motosiklet üzerinde geçireceğimiz süre de uzayacak ve hatta belki de o 300 kilometreyi güneş batmadan tamamlayamayacağız.

Bu gibi durumların önüne geçebilme için Google Haritalar kullanmak çok faydalı olacaktır. Gideceğimiz yolu belirlerken virajlı veya düz, deniz kıyısı veya dağ yolu, otoyol veya köy yolu gibi seçenekler arasında bir denge kurmamız gerekir. Google Haritalar'da rota hesaplarken sadece günlük kilometreye değil, seçtiğimiz yol için Google Haritalar'ın size bu yolu ortalama ne kadar sürede alacağınızı söylemesine de dikkat edin. Çünkü 300 kilometreyi nispeten düz bir otoyolda yapmak Google algoritmasına göre üç saate yakın sürecekmiz gibi hesaplanmasına rağmen aynı mesafe virajlı bir yolda dört buçuk saatlik bir sürüşle kat edilebilir. Google Haritalar'ın iki nokta arasındaki sürüşün kaç saat süreceği hesabını da olduğu gibi almak hata olur. Çünkü bu hesap yapılırken ihtiyaç molaları veya akaryakıt ikmal süreleri harcanan vakitler göz önüne alınmaz. Bu yüzden Google Haritalar'ın söylediği süreyi bir buçukla çarpmak sağlıklı olacaktır.





2 KONAKLAMA

Rotayı ve günlük alınacak yolu belirledikten sonra konaklama yapacağımız yerleri belirlememiz doğru olur. İlk önce konaklama tipini belirleyelim; kamp mı kuracağız, otelde mi kalacağız yoksa ev mi kiralayacağız?

Kamp yapmak, hem doğayla iç içe olma imkânını sağladığı hem de ekonomik olduğu için kulağa cazip gelse de herkese hitap etmeyebilir. Çünkü konforuna düşkün insanlar, özellikle seyahat uzun sürecekse kamp yaparken kendilerini bir sonraki güne hazırlayacak dinlenme imkânını bulamayabilirler. Kamp kurmak ve toplamak zahmetli bir iştir. Hele bir de seyahatin temposu yüksekse, her gün farklı şehirlerde konaklanacaksa kamp yapmaya alışık olmayan bir kimse için o seyahat işkenceye dönüşür. Ayrıca kamp malzemeleri de fazladan yer kaplar, motorumuza yükleyeceğimiz eşyalara bir de kamp malzemelerini ekleyeceksek buna göre eşya tanzimini yapmak gerekecektir. Ancak kamp yapmaya alışık olan, konfora ihtiyaç duymayan, aynı yerde birden fazla gece kalacak veya konaklama bütçesi kısıtlı olan kişiler için kamp uygun bir seçenek olabilir. Bu durumda da kamp yapılacak noktanın iyi seçilmesi gerekir. Bulduğunuz yörenin demografik yapısına göre, güvenli bir kamp alanı tercih etmeniz yararınıza olacaktır. Bu tip kamp alanlarında duş, tuvalet, elektrik ve aydınlatma gibi hayatı kolaylaştıran imkânların bulunmasının yanı sıra; aynı zamanda haşerata karşı da düzenli olarak ilaçlama yapıldığı için sağlığınıza tehlikeye atacak durumlardan da kendinizi korumuş olacaksınız.



Otelde kalmak, konaklama tercihleri arasında riski en düşük seçenektir. Hele bir de belli bir standardın altına düşmeyen zincir otellerden birini tercih ederseniz gece olduğunda kafanızı her anlamda rahat bir şekilde yastığa koymanız mümkün olacaktır. Tabii ki kamp yapmaya kıyasla ekonomik olarak daha maliyetlidir, ancak güvenli olmayan ve gerekli bakımların yapılmadığı alanlarda kamp kurmak; otele yapacağınız harcamadan daha maliyetli olabilir. Motorunuz çalınabilir, eşyalarınız soyulabilir, herhangi bir haşere, hayvan veya bitki tarafından zehirlenebilirsiniz. Oteli tercih ettiğiniz durumlarda hem motorunuz hem de siz güvenli bir ortamda geceleyecek, ne yiyip içtiğinizi de bileceksiniz. Ayrıca beş yıldızlı otel tercih etmek zorunda da değilsiniz. Örneğin; Ibis veya Holiday Inn zincirlerine mensup otellerin standartları aşağı yukarı aynıdır ve genelde fiyat/performans oranında hizmet verirler. Konaklayacağınız her şehirde bu gibi zincir otel bulmanız mümkün olmayabilir, o yüzden araştırma ve rezervasyon aşamalarını yola çıkmadan önce halletmiş bulunmak faydanızdır. Bunun için çeşitli internet siteleri mevcut; konaklayacağınız otele dair fotoğraflar, sunulan imkânlar, daha önceden o otelde konaklama yapmış kişilerin değerlendirmeleri ve fiyat bilgisi ayrıntılı şekilde yayınlanır. Bu gibi sitelerde otel tercihi yaparken her zaman daha fazla değerlendirilen ve puanlanan oteller seçilmelidir. Hakkında daha fazla değerlendirme ve puanlama yapılmış otellerin yeni açılmadığı ve dolayısıyla hizmet kalitesinin belli bir standartta olduğu malumdur. Değerlendirmeleri olumlu, puanları yüksek olmasına karşın toplam değerlendirilmesi sayıca az olan otellerin yeni açılmış olma ihtimalleri yüksek; bu olumlu değerlendirmelerin ise otel sahipleri, işletmecileri veya bunların tanıdıkları tarafından yapılmış olması da mümkündür.

Otel tercihi sürecinde bulunduğu konuma dikkat etmek de mühimdir. Burada karşımıza iki seçenek çıkar. Birincisi; oteli şehir merkezinde seçmek ve bu sayede ilginizi çekebilecek noktalara yürüyerek gitmek. İkincisi ise şehrin merkezine uzak bir yerde otel belirlemek ve ulaşımı motosikletle sağlamaktır. Birincisi turistik açıdan kolaylık sağlar, ancak maliyeti ikinci seçeneğe göre yüksek olacaktır. İkinci seçenek ise turistik açıdan ilginizi çekmeyen şehirlerde tercih edilebilir ve bir taraftan da tasarruf yapmanızı mümkün kılar. Otelin konumundan bağımsız olarak, tercih kriterlerimiz arasında kapalı otopark imkânı her zaman üst sıralarda yer almalıdır. Motorunuzun çalınması veya telafisi mümkün olmayan bir hasara uğraması, seyahatinizin kâbusa dönmesine yol açabilir.

Ev kiralama seçeneği, otelde kalmak kadar pratik olmasa da otele nazaran bazı avantajlar sunabilir. Örneğin; üç kişilik veya daha kalabalık gruplarda, ev kiralamak otelde kalmaya göre daha ekonomik olacaktır. Ayrıca bulunduğunuz şehirde bir geceden fazla kalacaksanız ev kiralamak daha cazip gelebilir. Tabii ki bazı kiralanan evler, otellerin sunduğu birtakım avantajlardan yoksundur. Örneğin, her evin kapalı garajı olmayabilir. Evle ilgili teknik bir sorun çıkarsa anında müdahale imkânı zordur. Otel işletmesiyle ev sahibi arasındaki güvenilirlik kıyasında oteller bir adım öndedir, çünkü daha fazla denetlemeye tabidirler. Ayrıca çoğu otelde sabahları kahvaltı servisi edilir, bu sayede yola vakit kaybetmeden ve tok bir karınla çıkabilirsiniz. Tüm bunları göze alarak ev kiralamaya karar verirsiniz, Airbnb gibi ev kiralama sitelerinde ev sahibinin puanının yüksek olmasına ve evin konumuna dikkat edin.

3 GÜNLÜK PROGRAM

Her ne kadar kendiliğinden gelişen olaylar, detaylı düşünülen ve harfiyen uygulanan planlara göre daha çok keyif verse de tüm seyahatin spontane ilerlemesini ve hiçbir sorunla karşılaşmamayı beklemek hayalcilik olur. En azından günlük aktiviteler için bir iskelet oluşturmak ve bu aktivitelerin arasına anlık verilebilecek kararlar için de esneklik yaratacak zamanlar bırakmak en doğrusudur.

Örneğin; sabah yola kaçta çıkacağınız belli olmalıdır. O günün sonunda varacağınız hedefe giden yol üzerinde uğrayacağınız yerleri belirlemek ve bu yerlerde aşağı yukarı ne kadar zaman geçirmek isteyeceğinizi önceden tahmin etmeniz ve zaman yönetimini buna göre yapmanız önemlidir. Çünkü bu sayede görmek istediğiniz bir müzenin saat kaçta açılıp kapandığını, hangi günler kapalı olduğunu araştırmanız mümkün olacak ve oraya gittiğinizde herhangi bir sürprizle karşılaşmayacaksınız. Akşamki hedefe ulaşmadan önce uğrayacağınız her noktada ne kadar vakit geçireceğinizi de hesaplayın ve olabildiğince bu hesaba sadık kalın. Yoksa gün içinde görmek istediğiniz yerleri görmeye vakit kalmayacak ve akşamki hedefe de ancak hava karardıktan sonra varacaksınız. Kişisel ilgilerinize göre, eğer uğrayacağınız noktalardan bir veya birkaçında ne kadar zaman geçireceğinizi kestiremiyorsanız; hesabınızı her zaman daha fazla zaman geçireceğiniz yönünde yapın. Bu sayede olur da o noktadan planınızdan daha erken ayrılmak isterseniz, spontane aktiviteler için yeterli zamanınız kalmış olacak.





Turistik veya kültürel ziyaretler yapmak, seyahatten alınan zevki artırmaya yönelik önemli bir aktivitedir. Evet, motosiklet yolculuklarının büyük bir kısmı yolda olmaktır. Ancak o yolu, olduğundan daha da güzelleştirecek olan unsur da yolun geçtiği coğrafyayı tarihiyle ve kültürüyle birlikte tanımaktır. İnsanları tarihsel birikim ve kültürel miras şekillendirir. Bunlardan bihaber seyahat etmek, yolculuktan alacağınız zevki farkında olmadan azaltacaktır. Merak ettiğiniz ve hep görmek istediğiniz şehrin en büyük meydanını ve en işlek caddesini yürüyerek gezin. İlginizi çeken binaların, anıtların, manzaraların fotoğraflarını çekin. Bu gibi aktiviteler, seyahatinizi zenginleştirecek ve hatıranızdaki yerini daha da güzelleştirecektir.





HAZIRLIK SÜRECİ



Motosiklet ile seyahat, her ne kadar keyifli olsa da aslında zorlayıcı bir serüvendir. Yolculuk boyunca karşımıza çıkma ihtimali olan sorunlara karşı hazırlıklı olmamız gerekir. Bu sayede planını yaptığımız ve hayalini kurduğumuz geziyi, telafisi olmayan engeller yüzünden yarıda kesmek zorunda kalmayız.

Hazırlık sürecini; motosikletin teknik yeterliliğini sağlama, koruma ekipmanlarının uygunluğundan emin olma, alet edevat tamamlama ve evrak düzenleme olarak dört farklı konuda inceleyebiliriz.

1 MOTOSİKLET HAZIRLIĞI

Motosiklet, farklı işlere yarayan çeşitli parçaların birlikte doğru çalıştığı sürece kullanıcıya keyif veren bir araçtır. Bu parçaların doğru çalışıp çalışmadığı, gündelik hayatta karşılaşılan olaylar sonucu fark edilebilir olsa da; seyahat söz konusu olduğunda ön kontrol yapmak şarttır. Bizi yolda bırakma veya canımızı tehlikeye atma ihtimali olan parçaların gezi sırasında karşımıza çıkması tabii ki istenmeyen bir durumdur. Bu yüzden yola çıkmadan önce motorumuzun bakımını yaptırmamız gerektiği gibi; kendi tercihlerimize ve rotamıza göre de kişisel kontrollerde bulunmamız, gerektiğinde ise önlem almamız faydamıza olacaktır.



BAKIM

Önce bakımdan bahsedelim. Yetkili servis veya tanıdık usta tercihleri arasında tavsiye edilen çoğu zaman yetkili servistir. Çünkü bağımsız üçüncü şahısların yönettiği tamirhanelerin aksine, yetkili servisler üzerinde bir denetleme mekanizması işler. Herhangi bir olumsuzluk durumunda yetkili servisi, bağlı olduğu markaya şikâyet etme imkânınız vardır. Ancak tanıdık usta diye gittiğiniz tamirhanede motorunuza uygulanabilecek herhangi bir yanlış müdahalede mağduriyetinizin giderilmesi için başvurabileceğiniz bir merci bulmak zor olacaktır. Tabii ki her yetkili servis, denetleniyor diye iyi hizmet veriyor anlamına gelmez. Yetkili servisler arasında da müşterisine yanlış veya eksik bilgi vererek haksız maddi kazanç elde etme niyetinde olan kişilerle karşılaşabilirsiniz.

Bu gibi durumların önüne geçebilmek için birden fazla kaynaktan edinebileceğiniz referanslar sonucu belirleyeceğiniz yetkili servisi tercih edin. Sizinle aynı marka veya model motor kullanan ve bu yüzden referans alabileceğiniz tanıdıklarınız yoksa internetteki forum veya sosyal medya sayfalarında araştırma yapmanız gerekebilir. Kullandığınız motora özel forum veya sosyal medya hesaplarını bulmak zor olmayacaktır. İletişim çağında yaşıyor olmamız sebebiyle artık herhangi bir kurumdan alınan herhangi bir hizmet, internette herkesin erişimine açık bir şekilde yorumlanabilmektedir. Bu yorumları okuyarak fikir sahibi olmak, gerekirse yorum sahiplerine soru sorarak kafanızdaki soru işaretlerini gidermek faydalı bir yöntemdir. Yalnızca yapılan yorumların güncelliğinden emin olun. İki sene önce bir yetkili servis hakkında yazılan bir yorum, bugün geçerliliğini kaybetmiş olabilir. Hâlihazırda gittiğiniz ve hizmetinden memnun kaldığınız bir servis zaten varsa, tercihinizi bu yönde kullanmanız en doğrusu olacaktır. Referans almadan, daha önce hiç gitmediğiniz bir servise seyahat öncesi ilk defa gitmekten kaçınınız. Sonuçları can sıkıcı olabilir.





Gideceğiniz yetkili servisi belirlediniz, bakım randevusu aldınız ve günü/saati geldiğinde motorunuzu servise götürdünüz. Servis yetkilisine yapacağınız seyahatten bahsedin. Yılın hangi döneminde, nasıl bir rota izleyeceğinizi; hangi hava şartlarında kaç gün boyunca kaç kilometre yol alacağınızı anlatın. Bakımınızın içeriği, yetkiliye vereceğiniz bilgilere göre değişiklik gösterebilir. Soğuk havalarda kullanılacak motor yağları ile sıcak havalarda kullanılanlar arasında farklılık olabilir. Yapacağınız yolun uzunluğuna göre, geziniz sonlanmadan yağ değişimi yaptırmanız veya başka bir bakıma girmeniz gerekebilir. Bu gibi konularda servis yetkilisi sizi bilgilendirmelidir. Eğer iki bakım aralığından daha uzun bir seyahat planlamışsanız, size motorunuzu yol üzerinde hangi serviste bakıma sokmanız gerektiğine dair tavsiyede de bulunabilir. Servisin tavsiyelerine uymakta fayda vardır. Ayrıca her zaman motorunuz için orijinal parça kullanmaya özen gösterin. Yan sanayi diye tabir edilen parçaların kaliteleri neredeyse hiçbir zaman orijinal parçalarinki kadar olamaz. Ucuz etin yahnisi yavan olur; uygun fiyatlı diye tercih edebileceğiniz yan sanayi bir parçanın ömrü tahmin ettiğinizden de kısa olabilir. Bu da sizi gezinin ortasında zor duruma düşürecektir.

LASTİK

Yola çıkmadan önce sahip olduğunuz lastiğin ne kadar kullanım ömrü kaldığına da dikkat etmelisiniz. Kullanım ömrü, iki kritere göre belirlenir. Birincisi, satın aldığınız günden itibaren lastiğin ne kadar aşındığı; ikincisi ise lastiğin üretim tarihi ve motorunuza takıldığı tarihten itibaren ne kadar zaman geçtiği. Yeni lastiği satın aldıktan sonra hiç kullanmasanız bile, motosikletinizin jantına takıldığı andan itibaren en fazla iki yıldır. Çünkü lastiklerin üretildiği maddenin en büyük iki düşmanı güneş ışığı ve nemdir. Motorunuzu park ettiğiniz alan, zaman zaman güneş ışığına maruz kalacak ve bulunduğu ortamdaki havanın nem oranı kontrol altında olmayacağından lastiğin ömrü iki yıl içinde bitecektir. Bu durumu, lastiğinizin yüzeyindeki su tahliye kanallarının arasındaki minik çatlaklardan anlayabilirsiniz. Eğer çatlak varsa, lastiğinizin yol tutuşu yeterli seviyede değil demektir ve kaza riski yaratacaktır.



Aşınmaya bağlı lastik ömrünü anlamak için ise su tahliye kanalları arasındaki göstergelere bakmamız yeterlidir. Bu göstergelere TWI (Tread Wear Indicator – Taban Aşınma Göstergesi) denir. Göstergelerin nerede olduğunu görebilmek için lastiğimizin yanına bakmamız gerekir. Lastiğin yanığında TWI yazısı, ufak bir üçgen veya lastiğin markasının logosunun olduğu noktadan doğru lastiğin yüzeyine baktığımızda, su tahliye kanalları arasında ufak bir çıkıntı görürüz. Lastiğin yüzeyi, su kanalları arasındaki bu çıkıntıyla aynı seviyeye geldiğinde lastiğimizin ömrü aşınmaya bağlı olarak bitmiş demektir. Ömrü bitmiş veya bitmesine yakın olan bir lastikle yola çıkmak, kazaya davetiye çıkarmaktır.



Lastiğin ne kadar aşındığını gösteren çıkıntılar

Lastik satın alırken dikkat etmemiz gereken diğer bir husus ise üretim tarihidir. Lastiğin raf ömrü, uygun saklama koşullarında 10 yıldır. Ancak üretim tarihi üzerinden 5 yıl geçmiş lastiklerin uzmanlar tarafından kontrol edilmesi gerekir. Lastik satın aldığımız firmanın deposunun, uygun saklama koşullarına ne kadar uyduğundan emin değilsek mümkün olan en yakın tarihte üretilmiş lastikleri tercih etmemiz yerinde olur. Üretim tarihi, lastiğin yanağında dört haneli rakamlar serisi olarak yazar. Örneğin; lastiğin yanağında “0917” yazıyorsa ilk iki hane haftayı, ikinci iki hane ise yılı gösterir. Yani sözü geçen lastik, 2017’nin dokuzuncu haftasında üretilmiş demektir.

Lastik tercihiniz de izleyeceğiniz rotaya göre değişebilir. Soğuk ve yağışlı iklimi olan bölgelere gidecekseniz, lastiğinizin de yumuşak hamurlu ve su tahliye kanalları açısından yeterli olmasına dikkat edin. Sert hamurlu lastikler, soğuk havada yeterli yol tutuşunu sağlayacak kadar ısınamayacağı için hem fren mesafeniz uzayacak hem de motosikleti kontrol etme kabiliyetiniz azalacaktır. Hava sıcaklığının 7 derecenin altına düştüğü iklimlerde kış lastiği kullanmak sürüsü güvenliğinizi önemli oranda artırır.





Sıcak iklimli bölgelerde seyahat edecekseniz yumuşak hamurlu lastikler, asfaltın da sıcak olmasıyla birlikte fazla yumuşayacağından motosikletinizin yol tutuşunda problem yaratabilir. Hava sıcaklığının 30 derece veya üstüne çıktığı bölgelerde orta sertlik/yumuşaklık seviyesinde lastikler tercih etmeniz doğru olur. Ek olarak, lastiğin sertlik oranı arttıkça ömrünün de uzayacağını söylemek yanlış olmaz.

EGZUZ

Eğer motorunuzda performans egzozu varsa ve susturucusu takılı değilse, yüksek desibelli gürültüye bağlı stres problemi yaşayabilirsiniz. 85 desibelin üzerindeki seslere uzun süre maruz kaldığımızda vücudumuz, bir tehditle karşı karşıyaymışız gibi tepki verecektir. Bu tepkiler arasında kasların gerilmesi, kalp atışının yükselmesi gibi durumlar da vardır. Güvenli bir sürüş için olabildiğince sakin kalmaya ve vücudumuzun da esnek olmasına ihtiyacımız vardır. Motosiklet vücutla olduğu gibi zihinle de sürülen bir araçtır. Yüksek desibel düzeyi, konsantrasyonumuzu da çok daha erken bozacağından zihinsel yorgunluk seviyemiz de artacaktır. Bu yüzden performans egzozlu motorlarda, aynı zamanda “desibel kesici” olarak da bilinen susturucuların kullanılması önemlidir.

Motorumuzda performans egzozu olmasa bile belirli bir hızdan sonra, kaskın içinde dahi olsa kulaklarımıza gelen rüzgâr sesi de belirli bir zaman sonra kalıcı işitme kaybına yol açabilir. Bu duruma engel olabilmek için seyahatlerde mutlaka kulak tıkacı kullanılmalıdır. Kulak tıkacı sayesinde yüksek desibele bağlı stres bozukluğuna da maruz kalmayarak hem kulaklarımızı hem de zihnimizi korumamız mümkün olacak.



ÇANTA

Seyahatimizin uzunluğuna göre yanımıza alacağımız eşyaların hem niteliği hem de niceliği değişkenlik gösterecek. Örneğin; farklı iklimlerin yaşanacağı bir seyahat planlıyorsak, yanımıza bizi hem soğuktan ve yağmurdan koruyacak kadar kalın hem de güneşten ve sıcak havadan etkilenmemize izin vermeyecek kadar ince ve nefes alabilen kıyafetler almamız gerekir. Böyle bir durumda da motorumuzun yük kapasitesi her zamankinden daha fazla önem kazanacaktır.

Sırt çantası kullanımı, motosiklet sürüşlerinde tavsiye edilmez. Bunun iki sebebi vardır. Birincisi; ağır yükten dolayı çanta omuzlarımıza, boynumuza ve belimize yük yapacak, bu da erkenden yorulmamıza yol açacak. İkincisi ise; olası bir kaza anında, yere düştüğümüzde sırtımızdaki çantanın çıkıntısı takla atma ihtimali yaratacağı gibi, attığımız taklanın yüksekliğini ve dolayısıyla şiddetini de artıracaktır. Bu gibi durumların önüne geçmek için, sırt çantası kullanımında ısrar ediyorsak bile çantayı sırtımıza değil, motora sabitlemek doğru olacaktır. Çantayı motora sabitlemek için en uygun yer, artçı selesidir. Artçı selesinin üzerine çantayı, olabilecek en sıkı şekilde sabitlemek için kancalı elastik bağlar kullanılabilir. Çantanın sıkı bağlandığına emin olun; çünkü gün içerisinde motorunuzun hızlanıp yavaşlaması, sağa ve sola yatması veya rüzgâra maruz kalması gibi birçok etken çantanızın düşmesine sebep olabilir. Bu etkenlerin çantayı hareket ettiremeyeceği kadar bir sıklık yeterli olacaktır.

Eğer yanınıza alacağınız eşyalar bir sırt çantasına sığmıyorsa veya seyahate iki kişi çıkmanız durumunda artçı selesine çantanızı bağlayamayacaksanız; sert plastik veya alüminyumdan üretilen ve motorunuza taşıma demiriyle sabitlenen arka çantalar işinize yarayacaktır. Bu çantalar taşıma kapasitelerine ve aerodinamik yapılarına göre çeşit çeşittir. Sert plastikten üretilen çantalar, alüminyum çantalara kıyasla daha aerodinamik yapıya sahiptirler. Yüksek hızlara çıkan motosikletlerde sert plastik çantalar, aerodinamik yapılarından dolayı rüzgârı daha iyi karşılayacakları için tercih edilebilir.





Ancak alüminyum çantalar, olası bir kaza anında kırılmaktansa ezilmeye daha müsaittir. Ezilen bir alüminyum çantayı basit müdahalelerle kullanmaya devam etmek mümkündür. Sert plastik çantalar darbe almaları durumunda kırılacaklarından dolayı seyahatin ortasında zor durumda bırakma ihtimalleri vardır. Tercih yaparken tüm bunlar dikkate alınmalıdır. Alışlagelmiş motosiklet kültüründe, enduro motosikletlerde alüminyum çantalar; çıplak, spor veya spor-turing motorlarda ise sert plastik çantaların kullanımı yaygınlaşmıştır.

Arka çantanın kapasitesinin de yetmeyeceği kadar eşya almanız gereken seyahatlere çıkabilirsiniz. Burada karşımıza üç alternatif çıkar. Birincisi, yan çantalarıdır. Yan çantalar sert plastik, alüminyum veya tekstilden üretilir. Tekstil yan çantalar, diğerlerine göre daha uygun fiyatlıdır. Ancak motosiklete sabitlenmesi diğer çantalar kadar sağlam olmayacağından dolayı rüzgârdan veya titreşimden ötürü motor üzerinde





sallanma veya sarkma yapabilir. Tekstil yan çantaların sarkması, hareket halindeki lastiğe veya egzozla temas etmesine yol açacağından hem motorumuza hem çantamıza zarar verecek hem de sürüş güvenliğimizi tehlikeye atacaktır. Bu risklerin önüne geçebilmek adına tekstil yan çantalar için de taşıma demirleri mevcuttur. Bu demirler çantaların sarkmasını ve hem lastiğe hem de egzozla temas etmesini engeller. Gelgelelim, tekstil yan çantaların taşıma kapasiteleri sert plastik ve alüminyum yan çantalara kıyasla daha düşüktür. Üstelik yağmur suyunu ve havada uçuşan tozları içeri alma ihtimali de vardır. Yağmurluk kılıfları olan tekstil yan çantalar da bulunur, ancak gün içerisinde çantanın içinden sık sık bir şey almanız ve yeniden yerine koymanız gereken durumlarda maalesef pratik bir yöntem olmayacaktır.

