



ikitekerle
yaşamamın



puf
noktaları

iki teker yeter


DELTA BİSİKLET
katkılarıyla

BİSİKLET KULLANMA KILAVUZU

Yavuz Oymak



ikitekerle
yaşamamın

püf

n o k t a l a r ı

BİSİKLET KULLANMA KILAVUZU

Yavuz Oymak

İkiteklerle Yaşamının Püf Noktaları – Bisiklet Kullanma Kılavuzu / Yavuz Oymak

Yayın Hakları:

© Delta Bisiklet Motosiklet Spor Tur. Taş. Gıda San. ve Tic. Ltd. Şti.

Her hakkı saklıdır. Bu yapının aynen ya da özet olarak hiçbir bölümü, yayın hakkı sahibinin yazılı izni olmadan kullanılamaz.

Kapak: Yavuz Oymak

Birinci basım: Haziran 2008

Delta Bisiklet Motosiklet Spor Tur. Taş. Gıda San. ve Tic. Ltd. Şti.
Bosna Hersek Cad. 21/D Emek – Ankara Tel: 0 312 - 223 60 27

Yayın Hizmetleri: BAYT Bilimsel Araştırmalar, Basın Yayın ve Tanıtım Ltd. Şti.
Ziya Gökalp Cad. 30/31 Kızılay – Ankara Tel. 0 312 – 431 30 62 E-mail: info@bayt.com.tr

Baskı: MİKİ Matbaacılık Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.
Matbaacılar Sitesi 560. Sk. No. 27 İvedik – Ankara Tel. 0 312 – 395 21 28 E-mail: info@mikimatbaasi.com

Bisikletçi dostlarım
Bahir ve Hakkı Tezgören'e



Daha az, daha çoktur. (L. Mies van der Rohe, 1950)

Küçük, güzeldir. (E. F. Schumacher, 1970)

Basit, mükemmeldir.



ÖNSÖZ

Bu kitap, Türkiye'deki şehir yaşamının bütün zorlamalarına karşın özel otomobil sahibi olmamakta direnen, şehir içi trafikteki bütün olumsuzluklara, bisikletin bir ulaşım aracı değil bir çocuk oyuncakı ya da sadece bir spor aleti olarak görülmesine, toplumda yaygın bir saygısızlık ve bencilliğin yarattığı sıkıntılara karşın ulaşım gereksinimini bisikletle gidermeye çalışan birinin; tekerleğin icadından bu yana insanoglunun yaratmış olduğu belki de en hayranlık duyulması gereken, ama ne yazık ki günümüzün ileri teknoloji hayranlığı ve tüketim çılgınlığı ile yoğurulmuş toplumlarında küçümsenerek bir kenara konan bisikleti, çatal-kaşık ya da çekiç-pense-testere gibi asla vazgeçemeyeceği bir araç olarak değerlendiren, ama diğer yandan bu ilgi ve merakını kör bir tutkuya dönüştürmeyen, yararlandığı bu aletin kendi içinde bir amaç haline dönüşmesi tehlikesinden uzak durmaya çalışan, gösterişli spor müsabakalarından uzak duran ama daima kendini ve bisikletini geliştirmeye çalışan, deyim yerindeyse “sadece kendisiyle yarışan” ve koşullarla mücadele etmeyi, küçük ayrıntılarla uğraşmayı çok ciddiye alan, bütünü ortaya çıkaran şeylerin küçük ayrıntılar olduğunun bilincinde olan birinin; aslında bu konuda bilinçli olan bir toplumda hiç olmaması gereken bir sürü zorluğa karşın bisikleti inatla bir ulaşım aracı olarak kullanan birinin uzunca bir sürede edinmiş olduğu deneyimini başkalarına aktarmayı, herkesin yararına sunmayı amaçlamaktadır.

Bu kitapta neleri bulacaksınız:

Bu kitapta neleri bulacağınızı değil de, neleri bulamayacağınızı saymak belki de daha kolay olacak. Bu kitapta bisiklet teknolojisindeki son gelişmeleri—disk frenler, hidrolik amortisörler, en son model Mampanyolo(!) yarış grupları, Mimano(!) otomatik vitesler—bulamazsınız; Mransa(!) Bisiklet Turuna katılan ünlü yarışçıları, kırılan rekorları, ya da büyük şampiyon Güçlükol(!) için özel olarak üretilen ayakkabının emsallerinden kaç gram daha hafif olduğunu da öğrenemezsiniz bu kitaptan. Ya da bisikletinizin neresini nasıl ayarlayacağınızı, nasıl tamir edeceğinizi, hangi parçayı nereye nasıl uyduracağınızı, ne gibi aletlere ihtiyaç duyacağınızı merak ediyorsanız, başka kaynaklara başvurmanız gerekecek. Hattâ, tatilinizi değerlendirmek için hangi bölgelerde, hangi parkurlarda pedal tepmeyi tercih edeceğiniz, sizin için en cazip seçeneğin hangisi olabileceği de bu kitabın konusu dışında. Zaten bu gibi konuları merak eden kişiler için artık internet çok hızlı ve kolay bir bilgi edinme yolu—insanlar artık evlerinde ansiklopedi ve katalog bile tutmaz oldular. Günümüzde teknolojik gelişmeler ve bununla birlikte üretim ve tüketim korkutucu bir hız kazandı; bilgi iletişimi de onların gerisinde kalmıyor.