Sert plastik veya alüminyum çantaların taşıma kapasitelerinin daha yüksek olması bir yana; yağmur veya toz geçirmemeleri ve motorumuza daha sağlam bağlı olmaları gibi avantajları da vardır. Ne var ki; avantaj olan yerde dezavantajın olması da kaçınılmazdır. Yüksek taşıma kapasitesine sahip sert plastik veya alüminyum çantalar motorumuzun aerodinamik yapısını olumsuz yönde etkiler. Yüksek hızlarda, motorumuzun dengesi şiddetli rüzgâra bağlı olarak bozulabilir. Ayrıca, motorumuzun genişliği artacağından; yoğun trafiğin olduğu bölgelerde araçların arasından ilerlemek zor olacaktır. Eğer seyahatimizin önemli bir bölümü, yoğun trafikte motosiklet sürmemizi gerektirecekse yan çanta tercihi mantıklı olmaz. Bu da bizi alternatiflerimizin ikincisine getiriyor: sosis çanta.

Adını silindir şeklinde olmasından alan sosis çanta, aynı sırt çantasında tarif edildiği gibi artçı selesine sabitlenir. Taşıma kapasiteleri küçümsenmeyecek kadar yüksek olabilen sosis çantaların bir kısmı su geçirmeyen malzemeden üretildiği için yağmurlu havalarda sorun çıkarmaz. Yalnız, sosis çanta satın alırken birden fazla ağız olmasına dikkat edin.



Uygun fiyatlı sosis çantaların bir ağzı vardır ve en dibe koyduğunuz bir eşyayı çıkarabilmek için tüm eşyalarınızı çıkarmanız gerekebilir. Seyahate yine artçılı çıkacaksanız veya çeşitli sebeplerden ötürü sosis çanta kullanmak istemezseniz, depo üstü çantalar da mevcuttur. Motosikletinizin benzin deposunun üstüne yerleştirilen bu çantaların bir kısmının taşıma kapasitesi hayli yüksektir. Akordeona benzeyen yapısıyla eşya yükledikçe yükselebilen depo üstü çantaları tercih ederken motosikletiniz üzerindeki hâkimiyetinizi olumsuz yönde etkilemeyeceğinden emin olun. Gidonla aranızda herhangi bir engel oluşturmaması gerektiği gibi, lüzumlu durumlarda kadrani görmenize de mani olmamalıdır. Sosis çanta ve depo üstü çanta gibi tercihler, motorunuzun aerodinamiğini bozmayacak ve arabaların arasından gitmeniz gereken durumlarda size zorluk çıkarmayacaktır. Ancak seyahatinizin uzunluğuna ve rotanızın zorluğuna göre sayılan tüm çanta çeşitlerini tercih etmek zorunda kalacağınız durumlarda motorunuzun yük taşıma kapasitesini aşmamaya dikkat edin. Her motosikletin yük taşıma kapasitesi farklıdır, doğru bilgiye ulaşabilmek için el kitabına başvurmanız yeterlidir. El kitabında yazan değere sürücünün ve varsa artçının ağırlığı da dâhildir.

Örneğin; 150 cc'lik bir motosikletin yük taşıma kapasitesi 150 kilogram, 1.200 cc'lik bir motorun ise 190 kilogram olabilir. Özellikle artçılı seyahatlerde hem kendi ağırlığınızı hem de artçınızın ağırlığını hesap ederek yanınıza alacağınız eşyaları belirlemeniz can güvenliğinizi tehlikeye atmamanızı sağlar.





TOURATECH



TOURATECH



DAKAR

Yayan gezerken; kaskınızı elinizde taşımak istemiyorsanız veya montla yürürken terleyeceğinizi düşünüyorsanız çantanızda kaskınızın ve montunuzun sığacağı kadar boş yer bırakmanız işinize yarar.



TUR CAMI

Aerodinamikten bahsetmişken, tur camı da denilen rüzgâr siperliğinden bahsetmemek olmaz. Özellikle şehirler arası yollarda, uzun süre ve genelde sabit bir şekilde rüzgârın etkisini artıracığı süratlerde sürüş yapacağımızdan dolayı kendimizi rüzgârdan korumalıyız. Yüksek şiddetteki rüzgârın hem sürücü hem de motosiklet üzerinde olumsuz etkileri vardır. Motorumuz aerodinamik bir yapıya sahip değilse, yüksek süratlerde etkisini artıran rüzgârdan dolayı stabil bir şekilde ilerleyemeyecektir. Yalpalayabilir ve hatta motorumuzun gücüne göre çekişinde bile azalma görülebilir. Bu yüzden de yakıt sarfiyatımız artabilir. Tüm bunlara ek olarak, sürücünün de şiddetli rüzgâra maruz kalması; fiziksel ve zihinsel olarak çok daha erken yorulmaya sebebiyet verecektir. Tur camı tercihi bulurken, tüm bu etkenleri göz önüne almak gerekir.



Bilinen markaların çok satılan motosiklet modellerinin tur camlarını bulmak zor değildir. Öncelikle ilk kriterimiz, satın alacağımız tur camının ya motorumuzun markası tarafından ya da sadece motorumuzun modeline özel dizayn edilmiş bilinen başka bir marka tarafından üretilen orijinal bir cam olmasıdır. Çünkü bu gibi tur camları; motosikletimizin tüm dinamiklerine hâkim mühendisler tarafından özel bir şekilde tasarlanır ve üretilir. Herhangi bir mühendisin elinden çıkmayan, merdiven altı üretimi diyebileceğimiz tur camlarını tercih edersek motorumuzun aerodinamiği önemli ölçüde bozulabilir. Bu da sürüş güvenliğimizi tehlikeye atacağı gibi, seyahatten alacağımız keyfi de azaltacaktır.

İkinci kriter ise tur camının yüksekliğidir. İlk kritere dikkat ederek yöneleceğimiz markaların, motorumuza özel ürettiği birden fazla yüksekliğe sahip tur camları olabilir. Yükseklik tercihinde bulunurken, sürücünün boyunun uzunluğu önemli bir noktadır. Rüzgârla bağımızı tamamen koparmak için en yüksek camı tercih ettiğimizde boyumuz camın üzerinden yolu görmemize müsaade etmiyorsa; bu sürüş esnasında sorunlara yol açabilir. Yağmurlu bir havada, yoldan gelen çamurların da etkisiyle tur camımız kirlendiğinde yolu görmemiz oldukça zorlaşacaktır. Bu yüzden tur camının yüksekliği; boyumuzun yettiği ölçüde, yolu camın üzerinden görebileceğimiz seviyede olmalıdır.

Üçüncü kriter ise camın rengidir. Tur camları, tüketicinin tercihleri doğrultusunda birden fazla renkte üretiliyor olabilir. Motorumuzun rengine ve tarzına uygun olarak koyu renk bir tur camı tercihinde bulunacaksak, gece karanlığında görüş açımızı olumsuz etkilemeyecek koyulukta bir cam seçmeliyiz. Tabii ki ideali tamamen şeffaf tur camlarıdır, ancak illa ki koyu renk cam almak istiyorsak alacağımız camın ışık geçirgenliğinin de olabildiğince yüksek olduğuna dikkat etmeliyiz.



ELCİK ISITMA

Rotamızın geçeceği bölgelerdeki iklimlere göre, hava sıcaklığının düşebileceği durumlara karşı hazırlıklı olmak hem sağlığımız hem de keyfimiz için önemlidir. Vücut ısımızın, olması gerekenden çok daha aşağıya düştüğü durumlarda vücudumuz istemsiz bir şekilde titremeye başlar. Bu hipotermi göstergesidir. Vücudumuzun sıcaklığının 35°C'nin altına düştüğü durumlarda bilincimizde yavaşlama, el becerilerimizde önemli bir düşüş ve kol-bacak gibi uzuvlarımızda uyuşma meydana gelir. Böyle bir durumda motosiklete olan hâkimiyetimiz de azalacağından kaza yapmamız kaçınılmaz olacaktır. Bu sebepten ötürü vücut ısımızı korumamız gerekir.



Bazı motosikletlerde standart olarak bulunan, diğer motorlara da sonradan takılabilen elcik ısıtma aparatları vücut ısımızı korumada gayet etkilidirler. Zannedilenin aksine; bu aparatlar sadece elimizi değil, elimizin içindeki kanı da ısıtır. Elimizin içindeki ısınan kan, vücudumuzda dolaşacağından tüm vücudumuzun ısınmasına yardımcı olur. Bu sayede hipotermiye girme ihtimalimiz de azalacağından hem sağlığımızı koruyacak hem de üşümediğimiz için geziden aldığımız keyifte herhangi bir azalma olmayacaktır. Elcik ısıtma satın alacağımız durumlarda dikkat etmemiz gereken bazı hususlar vardır. En önemlisi, motorumuzun aküsünün almak istediğimiz elcik ısıtma aparatı için yeterli olup olmadığıdır. Elcik ısıtma aparatları, kuvvetli bir elektrik akımı çekeceğinden; eğer akümüz yeteri kadar kuvvetli değilse akümüzün ömrünü kısaltacak ve bizi yolda bırakacaktır. Böyle bir durumun önüne geçebilmek için motorunuzun yetkili servis sorumlusuna danışabilirsiniz, size yardımcı olacaktır. Diğer bir husus ise elcik ısıtmanın kaç kademesi olduğu veya kapatılıp kapatılmadığıdır. Özellikle ucuz elcik ısıtma aparatlarının açma-kapama düğmeleri yoktur. Açma-kapama düğmesi olan elcik ısıtmaların ise tek kademesi olabilir. Tek kademenin olması, ya elimizi yeteri kadar ısıtmamaya ya da gereğinden fazla ısıtarak elimizi yakmaya sebebiyet verebilir. Bu yüzden, birden fazla kademesi olan elcik ısıtmaları tercih etmemiz doğru olur. Ayrıca, elcik ısıtma aparatının montajının da ehil kişiler tarafından yapıldığına önem verin. Yanlış bir montaj, motorunuzun tüm elektrik aksamında kalıcı hasar bırakabileceği için; yolda kalma ihtimaliniz de artacaktır. En doğrusu, elcik ısıtma aparatının montajını yetkili servise yaptırmaktır.

2

EVRAK HAZIRLIĞI



Seyahatimiz süresince ihtiyacımızın olacağı şeylerden biri de resmi belgelerdir. Bu belgeler motorumuz ve şahsımızla ilgili yasal güvence sağlamaya yöneliktir. Rotamızın yurt içi veya yurt dışı olması, hazırlayacağımız evrakta değişiklik sağlayacaktır. Ancak temel mantık aynıdır; işimizi sağlama almak, hiçbir şeyi şansa bırakmamak.



EHLİYET

Bu bölüme yer vermek ilk başta kulağa komik gelse de bazen detaylarla boğuşurken en bariz şeyler bile gözümüzden kaçabilir. Bu yüzden hazırlık aşamasında ihtiyacımızın olabileceği belgeleri bir not kâğıdına listelemek, hazır olanların üzerini çizmek görsel olarak da hafızamızda yer etmesine katkı sağlar. Motorumuzun gücüne uygun ehliyetimizi yanımızda buldurmamız yasal bir zorunluluktur. Ehliyetinizin okunaklı ve tek parça halinde olduğuna dikkat edin. Eğer eskimiş bir ehliyetimiz varsa veya kırılmışsa, yola çıkmadan önce ehliyetinizi yeniletmek faydalı olacaktır.



RUHSAT

Sürdüğümüz motorun kime ait olduğunu, markasını, modelini, ağırlığını, gücünü, ne zaman alındığını ve plakası gibi detayların yazılı olarak bulunduğu belgedir. Motosikletimizin bir nevi kimliğidir. Olası trafik çevirmelerinde herhangi bir sorunla karşılaşmamak için ruhsatımızı da her zaman yanımızda buldurmalı ve aynı ehliyet bölümünde de bahsettiğimiz gibi ruhsatımızın okunaklı olduğundan emin olmalıyız.

ZORUNLU TRAFİK SİGORTASI

Motosiklete sahip olan herkesin, yalnızca seyahate çıkarken değil, trafiğe çıkmak için de buldurması gereken zorunlu trafik sigortası; olası bir kaza anında kusur bizdeyse karşı tarafın aracındaki hasarla birlikte, eğer kaza yaralanmalı veya ölümlüye karşı tarafın tedavi ve tazminat masraflarını da karşılar. Her yıl yenilenen zorunlu trafik sigortamızın yenileme tarihinin geçip geçmediğinden, özellikle seyahate çıkmadan önce emin olmalıyız. Sigorta poliçesinin bir nüshasını her ihtimale karşı mutlaka yanımızda buldurmalıyız.

ARAÇ MUAYENESİ

Bu bölüm aslında kulağa motorumuzla ilgili bir hazırlık gibi gelse de, yasal bir zorunluluk olduğundan ve polis kontrollerinde sorgulandığından dolayı aynı zamanda evrak hazırlığı sürecinde de gündeme gelmesi yerindedir. Araç muayenelerinde, trafiğe çıkacak aracın çevreye ve trafikteki diğer araç ve şahıslara zarar vermeyeceğinden emin olunacak kontroller yapılır. Sıfır alınan motosikletlerin ilk üç yıl herhangi bir muayeneye girmesi gerekmez. Ancak üçüncü yıldan itibaren her iki yılda bir motorumuzu muayeneden geçirmemiz yasal bir zorunluluktur. Motorumuzun muayeneden geçmesi durumunda ruhsatımızın son sayfasındaki bölüme son muayenenin ne zaman yapıldığı ve ne zamana kadar geçerli olduğu yazılır. Muayenesi olmayan araçların polis kontrolünde yakalanması halinde iki ihtimal vardır.



Bunlardan birincisi, ikinciye nazaran daha makuldür. Trafik polisi, araç sahibine bir haftalık süre tanır ve bu bir hafta içinde aracın muayeneden geçirilmesini talep eder. Aracın o bir haftalık süre içerisinde muayeneden geçmemesi durumunda bir sonraki polis çevirmesinde aracınız trafikten men edilir. Motorunuzun durumu ve sizin yaklaşımınıza göre trafik polisinin aracınızı bir haftalık süreyi tanımadan aracınızı direkt bağlama hakkı da vardır. Seyahatimizin ortasında motorumuzdan olmak istemiyorsak, yola çıkmadan önce muayene işlemini de yaptırmamız doğru olacaktır.



ULUSLARARASI TRAFİK SİGORTASI (YEŞİL KART)

Zorunlu Trafik Sigortasının yurtdışında geçerli olan halidir. Yurtdışına çıkacağınız gümrük kapısına göre değişkenlik göstermekle birlikte; çoğu ülkenin gümrük polisi, sınır kapısında evrak kontrolü yaparken yeşil kartınızın olup olmadığını sorar. Uluslararası trafik sigortasını gümrük geçişlerindeki sigorta acentelerinden yaptırmanız mümkün olduğu gibi, olası bir yoğunlukta sıra bekleyip vakit kaybetmemek için ileri tarihe yönelik poliçenizi seyahate çıkmadan önce şehir merkezlerinde de yaptırabilirsiniz. Özellikle resmi tatillerin öncesinde gümrük kapılarında yoğunluk olur, bu yüzden bu tarihler aralığında yola çıkacaksanız yeşil kartınızı önceden hazırlatmanız mantıklı olacaktır.

Uluslararası trafik sigortası, zorunlu trafik sigortasının aksine her yıl yenilenmek zorunda değildir. Asgari 15 günlük poliçelerin düzenlenebildiği gibi; bir ilâ altı ay arasındaki periyotlarla da yeşil kart almanız mümkündür. Eğer yıl içerisinde birden fazla defa motorunuzla yurt dışına çıkacaksanız, bir yıl geçerli yeşil kart düzenletmeniz ekonomik açıdan makul olabilir. Uluslararası trafik sigortası yaptırırken dikkat etmeniz gereken bir diğer husus da poliçenin hangi ülkelerde geçerli olduğudur. Ucuz olsun diye güvenilir olmayan acentelere sigorta yaptırmak, rotanızın geçeceği ülkelerden bazılarında poliçenizin geçerli olmaması ihtimalini de beraberinde getirir. Bu duruma da özellikle imtina etmekte fayda vardır.

The image shows two identical green international traffic insurance cards (Yeşil Kart) for Turkey. Each card is divided into several sections:

- PERSONAL INFORMATION:** Fields for name, address, phone, and email.
- VEHICLE INFORMATION:** Fields for vehicle type, make, model, year, and license plate.
- COUNTRY COVERAGE TABLE:** A table with columns for country codes and names, and rows for different types of insurance coverage (e.g., liability, theft, fire).
- INSURANCE COMPANY INFORMATION:** Fields for the name of the insurance company and the policy number.

The cards are for the years 2019 and 2020, with the 2020 card showing a date of 12/12/2019.

GÜMRÜKLERDEN GEÇİŞ KARNESİ

Seyahatinizi Türkiye'nin doğusundaki ülkelere doğru gerçekleştirecekseniz, yine Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu'ndan almanız gereken bir belge olan gümrüklerden geçiş karnesine ihtiyacınız olacak. Bu belgeyi aracınızın pasaportu gibi düşünebilirsiniz. Motorunuzun hangi gümrükten hangi tarihte geçtiğinin takibatının yapılabilmesi için kullanılır. Bu belgeyi alabilmek için Turing'in ilan ettiği meblağı, seyahatinizin sonunda geri almak üzere depozito olarak Turing'in hesabına yatırmanız gerekir. Çeşitli sebeplerden ötürü motosikletinizin, gittiğiniz ülkede kalmak zorunda olduğu durumlarda; o ülkenin gümrük otoritelerinin kesebileceği vergi cezasını Turing, yatırdığınız meblağ üzerinden ödeme yapabilmek için bu depozitoya ihtiyaç duyar. Depozito haricinde belge ücreti de alınmaktadır, güncel bilgilere sahip olmak için Turing'le iletişime geçebilirsiniz.

Holder and address / Titulaire et adresse 	CPD no. TR0005963 Valid for not more than one year. Not to sell / Valable pour pas plus d'un an. Ne pas vendre / Valable für nicht mehr als ein Jahr. Nicht zu verkaufen Issued by / Titulaire
Issued by / Issued par Touring of Automobile Club de Turquie	The validity of this carnet is subject to compliance by the holder during the period with the customs laws and regulations of the country customs having visited. La validité de ce carnet est soumise à l'observance par le titulaire, pendant la période, des lois douanières et des règlements du pays ou des pays dont le carnet aura été visité. Die Gültigkeit dieses Carnets ist davon abhängig, dass der Inhaber während der Reise die Zollgesetze und die Vorschriften der besuchten Länder befolgt. Validity extended until / Validité prolongée jusqu'à /
 CARNET DE PASSAGES EN DOUANE FOR MOTOR VEHICLES AND TRAILERS / POUR VÉHICULES À MOTEUR ET REMORQUES	
This carnet is issued for the vehicle registered to / Ce carnet est délivré pour le véhicule immatriculé au /	Holder's no. / Titulaire n.º /
<p>This carnet, which has been drawn up in accordance with the provisions of the Customs Conventions on the Temporary Importation of Private Road Vehicles (1954) and Commercial Road Vehicles (1969), both amended in 1982, may be used in the countries/customs territories listed on the back cover of this document, under guarantee of the authorized associations indicated.</p>	
<p>It is issued on condition that the holder re-exports the vehicle within the specified period of validity and complies with the customs laws and regulations relating to the temporary admission of motor vehicles in the countries/customs territories visited under the guarantee, in each country where the document is valid, of the authorized association affiliated to the undersigned international organization. ON EXPYRY, THE CARNET MUST BE RETURNED TO THE ASSOCIATION WHICH DELIVERED IT TO THE HOLDER.</p>	
<p>Ce carnet, qui a été élaboré selon les dispositions des Conventions douanières relatives à l'Importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1969), révisées en 1982, peut être utilisé dans les pays/territoires douaniers qui figurent sur l'étiquette de la couverture de ce document, sous la garantie des associations autorisées indiquées.</p>	
<p>A change-over to another car is permitted in vehicles states in which no vehicle import or de-stocking laws and regulations concerning the temporary admission of motor vehicles have been issued. Customs duties, taxes to guarantee, shall be paid in each country where the document is valid, to the Association signed, affiliated to / organization internationale signataire. À L'ÉTRANGER, LE CARNET DOIT ÊTRE RETOURNÉ À L'ASSOCIATION QUI L'A DÉLIVRÉ.</p>	
Issued at / Issued à /	Date /
Signature of International Organization Signature des Organisations Internationales  	Signature of Issuing Association / Signature der Issuierenden Organisation  
Printed by / Imprimé par / The Secretary General, International Organisation of Motor Vehicle Clubs Le Secrétaire Général, Organisation Internationale des Clubs Moteurs The Secretary General, Fédération Internationale des Clubs Automobiles Le Secrétaire Général, Fédération Internationale des Clubs Automobiles 12 See reverse side / Voir verso /	

KASKO

Kazaların olmasını kimse istemez, ancak insanın olduğu yerde hata da vardır. Mükemmel olmak insan için mümkün değildir. Bu durum trafik için de geçerlidir. Kendi kendimize yaptığımız veya başka tarafların da karıştığı, kusurun bizde olduğu kazalarda motorumuzun hasarını kasko karşılar. Aynı zamanda çalınma durumunda da motorumuzun bedelini kasko tarafımıza öder. Özellikle motorumuzun parçaları pahalıysa ve kasko yaptırmaya maddi gücümüz yetiyorsa, kasko yaptırmak mantıklı olacaktır. Seyahatimizin rotası; trafiğin güvensiz ve düzensiz aktığı, asayişin de tam olarak sağlanamadığı yerleşim yerlerinden geçiyorsa kasko ekstra önem kazanır. Kasko poliçesinin yurtdışında geçerli olması için sigorta şirketinin belirlediği ekstra bir ücreti ödemek gerekir.

ULUSLARARASI EHLİYET

Latin alfabesinin geçerli olmadığı ülkelerde, aksi belirtilmedikçe zorunludur. Yaşadığımız ülkede sahip olduğumuz ehliyetin yeterliliğini ve geçerliliğini altı farklı dilde tercüme eden bir belgedir. Ülkemizde sadece Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu'ndan alınabilir.

Geçerlilik süresi bir yıldır. Turing'in gümrük kapılarındaki bürolarından ve büyük şehirlerin merkezlerindeki bürolarından temin edilebilir. Resmi tatillerdeki yoğunluktan dolayı aynı uluslararası trafik sigortasında olduğu gibi, sıra bekleyip vakit kaybetmemek adına seyahatten önce bu belgenin alınması yerinde olacaktır. Yenilenen biyometrik ehliyetler, başta Yunanistan olmak üzere tüm Avrupa Birliği üyesi ülkelerde geçerlidir. Bu yüzden uluslararası ehliyet alma zorunluluğu ülkeden ülkeye değişebilir. Rotanızın yurt dışına doğru olması durumunda, Turing'i arayıp uluslararası ehliyete ihtiyacınızın olup olmadığını sorabilirsiniz.





Turing Ipsala Triptik Bürosu



Turing Kapıkule Triptik Bürosu



Turing Seyrantepe Genel Merkez

OTOYOL GEÇİŞLERİ ETİKETİ

Ülkemizde hâlihazırda geçerli olan Hızlı Geçiş Sistemi (HGS) ve Otomatik Geçiş Sistemi'nden (OGS) birine sahip olmamız, eğer yolumuz otoyollardan geçecekse zorunludur. Zira nakit ödeme uygulaması Türkiye'deki çoğu otoyoldan kaldırılmıştır. HGS, OGS'ye nazaran daha yeni, basit ve ekonomik bir uygulamadır. OGS alırken radyo frekansı ile çalışan cihaza vermeniz gereken ücret, HGS'nin etiketinden çok daha maliyetlidir. Üstelik motorunuza HGS alırken altıncı sınıf olduğunuzu beyan etmeniz durumunda köprü ve otoyol geçişlerinde otomobillerden farklı olarak indirimden yararlanabilirsiniz. Zaman kazanmak adına eğer motorumuzda bu iki sistemden herhangi biri yoksa yola çıkmadan önce almamız uygun olacaktır. Ayrıca otomatik ödeme talimatıyla belli bir meblağın altına düştüğünde yeniden bakiye yüklemesi yapılması, sizi kaçak geçiş cezalarından kurtaracaktır.

Yurt dışındaki otoyollarda bizimkine kıyasla farklı uygulamalar vardır. Hatta bazı ülkelerde otoyollar özel şirketlere ait olduğundan, ödeme şekilleri aynı ülkenin farklı otoyollarında bile farklılık gösterebilir. Yunanistan gibi bazı ülkelerde nakit ödeme uygulaması devam etmektedir. Ancak ülkemizdeki gibi sadece giriş ve çıkışlarda birer kere değil, otoyolda ilerledikçe ödeme yapmanız gerekir. Örneğin; otoyola girerken belirli bir ödeme yaparsınız, otoyoldan çıkmadan sürmeye devam edip, 20 kilometre sonra başka bir gişeye karşılaşırsınız ve tekrar ödeme yaparsınız. Çoğu ülkenin nüfus yoğunluğu Türkiye'deki kadar yüksek olmadığından dolayı gişelerde trafik sıkışıklığı yaşamamız pek muhtemel değildir.



Bulgaristan, Avusturya ve Slovenya gibi bazı ülkelerde otoyollarda gişeler de olmayabilir. Otoyol girişlerinde bulunan kulübelere veya petrol istasyonlarından belirli süreliğine geçerli etiketleri satın alıp, motorunuza belirtilen şekilde yapıştırmanız gerekebilir. Bu etiketleri alıp almadığınız, muhtemel bir polis çevirmesinde kontrol edilir. Eğer almamışsanız, cezai işlem uygulanır. Yola çıkmadan önce, rotanızın geçeceği ülkelerin otoyol etiketi uygulamaları hakkında bilgi edinmeniz; hem sizi olası bir cezadan kurtaracak hem de fiyatlar hakkında bilgi edinerek bütçe hesaplamanızı buna göre yapmanıza yardımcı olacaktır. Avrupa Birliği üyesi bazı ülkelerde otoyollar, ülkemize kıyasla neredeyse on kat daha pahalıdır. Bundan dolayı, rotamızı planlarken bütçemize göre otoyolları kullanıp kullanmayacağımızı erkenden belirlememiz sağlıklı olur. Bu etiketlerin sahtelerinin de satılabildiği ülkeler mevcuttur, bu yüzden seyahat öncesi bu konuyla da ilgili araştırma yapmamız uygun olacaktır.

PASAPORT - VİZE

Rotamız yurt dışından geçiyorsa, ihtiyacımız olan en önemli evraklardan biri pasaporttur. Türkiye ile arasında özel bir anlaşma bulunmayan her ülkeye giriş yapmak için pasaport sahibi olma zorunluluğu vardır. Pasaportun üzerinde kimlik bilgilerimiz, biyometrik fotoğrafımız ve pasaportumuzun geçerlilik süresi bulunur. Eski bir tarihte pasaport alıp, uzun süre kullanmamışsak; pasaportun geçerlilik süresinin bittiğini fark etmeyebiliriz. Seyahat planlaması esnasında kontrol edilmesinde fayda vardır. Zaten yolunuz üzerinde vize almanız gereken ülkeler varsa, vize başvurusu sırasında da pasaportunuzun geçerlilik süresi karşınıza çıkacaktır.



Seyahatinizin kaç gün süreceği ve hangi ülkelerden geçeceğinize dair bilgiyi vize başvurusu esnasında belirttiğinizden emin olun. Özellikle Doğu Avrupa ve Balkan coğrafyasında, Schengen bölgesine birden fazla kere girip çıkmamız gerekebilir. Bu durumda tek girişli değil, çok girişli vizeye ihtiyacınız olur. Bazı ülkeler arasındaki siyasi ihtilaftan dolayı, pasaportunuzda bir ülkenin giriş/çıkış damgası olması halinde; diğer ülkeye girişiniz yasaklanabilir. Rotanızın geçeceği ülkeler arasında böyle bir çatışma olup olmadığını önceden araştırın. Eğer böyle bir durum söz konusu ise; hâlihazırda sahip olduğunuz pasaporta ek olarak bir pasaport daha alabilirsiniz. Yalnız iki pasaportunuzu da belirli süreliğine üzerinizde taşıyabilmeniz için, emniyet teşkilatına talepte bulunmanız gerekir. Aksi takdirde iki pasaportunuzdan birinin mutlaka emniyetin elinde olması zorunludur. Yolunuzun geçeceği ülkeler arasında bu tür ihtilafların olup olmadığını, ilgili ülkelerin dışişleri bakanlığı internet sitelerinden veya ülkemizdeki konsolosluklarından öğrenebilirsiniz.

ULUSLARARASI SAĞLIK SİGORTASI

Vize başvurusu yaparken sizden istenebilecek belgelerden biri yurt dışında geçerli olacak bir sağlık sigortasıdır. Motosiklet seyahati zorlu bir süreçtir, vücudumuzu yıpratıcak koşullara maruz kalabiliriz. Bu yüzden kendimizi uluslararası sağlık sigortası ile güvence altına almamız doğru olur. Çeşitli sigorta şirketleri, kısa süreli poliçeler düzenlemektedir. Üstelik poliçe ücretleri, karşılığında yararlanmamız gerekebilecek sağlık hizmetlerinin bedeline kıyasla cüzi bir miktardır. Dolayısıyla vize talebinde ister zorunlu tutulsun, ister tutulmasın; yurtdışında geçerli olacak bir sağlık sigortası düzenlemek, en şanssız durumda bile bizi rahatlatabilecek akıllıca bir hamle olabilir.



KONAKLAMA ONAY BELGESİ

Seyahatimiz süresince, önceden rezervasyon yapılabilen tesislerde kalacaksa ve rezervasyonumuzu yola çıkmadan önce yapmışsak; tesisden tarafımıza gönderilen onay belgesinin yazılı bir çıktısını yanımızda bulundurmamız, olası bir iletişim kopukluğunun önüne geçecektir. Bu onay belgesinin üzerinde yazan giriş/çıkış tarihini, ayırdığınız oda veya bölme ait tercihlerinizin istediğiniz gibi olup olmadığını kontrol edin. Ödemeyi önceden yaptysanız, konaklama sırasında sizden tekrar ödeme istemeye kalkabilecek olan işletmelere karşı da bu sayede elinizde yazılı belge bulunmuş olur.



3 KORUMA EKİPMANI HAZIRLIĞI

İki teker üzerinde ancak bir insanın kontrolüyle ilerleyebilen motosikletin kendi başına tehlikeli olması mümkün değildir. Tehlike, o motosikleti süren insanın tercihleriyle ortaya çıkar. Sürüş sırasındaki risk algısı, motosiklet üzerindeki hâkimiyet becerisi ve güvenli sürüş teknikleri hakkında sahip olunan bilgi; bir motosiklet sürücüsünün kaza yapma ihtimalini belirleyen en önemli unsurlardan birkaçıdır. Gelgelelim, sürücü kusursuz olsa bile kontrol edilmesi imkânsız dış etkenlerden dolayı kaza yapmak da mümkündür. Koruma ekipmanlarına bu yüzden ihtiyacımız vardır. Sadece seyahat esnasında değil, motosiklet sürdüğümüz her an koruma ekipmanlarımızı eksiksiz olarak kullanmalıyız. Tabii ki planladığımız gezinin içeriğine göre tercih edeceğimiz koruma ekipmanları da değişkenlik gösterecektir.



KASK

Tam kapalı kaskların; önü açık veya açılabilir modüler kasklara oranla çok daha güvenli olduğu birçok deneyle kanıtlanmıştır. Hiçbir mazeret, güvenlikten ödün vermemize müsaade etmemelidir. Bu yüzden ister iklim koşulları isterse kişisel tercihler tam kapalı kask yerine önü açık veya açılabilir kasklara yönelmemize sebep olmamalıdır.



Tam kapalı kaskımız yoksa veya seyahat öncesi yenilemek istiyorsak, renk tercihini yaparken dikkat edebileceğimiz iki kriter vardır. Bunlardan birincisi fark edilirlikle, diğeri ise iklim koşullarıyla ilgilidir. Açık tondaki renkler, koyu tonlu renklere kıyasla daha kolay fark edilirler. Örnek üzerinden ilerlemek gerekirse; beyaz kask, renginden dolayı üzerine gelen ışık huzmelerini çokça yansıtacağından dolayı, özellikle geceleyin siyah kaska nazaran daha kolay göze çarpacaktır. Yine aynı sebepten ötürü, beyaz kask güneş ışınlarını da yansıtaacağından; siyah kaska oranla sürücüsünün kafasını daha serin tutacaktır. Seyahatimiz, yaz mevsiminde ve sıcak bir iklimde gerçekleşecekse; bu duruma dikkat ederek kask tercihi yapmanız sizi tahmin edebileceğinizden çok daha fazla rahatlatır. Renk tercihi haricinde, sıcak iklimde yolculuk yapacaksak; alacağımız kaskın havalandırma kanallarına da dikkat etmemiz gerekir. Geniş ve çok sayıda havalandırma kanalı olan kasklar, içeriye daha fazla hava alacakları gibi; aynı zamanda rüzgâr sesini de geçirecektir. Bu yüzden kulak tıkacı kullanmak, uzun vadede işitme kaybına uğramamızın önüne geçmiş olur.

Soğuk veya yağışlı iklimi olan bölgelerden yolumuz geçecekse, kaskımızda bulundurmanız gereken en önemli aparat buğu camıdır. Kaskın vizörüne iç kısımdan takılan buğu camı, buğulanmayı önleyecek ve bu sayede yolu soğuk ve yağışlı havalarda daha iyi görebilmemizi sağlayacaktır.

BALAKLAVA

Nasıl ki çorap giymeden ayakkabı giydiğimizde ayağımızın terlemesi sonucu bakteri ve dolayısıyla kötü koku oluşabilir, hatta bazen ayakkabı ayağımızı yara yapabilir; aynı şekilde kafamıza balaklava geçirmeden kask taktığımızda da başımıza benzer şeylerin gelmesi mümkündür. Çeşitli kumaş türleri ve kalınlık derecelerine sahip balaklavalara, bize birden fazla avantaj sağlar. Bunların bir kısmı konfor, bir kısmı ise hijyenle alakalıdır. Örneğin; kaskı takıp çıkartırken sürtünmeyi azaltacağından cildimizin tahriş olmasını ve kulaklarımızın katlanmasını balaklava engeller. Terleme durumunda, terimizi kaskın süngerinden çok balaklava emeceğinden hem bakteri oluşmayacak hem de ıslak bir kaskla seyahat etmek zorunda kalmayacağız. Soğuk havalarda boynumuzu ve boğazımızı rüzgârdan koruyacağından, bizi kolaylıkla hasta olmaktan da alıkoyar. Saçı uzun olan veya saçlarını korumak isteyen sürücüler, balaklava sayesinde saçlarını kırılmaktan ve yıpranmaktan koruyabilirler. Çeşitli iklim koşullarına göre termal veya polarlı balaklavalara olduğu gibi; zevk tercihlerine göre ipek gibi yüksek kaliteli kumaşlardan üretilen balaklavalara da mevcuttur.



Yazlık balaklava



Kışlık balaklava

KULAK TIKACI

Sürdüğümüz motosiklet, yüksek hızdaki rüzgâr, lastiğin asfalt üzerindeki sürtünmesi ve diğer çevresel koşullar yüksek desibelde gürültü üretir. Egzoz bölümünde bahsedildiği gibi; kulak tıkacı kullanımı bu gürültüleri filtreleyerek beynimizin yorulmasını engelleyecek, konsantrasyonumuzu yüksek tutacak, ilerleyen yıllarda ortaya çıkabilecek duyma kaybının önüne geçecektir. Ancak inşaat işçilerinin kısa süreli kullandıkları sünger kulak tıkaçlarından ziyade, motosiklet sürücülerinin uzun süre kullanabilecekleri silikon kulak tıkaçlarını tercih etmemiz gerekir. Silikon kulak tıkaçlarının ortasında sert bir çubuğun bulunduğu ufak bir delik vardır. Bu delik hem kulağımızın nefes alarak uzun süreli kullanımlarda kulağımızın içindeki bakteri üremesinin artmasına engel olur hem de dışarıdan gelen gerekli sesleri duyabilmemizi sağlar.



MONT

Korumalı motosiklet montlarının her iki omuz ve dirsek bölgesinde birer darbe emici koruyucu bulunmalıdır. Bunlara ek olarak; çoğu marka, ürettiği montların sırt kısmına omurgamızı darbelerden koruyacak ve bizi olası bir kazada felç kalmaktan kurtarabilecek darbe emici koruyucu koymaz. Bizim, her montun sırt bölgesine sığabilecek evrensel boyutlarda üretilen darbe emici sırt koruyucusunu ekstradan almamız gerekir. Montun kumaşının da olası bir kazada asfalt üzerindeki sürtünmeye bağlı oluşan ısıya karşı dayanıklı olması çok önemlidir.



Bu duruma ek olarak, iklim koşullarının mont kumaşları üzerindeki etkisine de değinmemiz lazım. Renk tercihi hakkında, kask bölümünde anlatılan durum birebir geçerlidir. Sıcak iklimi olan ve güneş altında uzun süre motosiklet süreceğimiz yolculuklarda montumuzun açık renkli (tercihen beyaz) olmasına dikkat etmeliyiz. Fark edilebilirlik hususunda, beyazdan daha etkili bir renk olan yeşil neon rengi; açık havalarda 400 metre uzaktan görülmemizi sağlar. Buna ek olarak, hava geçirebilir olması için yazlık fileli montları tercih edersek terlemeyi öğeldiğince azaltacağından hem daha hijyenik ve konforlu bir sürüş yapabilir hem de aşırı sıcak yüzünden ısı iletilen önüne geçebiliriz. Yolculuğumuz yağışlı veya soğuk iklimi olan bölgelerden geçecekse, montumuzun kumaşının Gore-Tex teknolojisine sahip olması avantajımıza olacaktır. Gore-Tex kumaşı, nefes alabilen ama su geçirmeyen bir kumaştır. Yağmurluklar, hava geçirmeyen bir malzemeden üretildikleri için uzun süreli kullanımlarda terletirler. Terli vücut ise soğuktan çok daha kolay etkilenir. Hipotermiye girmemek adına Gore-Tex kumaştan üretilen kışlık mont kullanmamız isabetli olur. Kışlık montumuzun içliğinin çıkarılabilir olmasına ve fermuarlar sayesinde açılıp kapanabilen hava kanalları olmasına da dikkat edersek, birden fazla iklimin yaşanabileceği bölgelerde zorluk yaşamamış oluruz.

PANTOLON

Seyahat boyunca motosiklet sürdüğümüz her an üzerimizde korumalı motosiklet pantolonu olduğundan emin olmalıyız. Zira en beklenmeyen anlarda başımıza gelebilecek ufak çaplı kazalar bile bacaklarımızın geziye devam edemeyecek düzeyde yaralanmasına yol açabilir. Pantolon tercihimizde de aynı montta olduğu gibi; iklim koşullarına göre hareket etmemiz doğru olacaktır. Soğuk ve yağışlı iklimi olan bir coğrafyaya gideceksek, Gore-Tex kumaşlı korumalı motosiklet pantolonları ideal bir tercih olur. Genellikle sıcak ve kurak iklimli bölgelerden yolumuz geçecekse, korumalı kot pantolonları seçebiliriz. Motosikletten düşerse eğer, yerde sürüklenirken asfaltın en çok temas edeceği bölgelerde (diz, baldır, kalça) dayanıklı bir kumaş olan Kevlar bulunan ve hem diz hem de baldır bölümlerinde darbe emici koruyucular olan kot pantolonlar gerekli korumayı sağlayacaktır. Bu kriterlerden herhangi birine uymayan hiçbir kot pantolon bizi korumayacaktır.



ELDİVEN

Motosikletimizi sürerken kullandığımız en önemli organlar arasında ellerimiz vardır. Yön vermek ve hızlanıp yavaşlamak için ellerimiz hayati önem taşır. Bu yüzden ellerimizi hem olası bir kazada meydana gelebilecek darbe ve sürüklenme yaralanmalarından hem de iklim şartlarından korumamız gerekir. Ancak bunu yaparken, motosiklet üzerindeki hâkimiyetimizi azaltacak durumlardan kaçınmalıyız. Kışlık eldivenlerin bir kısmı su geçirmez ve sürücüyü üşütmek için kalındırlar. Tabii ki ellerimizin üşümemesi önemlidir, bundan elcik ısıtma bölümünde bahsetmiştik.

Üşüme sorununu elcik ısıtma ile çözebileceğimiz için; seyahatimiz soğuk iklimli bölgelede geçecekse eldiven tercihimizi yaparken motor üzerindeki hâkimiyetimizi azaltmayacak kadar kalın olmasına dikkat etmeliyiz. Zaten sıcak iklimli bölgelerde tercih edeceğimiz yazlık eldivenler, terletmemeleri için çok kalın üretilmezler. Bu yüzden motora hâkimiyet açısından yazlık eldivenler herhangi bir sorun teşkil etmez. Tabii yapacağımız seyahat boyunca maruz kalacağımız iklim koşulları ne olursa olsun; yanımızda bir çift yedek eldiven bulundurmanız her zaman avantajımıza olacaktır.



ÇİZME

Güvenlik ekipmanları arasında en sık es geçilenlerden biri korumalı motosiklet çizmesidir. Kimi standart ayakkabıyla motora biner, kimisi de koruyucu olacağına inandığı gündelik bot veya çizmeleriyle. Gel gelelim, olası bir motosiklet kazasında ayak bileklerimizi kırılmaktan koruyabilecek korumalı motosiklet çizmelerinin topuktan yukarıya doğru bir karış yüksek olması ve bilek kısımlarının da yanlara doğru bükülmeyecek kadar sert olması gerekir. Bu kriterlere uymayan hiçbir ayakkabı veya bot, ayak bileklerimizi koruyamayacaktır.

Diğer ekipmanlarda olduğu gibi korumalı motosiklet çizmelerinde de iklime bağlı seçenekler mevcuttur. Eğer sıcak ve kurak iklimli bir bölgede seyahat edeceksek fileli çizmeleri tercih etmeliyiz. File sayesinde ayaklarımız nefes alabilecek, rüzgâr yoluyla serinleyecek ve böylece terleme olabildiğince engellenmiş olacak. Yoğun yağmura maruz kalacağımız bir coğrafyadan yolumuz geçecekse Gore-Tex kumaşıyla desteklenmiş korumalı motosiklet çizmeleri de vardır. Kumaşın ne işe yaradığını detaylı bir şekilde mont bölümünde okuyabilirsiniz.



4 ALET & EDEVAT HAZIRLIĞI

Seyahatlerin sorunsuz geçmesi herkesin temennisidir; ancak yolculuğumuzun süresi uzadıkça, yaptığımız yol arttıkça, başımıza gelecek olumsuz olayların sıklığı ve şiddeti de istatistiksel olarak doğru orantılı bir şekilde artacaktır. Yapmamız gereken şey, anlık gelişebilecek ve çözümünü nispeten kolay olan sorunlara karşı hazırlıklı olmaktır.



Motorumuzu park etmeye çalışırken dengemizi kaybedip motorumuzu yan yatırabilir ve ayna, ayaklık veya sinyal lambası gibi olmaz parçaların kırılmasına veya yerlerinden çıkmasına sebep olabiliriz. Bizi o an için idare edebilecek ve en yakın yetkili servise gidene kadar sorun yaratmayacak kısa ve pratik çözümleri hayata geçirebilmemiz için bazı alet ve edevata ihtiyacımız olacaktır. Elimiz bu gibi işlere yatkın değilse bile birlikte seyahat ettiğimiz arkadaşlarımızın veya yoldan geçen ve yardım etmek isteyen birinin ihtiyaç duyabileceği bu alet edevatı yanımızda taşımamız, sorunun çözümünü önemli ölçüde kolaylaştıracaktır. Seyahatinizde birden fazla motosiklet olaksa tüketim malzemesi olmayan ürünlerden bir takım almak yeterli olur, bu sayede gereksiz yer kaplaması ve ağırlık yapmasının önüne geçmiş oluruz.

Yanımıza alabileceğimiz aletlerin listesi aşağıdaki gibidir:

- Koli bandı, elektrik bandı
- Plastik kelepçe (cırt) – farklı boylarda
- Yapıştırıcı
- Akü takviye kablosu
- Yedek sigorta
- Yedek far ampulü
- Kafa lambası (Onarımı karanlık bir yerde yapmak zorunda kalırsanız diye.)
- Hortum (Yakıtınızın bitmesi durumunda başka bir depodan ikmal yapabilmek için.)
- Lastik tamir spreyi (Küçük patlaklarda lastiğin içini köpükle doldurarak en yakın lastikçiye gidene kadar idare eder. Köpüğün uzun süre lastiğin içinde kalması, lastiğinize zarar verir.)
- Lastik tamir fitili (Tamir spreyinin onaramayacağı kadar büyük deliklerde işe yarar.)
- Lastik hava pompası (Çakmak soketinden alınan güçle çalışan elektrikli olanlar ve ayakla hava basılan pompalar olarak ikiye ayrılır. Elektrikle çalışan cihazların her zaman arıza verme olasılığını göz önüne alarak ayakla hava basılan pompalar daha güvenilirdir.)
- Allen (Alyan) takımı
- Yıldız tornavida seti
- İki ağızlı anahtar takımı
- Özel anahtarlar (motosikletinize veya üzerindeki aksesuarlara özel, başka yerlerde kullanılmayan ve başka aletlerle müdahale edilemeyen vidalar varsa)



Ayrıca, yola çıkmadan önce her zaman yanınıza motorunuzun ve çantalarınızın anahtarlarından birer yedek alın. Bu sayede herhangi bir anahtarı kaybetmeniz durumunda yolda kalmazsınız. Eğer geziyi tek başınıza yapacaksanız, yedek anahtarlarınızı boynunuza asabilirsiniz. Bir veya birden fazla kişiyle yola çıkıyorsanız, yedek anahtarlarınızı birbirinize emanet edebilirsiniz.





YOL

Planımızı yaptık, hazırlık sürecinden de geçtik, yola çıkma vakti geldi çattı. Seyahatin bir yarısını planlama ve hazırlık oluşturuyorsa, diğer yarısı da başlı başına yolda olmaktan ibarettir. Yolculuktan azami keyif almak ve zorlukları asgariye indirmek için yapabileceğimiz şeylerden bahsedeceğiz bu bölümde.

1 NAVİGASYON

Planlama aşamasında rotamızı belirlemiştik. Ancak hepsini aklımızda tutmamız, hele ki ilk defa gideceğimiz bir yere oldukça zordur. Bu yüzden yolumuzu bulmak için başvuracağımız bazı yöntemler vardır. Bu yöntemler arasında kullanımı en kolay olan, Türkçe açılımı "Küresel Konumlanma Sistemi" olan GPS'tir. Uydulardan gelen verilerden yola çıkarak dünyanın neresinde olduğumuzu navigasyon cihazları sayesinde görebilir, kendimize rota çizebiliriz. Eğer navigasyon cihazınızdaki harita bilgileri güncelse, yanılma payınız çok düşüktür. Çizdiğiniz rotadan yola çıkarak cihaz size nereden sağa, nereden sola döneceğinizi adım adım söyler. Hedefe ulaşmanıza kalan süreyi ortalama olarak gösterir; hatta civarda önemli turistik noktalar, hastaneler, karakollar varsa bunları da bilginize sunar. Çok faydalı bir alettir.

Ancak sadece navigasyon cihazına bağlı kalmak, yolculuktan alacağınız keşif tecrübesini minimize eder. Çünkü zaten hangi yolu takip edeceğinizi, nereden sapacağınızı biliyorsunuzdur. Bu da algılarımızın yeni tecrübelerle karşı yeteri kadar açık olmamasına sebebiyet verir. Tabii ki navigasyonu tamamen devre dışı bırakmayın. Şehir içi bölgeler karışık olabi-





leceğinden, özellikle sabah yola çıkarken ve akşam otelinizi bulmaya çalışırken navigasyon kullanmanız işinizi oldukça kolaylaştıracaktır. Bunun haricinde, önceden planladığınız rotaya çıktıktan sonra navigasyonu kapatmak ve rotanızın üzerinde bulunan yerleşim yerlerinin adlarına dikkat ederek yol bulmaya çalışmak çok daha zevklidir.

Üstelik bu sayede algımız daha da açık olacağından, yol üzerinde olduğunu daha önce bilmediğimiz bir yerle karşılaştığımızda durup keşfetmek mümkün olacaktır. Sadece navigasyonu dikkate alıp, cihazın bize gösterdiği yolu takip etmek, hedefe kilitlenmeye ve yolculuk sürecindeki yeni deneyimlerden yeteri kadar istifade edemememize sebep olur. Bir an önce gideceğiniz yere varmak istersiniz. Ancak her şey varmak değildir, çoğu zaman yolda olmak ve yolun tadını çıkarmak daha keyiflidir.

Önceden de bahsedildiği gibi, elektronik olan her cihazın bozulma ihtimalini göz önüne almalıyız. Bu yüzden navigasyon cihazımız olsa bile, yolumuzun geçeceği bölgeleri detaylı bir şekilde gösteren eski usul basılı bir haritayı yanımızda buldurmamız faydalı olur. Ayrıca navigasyon cihazımızdaki haritanın güncel olmasına dikkat etmek gerekir. Çünkü cihazda gösterilen yol veya benzin istasyonu kapanmış olabilir. Bu durumlara hazırlıklı olmak için yola çıkmadan önce cihazda yüklü olan haritayı güncellemek ve benzin almamız gereken durumlarda tamamen navigasyona güvenmeyip benzin ışığı yanar yanmaz ilk istasyonda yakıt ikmalini yapmamız doğru olacaktır.

2 INTERCOM

Motosiklet sürerken müzik dinlemeyi seven veya telefon görüşmeleri yapmak isteyenlerin işini oldukça kolaylaştıran, kumanda kısmı kaskın sol dış tarafına, kulaklık ve mikrofon aparatları da kaskın içine sabitlenen, telefon veya başka bir medya oynatıcıya Bluetooth yoluyla bağlanan bir cihazdır. Artçınız varsa artçınızla veya grup sürüşü sırasında diğer sürücülerle aktif iletişim kurabilmenize de imkân sağlar.



Müzik dinlerken sesini, çevreden gelecek ve duymamızın gerektiği sesleri bastırmayacak şiddette ayarlamamız gerekir. Bu sayede dış dünyadan tamamen kopmamış oluruz. Ayrıca dinlediğimiz müziğin türünün psikolojimiz üzerindeki etkisini de göz önüne almalıyız. Sürüşümüzü agresifleştirecek kadar yüksek tempolu müzik dinliyorsak bunun bilincinde olup, her zamanki güvenli sürüş tarzımıza bağlı kalmaya çalışmalıyız. Eğer başaramıyorsak motosiklet sürerken bu tip müzikleri dinlemekten uzak durmalıyız. Aynı zamanda hüzünlü veya anısı olan, dikkatimizi dağıtıp konsantrasyonumuzu sürüşe vermemize engel olacak şarkıları dinlemekten de kaçınmalıyız.

Telefon görüşmesi yapmak da motosiklet sürüşümüzü olumsuz yönde etkileyecektir. Önemsiz bir konu hakkında konuşurken bile zihinsel kapasitemizin bir kısmı telefon görüşmesiyle meşgul olacağından dolayı sürüşe yeteri kadar odaklanamayız.

Bu yüzden önemsiz görüşmeleri olabildiğince kısa tutmak doğru olacaktır. Kısa görüşmeleri yaparken bile hızımızı azaltmak, alacağımız riski önemli ölçüde azaltır. Gelen aramaları cevaplarken motosiklet sürdüğünüzü söyleyip, konunun önemli mi yoksa önemsiz mi olduğunu sormanız, konuştuğunuz kişinin de zaman tasarrufu yaparak konuşmasını sağlayacaktır. Görüşme yaptığınız kişi konunun önemli olduğunu söylerse trafiğin güvenliğini tehlikeye atmayacak şekilde hemen kenara çekmeniz şiddetle tavsiye edilir. Alabileceğiniz kötü bir haber, motosiklet sürerken ihtiyacınız olan zihinsel yeterliliğin önemli bir kısmını işgal edebilir.

Artçınızla veya grup sürüşündeki diğer arkadaşlarınızla sürüş esnasında aktif olarak sohbet etmekten kaçının. Sadece gerekli hallerde, kısa ve öz bir şekilde iletişim kurmak; dikkatinizin de tamamen yolda olmasını sağlayacaktır.



3 MOLA

Nasıl ki bazı insanlar için yolculuğun kendisi, varmaktan daha önemlidir; yolculuğu konforlu ve güvenli bir şekilde geçirmek de vereceğimiz molaların sıklığı ve uzunluğuna bağlıdır. Motosiklet, sürmesi yüksek konsantrasyon gerektiren bir araç olduğu için mola vermeden ve dolayısıyla dinlenmeden yapacağımız sürüşler bizim için her geçen saniye artan bir tehlikeye dönüşecektir.