Bilgilenme konusunda hiçbir sıkıntımız yok; bütün dünya—uzak doğusundan, uzak batısına kadar—topyekün bir bilgi toplumuna dönüşmek üzere. Ne, nerede, ne kadar, ne zaman, ve bir ölçüye kadar da nasıl olduğunu öğrenmekte pek bir zorlanmıyoruz. Ama iş yapmaya gelince, bizzat yapmaya... O konuda sıkıntımız çok.

Herşeyden önce, kaynakların eşitsiz dağılımı, gelir dengesizliği zorluyor bizi: Öğreniyoruz, biliyoruz da edinemiyoruz. Bilgimiz kağıt üzerinde ya da bilgisayar ekranında kalıyor. Yani, pratik yapamıyoruz, deneyemiyoruz, gördüğümüz şeyi bizzat yaşayamıyoruz. O zaman da işin “püf noktasını” kavrayamıyoruz.

İşte, bu kitapta yazar, bisikletli şehir yaşamında kazandığı deneyimlerle saptadığı bu “püf noktalarını” okura aktarmaya çalışıyor. Nasıl bir bisiklet almalı? Nasıl bir bisiklet yapmalı? Yolda giderken nelere dikkat etmeli? Neler gerekli, neler gereksiz? Ne doğru, ne yanlış? Birçok konuda size yol gösterecek, seçimlerinizde size ipucu olacak bilgiler bulacaksınız bu kitapta. Bunlar doğrudan doğruya bir takım seçenekler sunmayacak size belki ama konuyu düşünmenize ve doğru karar vermenize yardımcı olacaktır.

Devasa boyutlarda bir sanayileşme, iklim dengelerinde korkutucu değişiklikler, çevre kirliliğinde artık telafisi mümkün olmayan düzeylerde bir artış—bütün bunların her biri ayrı birer araştırma, tartışma konusu ve bu kitabın kapsamı dışında.

Günümüzün gittikçe büyüyen ve kalabalıklaşan şehirlerinde içinden çıkılmaz hale gelmiş trafik sorunuyla boğuşan insanlar için, örneğin bir motosiklet “özgürlük” simgesi haline gelebilmektedir. Bir zamanlar bir motosiklet firması—motorlu taşıt araçları olmadan tasavvur bile edemediğimiz bugünkü uygar dünyada dört tekerlekli araçların tahakkümü altındaki insanın içine düştüğü esareti ima ederek—ürettiği motosikletlerin üzerine bir uyarı etiketi iliştimişti. O etikette, motosiklete binerken uyulması gereken belli başlı kuralları

saydıktan sonra, “bu kurallara uyarırsanız, karşılığında elde edeceğiniz ödül özgürlüktür” diye yazmışlardı. O yazıdan aldığım ilhamla ben de şunu söyleyeceğim: Eğer bisikleti bir ulaşım aracı olarak benimser ve bu kitaptaki öneri ve uyarıları dikkate alırsanız, bunun ödülü özgürlük, ama ondan da öte, beden ve ruh sağlığı olacaktır.

Şehir yaşamının koşuşturmacası içerisinde, her şeyi bir an evvel, yerinden kalkmadan ve kolunu dahi kıpırdatmadan, tek tuşla halletme tutkusu ile beyni yıkanmış bireyler arasında varlığını sürdürmeye çalışan bu kitabın yazarı için bisiklet, kullanışlı bir ulaşım aracı ve mükemmel bir spor aleti olmanın ötesinde, kişiliğine iki önemli unsurun yerleşmesinde önemli rolü olan bir nesnedir aynı zamanda: Yalnızca kendi gücüne güvenmeyi ve sabretmeyi bisiklet öğretti ona.