İnsan beyni, yüksek konsantrasyonu ancak belirli bir süre boyunca sağlayabilir. Bu süre, aynı eylemi ne kadar sık yaptığımıza bağlı olarak uzayabilir. Eğer uzun yol tecrübeniz yoksa, 45 dakika ile 1 saat arasındaki süreler mola vermek için idealdir. Günün hangi saatinde olduğunuzu dikkate alarak mola uzunluğunuzu belirlemeniz uygun olacaktır. Örneğin; sabahın erken saatlerindeki günün ilk molasını veriyorsanız, temel ihtiyaçlarınızı giderecek kadar bir süre yeterlidir. Gün içinde sıvı ihtiyacınızı yeteri kadar karşıladığınızdan emin olun. Yeterli sıvı alamayan bir kişinin hem fiziksel hem de zihinsel olarak erken yorulması işten bile değildir. Varacağınız yere yaklaştıkça hem konsantrasyonunuz azalacak hem de günün yorgunluğunu hissetmeye başlayacağınızdan dolayı verdiğiniz molaların süresini uzun tutmanız faydanıza olur. Motosiklet sürerken vücudumuzun büyük bir kısmı hareketsiz kaldığı için, molalarda yürüyerek ve hatta basit açma-germe hareketleri yaparak kan dolaşımımızı artırmak ve kaslarımızı esnetmek bizi rahatlatacaktır.



Her ne kadar yol üzerindeki benzin istasyonları mola vermek için pratik bir çözüm olsa da tüm ihtiyaçlarımızı karşılayabilecek benzin istasyonu bulmak her zaman mümkün olmayabilir. Türkiye'nin işlek yollarındaki çoğu benzin istasyonunun yanında dinlenme tesisleri de bulunur. Bu gibi tesislerde sıcak yemek bulma imkânı vardır. Ayrıca büyük benzin istasyonlarının marketleri, çoğu süpermarketi aratmayacak kadar kapsamlı olabilir. Ancak işlek olmayan yollarda ve özellikle yurtdışında, benzin istasyonları genelde bu kadar kapsamlı olmaz. O yüzden üzerinde gittiğimiz yola göre mola vereceğimiz yerler de değişecektir. Hele ki rotamız herhangi bir yerleşim yeri olmayan kırsal bölgelerden geçiyorsa, yanımızda mutlaka yiyecek ve içecek buldurmamız gerekir. Bazı bölgelerde yol üzerinde çeşme görebiliriz,

mola verme zamanımız gelmişse ve etrafta mola verecek daha iyi bir alternatif yoksa çeşme başlarında durmak mantıklı olacaktır. Bu şekilde hem sıvı ihtiyacımızı giderebiliriz hem de yanımızda taşıdığımız şişeyi suyla doldurabiliriz. Mola verdiğimiz yerin trafik güvenliğini de tehlikeye atmayacak bir nokta olduğuna dikkat etmeliyiz. Hem biz hem de motorumuz, yoldan geçen araçların göremeyip çarpabileceği bir konumda olmamalı.

Çeşitli sebeplerden ötürü o günkü yolculuk tahmin ettiğimizden daha yorucu geçmişse, motosiklet sürerken uykumuz gelip gözlerimizin kapandığını fark etmişsek; en doğru tutum hem motosikletimizin hem de kendimizin güvenliğini sağladıktan sonra kısa süreli uyumaktır. Sürüş esnasında uykuya dalmak tahmin edilenden çok daha kolaydır. Motosiklet gibi pür dikkat ve beceri isteyen bir aracı süren kişinin uyuyakalması, telafisi olmayan sonuçlara yol açabilir. Yarım saatlik bir uyku, bize motorumuzu güvenli bir şekilde sürebilmemiz için gerekli olan zihinsel ve fiziksel yeterliliği birkaç saatliğine de olsa sağlayacaktır. Eğer yola arkadaşlarınızla çıktıysanız, nöbetleşe uyuyarak gerekli asgari güvenliği temin edebilirsiniz. Ancak yalnız çıktığınız yolculuklarda hırsızlık mağduru olmamak için mutlaka bir dinlenme tesisini tercih edin. Hatta dinlenme tesisi işletmecisi veya çalışanlarına kendinizi tanıttın, nereden gelip nereye gittiğinizi söyleyerek durumunuzu anlatın ve motorunuzu park ettiğiniz yeri gösterin. Yeterli güvenlik koşullarının sağlandığına emin olduktan sonra gönül rahatlığıyla uyuyup enerjinizi yeniden toplayabilirsiniz.



4 FOTOĞRAF

Yolculuk esnasında, gerek coğrafi gerekse kültürel pek çok ilgi çekici manzarayla karşılaşacağız. İnsan hafızasının her görüleni, hissedilene, yaşanılanı koruyabilmesi mümkün değildir. Zaman geçtikçe bazı detaylar silinmeye başlar. Unutmak istemediğimiz anları ve görüntüleri fotoğraflayarak kalıcı hale getirmek etkili bir yoldur. Gelişen teknolojinin getirdiği nimetlerden biri de cep telefonlarının neredeyse hemen hepsinde kamera bulunmasıdır.



Sadece anı olsun diye fotoğraf çekeceksek, akıllı telefon kamerası yeterli olacaktır. Ancak yaptığımız gezinin instantanelerini estetik bir şekilde yakalamak istiyorsak bir fotoğraf makinesine ihtiyaç duyabiliriz. Burada karşımıza iki seçenek çıkar. Birincisi; DSLR fotoğraf makinesi diye geçen nispeten büyük ve ağır, ancak aynı zamanda kullanıcısına çekim yaparken istediği lensi kullanma ve istediği ayarı yapma özgürlüğü tanıyan makinelerdir. Fotoğrafçılıkla profesyonel olarak ilgilenenler veya eğitim almış olanlar tercih edebilir. DSLR fotoğraf makinelerini muhafaza etmek, bagaj kapasitemizden daha fazla yer harcamamıza neden olur. Çünkü hem cihazın kendisi ve dolayısıyla çantası büyüktür hem de yanımızda ekstra lens taşıyorsak yükümüz iyice büyüyüp ağırlaşacaktır. İkincisi ise küçük, hafif ve taşınması daha kolay olan dijital fotoğraf makineleridir. Dijital fotoğraf makineleri, fotoğrafçılık hakkında detaylı bilgiye sahip olmayanlar için daha uygundur, çünkü çoğu ayarı otomatik olarak cihazın kendisi yapar. Ek olarak, yanımızda ortalama bir karış büyüklüğünde bir tripod taşımak gerekli durumlarda işimize yarayabilir.



Teknolojinin gelişmesi, aksiyon kameralarının da yaygınlaşmasını beraberinde getirmiştir. Seyahat boyunca üzerinde motosiklet süreceğimiz birçok güzel yolla karşılaşacağız. Bu yollar üzerinde sürüş videosu çekmek için aksiyon kameralarını kullanmak hem güvenlik hem de pratiklik anlamında idealdir. Yalnız, dikkat etmemiz gereken bir konu da aksiyon kamerasını nereye sabitlediğimizdir. Kamerası kaskımıza sabitleyeceksek kaskın önüne veya üst kısmına değil, sağ veya sol yanına sabitlemek kaza anında kameradan dolayı zarar görmemizi büyük ölçüde engelleyecektir. Eğer, aksiyon kamerasının uzaktan kumandası varsa, kaskın sağına veya soluna sabitlemeniz pek bir şey fark ettirmeyecektir. Ancak uzaktan kumandası yoksa kamerayı kaskın sol yanına yerleştirmek daha doğru olur. Çünkü sürüş esnasında kaydı durdurup, başlatmak için sol elimizi kullanmak, gazı ve ön freni kontrol eden sağ elimizi kullanmaktan çok daha güvenli ve pratik olacaktır.

5 YEMEK

Mola bölümünde sıvı tüketiminin öneminden bahsetmiştik. Aynı zamanda gün içindeki enerji ihtiyacımızın karşılanması için de düzenli aralıklarla gıda tüketmeliyiz. Üstelik tükettiğimiz gıdanın besin değerinin de yüksek olduğuna dikkat etmek son derece önemlidir.



Seyahatin temposuna kapılıp, uzun süre yemek yememek, hem zihnimizin hem de vücudumuzun daha erken yorulmasına yol açacak ve konsantrasyon bozukluklarına sebebiyet verecektir. Gün içinde takip edeceğimiz rota üzerinde hangi noktada yemek yiyeceğimize önceden karar verirse, öğün atlamamız zorlaşır. Ayrıca nerede yemek yiyeceğimizi belirlersek yöresel tatları araştırmak için de imkân bulmuş oluruz. Yolculuk esnasında ağır, yağlı, çok baharatlı ve çok tuzlu yemeklerden kaçınmaya gayret edin. Bu gibi yemekler midenizi ve bağırsaklarınızı bozup, motosiklet sürmenize engel olabilir. Her ihtimale karşı yanımızda mide ve bağırsak ilacı bulundurmanız faydamıza olur.

Sadece ana öğünlere değil, ara öğünlere de dikkat etmeliyiz. Kan şekeri düşme ihtimaline karşı yanımızda atıştırmalık yiyecekler taşımamız konsantrasyonumuzun her daim üst seviyede kalmasına yardımcı olacaktır. Yalnız, bu atıştırmalıkların şeker oranı yüksek, besin değeri düşük abur cuburlardansa kavrulmuş veya çiğ kuruyemiş olması, kan şekeri seviyemizin bir anda yükselip, düşmesine yol açmayacak; aksine, kan şekeri düşmesini daha uzun süre dengede kalmasını sağlayacaktır.



ROTA ÖNERİLERİ

İlk bölümü okuduktan sonra artık bir seyahat nasıl planlanır, ne gibi hazırlıklar yapılır ve yol boyunca nelere dikkat edilir gibi konularda fikir sahibi olduk. Bu bölümde ise kolaydan zora, kısıdan uzuna ve basitten karmaşığa doğru bazı rota önerileri olacak. Bazılarını daha önce duymuş, hatta gidip görmüş; bazılarını ise ilk defa öğrenecek olabilirsiniz. Motosiklet tecrübenize, seyahat zevkinize, vaktinize, nakdinize, motosikletinizin yeterliliğine göre dilediğinizi tercih edip, yola çıkabilirsiniz. Tüm rotalar için yola çıkış noktası olarak İstanbul baz alınmıştır. Şimdiden iyi yolculuklar.

GÜNÜBİRLİK ROTALAR

Motosiklete yeni başladıysanız, gezmek için sadece bir gününüz varsa, hafta sonu canınız sıkıldıysa veya çeşitli sebeplerden ötürü yaşadığınız yerden uzun süreliğine uzaklaşmıyorsanız günübirlik geziler sizin için en uygundur. Rotanın uzunluğuna göre sabah erken saatlerde çıkıp tercihinize bağlı olarak akşam vakti veya gece geç saatte evinize vararak aşağıdaki rotaları rahatlıkla izleyebilirsiniz.

1 İZNIK



İznik Ayasofya Camii - Fotoğraf: Bülent Katkık

ROTA UZUNLUĞU Ortalama 285 km

ZORLUK Kolay

ÜCRETLİ OTOYOL Var (İsteğe bağlı)

FERİBOT Var (İsteğe bağlı, tavsiye edilir.)

İstanbul'a yakınlığı ve hem tarihi hem de coğrafi güzellikleriyle cazibesini koruyan İznik'e gitmek çok kolaydır. İster ücretli bir otoyol olan TEM üzerinden, isterseniz de E-5 üzerinden Eskişehir İskelesi'ne ulaşarak arabalı feribota binmeniz şiddetle tavsiye edilir. Feribot yerine Osmangazi Köprüsü'nü de tercih edebilirsiniz, ancak köprü geçiş ücretinin feribota kıyasla kat kat daha pahalı olduğunu da göz önünde bulundurun. Ayrıca yaklaşık 40 dakika sürecek olan feribot yolculuğu, mola vermenize ve dolayısıyla dinlenmenize de olanak kılacak. Feribottan indikten sonra İznik'e gitmek için iki ana seçeneğiniz var; birincisi, Osmangazi Köprüsü'nün devamı olan ücretli otoyola Altınova girişinden girmek ve Orhangazi çıkışından çıkmak. Diğeri ise Yalova üzerinden Orhangazi'ye giden eski ve ücretsiz olan yol. Tabii ki otoyoldan gitmek daha kolaydır; çünkü daha geniş, güvenli ve direkt bir yoldur.



İznik Gölü Kıyısı - Fotoğraf: Mustafa Çapkinoğlu



İznik Yeşil Camii - Fotoğraf: Nilay İlçebay

Ancak yeni yerler görmek ve farklı tecrübeler edinmek için giderken kullanılan yolla dönerken kullanılan yolların olabildiğince farklı olmasına özen gösterin. Eğer dönüşünüz karanlığa kalacaksa giderken eski yoldan, dönerken ise ücretli otoyoldan geçmek mantıklı olacaktır. Zira otoyolun genişliği ve gece ışıklandırması, ihtiyacınız olan güvenliği size sağlayacaktır. İznik'e vardikten sonra açlık durumunuza göre hemen öğle yemeği yemek isteyebilir veya henüz acıkmadıysanız İznik'teki tarihi binaları ziyaret edebilirsiniz. Milattan Sonra 7'inci yüzyılda Romalılar tarafından inşa edilmiş ve hâlihazırda cami olarak kullanılan Ayasofya ve 1391 yılında Osmanlılar tarafından bina edilmiş Yeşil Cami öne çıkan ziyaret noktaları arasında.

Yemek için iki farklı yönteme başvurabilirsiniz. İznik denince akla köfte gelir. Restorana gidip, köfte yiyebileceğiniz gibi, k fteciden veya başka bir kasaptan et alıp, İznik Gölü kıyısındaki piknik alanında mangal yapmayı da tercih edebilirsiniz. Belediyenin tahsis ettiği piknik masalarını kullanmanız kolaylık sağlayacaktır. Yemek sonrası g l kıyısında yapabileceğiniz yürüyüşle hem doğanın tadını çıkarmış hem de egzersiz yapmış olursunuz. Aynı zamanda g l kıyısı boyunca çay veya kahve içebileceğiniz birçok mek n da mevcuttur.

D n şe geçtiğinizde feribotla vakit kaybetmek istemiyorsanız Osmangazi Köprüsü'n  tercih edebilirsiniz. Köprü geçiş  creti yüksek olduğu için OGS veya HGS hesabınızda yeterli meblağ bulunduğundan emin olun. Eğer  cret bu geçiş sistemlerinden karşılanamazsa nakit ödeme yapabilmek için de yanınızda yeterli nakdin olması gerekir. Eğer, eviniz Avrupa Yakası'ndaysa ve yoğun köprü trafiğine girmek istemiyorsanız Yalova'dan Yenikapı'ya direkt giden arabalı feribotları da tercih edebilirsiniz. Ancak feribot saatlerine önceden bakmanız ve ona göre İznik'ten dönüş yoluna çıkmanız tavsiye edilir.



İznik Gölü'nde Gün Batımı - Fotoğraf: Mustafa  apkinoğlu

2 ŞİLE - AĞVA - KERPE



Şile Limanı - Fotoğraf: Burç Civan

ROTA UZUNLUĞU Ortalama 320 km

ZORLUK Kolay

ÜCRETLİ OTOYOL Var (İsteğe bağlı)

FERİBOT Yok

Şile, çoğu motosiklet sürücüsünün güneybirlik gezilerdeki ilk tercihlerinden birisidir. İstanbul'a yakınlığının sağladığı bazı avantajlar ve de dezavantajlar vardır. En büyük avantajı kolay ulaşılabilir olmasıdır. Ancak bazı şartlarda bu durum dezavantaja dönüşebilir. Gezinizi özellikle pazar günü yapacaksanız ve hava güzelse öğle saatlerinden itibaren Şile oldukça kalabalık olur. Bu yüzden yola erken çıkmak, öğlen olmadan Şile'ye varıp, öğlen saatlerinde Şile'den ayrıлып, bir sonraki noktaya hareket etmek isabetli olur. Eğer yola kahvaltı yapmadan önce çıktıysanız Şile yolu üzerindeki gözlemecilerde gözleme yiyebilirsiniz. Şile'ye vardığınızda limana uğrayıp vakit geçirebilir, sonrasında da Şile Feneri'ne çıkıp, güzel fotoğraflar çekebilirsiniz.

Bir sonraki durak Ağva. Şile'den Ağva'ya giden iki yol vardır. Biri Tekeköy üzerinden, diğeri ise Akçakese üzerinden gider. Tekeköy üzerinden giden; Akçakese'ye kıyasla daha uzundur, yolu biraz daha dolandırır. Akçakese üzerinden gitmeniz tavsiye edilir. Şile - Ağva arası, Akçakese üzerinden 33 km olmasına rağmen çok virajlı olduğu için ortalama bir sürüşle 1 saate yakın bir zaman alır. Ağva'ya vardıktan sonra sahilde veya Koca Dere üzerindeki kafe/restoranlarda mola verip, Ağva'nın tadını çıkarabilirsiniz. Ağva, özellikle sonbaharda ağaçlardaki yaprakların yeşilden sarıya farklı tonlarda renk almasıyla bambaşka bir çehreye bürünür. Sonbahar harici bir mevsimde giderseniz, Ağva'ya bir de sonbaharda gitmek isteyebilirsiniz.

Gezinin eve varmadan önceki son durağı Kerpe. Ağva'dan Kerpe'ye giderken tercih edebileceğiniz yine iki yol vardır. Biri Bağırkanlı, diğeri Akçaova üzerinden geçer. Bağırkanlı üzerinden giden 42 km, Akçaova üzerinden giden 54 km olmasına rağmen varış süreleri aynıdır. Çünkü Bağırkanlı üzerinden giden yol daha virajlı olduğu için ortalama hızınız düşer. Bu defa daha uzun ama ortalama hızınızın çok da düşük olmayacağı Akçaova yolunu tercih edebilirsiniz. Bu yol üzerinde aynı zamanda Kandıra da bulunur. Herhangi bir ihtiyacınız olursa Kandıra, civardaki diğer yerleşim yerlerine göre nispeten daha büyük olduğu için ihtiyacınızı giderebilme ihtimaliniz de yüksek olacaktır.

Ağva'dan yola çıktıktan sonra ortalama bir sürüşle 1 saat 10 dakika içinde Kerpe'ye varabilirsiniz. Kerpe'nin sahili ve özellikle denizi çok güzeldir. Geziyi yaz mevsiminde yapıyorsanız, yanınıza mayo almanız durumunda rahatlıkla denize girebilirsiniz. Suyunun temiz olması bir yana, Karadeniz kıyısında olmasına rağmen koy içinde yer aldığı için şiddetli dalgalar da yoktur. Ayrıca sahil şeridi boyunca yemek yiyebileceğiniz birçok restoran bulunur. Bu restoranlarda genellikle deniz ürünü bulunur. Yemeği yedikten sonra sahilin 200 metre kuzeyinde bulunan Kerpe Kayalıkları'na da uğramayı unutmayın.



Ağva - Fotoğraf: Burç Civan



Kerpe Sahili - Fotoğraf: Kandıra Belediyesi Arşivi

Dönerken, geldiğiniz yola kıyasla daha düz, daha geniş ve dolayısıyla daha güvenli olan İzmit yolunu tercih etmeniz tavsiye edilir. Günün yorgunluğu yüzünden konsantrasyon bozukluğu yaşamaz durumda İzmit yolu, geldiğiniz yolun virajları kadar zorlayıcı olmayacaktır. Ancak Kerpe – İzmit arasındaki yolda aydınlatma olmadığı için eğer gece görüşünüze veya motorunuzun aydınlatmasına güvenmiyorsanız, hava kararmadan önce İzmit'e varacak şekilde yola çıkmanız doğru olur. İzmit'e vardıktan sonra İstanbul'a giden biri ücretli, diğeri ücretsiz olmak üzere iki yol vardır. Ücretli yolun hız ortalaması daha yüksek olacağı için tercihinizi yaparken sürüş becerinizi ve motorunuzun yeterliliğini göz önüne almanız tavsiye edilir.



Ağva - Fotoğraf: Burç Civan

KARAMÜRSEL - İZNIK - GEMLİK - ARMUTLU - ESENKÖY - ÇINARCIK - YALOVA



Boyalıca - İznik - Fotoğraf: Tuğrul Katkak

ROTA UZUNLUĞU Ortalama 400 km

ZORLUK Orta

ÜCRETLİ OTOYOL Var (İsteğe bağlı)

FERİBOT Var (İsteğe bağlı, tavsiye edilir.)

Genel olarak yüksek tempolu ve yorucu bir rotadır. Her ne kadar uzunluğu 400 km olsa da, rotanın çoğunluğu bol virajlı ve çift yönlü yollarda geçeceği için ortalama hızınız düşük ve dolayısıyla motosikletin üzerinde geçireceğiniz süre uzun olacaktır. Bu durumu göz önüne alarak erken saatlerde yol çıkmak ve dönüşte yolu kısaltabilecek feribot alternatiflerini kullanmak işinizi kolaylaştırabilir.

İlk rotadan farklı olarak bu gezide İznik'e gidiş ve İznik'ten çıkış yolları farklıdır. Giderken Karamürsel üzerinden Boyalıca'ya inen yolu takip ederek bol virajlı, تنها ama bir o kadar da doğayla iç içe olan yolu takip edebilirsiniz. Eğer daha önceden İznik'e gittiyseniz ve karnınız da acıkmamışsa İznik Gölü kıyısındaki kafelerden birinde bir şeyler içerek mola verip yola devam etmeniz günün ilerleyen saatlerinde vakit sorunu yaşamanıza engel olur. İznik'ten Gemlik'e giderken, gölün güneyinden ve Sölöz üzerinden geçen yolu kullanmanız gezinize ekstra renk katacaktır. Bu yol, gölün kuzeyindeki yola kıyasla gölle daha iç içedir. Durup fotoğraf çekebileceğiniz manzaralarla karşılaşma ihtimaliniz daha yüksektir.



İznik Gölü - Güney Kıyısı - Fotoğraf: Tuğrul Katkak



Şenköy - Çınarcık Yolu - Fotoğraf: Tuğrul Katkak

Gemlik'e vardıktan sonra körfez kıyısında deniz manzaralı işletmelerden herhangi birinde açlık durumunuza göre yemek yiyebilir veya içecek ihtiyacınızı giderebilirsiniz. Zira Gemlik'ten itibaren Çınarcık'a kadar yemek yiyebileceğiniz mekânların sayısında ciddi bir düşüş olacak. Gemlik'teyken henüz acıkmadıysanız, 15 km ileride Narlı Köyü'nün sahilinde de yemek yiyebileceğiniz birkaç işletme var. Rotanın zorlayıcı kısmı Gemlik'ten itibaren başlar. Armutlu ve Esenköy üzerinden Çınarcık'a gidene kadar tüm yarımada'yı, kıyısındaki virajlı ve dar bir çift yönlü yolda motosiklet sürerek kat edeceksiniz. Mola sıklığınızı yaptığınız kilometreye göre değil, motosiklet üzerinde geçirdiğiniz süreye göre ayarlayın. Hem fiziksel hem de zihinsel açıdan yorucu bir yol olduğundan, yarım saatte bir mola vermeniz doğru olur. Aynı zamanda bu yol pek çok güzel manzaraya da gebe olduğu için durmuşken fotoğraf çekme fırsatını da değerlendirebilirsiniz.

Esenköy'e geldiğinizde güneşin batış saati de yaklaşmışsa muhteşem bir gün batımı izlemek için Esenköy çıkışında, Şenköy'e gelmeden; yolun sol tarafında Marmara Denizi'ni ayaklarınızın altına seren bir manzaraya karşı yol kenarında mola verebilirsiniz. Bu nokta, Çınarcık'a kadar denizin üzerinden gün batımını izleyebileceğiniz son noktadır. Güneşi Esenköy'de batırdıktan sonra vakit kaybetmeden yola çıkıp, hava tamamen kararmadan önce Çınarcık'a varmanız tavsiye edilir. Gün içinde ne kadar yorulduğunuza ve evinizin konumuna göre derseniz Yalova'dan Yenikapı'ya giden arabalı feribotlara binebilirsiniz.



4 KIYIKÖY - İĞNEADA - DUPNİSA MAĞARASI



İğneada - Fotoğraf: İğneada Belediyesi Arşivi

ROTA UZUNLUĞU Ortalama 530 km

ZORLUK Orta

ÜCRETLİ OTOYOL Var (İsteğe bağlı, dönüşte tavsiye edilir.)

FERİBOT Yok

Bu rotanın uzunluğunun 530 Km olması, uzun yol deneyimi olmayan sürücüler için yorucu olabilir. Bu yüzden yola erken çıkmak ve uzun süreli dinlendirici molalar vermek, yorulduğumuzun sürüşümüzü olumsuz etkilemesinin önüne geçecektir.

İlk hedef olan Kıyıköy'e giderken aynı zamanda Eski İstanbul – Kırklareli Yolu olarak da anılan; Göktürk, Tayakadın ve Saray üzerinden geçen yolu kullanmanız tavsiye edilir. Bu yolun neredeyse tamamı iki veya üç şeritli bölünmüş yol olduğu için konforlu ve rahat bir yolculuk yapacaksınız. Saray'dan Kıyıköy'e giden yol çift yönlü ve dar bir yol olduğu için; Saray'a gidene kadar bir mola, Kıyıköy'e devam etmeden önce de Saray'da başka bir mola vermeniz yararlı olur. Kıyıköy'e vardığınızda ister Karadeniz'e bakan sahilinde, isterseniz de Pabuç Deresi kıyısındaki mesire alanlarında vakit geçirebilir; ardından da Milattan Sonra 6'ncı yüzyılda Bizanslılar tarafından yapılan Aya Nikola Manastırını görmeye gidebilirsiniz.



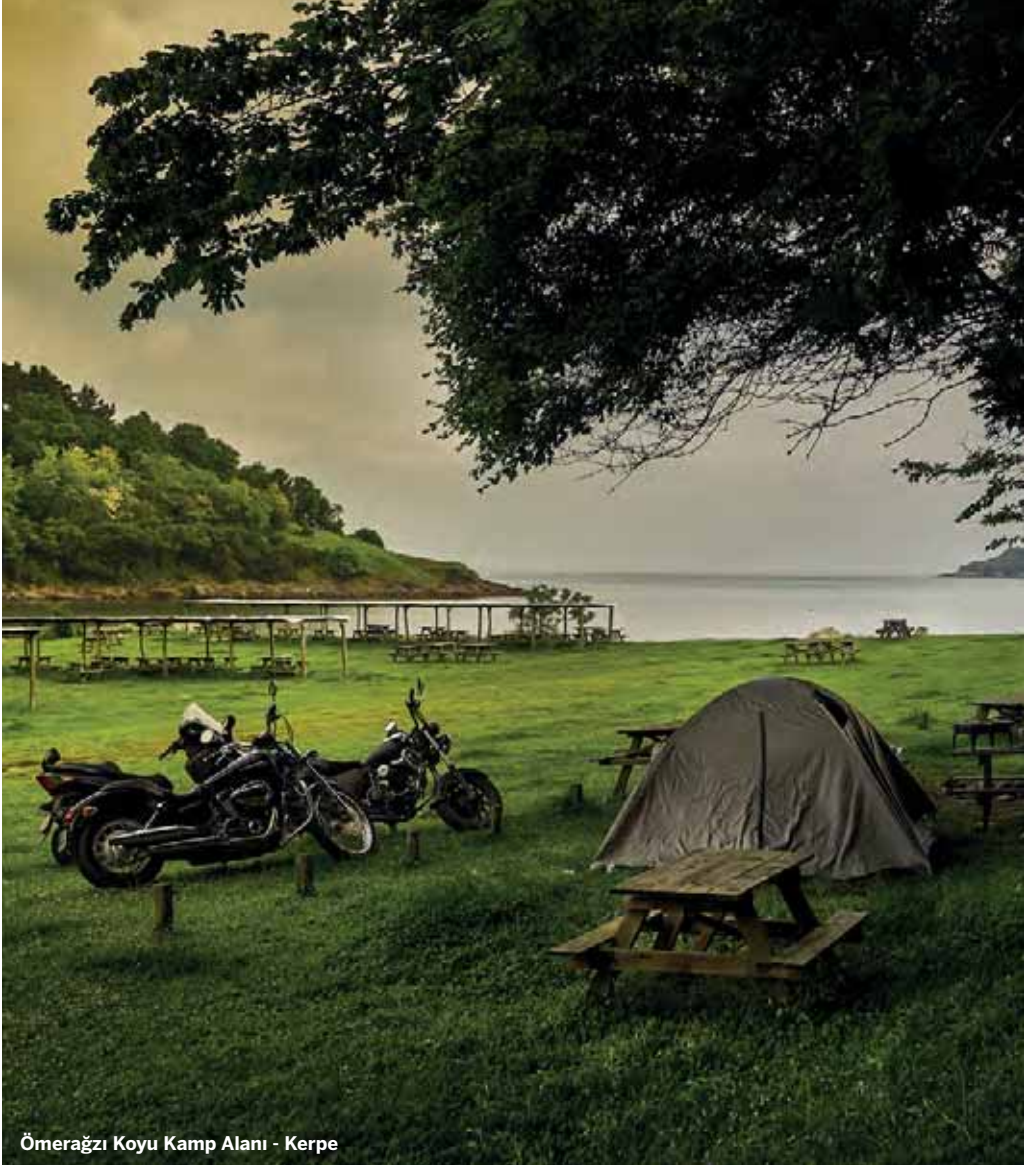
İğneada Plajı - Fotoğraf: İğneada Belediyesi Arşivi

Kıyıköy'den İğneada'ya Kızılağaç ve Sivrililer üzerinden giden yol her ne kadar 80 km uzunluğunda olsa da, yolun dar ve virajlı olmasından dolayı ortalama hızınız düşük olacak. Bu yüzden İğneada'ya varmanız bir buçuk saati alabilir. Yolun ortalarına doğru uygun bir mevkide mola vermeniz faydalı olacaktır. Karadeniz kıyısı üzerinde bulunan ve Bulgaristan sınırına yakın yerleşim yerlerinden en büyüğü olan İğneada, öğle yemeği için ideal bir seçenektir. Yemek sonrası yapabileceğiniz küçük bir çevre turunun ardından Sarpdere Köyü'nün yakınlarındaki Dupnisa Mağarası'na gitmek için yola çıkın. Yaklaşık 1 saat sürecek yolculuğun ardından Dupnisa Mağarası'na varacaksınız. Toplam uzunluğu 2.720 metre olan bu mağaranın yalnızca 450 metrelik bir kısmı ziyarete açıktır.

Mağarayı gezdikten sonra dönüşe geçtiğinizde Çukurpınar ve Kaynarca üzerinden Lüleburgaz yönünü takip ederek günün yorgunluğunun etkisini en az hissettireceği yollardan biri olan ücretli TEM Otoyolu'na çıkabilirsiniz. Bu yol genellikle düz ve geniş olduğu için virajlı ve dar yollar kadar sizi yormayacak. Gezinizi okulların tatil olduğu dönemde yaparsanız ve günlerden de Pazar ise akşam saatlerinde, TEM Otoyolu'nda, hafta sonu için yazlıklarına giden insanların İstanbul'a dönmeye çalışırken yarattıkları yoğunluğa denk gelebilirsiniz. Yoğunluk genellikle Silivri'den sonra başlar. Eğer yoğun trafiğin olduğu bir yolda sürüş yapmak istemiyorsanız, TEM otoyolundan çıkmak için Silivri sapağını kullanıp, Akören ve Kabakça üzerinden kuzeye doğru ilerleyip, tekrardan Eski İstanbul - Kırklareli yoluna çıkabilirsiniz. Bu yol, özellikle akşam saatlerinde TEM Otoyolu'na kıyasla daha tenha olur.

YURTIÇİ KONAKLAMALI ROTALAR

Günübirlik rotaları yeteri kadar uygulayıp, artık daha uzun soluklu gezilere çıkmak istiyorsanız, yeterli vaktiniz, nakdiniz ve tecrübeniz varsa yurt içinde izleyebileceğiniz pek çok rota var. Bu rotalardan bazıları pek zorlayıcı olmasa da bazısında yola çıkmadan önce detaylı bir hazırlık sürecine ihtiyaç olduğunu göz önüne almak gerekir. Seyahatin süresi ve yapılan yol uzadıkça, hazırlık evresi de aynı oranda önem kazanır.



Ömerazgı Koyu Kamp Alanı - Kerpe

BURSA - GÖLYAZI - BANDIRMA - ERDEK - KAPIDAĞ YARIMADASI



Ulu Cami - Bursa - Fotograf: Bursa Belediyesi Arşivi

ROTA UZUNLUĞU Ortalama 410 km

SÜRE 1 Gece - 2 Gün

ZORLUK Kolay

ÜCRETLİ OTOYOL Var (İsteğe bağlı, tavsiye edilir.)

FERİBOT Var

Konaklamalı gezilere başlangıç için gayet kolay bir rotadır. Aslında tecrübeli sürücüler bu yolculuğu günübürlük de yapabilirler. Ancak bu durumda görülmesi gereken yerlere ayrılacak vakit daralacağından geziden alacağınız keyif de haliyle azalacaktır. Bu yüzden tercihinize göre Bandırma veya Erdek'te bir gece konaklamak, seyahatin koşturmacayla geçmesine engel olur. Üstelik bu rotayı yaz mevsiminde yaparsanız, bir tatil beldesi olan Erdek'te denize girme imkânı da bulabilirsiniz. Ayrıca Kapıdağ Yarımadası'nın çevresindeki yol yer yer stabilize olduğundan, seyahatinizi yağışsız bir mevsimde yapmanız çamura batmanızın önüne geçer. Dönerken Bandırma – Yenikapı feribotunu kullanacağınız için biletinizi önceden almayı unutmayın.



Bursa Koza Han - Fotoğraf: Bursa Belediyesi Arşivi



Gölyazı - Fotoğraf: Nilüfer Belediyesi Arşivi

İlk günkü yolunuz, ikinci güne göre nispeten daha kolay. İstanbul'dan çıktıktan sonra İzmit Körfezi'ni dilerseniz Eskişehir'dan kalkan arabalı feribotlarla, dilerseniz de Osmangazi Köprüsü'nü kullanarak geçin. Körfezi geçtikten sonra Bursa'ya ücretli otoyol üzerinden gitmeniz size zaman kazandıracaktır. Bursa'ya varır varmaz ilk durağınız Ulu Cami olsun. Bani-si Yıldırım Beyazıt olan ve inşası 1.400 yılında bitmiş Ulu Cami, Osmanlı döneminde yapılan çok kubbeli anıtsal yapıların ilkidir. Motorunuzu iyi bir yere park ettiyseniz cami ziyaretinin ardından yürüyerek sadece 5 dakika mesafede olan ve neredeyse 530 yaşındaki Koza Han'a gidebilirsiniz. Öğle yemeğinde ise mutlaka Bursa'yla özdeşleşen İskender Kebap'tan yemelisiniz. Bursa'da İskender Kebap yapan birçok yer olmasına karşın en meşhuru ve en eskisi Koza Han'a 9 dakikalık bir yürüme mesafesindedir.



Gölyazı - Fotoğraf: Nilüfer Belediyesi Arşivi

Öğle yemeğinden sonra motorunuzu park ettiğiniz yere yürüyün ve ardından Gölyazı'ya doğru yol almaya başlayın. 1 saate yakın sürecek 40 km'lik yolculuğun ardından Uluabat Gölü kıyısında bulunan Gölyazı'ya varacaksınız. Tamamı sit alanı olan Gölyazı'nın etrafında dilermeniz motorunuzla dilermeniz yürüyerek bir tam tur attıktan sonra neredeyse 750 yaşındaki Ağlayan Çınar'ın altında soluklanmak için bir şeyler içebilirsiniz.

Yeteri kadar dinlendikten sonra bir sonraki hedefiniz Bandırma'ya doğru yola çıkın. Gölyazı – Bandırma arasındaki mesafe ortalama 80 km'dir. Yorgunluk ve ihtiyaç durumunuza göre bir mola vererek veya molasız bir şekilde Bandırma'ya varabilirsiniz. Yaz mevsiminde bu geziyi yapıyorsanız Erdek'te konaklayıp, denize girmek isteyebilirsiniz. Eğer durum böyleyse Bandırma merkezindeki ilginizi çekebilecek yerleri gördükten sonra vakit kaybetmeden Erdek'e doğru yola çıkın.

Bandırma - Erdek arası 20 km olduğundan, kısa bir süre sonra Erdek'e varabilirsiniz. Tercihinize ve günün saatine göre dilermeniz önce otelinize yerleşip, sonrasında denize inebilirsiniz. Eğer o kadar vaktiniz yoksa ve güneşin batmasına pek zaman kalmadıysa direkt deniz kıyısına gitmek daha mantıklı olacaktır.

Gezinin ikinci gününde motosiklet sürüşünün büyük çoğunluğu Kapıdağ Yarımadası çevresinde geçecek. Erken uyanıp vakit kazanmanız tavsiye olunur. Yol boyunca yemek yiyebileceğiniz çok fazla tesisle karşılaşamayabilirsiniz, o yüzden yanınızda gün içinde tüketebileceğiniz yiyecek-içecek erzakı bulundurmanız iyi olur.



Bandırma - Fotoğraf: Bandırma Belediyesi Arşivi

Kahvaltının ardından yola çıkın ve Erdek'in kuzeybatısında bulunan Ocaklar köyüne doğru ilerleyin. Ocaklar'ın ardından sırasıyla Narlı ve İlhanköy'den geçin. İlhanköy'den sonra Kapıdağ Yarımadası'nın kuzeye bakan tarafına ulaşmış olacaksınız ve yol oldukça virajlanacak. Güzel manzaralar gördükçe motorunuzu kenara çekip dinlenmeyi ve yanınızdaki yiyecek-içecekleri tüketerek gıda ve sıvı ihtiyacınızı gidermeyi unutmayın.



Kapıdağ Yarımadası'nı çevreleyen virajlı yollar

Kapıdağ Yarımadası'nın kuzey kıyısında yer alan köyler arasında batıdan doğuya Doğanlar, Turan, Ballıpınar, Çayağzı bulunur. Çayağzı'ndan itibaren yol yeniden düzleşmeye başlar ve yarımadanın doğu kıyısına geçerek Çakılköy'e varırsınız. İlhan köy ile Çakılköy arasındaki mesafe her ne kadar 60 km olsa da virajlı yol yüzünden bu mesafeyi (mola vermeden) ancak 2 saatte alabilirsiniz. Planlarınızı buna göre yapmanız herhangi bir sürprizle karşılaşmanızın önüne geçer. Çakılköy'ü geçtikten sonra yarımada turunu Karşıyaka, Tatlısu ve Aşağıyapıcı'yı takip ederek sonlandırın. Bandırma – Yenikapı feribotunun kalkış saatine kadar geçirebileceğiniz boş vaktiniz kalmışsa bunu Bandırma'da geçirmeniz, feribotu kaçırmamanızı sağlar. Feribot yolculuğu ortalama iki buçuk saat sürer, bu süreyi gezinin yorgunluğunu atmak için değerlendirebilirsiniz.



Kapıdağ Yarımadası'nı Çevreleyen Virajlı Yollar



Kapıdağ Yarımadası - Fotoğraf: Zerrin Doğan

2 BANDIRMA - ÇAN - ÇANAKKALE - BOZCAADA - ASSOS - AYVALIK - BALIKESİR



ROTA UZUNLUĞU Ortalama 650 km

SÜRE 2 Gece - 3 Gün

ZORLUK Kolay

ÜCRETLİ OTOYOL Yok

FERİBOT Var

Üç günlük seyahatin üçünde de feribota bineceğiniz bir gezi. Rotanın geçtiği coğrafya oldukça sert rüzgârlara maruz kaldığı için yola çıkmadan önce hava durumunu mutlaka kontrol edin. Fırtınalı bir hava, geziden alacağınız zevki azaltacağı gibi sürüş güvenliğinizi de tehlikeye atacaktır. Ayrıca kötü hava koşulları sebebiyle feribot seferlerinin iptal edilme ihtimalini de gözden kaçırmayın. Bozcaada feribotlarının kalkış saatleri yaz mevsimi dışındaki zamanlarda seyrek olduğu için gün içindeki programınızı ve molalarınızın uzunluğunu feribot saatlerini göz önüne alarak belirleyin.

Sabah erken saatte Yenikapı'dan kalkıp Bandırma'ya giden feribota binin. İki buçuk saatlik feribot yolculuğu, kahvaltınızı yapmanız için iyi bir fırsat. Çünkü bu sayede feribottan indikten sonra vakit kaybetmemiş olacaksınız. Ayrıca Bandırma'dan Çanakkale'ye Çan üzerinden gideceğiniz için, Çanakkale'ye varana kadar kahvaltı yapmaya uygun ve içinize sinebilecek tesisler bulamayabilirsiniz. Feribottan indikten sonra Bandırma'da vakit kaybetmeden Biga'ya doğru ilerleyin. Bandırma - Biga arası 70 km'dir. Çan yoluna çıkmadan önce herhangi bir ihtiyacınızı gidermek veya yol boyunca tüketebileceğiniz yiyecek/içecek alışverişinizi yapmak için mola verebilirsiniz.

Biga'dan Çan'a saptıktan sonra yolun virajlandığını fark edeceksiniz. Çanakkale'ye kadar ortalama bir motosiklet sürücüsünü zorlamayacak, bilhassa oldukça keyif veren virajlar eşliğinde yol alacaksınız. Ortalama yarım saatlik bir yolculuğun ardından Çan'a ulaşın. Çan'dan çıktıktan sonra yönünüzü batıya çevirin ve Çanakkale'ye doğru inmeye başlayın. Çan'dan çıktıktan sonra Çanakkale'ye varmanız (molasız) 1 saat sürer. Geyikli'den Bozcaada'ya giden feribotun kalkış saatine göre eğer vaktiniz varsa bu vaktinizi Çanakkale'yi gezecek değerlendirilebilirsiniz.



Truva (2004) filminde kullanılan tahta at / Çanakkale



Aynalı Çarşı - Çanakkale



Geyikli - Bozcaada Feribotú



Bozcaada

Çanakkale – Geyikli yolu ortalama bir sürüşle 50 dakika süreceği için, feribotun kalkmasına 10 dakika kala iskelede olmaya çalışın. Çanakkale'yi gezmek istemiyorsanız Geyikli'ye Tevfikiye ve Kumburun üzerinden yolu uzatarak gidebilirsiniz. Bu durumda yolunuz 10 km ve 20 dakika uzayacak, ancak yol boyunca güzel manzaralara tanıklık edeceksiniz.

Geyikli'ye vardiktan sonra iskeleye doğru ilerleyin ve feribota binin. Yaklaşık 45 dakikalık bir feribot yolculuğundan sonra Bozcaada'ya inmiş olacaksınız. Güneşin batış saatine göre feribottan iner inmez veya merkezde biraz vakit geçirdikten, belki de otelinize yerleşip eşyalarınızı boşalttıktan sonra adanın batı kıyısına, yani Polente'ye günbatımını izlemeye gidin. Bozcaada merkezinden Polente'ye motorla gitmek 15-20 dakika sürer. Güneşin batmasına en az yarım saat kala Polente'ye varacak şekilde kendinizi ayarlayın. Harika bir günbatımı tecrübesinden sonra merkeze geri dönün. Bozcaada yiyecek/içecek konusunda son derece iyi hizmet veren işletmelere sahiptir. Akşam yemeğinizi hoşunuza giden bir mekânda yiyerek günü sonlandırın.

Gezinin ikinci gününün programı mevsime bağlı olmak üzere değişebilir. Eğer bu geziyi yaz mevsiminde yapıyorsanız Bozcaada'da denize girmek isteyebilirsiniz. Merkeze 10 dakika uzaklıktaki Ayazma Plajı hoşunuza gidebilir. Hava koşulları uygun değilse ya da denize girmeyi tercih etmiyorsanız sabah kahvaltısından sonra motosikletinizle ada turu yapabilir veya yayan olarak Bozcaada merkezinde yürüyüş yaparak adanın tadını çıkarabilirsiniz. Her halükarda öğleden sonraki feribota binip anakaraya dönmeniz gerekecek. Bu yüzden feribotun kalkış saatini önceden kontrol etmenizde fayda var.



Bozcaada Kıyıları



Bozcaada Rum Mahallesi



Bozcaada Kalesi



Athena Tapınağı - Assos

Feribottan inip, Geyikli'ye vardığınızda bir sonraki durağınız Assos (Behram) olacak. Geyikli'den Assos'a giden iki farklı yolu tercih edebilirsiniz. Bir tanesi daha kısa ve direkt; diğeri ise biraz daha uzun, dolambaçlı ancak tenha ve virajlıdır. Kısa olan yaklaşık 50 dakika, uzun olan ise ortalama 1 saat 20 dakika sürer. Kısa yol için Gökçebayır üzerinden E87 Karayolu'na çıkın ve Ayvacık'tan Assos'a doğru sapın. Uzun için ise Geyikli'den Dalyan'a, oradan da Kösedere ve Kuruoba'yı takip ederek Assos'a varın.

Assos'taki ziyaret edeceğiniz ilk yer antik kent olabilir. Milattan önce 6. yüzyılda kurulan Assos Antik Kenti, Athena Tapınağı'na da ev sahipliği yapar. Antik kent aynı zamanda bir açık hava müzesi de olduğundan dolayı müzenin kapanış saatini önceden kontrol ederek Geyikli'den Assos'a gelirken yapacağınız sürüşün temposunu buna göre ayarlamanız tavsiye olunur. Antik kent ziyaretinizden sonra Assos Limanı'na inin ve deniz kıyısındaki restoranlardan birinde akşam yemeğinin tadını çıkarın. Akşam yemeğinin ardından otelinize yerleşerek günün yorgunluğunu atabilirsiniz.



Assos Antik Kenti'nde bulunan amfi tiyatro



Şeytan Sofrası - Ayvalık



Assos Limanı

Gezinin son gününde yola çıkış saatinizi ve molalarınızı akşamki Bandırma - Yenikapı feribotunun saatine göre ayarlamayı unutmayın. Sabah erken saatte uyanıp, kahvaltının ardından yola çıkmanız akşam acele etmenize gerek bırakmamış olur. İlk durağınız Ayvalık. Assos'tan çıktıktan sonra deniz kıyısından doğuya doğru giden yolu takip ederek Edremit Körfezi üzerinde yol alın. Akçay'da mola vermek isteyebilirsiniz, zira mesafe her ne kadar 55 km gibi görünse de dar ve hafif virajlı bir yol üzerinde motosiklet süreceğiniz için ortalama hızınız düşecek. Bu yüzden bu yolu ancak 1 saatte alabileceksiniz. Akçay sahilini de görebileceğiniz bir molanın ardından Ayvalık'a doğru gitmek için yönünüzü güneye çevirin.

Yine 1 saat sürecek 55 km'lik bir yolculuğun ardından Şeytan Sofrası'na varın. Sönmüş bir volkanın püskürtmüş olduğu lavların birikmesiyle oluşan tepe, Ayvalık çevresindeki tüm adaları görmenizi sağlar. Bu güzel manzaranın tadını yeteri kadar çıkardıktan sonra ilginizi çekerse Ayvalık merkezini de gezerek artık yavaş yavaş dönüş yoluna geçebilirsiniz.

Ayvalık'tan Bandırma'ya Balıkesir üzerinden giderseniz yolunuz 3 saat sürecek ve 230 km'lik bir mesafeyi kat edeceksiniz. Yol boyunca en az iki mola vermeniz, yorulmanıza ve dikkat dağınıklığı yaşamanıza engel olur. Öğle yemeğini Balıkesir'de yiyebilirsiniz. Bandırma – Yenikapı feribotunun kalkmasına kadar geçirebileceğiniz boş vaktiniz olursa Balıkesir'de çevre gezisi yapabilirsiniz. Balıkesir'den Bandırma'ya doğru yola çıkmanızdan 100 km sonra feribota varmış olacaksınız.

3 UÇMAKDERE - ŞARKÖY - GELİBOLU YARIMADASI



Kanola çiçekleriyle bezenmiş Tekirdağ yolu

ROTA UZUNLUĞU Ortalama 700 km

SÜRE 2 Gece - 3 Gün

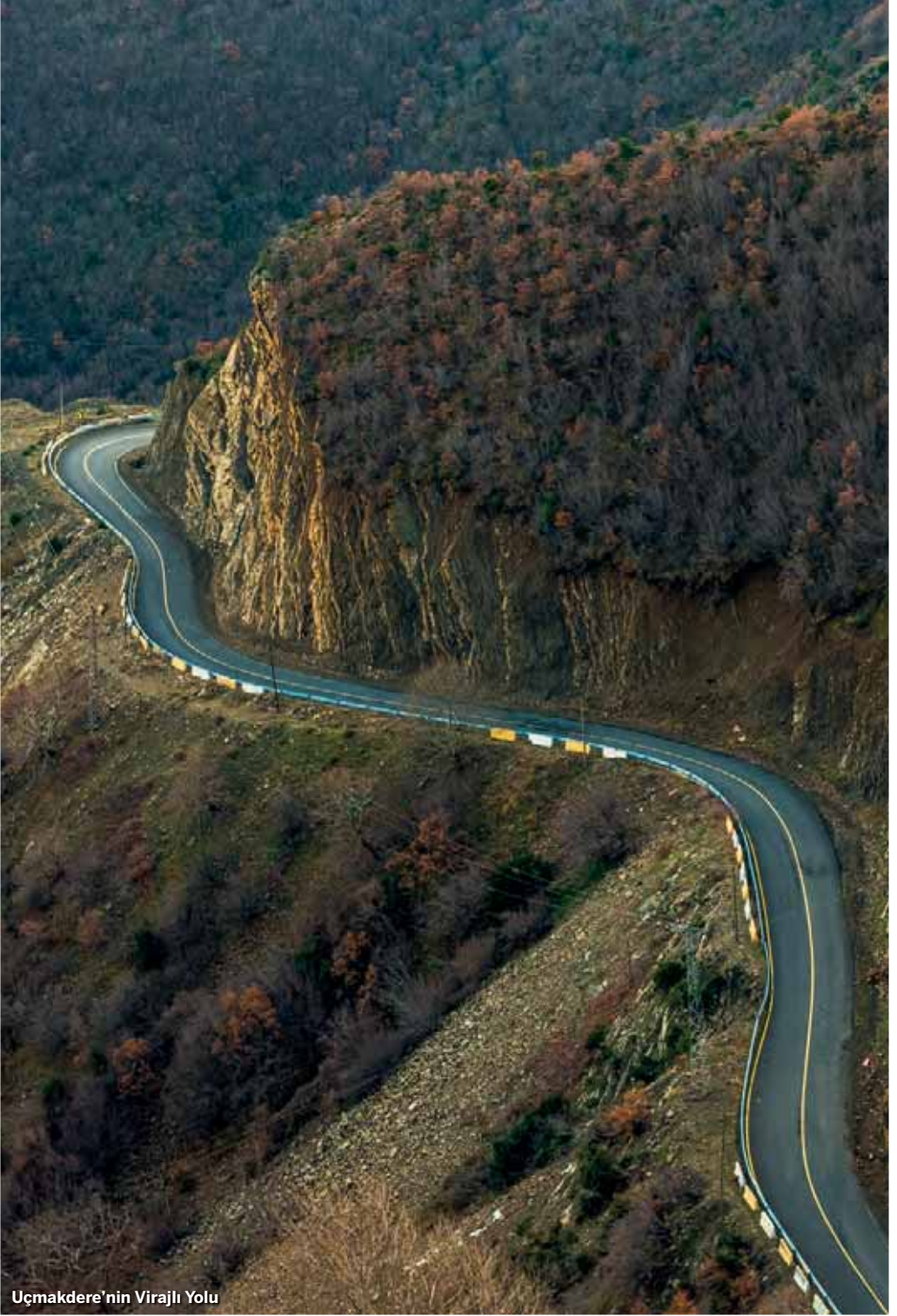
ZORLUK Kolay

ÜCRETLİ OTOYOL Var (İsteğe bağlı, tavsiye edilir.)

FERİBOT Yok

Her ne kadar gezinin toplam uzunluğu 700 km olsa da özellikle Gelibolu Yarımadası'nda görece çok yer olduğundan dolayı tüm seyahati üç günde tamamlamak, geziden alacağınız keyfi artıracaktır. İki günde tüm rotayı tamamlamaya çalışırsanız gezi boyunca göreceğiniz güzelliklerin tadını çıkaramadan yola devam etme zorunluluğu, seyahatin temposunu yükseltip, sizi acele ettirecektir. İstanbul'a yakın mavi bayraklı nadir sahillerden birine sahip Şarköy'de geçirebileceğiniz bolca vaktiniz olduğu için bu rotayı yaz mevsiminde yaparsanız denize girme imkânı da bulmuş olursunuz.

İlk gün alacağınız toplam mesafenin 220 km olmasına aldanmayın. Uçmakedere'nin virajlı ama bir o kadar da muhteşem manzaralara sahip yolundan geçeceğiniz için Şarköy'e varmanız zaman alacak. Bu yüzden yola erken çıkmanız faydanıza olur. İstanbul'un keşme-keşinden bir an önce kurtulmak için Kınalı sapağından çıkmak üzere ücretli TEM Otoyolu'na girebilirsiniz. Marmaraeğlisi'nden geçen duble yol üzerinde devam edip Tekirdağ'ın merkezine girmeyen üst yolu kullanarak Barbaros – Kumbağ sapağından çıkın. Kumbağ'ın çıkışındaki mesire alanından itibaren asfaltın kalitesindeki değişiklikten de anlayabileceğiniz üzere Uçmakedere'ye giden yola girmiş olacaksınız.



Uçmakdere'nin Virajlı Yolu

Yalnız asfaltın kalitesi sizi yanıltmasın, yolun mühendisliği ile asfaltın kalitesi bu bölgede maalesef ters orantılıdır. Sağa dönen virajdaki asfaltın eğimi genellikle sola doğru (veya tam tersi) verilmiştir. Bu yüzden yüksek hızla girebileceğinizi sandığınız çoğu viraj aslında sizi karşı şeride atmaya çalışır. Dolayısıyla Uçmaktedere virajlarında, standart sürüşünüzden bir nebze de olsa daha yavaş gitmeye özen gösterin. Ayrıca çoğu viraj bakmaya doyamayacağınız kadar güzel manzaralara sahiptir. Dilediğinizde trafiğin akışını tehlikeye atmayacak şekilde motorunuzu kenara çekip, bu manzaraları izleyebilir ve fotoğraflarını çekebilirsiniz.

Virajlı yollar bitince Uçmaktedere Köyü'ne varırsınız. Deniz kıyısından giden yol sırasıyla sizi Gaziköy, Hoşköy ve Mürefte'ye ulaştırır. 1912 yılında, 7,8 şiddetinde gerçekleşmiş büyük depremin merkez üssü Mürefte'dir. Tüm kasaba yerle bir olup yeniden inşa edilmiştir. Ayrıca üzümü meşhur olan bu bölgede yoğun bir şarap üretimi gerçekleşmektedir. Bu nedenlerle Mürefte'de vakit geçirmek isteyebilirsiniz.





Şarköy - Tekirdağ



Kızılcaterzi Dolayları - Fotoğraf: Tuğrul Katkak

Mürefte'den Şarköy'e giden iki yol vardır. Biri 12 km uzunluğundaki kısa ve direkt yol, diğeri ise Yukarıkalamış, Tepeköy ve Çengelli'den geçen 25 km uzunluğundaki tepe yolu. Eğer geziyi yaz mevsiminde yapıyorsanız ve Şarköy'de denize girmek istiyorsanız kısa ve direkt yolu kullanmanız zaman kazandırır. Denize girmeyecekseniz veya yeterli vaktiniz varsa tenha ve doğayla iç içe olan tepe yollarını tercih edebilirsiniz. Şarköy'ün uzun bir sahil şeridi vardır. Denize girme faslı bittikten sonra bu şeridi yürüyerek gezilebilir, sahil boyunca yer alan birçok kafe/restoranda vakit geçirebilirsiniz.

Ertesi günkü yolunuz 270 km uzunluğunda olmasına rağmen gerek coğrafi güzellikler gerekse Şehitlik ziyaretleri yüzünden sıkça mola vermeniz gerekecek. Bu yüzden yola çok da geç saatte çıkmamaya ozen gösterin. Dnŧ yolu dar ve virajlı olduğu için karanlığa kalmak istemezsiniz. Şarköy'den yola ıktığınızdaki ilk hedefiniz Gelibolu olacak.

Gelibolu'ya Kızılcaerzi ve Yeniköy üzerinden giden iki farklı yol vardır. Kızılcaerzi yolu daha tenha ve sakindir, giderken Kızılcaerzi yolunu; dönerken ise Yeniköy yolunu tercih edebilirsiniz.





Namazgah (Azepler Camii) - Gelibolu



Bayraklı Baba Türbesi - Gelibolu

Gelibolu'ya vardığınızda limanda içecek molası verebilir, moladan sonra sırasıyla Namazgâh, Bayraklı Baba Türbesi ve Gazi Süleyman Paşa Camii'ni ziyaret ettikten sonra bir sonraki durak olan Kilitbahir'e hareket edebilirsiniz.



Kilitbahir Kalesi

Kilitbahir'e giden sahil yolunu takip ederken Eceabat üzerinden geçeceksiniz. Acil bir ihtiyacınız varsa veya Eceabat'ın merkezini görmek isterseniz durabilirsiniz. Eceabat – Kilitbahir arasındaki sahil yolu neredeyse denizle iç içe gider ve manzarası çok güzeldir. Kilitbahir'e vardığınızda önce kale çevresindeki işletmelerden birinde soluklanabilir, sonrasında da Kilitbahir Kalesi'ne çıkıp, Çanakkale Boğazı'nı yüksekte görebilirsiniz.



Seyit Onbaşı Anıtı - Kilitbahir



Çanakkale Şehitler Abidesi

Kilitbahir'den Seddülbahir'e giden yol üzerinde pek çok şehitlik ve anıt vardır. Özellikle durmak isteyebilecekleriniz arasında sırasıyla; Mecidiye Tabyaları, Seyit Onbaşı Anıtı, Soğanlıdere Şehitliği ve Çanakkale Şehitler Abidesi vardır. Tüm bu noktaları gördükten sonra açlık durumunuza göre Seddülbahir'de bir şeyler yemek isteyebilirsiniz, zira rotanın geri kalanında yemek yiyebileceğiniz pek fazla alternatif olmayacak.

Seddülbahir'den çıkıp, Conkbayırı'na giderken Gelibolu Yarımadası'nın batı kıyısı üzerinden ve Kapatepe'den geçen yolu takip edin. Bu yol üzerinde 57. Piyade Alayı Şehitliği gibi pek çok önemli şehitlik göreceksiniz, dilediğinizde durabilir ve vakit geçirebilirsiniz.

Ziyaretleriniz bittikten sonra Büyükanafarta üzerinden Tayfuköy'e doğru ilerleyerek dönüş yoluna geçin. Gelirken kullandığınız sahil yolunun kuzeybatısında kalan tepe yolunda ilerlerken sırasıyla Değirmendüzü, Fındıklı, Ocaklı ve Güneyli köylerinden geçip, Edirne – Çanakkale ana yoluna bağlanacaksınız. Kavakköy'e yaklaşınca sağda göreceğiniz Şarköy sapağından çıkın ve Yeniköy üzerinden geçen D120 Karayolu'nu takip ederek Şarköy'e geri dönün.

Gezinin üçüncü ve son günü dönüşe geçmeden önce mevsim şartlarının uygunluğuna göre yine denize girmek isteyebilir veya civar köy ve kasabalarda vakit geçirebilirsiniz. Yorgunluk durumunuza veya eve varmak istediğiniz saate göre İstanbul'a dönerken yine Uçmakdere yolunu kullanabilir veya daha az yorucu olan; İshaklı ve Kavakçeşme üzerinden geçen ana yolu tercih edebilirsiniz.



57. Piyade Alayı Şehitliği

4 İZMİR – KARABURUN – ÇEŞME – ALAÇATI



Yenikapı - Bandırma Feribotu

ROTA UZUNLUĞU Ortalama 900 km

SÜRE 2 Gece - 3 Gün

ZORLUK Kolay

ÜCRETLİ OTOYOL Var

FERİBOT Var

Gezinin hem başında hem de sonunda Yenikapı – Bandırma feribotunu kullanmak, gezinin toplam mesafesini neredeyse 400 km kısaltır. Bu yüzden şiddetle tavsiye edilir. Rotanın geçtiği bölge yaz mevsiminde oldukça rağbet gören bir coğrafya üzerindedir. Kalabalıktan hoşlanıyorsanız ve denize girmek isterseniz bu geziyi yaz mevsiminde yapmalısınız. Ancak denize girmek gibi bir niyetiniz yoksa ve تنها yerlerden hoşlanıyorsanız bu yolculuğa ilkbahar veya sonbaharda çıkmak sizi daha çok mutlu edecektir. Bandırma feribotunun yolu kısaltması sayesinde günlük sürüş ortalamanız 300 km civarında olacak, bu çok da yorucu olmayan bir tempo. Ziyaret edeceğiniz yerlerde doyasıya vakit geçirmenize olanak sağlayacak bu rota, tercihe bağlı olarak daha uzun sürede de bitirilebilir. Konaklama sayılarını ve yerlerini bunu göz önüne alarak kendi tercihinize göre artırabilirsiniz.

Sabah erken saatte kalkan Yenikapı – Bandırma feribotuna binin. Eđer feribotta kahvaltı yapmak istemezseniz Bandırma'dan gůneye doęru 45 dakikalık bir sůrűşle ulařabileceęiniz Susurluk'un meřhur tostunu yiyip ayanından ięebilirsiniz. Susurluk'tan çıktıktan sonra gůneye doęru devam edin ve Balıkesir'ı geęerek Akhisar ۆzerinden Manisa'ya ulařın. Yaklařık yarım saatlik bir sůrűşün ardından İzmir'e varmıř olacaksınız.



Eğer yolda çok fazla vakit kaybetmediyseniz öğle vakitlerinde İzmir'e ulaşabilirsiniz. Bu fırsatı değerlendirin ve Kordonboyu'nda yürüyüş yapın. Saat Kulesi'ni görün, Tarihi Asansör'e binip güzel İzmir'i tepeden seyredin. Öğle yemeğini meşhur İzmir kumrusuyla geçiştirip akşam güzel bir restoranda yemek yiyebilirsiniz.



İkinci gün, İzmir - Çeşme otoyoluna girerek batıya doğru ilerleyin. Karaburun sapağın-dan ayrılarak yönünüzü kuzeye çevirin. Gülbahçe'yi geçtikten sonra virajların başladığını fark edeceksiniz. Harika manzara ve keyifli bir motosiklet sürüşü için son derece uygun bu yol üzerinden Karaburun'a ulaşın. İskele Caddesi'nde bulunan işletmelerden birinde bir şeyler içip soluklandıktan sonra yönünüzü yavaş yavaş batıya doğru çevirerek Hasseki'ye, ardından da güneye inmeye başlayarak Küçükbahçe Bucağı'na doğru ilerleyin. İldir'ı takip ederek Çeşme'ye varın.





Çeşme Plajı



Çeşme, rüzgar sörfü için oldukça elverişlidir.

Mevsim uygunluğuna göre denize girebilir veya Çeşme merkezinde vakit geçirebilirsiniz. Sabah İzmir'den erken saatte çıktıysanız, Çeşme'ye Karaburun üzerinden ulaştığınızda muhtemelen yine öğle saatleri olacak. Çeşme'yi beğendiyseniz ve vakit geçirmek isterseniz Çeşme'de kalın.



Alaçatı



Alaçatı Sokakları

Eğer Çeşme'de yeterli vakit geçirdiğimize inanıyorsanız ve güneşin batmasına hala vakit varsa 20 dakikalık bir sürüşle Alaçatı'ya gidebilirsiniz. Konaklayacağınız yeri tercihinize göre Çeşme veya Alaçatı olarak belirleyebilirsiniz. Üçüncü, yani dönüş günü yola çıkacağınız saati Bandırma – Yenikapı feribotunun kaçta kalktığına göre ayarlayabilirsiniz. Molalarla birlikte Alaçatı'dan Bandırma'ya varmak 6 saat civarında bir zaman alacak. Eğer oyalanacak vaktiniz varsa bu vaktinizi ister Çeşme'de, ister Alaçatı'da, isterseniz de yolunuzun üzerindeki İzmir'de geçirebilirsiniz. Bandırma'ya varış saatinizi feribotun kalkmasına en geç yarım saat kalacak şekilde ayarlarsanız yol üzerinde başınıza gelebilecek ufak tefek aksaklıklar için de marj bırakmış olursunuz. İzmir üzerinden Manisa'ya, ardından da Akhisar'ı takip ederek Balıkesir'e doğru kuzey yönünde ilerleyin. Susurluk'u da geçtikten sonra Bandırma'ya ulaşın. Feribota binmenizle birlikte gezinin de sonuna gelmiş olacaksınız.

5 SAFRANBOLU - ABANT - MUDURNU - GÖYNÜK - TARAKLI



ROTA UZUNLUĞU Ortalama 900 km

SÜRE 1 Gece - 2 Gün

ZORLUK Orta

ÜCRETLİ OTOYOL Var

FERİBOT Yok

Bu rotanın zorluk derecesinin orta seviyede olmasının sebebi; mesafenin uzunluğuna rağmen süresinin iki gün olmasıdır. Günlük ortalama 450 km yol yapılacağı için yalnızca yüksek tempoda seyahat etmeye alışık motosiklet sürücülerinin zorlanmadan yapabileceği bir seyahattir. Cumartesi sabah erkenden yola çıkarak Pazar akşamı eve dönecek şekilde rahatlıkla gerçekleştirilebilir. Bu rotayı, güneşin geç saatte batması sebebiyle gündüz gözüyle daha rahat gezebilmek için yaz mevsiminde yapmanız tavsiye edilir.



Kristal Cam Teras - Tokatlı Kanyonu - Safranbolu

İlk günkü yolun çoğunluğu TEM Otoyolu'nda geçer. Her ne kadar otoyolda motosiklet sürmek sıkıcı olsa da; akşamki hedefinize bir an önce varıp, Safranbolu'yu rahat rahat gezebilecek vakti kendinize bırakmanız için TEM Otoyolu'nu tercih etmek doğru olacaktır. İstanbul'dan Ankara'ya giden ücretli otoyola girdikten sonra Gerede tabelasını görene kadar devam edin. Gerede sapağından çıktıktan sonra önce Karabük, sonrasında da Safranbolu'ya ilerleyin. Tarihi Safranbolu Evleri ve civarındaki turistik noktaları gezdikten sonra Tokatlı Kanyonu'na 80 metre yüksekten bakan Kristal Cam Teras'ı görmeye gidebilirsiniz.



Safranbolu



İkinci ve aynı zamanda dönüş günü yapacağınız yol, ilkinde göre daha uzun ve yorucudur. Ortalama 490 km'lik yolun yarısı otoyol olmasına rağmen geri kalan yarısında köy yollarından ilerleyeceksiniz. Durup gezilecek çok yer olduğu için erken saatlerde yola çıkmak işinize yarayacaktır. Safranbolu'dan yola çıktıktan sonra ilk durağınız Abant Gölü olacak. İlk gün geldiğiniz yolu Gerede'ye kadar takip ederek TEM Otoyolu'na bağlanın ve Bolu yönünde ilerleyin. Abant sapağını kullanarak otoyoldan çıkın ve göle doğru ilerleyin. Gölü çevreleyen yürüyüş yolunda yürüyerek bol bol fotoğraf çekebilir ve sonrasında civardaki işletmelerde bir şeyler içebilirsiniz.





Abant'ın tadını çıkardıktan sonra Çepni ve Yıldırım Bayazıt'dan geçen yolu takip ederek Mudurnu'ya gidebilirsiniz. Bu yol oldukça dar ve virajlı olduğu için konsantrasyonunuzu yüksek tutmanız gerekecektir. Tarihi dokusunu koruyan bir kasaba olan Mudurnu'da çevre ziyaretlerini bitirdikten sonra öğle yemeği yiyebilirsiniz. Zira Mudurnu'nun gelişmiş mutfak kültürü sayesinde birçok çeşit lezzetli yemeği kolayca bulmanız mümkün olacaktır.

Mudurnu'dan Göynük'e gitmek için geldiğiniz yolun Yıldırım Bayazıt'a kadar olan kısmını geri dönün, Bolu – Bilecik yoluna çıkarak Bilecik yönünde ilerleyin. Yaklaşık 50 km sonra Göynük'e varacaksınız. Göynük'ün tarih kokan sokaklarını dolaştıktan sonra yarım saatlik bir yolculuğun ardından Taraklı'ya ulaşın.

Taraklı'yı da gezdikten sonra Geyve üzerinden kuzeye doğru ilerleyerek Adapazarı sağından TEM Otoyolu'na tekrar bağlanın. Yaklaşık 150 km'lik bir otoyol sürüşünün ardından İstanbul'a varmış olacaksınız.

6 KUŞADASI - BODRUM - FOÇA



ROTA UZUNLUĞU Ortalama 1200 km

SÜRE 3 Gece - 4 Gün

ZORLUK Orta

ÜCRETLİ OTOYOL Var

FERİBOT Var

Yenikapı - Bandırma feribotuyla başlayan bir gezi daha. Tıpkı İzmir – Çeşme gezisinde olduğu gibi feribota binmek, gezinin ilk ve son günlerindeki sürüş mesafesini büyük ölçüde kısalttığından dolayı gün içinde çok fazla yorulmamış olacaksınız. Bu rotanın geçtiği bölge de tatil beldesi olduğu için yaz mevsiminde gitmeniz durumunda denize girebilecek, ancak kalabalığa maruz kalacaksınız. Tatil sezonu dışında gelmeniz halinde de –özellikle okulların açık olduğu dönemde- kafanızı dinleyebileceğiniz tenha yerlerle karşılaşacaksınız. Yola çıkış tarihinizi buna göre ayarlayın.



Bandırma feribotundan indikten sonra güneye doğru Susurluk ve Balıkesir'i geçerek yol alın. Akhisar'dan Manisa'ya sapın ve İzmir'in içine girmeden ücretli Aydın Otoyolu'nda güney yönünde ilerlemeye devam edin. Otoyoldan çıkmak için Kuşadası sapağını kullanın. Kısa bir sürüşün ardından Selçuk'a varacaksınız. Burada bulunan Efes Antik Kenti'ni ziyaret etmeden asla geçmeyin. Efes'e vardığınızda muhtemelen öğleden sonra olacağından, antik kenti gezdikten sonra akşama doğru ancak yola çıkabilirsiniz.



Kuşadası, Efes Antik Kenti'ne yaklaşık 20 dakikalık bir mesafede olduğu için varmanız çok geç bir saati bulmayacak. Konaklayacağınız otele yerleşip dinlendikten sonra bu tatil beldesini yayan gezebilirsiniz. Eğer geziyi yaz mevsiminde yapıyorsanız ve Kuşadası'nda denize girmek isterseniz buradaki konaklamanızı bir gece daha uzatabilirsiniz.

İkinci günün gecesindeki konaklamanız Bodrum'da olacak. Kuşadası'ndan güneye doğru sürerek Söke'yi geçin. Bafa Gölü'nün güney kıyısında bir süre doğuya doğru ilerledikten sonra yönünüz yavaş yavaş yeniden güneye dönecek. Milas merkezine girmeden Bodrum yolunda devam edin, Güvercinlik'i geçtikten kısa bir süre sonra Bodrum'a varmış olacaksınız.

Eğer sabah Kuşadası'ndan erken saatlerde çıktysanız öğlen vakti kendinizi Bodrum'da bulabilirsiniz. Burada yapabileceklerinizi yine mevsim belirleyecek. Eğer yaz mevsiminde bu yola çıktysanız, Bodrum'da öğle vakti yayan gezmek pek mantıklı olmayacaktır. Dilerseniz otelinize yerleşip denize veya havuza girebilir, çevre gezisini akşamüstüne veya akşama bırakabilirsiniz.

Eğer geziniz yaz mevsiminde olmayacaksa, tarihi Bodrum sokaklarını gezebilir ve ardından Bodrum Kalesi'ne çıkabilirsiniz. Gün bitmeden Bodrum Yarımadası'nı turlamak da seçeneklerinizden biri olabilir. Torba, Göltürkbükü, Gündoğan, Yalıkavak, Gümüşlük, Turgutreis, Akyarlar, Gürece hattını takip etmeniz durumunda ortalama 90 km'lik bir turun ardından tekrar Bodrum merkezine ulaşabilirsiniz. Yarımadanın batıya bakan kıyısında hoşunuza giden bir yerde günbatımını da izleyebilirsiniz.

Gezinin üçüncü gününde artık kuzeye doğru çıkmaya başlayacaksınız. Bodrum – Foça arası, molalarla birlikte ortalama beş saatlik bir sürüşle alınabilecek bir mesafe. Yola çıkış saatinizi yine mevsime ve hem Bodrum'da hem de Foça'da ne yapmak istediğinize göre belirleyebilirsiniz.



Turgutreis ile Akyarlar arası - Fotoğraf: Tuğrul Katkak

Eğer yaz mevsimindeyseniz Foça'da da denize girmek için Bodrum'dan erken saatte yola çıkmak mantıklı olabilir. Ancak mevsimlerden yaz değilse ve Bodrum'da vakit geçirmekten keyif aldıysanız öğlene doğru yola çıkıp güneş batmadan Foça'ya varabilir ve orada da çevre gezisi yapmaya vakit bırakabilirsiniz. Foça eski ve yeni olmak üzere iki bölümden oluşur. Vaktiniz kısıtlı olacağı için gezmeye Eski Foça'dan başlamanız önerilir. Tarihi yapıları korunmuş evler sahil boyunca kuzeye doğru devam eder. Ayrıca Beş Kapılar Kalesi'ni görmeyi de unutmayın.

Dördüncü yani dönüş günü Foça'dan Bandırma'ya; Manisa, Akhisar, Balıkesir ve Susurluk üzerinden giden yolu ortalama bir sürüşle ve molalarla birlikte 6 saate yakın bir zamanda alabilirsiniz. Yenikapı feribotunun kalkış saatine göre yola çıkışınızı ayarlayın. Eğer feribotunuz geç saatte kalkacaksa kalan vaktinizi Foça'da, yol üzerinde veya Bandırma'ya oldukça yakın olan Manyas Kuş Cenneti'nde geçirebilirsiniz.



7 YENİŞEHİR - BİLECİK - ESKİŞEHİR - KAPADOKYA - KAYSERİ - KIRŞEHİR - ANKARA



ROTA UZUNLUĞU Ortalama 1800 km

SÜRE 4 Gece - 5 Gün

KONAKLAMALAR Eskişehir (1 gece), Kapadokya (2 gece), Ankara (1 gece)

ZORLUK Orta

ÜCRETLİ OTOYOL Var

FERİBOT Var

Günlük ortalama mesafenin 400 km'ye yakın olduğu bir seyahate çıkmak için yeterli kondisyonunuzun olduğuna emin olun. Kısa süreli gezilerde gün içinde gidilen yolun uzunluğu çok fazla hissedilmese de seyahatin süresi uzadıkça biriken yorgunluk, etkisini her geçen gün daha yoğun olarak hissettirir. Bu yüzden planlama aşamasında yüksek tempoyla geçen birkaç günün ardından dinlenebileceğiniz günler belirlemek; gezinin yoruculuğunu bir nebze de olsa azaltacaktır. Bu seyahatin de üçüncü günü ortalama 50 km sürüş yapılacağı için dinlenme günü olarak sayılabilir.

İlk günkü sürüş 280 km civarında olmasına karşın çoğunluğu ortalama hızı düşük çift yönlü yollardan geçeceğinden dolayı Eskişehir’de yeterli zaman geçirmek istiyorsanız yola erken saatlerde çıkmamız mantıklı olur. Eskişehir – Topçular feribotunu kullanarak körfezi geçin ve Orhangazi üzerinden Gölyaka, Sölöz ve Bayırköy’ü takip ederek Yenişehir’e ulaşın. Yenişehir’den Bilecik’e giden virajlı yolları aştığınızda öğle yemeği için de vakit gelmiş olacak. Bilecik, öğle yemeğinizi yemeniz için uygun bir yer olacaktır.





Porsuk Çayı üzerinde tekne veya gondollar ile gezintiye çıkabilirsiniz.

Öğle yemeğinin ardından Eskişehir'e doğru yola çıkın. Bozüyük üzerinden Eskişehir'e ulaştığınızda eğer yolda çok fazla oyalanmadıysanız şehri gezmek için yeterli zamanınız olacaktır. Eskişehir'de Porsuk Çayı, Tarihi Odunpazarı Evleri ve Sazova Parkı'nı görebilir; meşhur çiböreğinden yiyebilirsiniz.

İkinci günkü yolunuz yaklaşık 500 km olacak. Gittiğiniz yer de Kapadokya olacağı için yol üzerinde çok fazla vakit kaybetmemeye çalışın. Eskişehir'den erken saatte yola çıkıp, Sivrihisar, Polatlı ve Haymana'yı takip ederek Tuz Gölü'ne varın. Bu geziyi yaz mevsiminde yapıyorsanız özellikle bu bölgeler oldukça sıcak olacağından dolayı mola verdiğiniz zaman gölge yerlerde sıvı ihtiyacınızı giderdiğinizden emin olun.



Tuz Gölü



Uçhisar - Kapadokya

Tuz Gölü'nde yeterli zamanı geçirdikten sonra Aksaray üzerinden Kapadokya bölgesine ulaşabilirsiniz. Kapadokya, birbirine yakın birden fazla yerleşim yerinin oluşturduğu geniş bir alan olduğu için; konaklamanızı hangi bölgede yapacağınız kişisel tercihlerinize ve rezervasyon aşamasındaki otellerin fiyatlarının uygunluğuna göre değişir.



Göreme Açık Hava Müzesi



Kızılçukur Vadisi - Fotoğraf: Tuğrul Katkak



Göreme

Otel araştırmasına Ürgüp veya Göreme'den başlayabilirsiniz. Kapadokya'da iki gece kalacağınızı göz önünde bulundurarak otel tercihinizi yapmanız tavsiye edilir. Kapadokya'ya vardığınız saate göre eğer gün batımına az bir zaman kalmışsa hiç otele yerleşmeden direkt Kızılçukur Vadisi'ne yol alın. Kapadokya'nın tümünde gün batımını izleyebileceğiniz en güzel yerlerden biri olan Kızılçukur'da güneşi batırdıktan sonra varacağınız otele yerleşip, dinlenebilir, ardından da akşam yemeği için dışarı çıkabilirsiniz.

Üçüncü günün tamamı Kapadokya'da geçecek. Ziyaret edebileceğiniz yerler olan Ürgüp, Ortahisar, Göreme, Uçhisar ve Avanos birbirine ortalama 15 dakikalık mesafelerde olduğu için acele etmeden tümünü gezmeniz mümkün. Öğle yemeğinde Testi Kebabı yemeyi düşünebilirsiniz, özellikle Göreme'de bu kebabı oldukça lezzetli yapan birçok restoran bulabilirsiniz.



Ortahisar - Kapadokya



Avanos - Kapadokya



Nevşehir Derinkuyu Yeraltı Şehri

Dördüncü gün sabah erkenden kalkıp Derinkuyu'daki yeraltı şehrini ziyaret edin. Ardından Yeşilhisar'a doğru kanyonların arasından giden, تنها ama bir o kadar da güzel yolu kat ederek İncesu üzerinden Kayseri'ye varın. Öğle yemeği için Kayseri'nin lezzetli mutfağı doğru bir tercih olacaktır. Açlık durumunuza göre çevre gezisini öğle yemeğinden sonraya bırakabilirsiniz.



Merasim Meydanı'nda Atatürk Anıtı, Bürüngüz Camii ve Saat Kulesi - Kayseri

Kayseri'nin ardından Kırşehir'e doğru yola çıkın. Kırşehir'de 1272 yılında Selçuklular tarafından yapılan Cacabey Medresesi'ni görmek isteyebilirsiniz. Kırşehir'den sonra günün saati ve yorgunluk durumunuza göre başka bir yere uğramadan, dinlendirici molalar eşliğinde Kırık-kale üzerinden direkt Ankara'ya gidebilirsiniz.

Gezinin beşinci ve son günü dönüş yoluna geçmeden önce sabah saatlerinde Ankara'da çevre turu yapabilirsiniz. Evinize varmak istediğiniz saate göre yola çıkış zamanınızı ayarlamanız tavsiye edilir. Birincisi neredeyse tamamı ücretli otoyoldan geçen olmak üzere Ankara'dan İstanbul'a giden iki yol bulunur. Tabii ki otoyoldan gitmek daha kısa sürecektir. Ancak eve erken saatte varmanız gerekmiyorsa Beypazarı, Nallıhan, Mudurnu, Taşkesti ve Akyazı rotasını takip ederek Adapazarı dolaylarında otoyola bağlanabilir, son gününüzü de gezerek geçirebilirsiniz.



Millet Camii, Anıtkabir ve Cumhurbaşkanlığı Külliyesi - Ankara

8 MARMARİS - DATÇA - FETHİYE - SALDA GÖLÜ - AFYONKARAHİSAR



İzmir Saat Kulesi

ROTA UZUNLUĞU Ortalama 1900 km

SÜRE 5 Gece - 6 Gün

KONAKLAMALAR Marmaris (2 gece), Datça (1 gece), Fethiye (1 gece), Afyonkarahisar (1 gece)

ZORLUK Orta

ÜCRETLİ OTOYOL Var

FERİBOT Var

İlk günün zorlayıcı olacağı bir gezi. Yenikapı - Bandırma feribotuna erken saatte binerek hem vakit kazanmış hem de enerjinizi korumuş olacaksınız. Feribottan indikten sonra Marmaris'e kadar ortalama 530 km'lik bir yolunuz var. Öğle yemeği ve molalarla harcayacağınız süreyi de hesaba katarsak bu yolu 9 saate yakın bir zamanda almanız muhtemel görünüyor. Marmaris'te iki gece konaklayacağınız ve ikinci günkü sürüş çok yüksek tempolu olmayacağı için ilk günün yorgunluğu gezinin tamamını olumsuz etkilemeyecek. Geziyi yaz mevsiminde yaparsanız konaklama sayılarını artırmanız da seçenekler dâhilinde.

Bandırma'da feribottan indikten sonra güneye doğru sürerek Susurluk, Balıkesir, Akhisar ve Manisa'yı geçin ve ardından İzmir'e ulaşın. Öğle yemeğinizi İzmir'de yemek isteyebilirsiniz. İzmir'den sonra gideceğiniz yolun bir kısmı Aydın Otoyolu'ndan geçecek. Burada ortalama hızınız biraz yükselebilir. Aydın'ın ardından Muğla'yı takip ederek güneye inmeye devam ederseniz akşam saatlerine doğru Marmaris'e varabilirsiniz.





Bu yolculuğa yaz mevsiminde çıktıysanız vardığınızda güneşin batmasına ve havanın kararmasına hala birkaç saat kalmış olacak. Bu vaktin bir kısmını Marmaris Limanı'nın civarında bulunan birçok kafe veya restoranda dinlenerek geçirebilirsiniz. Dinlendikten sonra hava kararmadan Marmaris Kalesi'ne çıkıp, Marmaris'in güzel manzarasını bir de kalenin tepesinden izlemeniz tavsiye edilir. Gün içinde ne kadar yorulduğunuza bağlı olarak Marmaris'i akşam vakti yayan olarak gezmeyi düşünebilirsiniz. Eğer yorulduysanız ve dinlenmek istiyorsanız ikinci gece de bunu yapmak için fırsatınız olacak.





Marmaris'in civarında oldukça güzel koylar bulunur. İkinci gün, Marmaris'in merkezinden fazla uzaklaşmayıp, yakınlarındaki ilginizi çekebilecek noktaları gezmekle geçecek. Sırasıyla Turunç, Selimiye ve Bozburun'a gidebilirsiniz. Mevsim müsaitse her birinde denize girme imkânı bulacaksınız. Eğer ikinci gün motosiklet sürmeyi tercih etmezseniz Marmaris merkezinden kalkan ve birçok koyu tekne ile gezme olanağı sağlayan turlar da mevcuttur. Bu durumda ikinci gün 120 km motosiklet sürmemiş ve tamamen dinlenmiş olabilirsiniz.



Üçüncü gün gelip çıktığında Marmaris'ten çıkıp, batıya doğru 1,5 saatlik bir sürüş yapıp Datça'ya ulaşmanız gerekecek. Datça'nın denizinin Marmaris'ten daha iyi olduğu söylenir. Bu yüzden denize girmekten keyif alıyorsanız sabah fazla vakit kaybetmeden yola çıkmanız mantıklı olur. Datça'ya vardikten sonra güneşin batışına 2 saat kalana kadar dilediğiniz gibi vakit geçirebilirsiniz. Çünkü gün batımını Datça Yarımadası'nın en batısında bulunan Knidos'ta izleyeceksiniz. Yol ortalama 1 saat sürer. Ancak Knidos'ta antik kalıntılar da bulunduğu için orada vakit geçirmek hoşunuza gidebilir.



Knidos Antik Kenti



Knidos Antik Kenti



Knidos'ta Gün Batımı

Knidos'ta yiyecek-içecek satın alabileceğiniz maalesef tek bir tesis var. Eğer bu tesiste dilediğiniz yiyecek-içeceği bulamayacağınızı düşünüyorsanız, yola çıkmadan önce yanınıza almanız mantıklı olacaktır. Gün batımını izledikten sonra hava kararırken yeniden Datça merkezine doğru yapacağınız sürüşte dikkatli olun, çünkü yer yer oldukça dar yollar ve keskin virajlar vardır.



Dördüncü günkü durağınız Fethiye olacak. Ancak yol üzerinde Akyaka'ya uğrayacaksınız. Akyaka, Gökova Körfezi ve Azmak Çayı'na oldukça yakın olduğu için burada duraklamadan geçmek, bu coğrafi güzelliğe haksızlık olur. Datça'dan çıkıp Akyaka'ya varmanız tek molayla iki saat sürecek. Azmak Çayı'nda yeteri kadar vakit geçirdikten sonra Gökova Körfezi'ne geçin. Burada dilerseniz denize de girebilirsiniz. Akyaka civarında ortalama iki saat geçireceğinizi varsayarsak yeniden yola çıkıp Fethiye'ye varmanız öğleden sonrası bulacak. Vardıktan sonraki vaktinizi dilerseniz yine denize girerek veya çevre gezisi yaparak değerlendirebilirsiniz.





Eğer Fethiye'yi beğendiyseniz ve yeteri kadar vakit geçiremediğinizi düşünüyorsanız buradaki konaklamanızı bir gece daha uzatabilirsiniz. Bu durumda ertesi gün Fethiye'ye oldukça yakın bir konumda bulunan Ölüdeniz'i görme imkânı da bulabilir, hatta ilgileniyorsanız yamaç paraşütü bile yapabilirsiniz.

Gezinin beşinci gününde yapacağınız toplam yol 400 km'yi bulacak. Fethiye'den çıkıp Afyon'a giderken yol üzerinde Salda Gölü'ne uğrayacaksınız. Deniz seviyesinden 1.140 metre yüksekte bulunan gölün derinliği 185 metredir. Göl kıyısında ortaya çıkan turkuaz renk birçok insana ilgi çekici gelirken; Salda Gölü'nde aynı zamanda yelken, kano, rüzgâr sörfü ve sualtı dalış aktiviteleri de yapılmakta. Sabah Fethiye'den yola çıktıktan sonra tek molayla ortalama iki buçuk saatlik bir sürüşün ardından kendinizi göl kıyısında bulabilirsiniz. Salda Gölü'nden Afyon'a giden yol, iki mola vererek ortalama üç saatte gidilebilecek bir uzunlukta olduğundan Afyon'a varmak istediğiniz saate göre Salda Gölü'nde geçireceğiniz vakti belirleyebilirsiniz. Yeraltı su kaynaklarının bolluğu nedeniyle Afyon ve çevresinde birçok termal otel bulunur. Gezinin son günü hem vücudunuzu hem de ruhunuzu termal suyla dinlendirmek isterseniz Afyon'a öğleden sonra varmanız tavsiye edilir.



Seyahatin son günü sizi Afyon'dan İstanbul'a kadar, ortalama 6-7 saat sürecek yaklaşık 430 km'lik bir yol bekliyor. Termal suyun vermiş olduğu dinçlik sayesinde bu mesafeyi alırken pek zorlanmayacaksınız. Afyon'dan çıkıp kuzeybatı yönünde ilerleyin ve Kütahya'yı geçtikten sonra Bozüyük'e doğru ilerleyin. Bozüyük'ün ardından Bursa'ya doğru devam ederek şehir merkezine girmeden çevreyoluna bağlanın. Gemlik ve Orhangazi'yi takip edin ve Osmaniye Köprüsü'nü kullanarak İzmit Körfezi'ni aşın. Afyon'dan yola öğlene doğru çıksanız bile İstanbul'a varmanız öğleden sonra veya akşamın erken vakitlerini bulacak.

9 DENİZLİ - KALKAN - KAŞ - ANTALYA - ESKİŞEHİR



Yenikapı - Bandırma Feribotu

ROTA UZUNLUĞU Ortalama 1700 km

SÜRE 4 Gece - 5 Gün

ZORLUK Orta

ÜCRETLİ OTOYOL Var

FERİBOT Var

Rotanın önemli bir bölümü Akdeniz kıyılarında geçtiğinden ötürü eğer denize girmeyi seviyorsanız havanın müsait olduğu dönemlerde bu yolculuğa çıkmak hoşunuza gidecektir. Yazın Antalya ve civarı çok sıcak olduğu için; okulların açılmasından 1-2 hafta sonra bu seyahate çıkmanız idealdir. Böylelikle tatil beldelerindeki ve yollardaki yoğunluk azalacağı gibi; havanın bunaltıcı etkisi de ortadan kalkmış olur.



Pamukkale Travertenleri

Sabahın erken saatinde kalkarak Yenikapı – Bandırma feribotuna yetişin. Kahvaltınızı feribotta yapmanız, gün içinde size vakit kazandıracaktır. İlk günkü programınızda Pamukkale travertenlerini görmek ve ardından Denizli’de konaklamak var.



Bandırma'da feribottan indikten sonra Susurluk, Balıkesir ve Akhisar'ı takip ederek güneye inin. Salihli, Alaşehir ve Sarıgöl üzerinden güneybatıya doğru ilerlerseniz öğleden sonra Pamukkale'ye varmış olursunuz. Pamukkale travertenlerinin oluşturduğu harika manzaranın tadını çıkardıktan sonra Hierapolis Arkeoloji Müzesi'ni de görmek için yeterli vaktiniz olacak. Çevre gezisini yaptıktan sonra Denizli'deki otelinize yerleşip, sabahtan beri yaptığınız 400 km'nin yorgunluğunu atabilirsiniz.





Letoon Antik Kenti

İkinci günkü program Patara ve Kalkan ziyareti sonrası Kaş'ta konaklamayla sonuçlanıyor. Yaklaşık 300 km'lik bu yolu molalar ve ziyaretlerle birlikte 6 saatten daha kısa bir sürede almanız pek mümkün değil. Bu yüzden sabah Denizli'den erken saatte çıkmak size gün içinde büyük avantaj sağlayacaktır. Eğer denize girmek isterseniz Patara, Kalkan veya Kaş'tan sadece birinde denize girmek için yeterli vaktiniz olacak. Bu yüzden kişisel tercihlerinize göre hangisini seeceğinize yola çıkmadan önce araştırma yaparak karar verin. Denize girmek gibi bir niyetiniz yoksa ve vaktiniz kalırsa Patara'ya gelmeden Xanthos ve Letoon antik kentlerini de ziyaret edebilirsiniz.



Patara Antik Kenti



Kalkan - Antalya

Denizli'den yola çıktıktan sonra Acıpayam üzerinden Çavdır'a doğru ilerleyin ve Söğüt'e ulaştıktan sonra D350 Karayolu'nu takip edin. Seydikemer'i geçtikten sonra yönünüzü güneye doğru çevirerek D400 Karayolu üzerinde yol alın. Gölbent'i geçtikten sonra; önce Xanthos tabelasını, sonra da Letoon tabelasını göreceksiniz. Günlük programınızın uygunluğuna göre buraları ziyaret ettikten sonra Patara'ya doğru devam edin. Patara'da hem denize girebilir hem de antik kenti ziyaret edebilirsiniz. Burada yeteri kadar vakit geçirdikten sonra yönünüzü doğuya çevirin ve Kalkan'a varın.



Kaş - Antalya



Kaş Sokakları - Antalya

Kalkan küçük ve şirin bir tatil beldesidir. Kaş, Kalkan'a kıyasla daha turistik ve hareketlidir. Vaktinizin ne kadarını Kalkan'da, ne kadarını Kaş'ta geçireceğinize karar verirken bu hususu göz önüne alabilirsiniz. Eğer tatilinizi uzatmak ve denize daha geniş bir vakitte girmek isterseniz buradaki konaklama sürenizi uzatabilirsiniz.



Antalya Kaleiçi

Dolu dolu geçen ikinci günün ardından üçüncü günkü hedefiniz Antalya olacak. Ancak yol üzerinde durup ziyaret edeceğiniz pek çok antik kent olduğundan dolayı kişisel tercihlerinize göre hangisinde durup hangisini geçeceğinize yola çıkmadan önce yapacağınız araştırmayla karar verebilirsiniz.

Kaş'tan çıktıktan sonra 2,5 saatlik bir sürüş sonrası varabileceğiniz Olimpos'u ziyaret etmeniz şiddetle tavsiye olunur. Burada mevsimin müsaade etmesi halinde denize girebilir ve antik kalıntıları gezebilirsiniz. Olimpos'ta 3 saat vakit geçerseniz bile ortalama bir sürüşle ve molalarla birlikte Kaş'tan çıktıktan 7 saat sonra Antalya'ya varabilirsiniz. Günlük planınızı buna göre yapın. Antalya merkezinde vakit geçirmek isterseniz Kaş'tan sabah erken saatte yola çıkabilirsiniz. Antalya'ya vardığınızda Kaleiçi'ni görmek isteyebilirsiniz.

Dördüncü gün olduğunda dönme vakti de gelip çatmış olacak. Artık yönünüzü kuzeye çevirmeniz gerekiyor. Gece konaklayacağınız Eskişehir'e varabilmek için yaklaşık 420 km'lik bir sürüş yapacaksınız. Ortalama bir sürüşle gün içindeki 7 saatiniz motosiklet üzerinde geçecek. Eskişehir'i daha önce görmediyseniz veya biraz vakit geçirmek istiyorsanız Antalya'dan yola erken saatte çıkabilirsiniz. Önce Burdur'u, arından da Afyonkarahisar'ı takip ederek kuzeye doğru yol alın ve Eskişehir'e ulaşın. Gün sonunda Porsuk Çayı kıyısında yürüyüş yaparak gerilen kaslarınızı esnetmeyi deneyebilirsiniz.

Son gün evinize kaçta varmak istediğinize bağlı olarak Eskişehir'den yola çıkma vaktinizi belirleyebilirsiniz. Yolun ortalama 5 saat süreceğini hesaba katarak planınızı yapın. Eskişehir'den İstanbul'a dönmek için üç farklı yol kullanabilirsiniz. Bunlardan biri Bursa – Gemlik – Orhangazi yolu (310 km). Diğeri Bilecik – İznik (290 km), üçüncüsü ise Geyve – Sapanca yolu (330 Km). Aralarında yirmişer kilometrelik farklar gözükse de yolların virajlı olması veya otoyollar üzerinden geçmesine bağlı olarak üçü de birbirine yakın sürelerde sizi evinize ulaştırır. Kişisel tercihlerinize ve trafik durumuna göre dilediğinizi seçerek geziyi sonlandırabilirsiniz.



ISPARTA - ALANYA - MERSİN - ADANA - KONYA - BEYŞEHİR - KÜTAHYA

Osmangazi Köprüsü

ROTA UZUNLUĞU Ortalama 2400 km**SÜRE** 5 Gece - 6 Gün**KONAKLAMALAR** Isparta, Alanya, Mersin, Konya, Kütahya**ZORLUK** Zor**ÜCRETLİ OTOYOL** Var**FERİBOT** Var (Tercihe bağlı)

Günlük ortalama mesafenin neredeyse 400 km olduğu zorlu bir yolculuk. Yalnızca yüksek tempoda sürüş yapmaya yetecek kondisyona sahip sürücülerin bu rotayı uygulaması tavsiye olunur. Eğer yeterli tecrübeye sahip değilseniz, ancak yine de bu seyahate çıkmak istiyorsanız konaklama sayınızı artırarak günlük ortalama mesafeyi düşürebilirsiniz.

İlk günkü yolunuz uzun olacak. İstanbul'dan yola çıkıp Osmangazi Köprüsü'nü geçerek Bursa, Bozüyük ve Afyonkarahisar üzerinden Isparta'ya ulaşmak için 580 km'lik bir yol kat etmeniz gerekiyor. İhtiyaç ve yemek molalarıyla birlikte bu yolu ortalama 9 saatte ancak alabilirsiniz. Bu yüzden yola erken çıkmak ve bir önceki gece iyi dinlenmiş olmak işinize yarayacaktır.



Eğer gün içinde yapacağınız sürüşün mesafesini azaltmak ve zamanını kısaltmak isterseniz Yenikapı'dan kalkıp Mudanya'ya yanaşan Bursa feribotunu kullanabilirsiniz. Bu durumda günlük yolunuz 130 km kılacak, feribottan indikten yaklaşık 7 saat sonra da ortalama bir sürüşle Isparta'ya varabileceksiniz. Feribot yolculuğu aşağı yukarı 1,5 saat süreceği için kahvaltınızı da feribotta yapmanız, yol üzerinde vereceğiniz molaların süresini kısaltacaktır. Her iki türlü de Isparta'ya varışınız öğleden sonra, hatta akşama doğru olacak. Isparta'ya vardığınızda yorgunluk durumunuza göre önce otelinize yerleşip bir süre dinlenebilir ve ardından akşam yemeği yemek ve çevre gezisi yapmak için yeniden dışarı çıkabilirsiniz. Bütün gün motosiklet sürdüğünüz için akşam yayan gezmeniz, gerilen kaslarınızın esnemesine yardımcı olabilir.



Karacaören Baraj Gölü

İkinci günkü yolunuz, ilk günün yorgunluğunu bir nebze olsun azaltacak kadar kısa. Isparta'dan çıkıp Karacaören ve Kurşunlu üzerinden güneye indikten sonra yönünüzü doğuya doğru çevirin. Serik ve Side'yi geçtikten sonra Alanya'ya varacaksınız. Eğer hava koşulları denize girmeye müsaade ediyorsa yolda çok fazla oyalanmadan, molalarla birlikte 5 saati aşmayacak bir süre sonra Alanya'da konaklayacağınız otele varabilirsiniz. Denize girmekten hoşlanmıyorsanız yol üzerinde uzun molalar vererek keyifli vakit geçirebileceğiniz noktalar bulacaksınız. Bunlardan en hoşunuza gidecek olanı Karacaören Barajı kıyısında kurulmuş olan dinlenme tesisleridir. Baraj gölünün ortaya çıkardığı güzel manzaranın tadını çıkararak bir şeyler yiyip, içebilirsiniz.



Alanya



Alanya'ya vardığınızda çevre gezisi yapmak isterseniz Alanya Limanı'nı görebilir, teleferiği kullanarak Alanya Kalesi'ne çıkabilirsiniz.





Üçüncü gün, tüm seyahat boyunca sürüş yapmaktan en çok keyif alacağınız gün olabilir. Alanya'dan çıkıp, akşam konaklayacağınız yer olan Mersin'e varana kadar toplamda 340 km'lik bir sürüş sizi bekliyor gibi görünse de; yolların oldukça virajlı ama bir o kadar da manzaralı ve dolayısıyla keyifli olmasından ötürü bu yolu almanız molalarla birlikte ortalama 8 saat sürecek. Mersin'e vardığınızda çevre gezisi yapmak için yeterli vaktinizin kalmasını istiyorsanız Alanya'dan yola çıkarken fazla geç kalmamaya dikkat edin. Geneli denize paralel gidecek olan yolda doğuya doğru Anamur ve Silifke'yi takip ederek ilerleyin.

Tarihi yapılar ilginizi çekiyorsa Anamur'un çıkışında bulunan Mamure Kalesi'ni mutlaka ziyaret edin. 1500 yıllık kaleyi gezerken tarih boyunca ne kadar iyi korunduğunu görmek ilgi çekici olacaktır. Akşam yemeğinde Mersin'in meşhur yemeği olan tantuniyi sakın es geçmeyin.

Dördüncü günkü yolunuz 420 km uzunluğunda olsa da özellikle Ereğli – Konya arasında uzun bir düzlük olduğu için fazla yorulmayacaksınız. Sabah Mersin'den yola çıktıktan kısa bir süre sonra Adana'ya varıp, çevre gezisi yapmaya başlayabilirsiniz.

İlk durağınız Türkiye ve Ortadoğu'nun en büyük camilerinden biri olan Sabancı Merkez Camii olabilir. Yapımı 1998 yılında tamamlanan Sabancı Merkez Camii'nin içi Selimiye Camii'ne, dışı ise Sultan Ahmet Camii'ne benzer. 20.000 kişilik kapasiteye sahip oldukça büyük olan bu camiyi görmek ilginizi çekebilir. Ardından Seyhan Nehri kıyısında güneye doğru yürüyerek dünyanın halen kullanılan en eski köprülerinden biri olan Taş Köprü'yü görebilirsiniz. 385 yılında Roma İmparatoru Hadrianus tarafından yaptırılan bu tarihi köprünün uzunluğu 319 metredir. Köprüyü de gördükten sonra Seyhan Nehri kıyısından ayrılın ve içeriye doğru yürüyün.



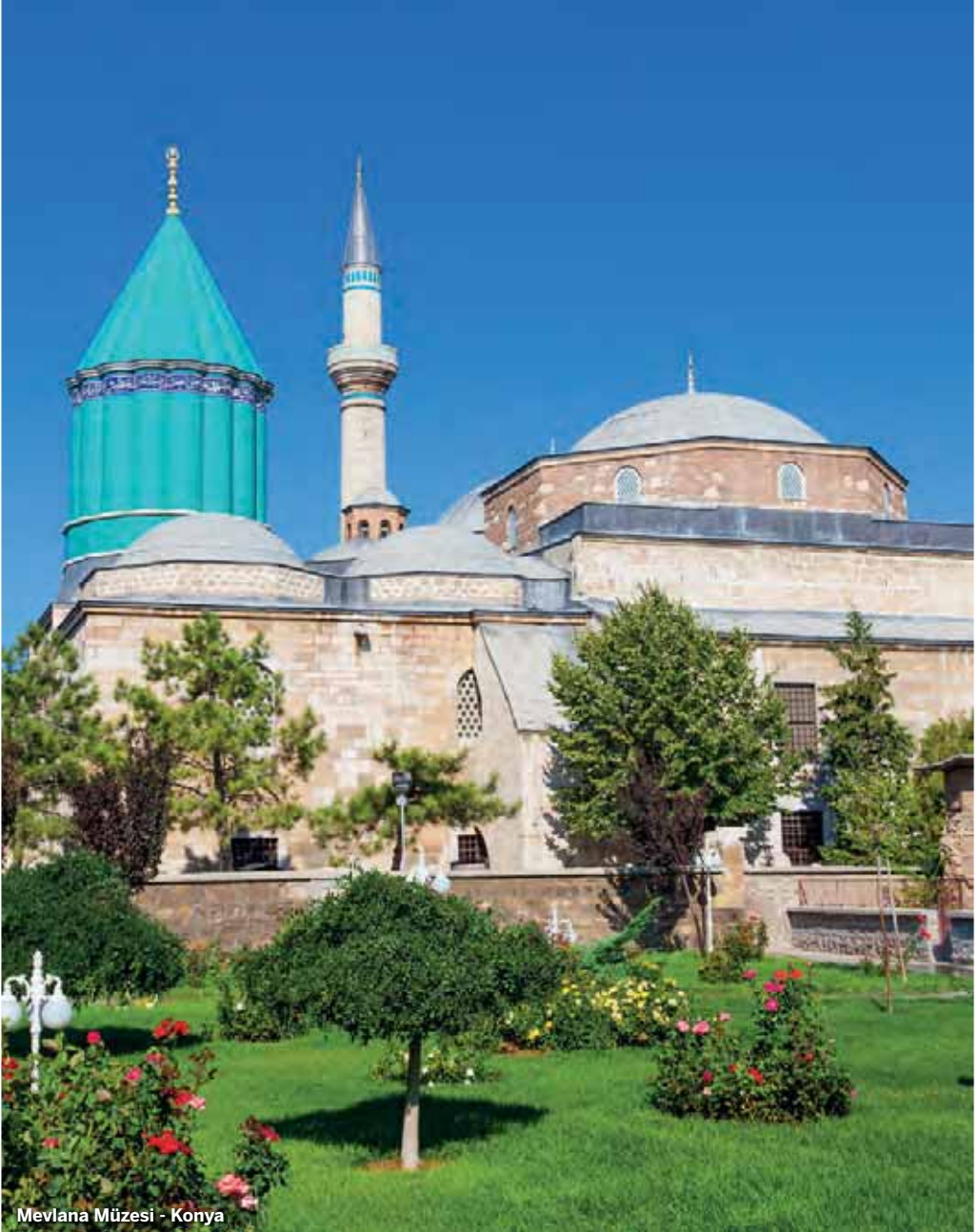
Sabancı Merkez Camii, Seyhan Nehri ve Taş Köprü - Adana

Osmanlı döneminde yapılmış en uzun saat kulesi olan 32 metrelik Büyük Saat Kulesi'ni de ziyaret ettikten sonra öğle vakti gelmiş olacak. Öğlen yemeğinde Tarihi Kazancılar Restoranı'nı tercih ederek Adana'nın ağız sulandıran yerel lezzetlerini deneyebilirsiniz. Yemekten sonra yola çıkmanız ve Konya'ya kadar 350 km'lik bir sürüş yapmanız gerekiyor. Ortalama bir sürüşle bu yolu 6 saate yakın bir zamanda almanız mümkün.



Büyük Saat Kulesi - Adana

Adana – Mersin Otoyolu'na çıkın ve Pozantı sapağına kadar batı y6n6nde ilerleyin. Saptan çıktıktan sonra Tarsus – Ankara Otoyolu 6zerinde kuzey y6n6nde devam edin. İmrahor dolaylarında otoyolun batıya doğru d6nd6đ6n6 fark edeceksiniz. Ereğli 6zerinden batı y6n6nde yol almayı s6rd6r6n, akşamın erken vakitlerinde Konya'ya varmış olacaksınız. Yorgunluk durumunuza g6re evre gezisini ertesine g6ne bırakabilirsiniz.





Beyşehir Gölü



Eşrefoğlu Camii - Beyşehir

Konya'da uyanacağınız beşinci günün sabahında ziyaret edebileceğiniz yerler arasında Mevlana Müzesi, Şems-i Tebrizi Camii ve Türbesi ile Alaaddin Tepesi Parkı bulunmaktadır. Bu üç yer de birbirine yürüme mesafesinde olduğundan motosikletinizi uygun bir yere park ettikten sonra güne sabah yürüyüşle başlamak hoşunuza gidebilir. Konya'daki çevre ziyaretlerinin ardından öğle yemeği saati gelmişse burada meşhur etli ekmekten yiyebilirsiniz. Eğer henüz karnızın acıkmadıysa etli ekmeği bir sonraki hedefiniz olan Beyşehir'de de yiyebilirsiniz.

Konya'dan çıktıktan sonra yaklaşık 1,5 saat sürecek olan 90 km'lik Isparta – Konya yolu üzerinde batı yönünde ilerleyin. Beyşehir'e vardığınızda göl kıyısında yürüebilirsiniz, hatta göl üzerinde tekneyle bile gezebilirsiniz. Ayrıca 1299 yılında yapılan Eşrefoğlu Camii'ni de görmek isteyebilirsiniz. Beyşehir'e ayırdığınız vakit dolunca gece konaklayacağınız şehir olan Kütahya'ya doğru yola çıkın.



Ulu Cami - Kütahya

Akşehir ve Afyonkarahisar üzerinden Kütahya'ya ulaşmanız yaklaşık 5 saati bulacak. Eğer ilginizi çekerse ve vaktiniz de olursa Akşehir'deki Nasreddin Hoca Arkeoloji ve Etnografya Müzesi'ni de ziyaret edebilirsiniz. Kütahya'ya vardığınızda saat çok geç olmadıysa yapımı 1401 yılında tamamlanmış olan Ulu Cami'yi ve çok yakınında bulunan Çini Müzesi'ni de gezebilirsiniz. Saat geç olmuşsa veya yorgunsanız Kütahya'da yapacağınız çevre ziyaretlerini gezinin son gününe bırakmanız da mümkün.



Çini Müzesi - Kütahya

Gezinin son gününde İstanbul'a varmanız molalarla ve öğle yemeğiyle birlikte ortalama 6 saate yakın bir zaman alacak. Dönüş yolunda tercihinize göre dilerseniz Gemlik – Orhangazi – Osmangazi Köprüsü yolunu kullanabilir veya Bilecik – İzmit – Karamürsel yolunu seçip Topçular – Eskihisar Feribotu ile İzmit Körfezi'ni geçebilir veyahut Geyve – Sapanca tarafından otoyola bağlanarak İstanbul'a gelebilirsiniz. Bu üç yol da aşağı yukarı 6 saatte sizi evinize ulaştırabilir.





Amasra

ROTA UZUNLUĞU Ortalama 3700 km

SÜRE 10 Gece - 11 Gün

KONAKLAMALAR Amasra, Sinop, Trabzon, Şavşat (2 gece),
Çamlıhemşin, Uzungöl, Ordu, Kastamonu, Zonguldak

ZORLUK Zor

ÜCRETLİ OTOYOL Var

FERİBOT Yok

On bir günlük bir seyahat boyunca günlük ortalama mesafeniz 300 kùsur kilometre olsa da biriken yorgunluk zorlayıcı olacaktır. Böyle bir seyahate çıkmadan önce hazırlık bölümünde bahsedilen tüm detaylara hâkim olduğunuzdan emin olun. Rotanın geçtiğı coğrafya sebebiyle en uygun zaman temmuz ayı denilebilir. Ayrıca gezi 11 gün süreceğı için yanınıza alacağınız kıyafetlerin kolay yıkanabilir ve kolay kuruyabilir olmasına dikkat edin.

1. GÜN: Karasu - Akçakoca - Ereğli - Zonguldak - Bartın - Amasra

ORTALAMA MESAFE 440 km

Yola İstanbul'dan çıktığınızı varsayarsak; Sakarya çıkışına kadar TEM Otoyolu'ndan gidin. Daha sonra Karasu'ya ulaşarak Karadeniz kıyısı boyunca doğuya doğru yol alın ve Ereğli'ye doğru ilerleyin. Gezinin son gecesi Zonguldak'ta kalacağınız için ilk günden Zonguldak'ta vakit kaybetmeden Bartın ve ardından Amasra'ya ulaşın. Amasra çok güzel bir sahil kasabasıdır. Deniz fenerine çıkmayı, batıya bakan koyunda gün batımını izlemeyi ve denize kıyısı olan restoranlarında balık yemeyi unutmayın.



Kemere Köprüsü - Amasra



Amasra Limanı

2. GÜN: Kurucaşile - Gideros - Cide - İnebolu - Abana - Sarıkum - Sinop

ORTALAMA MESAFE 320 km



Günlük mesafenin 320 km olmasına aldanmayın. Özellikle Cide – İnebolu arasındaki sahil yolu son derece virajlıdır. Bu yolda ortalama hızınız düşecek ve hem fiziksel hem de zihinsel olarak oldukça yorulacaksınız. Ancak aldığınız keyif, yorgunluğunuza değecek. Amasra'dan sabah erken ve dinlenmiş bir şekilde yola çıkmanız avantajınıza olur. Kurucaşile üzerinden Cide'ye doğru ilerlerken Gideros Koyu'na mutlaka uğrayın. Bir doğa harikası olan bu koyda 1 saate yakın zaman geçirmek isteyebilirsiniz.





İnebolu'ya doğru hareketlenmeden önce Gideros Koyu kıyısındaki tesislerde bir şeyler atıştırabilir veya Cide'de yanınıza yiyecek-içecek alabilirsiniz. Çünkü Cide'den İnebolu'ya sahil tarafından giden yorucu yol boyunca sık mola vermek isteyeceksiniz. Vereceğiniz sık molar İnebolu'ya varmanızı geciktirecek olsa da dinlenmenizi ve konsantrasyonunuzu yeniden toplamanızı sağlayacak. Yorucu bir sürüşün ardından dinlendirici öğle yemeğinizi İnebolu'da yiyecek şekilde ayarlayın. Yola devam etmek için 1 saat boyunca dinlenmeniz gerekebilir.



İnebolu'dan sonra yol nispeten kolaylaşacak. Abana ve Ayancık üzerinden Sarıkum'a doğru ilerleyin. Sarıkum Gölü'nü gördükten sonra günün saatine göre güneşi göl kıyısında veya Sarıkum Plajı'na inerek batırabilirsiniz. Sinop'a varış saatiniz muhtemelen akşama denk geleceği için çevre gezisini ertesi güne bırakıp akşam yemeğinde meşhur Sinop mantısı yiyebilir ve ardından yazın son derece canlı olan sahilinde yürüyüş yapabilirsiniz.

3. GÜN: Sinop Çevre Gezisi - Samsun - Ordu - Giresun - Trabzon

ORTALAMA MESAFE 485 km



Bugünkü vaktinizin çoğunluğu bölünmüş yollarda geçeceğinden yorgunluğunuz dünkü kadar fazla olmayacak. Ancak Sinop çevre gezisi de bu güne dâhil olduğundan sabah erken kalkmanız tavsiye edilir. Tarihi Sinop Cezaevi'ni ziyaret ettikten sonra Şahin Tepesi'ne çıkarak Sinop'u tepeden izleyebilir ve ardından Samsun'a doğru yola çıkabilirsiniz. Samsun'da kısa bir çevre gezisi yaptıktan sonra Çarşamba, Ünye ve Fatsa'yı geçerek Ordu'ya ulaşacaksınız. Gezinin sonlarına doğru Ordu'da konaklayacağınızdan ötürü burada zaman kaybetmeden Giresun üzerinden Trabzon'a doğru ilerleyin.



Trabzon

Trabzon'a varış saatinize bağlı olarak çevre gezisini yapabilir, geç saatte varmanız durumunda ise yine gezinin ilerleyen safhasında yolunuzun Trabzon'dan tekrar geçeceği güne bırakabilirsiniz. Yaz mevsiminde gece geç saatlere kadar hareketliliğini koruyan Trabzon Meydan Parkı'nı görmek isteyebilirsiniz.



Atatürk Köşkü - Trabzon - Fotoğraf: Ayşe Demirci

4. GÜN: Rize - Hopa - Borçka Karagöl - Artvin - Şavşat

ORTALAMA MESAFE 370 km



370 km'lik yolun Hopa'ya kadar olan ilk 170 km'si Karadeniz kıyısı boyunca ilerleyen bölünmüş karayolunda geçecek. Hopa'dan sonra deniz kıyısından ayrılıp, virajlı yolları takip ederek tırmanmaya başlayacaksınız. Trabzon'dan çıktıktan sonra Hopa'ya kadar oyalanmadan giderek vakit kazanmanız tavsiye edilir. Çünkü kazandığınız vakti Borçka Karagöl ve Şavşat'ta geçirmek isteyeceksiniz. Rize'yi bugünlük es geçip birkaç gün sonra dönüş yoluna geçtiğinizde tekrar ziyaret edebilirsiniz.



Bir doğa harikası olan Borçka Karagöl'ün tadını çıkardıktan sonra Artvin üzerinden Şavşat'a doğru ilerleyin. Şavşat'ta iki gece kalacağınız için konaklayacağınız yer ekstra önem kazanıyor. Ahşap bungalovları olan otellerde konaklamanız tavsiye edilir.

5. GÜN: Çam Geçidi - Ardahan - Çıldır Gölü Turu - Şavşat

ORTALAMA MESAFE 240 km



Bugünün temposu, diğer günlere kıyasla daha düşük olacak. Önceki günlerin yorgunluğunu bu gün atmanız mümkün. Şavşat'tan çıktıktan sonra Ardahan'a giderken Çam Geçidi'nden geçeceksiniz. Harika virajları ve olağanüstü manzarası olan bu yolda motosiklet sürmekten inanılmaz keyif alacaksınız. Sık sık durup fotoğraf çekmek isteyebilirsiniz.





Çam Geçidi'ni aştıktan sonra Ardahan'a varıp, ufak bir çevre gezisi yapıp ardından Çıldır Gölü'ne devam edin. Rakımı 1.975 metre olan bu bölge, oldukça ilgi çekici doğal güzelliklere sahiptir. Bu yüzden bir an önce hedefe varmaktansa yolun ve doğanın tadını çıkarmak doğru olacaktır.

Çıldır Gölü'ne vardığınızda göl kıyısında ufak bir tesis göreceksiniz. Herhangi bir ihtiyacınız olursa bu tesiste giderebilirsiniz. Gölün doğu tarafına ilerleyince sırasıyla Akçakale ve Doğruyol üzerinden geçecek, arından da güneye ineceksiniz. Çoğunlukla göl kıyısından giden bu yolu takip ettiğinizde Taşbaşı'na varacaksınız. Buradan sonra da gölün batı kıyısından kuzeye doğru çıkıp, Gülyüzü üzerinden yeniden Çıldır'a dönebilirsiniz. Gölün çevresini tam tur gezeceğiniz bu süre zarfında durup, fotoğraf çekmek veya manzaranın tadını çıkarmak isteyeceğiniz noktalar görebilirsiniz. Göl turunu tamamladıktan sonra güneş batmadan önce Şavşat'a geri dönüp, Çam Geçidi'nden gündüz gözüyle bir kez daha geçebilir ve Laşet Motel'in harika vadi manzarasının tadını çıkarabilirsiniz.

6. GÜN: Şavşat Karagöl - Artvin - Hopa - Ayder Yaylası - Çamlıhemşin

ORTALAMA MESAFE 260 km



Şavşat Karagöl

Yaylada uyumuş olmanın ve bir önceki günün dinlendirici geçmesi sayesinde muhtemelen erken ama uykunuzu almış bir şekilde uyanacaksınız. Fırsatı değerlendirin ve yola erken çıkın. İlk hedefiniz Şavşat Karagöl. Ana yoldan ayrıldıktan sonra göle ulaşana kadar yol yer yer bozulsun da çok fazla zorlanmayacaksınız. Göl kıyısında yürüyüş yapıp, tadını çıkardıktan sonra Artvin üzerinden Hopa'ya doğru yola çıkın ve iki günlük aranın ardından kısa bir süreliğine de olsa yeniden deniz seviyesine inin.

Ardeşen'e kadar deniz kıyısından ilerleyen bölünmüş yolda vakit kaybetmeden sürün ve Fırtına Deresi'ni takip ederek Çamlıhemşin'e kadar tırmanın. Ayder Yaylası'na çıkan sapağa geldiğinizde sola dönün, kısa süre sonra yaylaya varmış olacaksınız. Yaylada vakit geçirebileceğiniz, yemek yiyip, bir şeyler içebileceğiniz pek çok tesis mevcut.



Ayder Yaylası



Fırtına Deresi üzerinde birçok taş köprü görebilirsiniz. - Çamlıhemşin

Havanın kararmasına yakın, yaylanın tadına yeteri kadar vardıktan sonra Çamlıhemşin'e inin. Konaklama için Çamlıhemşin'deki eskiden okul olarak kullanılan tarihi taş binada hizmet veren otel tavsiye edilir.

7. GÜN: Zil Kale - Rize - Uzungöl

ORTALAMA MESAFE 170 km



Zil Kale

Bugün de dinlenme imkânı bulabileceğiniz günlerden biri. Sabah Çamlıhemşin'den yola çıkıp yakın mesafedeki Zil Kale'yi ziyaret edin. Yolun bir kısmı Fırtına Deresi'nin kıyısından gider. Yol boyunca derenin üzerinden geçen birçok taş köprü göreceksiniz. Fotoğraf çekmek için durduğunuzda başınızı yukarı kaldırırsanız tepedeki sık ağaçlar arasına konuşlanmış pek çok tarihi ahşap ev görebilirsiniz.



Zil Kale'den sonra yeniden deniz seviyesine inin ve Ardeşen üzerinden Rize'ye varın. Öğle yemeği saati gelmişse burada pide yemeniz hararetle tavsiye edilir. Rize'den Of'a doğru Karadeniz kıyısı üzerinden ilerlediğinizde Uzungöl sapağından ayrılarak Çataklı Çayı'nı takip eden yoldan tırmanmaya başlayın. Uzungöl'e vardığınızda göl kıyısında birçok tesis olduğunu fark edeceksiniz. Hava kararana kadar bu tesislerde zaman geçirip gölü izleyebilir veya göl kıyısında yürüyüş yapabilirsiniz. Uzungöl civarındaki konaklama maliyeti, gezinin diğer günlerine göre daha pahalı olacak. Bu yüzden alternatif arayışlarına girmek isteyebilirsiniz.



8. GÜN: Trabzon - Ordu

ORTALAMA MESAFE 275 km



Gezinin üçüncü günü Trabzon'u yeteri kadar gezip gezmediğinize bağlı olarak sabah saatlerinde Uzungöl'de biraz daha vakit geçirmeniz mümkün. Bunun yerine Trabzon'u gezmeyi tercih edebilir veya Ordu'ya erken varıp orada yapabileceğiniz çevre gezilerine vakit ayırabilirsiniz. Yamaç paraşütüne meraklıysanız Ordu'ya vardığınızda Boztepe'ye çıkmak isteyeceksiniz. Paraşütü tercih etmezseniz de harika bir Karadeniz ve Ordu manzarası izlemek için de Boztepe'ye gitmeyi düşünebilirsiniz.



9. GÜN: Samsun - Havza - Boyabat - Kastamonu

ORTALAMA MESAFE 470 km



Boyabat Kalesi

Dört gündür günde 300 km'nin üzerinde sürüş yapmamış olmanın verdiği dinçlik ile tercihen sabah erken saatlerde Ordu'dan yola çıkın ve Samsun'a doğru ilerleyin. Gezinin üçüncü günü Samsun'u yeteri kadar göremediğinizi düşünüyorsanız buraya vakit ayırabilirsiniz. Samsun'dan sonra deniz kıyısıyla paralel giden yoldan ayrılıp önce Havza ve ardından Boyabat'a doğru devam edin. Havza – Boyabat arasındaki yol çoğunlukla çift yönlü olacaktır. Ancak asfalt kalitesi gayet iyi olmakla beraber yer yer Kızılırmak Nehri'nin kıyısından geçerken güzel manzaralara şahit olacaksınız.

Boyabat'ı geçtikten sonra Hanönü ve Taşköprü'yü takip ederek Kastamonu'ya ulaşabilirsiniz. Hava kararmadan varırsanız Kastamonu'nun merkezine yakın çevre gezilerini bugün yapabilirsiniz.



Kastamonu Kalesi

10. GÜN: Azdavay - Pınarbaşı - Zonguldak

ORTALAMA MESAFE 290 km



Kastamonu'ndan yola çıktıktan sonra ilk hedefiniz Azdavay olacak. Seydiler ve Ağlı üzerinden Azdavay'a ulaşın. Azdavay'ın merkezini gezdikten sonra Çatak Kanyonu'nu tepeden gören cam terasa mutlaka gitmek isteyeceksiniz.

Ardından Pınarbaşı'na doğru ilerleyin ve Ilica Şelalesi'ne varın. Buranın muhteşem doğal güzelliğinin tadını çıkardıktan sonra Küre Dağları'nın eteklerinden ilerleyen yolu batıya doğru takip ederek Ulus üzerinden Nebioğlu'na doğru devam edin. Kayıkçılar ve Karaman üzerinden geçerek Zonguldak'a varabilirsiniz.

Gezinin ilk günü Zonguldak'ı gezmeniz için vakit kalmadığından burada çevre gezisi yapabilirsiniz.



11. GÜN: Ereğli - Akçakoca - Düzce - İstanbul

ORTALAMA MESAFE 330 km



Ereğli Yolu

Gezinin son gününde, ilk gün hoşunuza giden ama yeteri kadar vakit geçiremediğiniz belde-leri gezebilirsiniz. Zonguldak'tan yola çıkın ve Ereğli üzerinden Akçakoca'ya varın. Buradan güne-ye inerek Düzce'ye doğru ilerleyin ve TEM Otoyolu'na bağlanarak İstanbul'a doğru dönüşü geçin.



Ereğli



Toparlamak gerekirse...

Bu seyahatin başlangıç ve bitiş noktası İstanbul olarak belirlendiği için, geziye farklı bir şehirden başlayacaksanız rota üzerindeki şehirlerin sırasını ve konaklama noktalarınızı kendinize göre yeniden düzenleyebilirsiniz. Günlük mesafeler ortalama bir motosiklet süren ortalama bir sürücüye göre hesaplanmıştır. Bir günde alabileceğiniz yol kapasitesine göre geziyi uzatıp kısaltmanız mümkün. Ayrıca çevre gezilerinizin çeşitliliğini de yola çıkmadan önce yapacağınız araştırmalara göre yine kendi zevklerinize göre belirleyebilirsiniz.

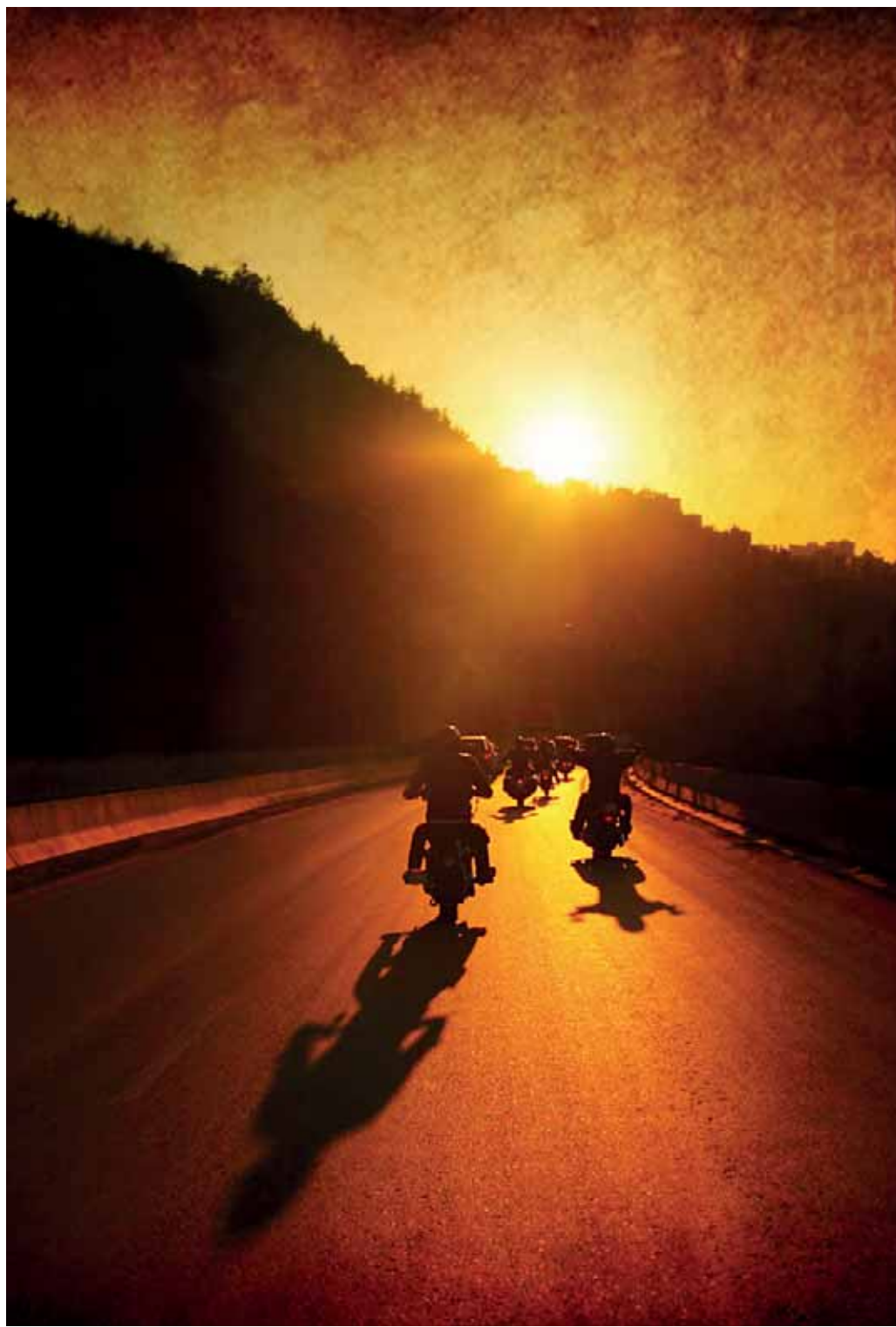
KAPANIŞ

Bu kitabı okuduktan sonra motosikletle seyahat etmenin keyifli olduğu kadar meşak-
katli de olduğunu mutlaka anlamışsınızdır. Ancak gözünüz korkmasın, tüm ihtimalleri göz
önüne alarak plan ve hazırlık yapmanız durumunda asla unutamayacağınız geziler yapabil-
mek tamamen sizin elinizde. Seyahat etmek sadece yola çıkmak ve yolda olmaktan ibaret
değildir. Yola çıkmadan önce doğru planlama yapmak ve olası risklere karşı hazırlıklı olmak
seyahat etmenin yarısıdır. Bu evrelerden gerektiği gibi geçemezseniz gezi boyunca keyif al-
maktan çok eziyet çekebilirsiniz.

Planlama, hazırlık ve rota önerileri bölümlerinde okuduklarınız ortalama bir sürücü ve
ortalama bir gezgine hitaben yazılmıştır. Kişisel zevk ve tercihlerinize göre bu kitapta yer
alan bilgileri çeşitlendirebilir veya değiştirebilirsiniz. Ancak unutmamanız gereken şey; kri-
tik öneme sahip hiçbir şeyden vazgeçmemeniz gerektir. Seyahatinizi birkaç temel taş
üzerine bina edin ve geri kalan detayları keyfinize göre şekillendirin. Zaten bu kitapta yer
alan rotaları, planlama ve hazırlık aşamalarında belirtilen hususlara dikkat ederek gezdikten
sonra daha uzun ve daha zor seyahatlere çıkmak için sabırsızlanacaksınız.

Şimdiden iyi yolculuklar...





NOTLAR

HIZ LİMİTİNE UYUN

YOHAN BLAKE

4 X 100 METRE OLİMPİK VE DÜNYA ŞAMPİYONU
100 METRE DÜNYA ŞAMPİYONU



MOTOSİKLET

SEYAHAT REHBERİ



TURING