Bu kitabı nasıl kullanacaksınız:

Kitaptaki bilgiler, konularına göre belli başlıklar altında veya önem sırasına göre, ya da herhangi başka bir mantıkla sıralanmamışlardır. Dolayısıyla, baştan sona sırasıyla veya rastgele bir biçimde okunması arasında hiçbir fark yoktur. Ancak, herhangi bir konuda bilgi edinmek isteyen kişi önce baştaki “Anahtar Sözcükler” sayfasında ilgili anahtar sözcüğe bakabilir ve karşısında numaraları verilmiş sayfaları inceleyebilir.

ANAHTAR SÖZCÜKLER

A

aerobar 29
ağırlık 26
algılanma zorluğu 4
amortisör 10, 22
ana yollar 8
ani duruş 13
ara sokaklar 18
aşınma 34

B

basit mekanizma 12
basit mükemmeldir 1
basit teknoloji 34
binme alışkanlığı 11
binme pozisyonu 6, 10, 19, 20, 22, 30
bir sen eksiktin (!) 2
bisiklet tasarlamak 21
bisiklet türleri 6, 15, 21
bisiklet yolları 2, 26
boşluklardan yararlanmak 31
boşlukları yakalamak 36

D

dikiz aynası 9, 18, 32
doğa 27
düz geçiş 36

E

emniyet şeridi 32
enerji kaybı 13
en kısa yol 24

F

fren pabucu 34
fren türleri 12, 34
fren yapmak 13, 33

G

geniş yollar 36
gidon 20
giysi 16
göbekten vites 14, 23

göbekten vitesler 37
günlük ulaşım 26
güvenlik 4, 8, 9, 28, 32

H

hava kirliliği 38
hız 29
hızlı araçlar 9

İ

iki tekerlekli araç 33
ileriye görmek 28
ilkel 2

K

“kaos” kuramı 31
kadro 6
kadro türü 10
kaldırım 5
kalpiye 7
karşıya geçiş 38

KISA KISA 39, 40
kilometre saati 24
kontrapedal 12, 14
korunmak 16
kullanım kolaylığı 3
kullanma amacı 6, 21

L

lastik basıncı 22
lâstik tekerlek 22

M

manevra yeteneği 17, 29
motorlu araç 15

O

ortalama hız 25
oturmak 19, 30

Ö

ön fren 14
özel ayakkabı 7

P

pedal 7
pedala basma tekniği 20
pedal çevirmek 24
pedal devri 23, 37
pedal pozisyonu 5, 10, 14
pedal temposu 15
performans 3, 7
port-bagaj 17

R

refleks 33
rota—adım 24
ruh sağlığı 27

S

sabır 19
sağlamak (!) 32
sağlık 30
sele 19, 30
sola dönmek 18
spor 11
standart vitesler 37

Ş

şehir dışı 5, 9
şehir içi 8, 18, 31, 36
şehir merkezi 25
şehir trafiği 26, 35

T

tali yollar 38
tempo 19, 23, 35
terlemek 16
ters manevra 33
ters yön 8
tıkalı trafik 25
trafik 4, 9, 18
trafik karmaşası 31
tüketim 1

U

ulaşım 11
uzun geziler 17, 27
uzun yol 16, 25
uzun yolculuk 29

V

vites 15, 25, 37
vites kullanımı 23, 35

Y

yağmurlu hava 34
yarış 27
yarış bisikleti 29
yayalar 8
yayalarla birlikte 38
yoğun trafik 28
yolculuk süresi 11
yorgunluk 11
yüksek teknoloji 1, 12
yük taşımak 17

Minimalist akımın öncülerinden Alman mimar Ludwig Mies van der Rohe, 1950'li yıllarda “Less is more” (Daha az, daha çoktur.) sloganıyla, insanın çevresini tasarlama ilkelerine çok önemli bir katkıda bulundu.

1970'li yıllara gelindiğinde, uygar dünyanın ekonomik sorunlarına bir yanıt olarak, E. F. Schumacher'in “Small is beautiful” (Küçük güzeldir.) özdeyişi kullaklara küpe oldu.

Aradan bir kırk yıl geçti. Şimdi, bunlara bir yenisini eklemenin, böylece zamanın o değerli görüşlerini belleklerde tazelemenin günü geldi belki de: Basit, mükemmeldir.

İnsanların televizyonu açmak için koltuklarından kalkmayı külfet saydıkları, domates kesmek için elektrikli bıçak kullandıkları, mahalle bakkalına bile özel otomobilleriyle gitmeyi yeğledikleri bir çağda, bisiklet gibi harika bir aletin de bu gelişmelerin etkisi altında yozlaşmasına, bir “yüksek teknoloji” ürününe dönüşmesine şaşmamak gerek.

Evet, her yeni gelişme daha önce yapamadığımız bazı şeyleri yapabilmemizi, ulaşamadığımız noktalara ulaşabilmemizi sağlıyor belki ama ne pahasına—bunun muhasebesini iyi yapmak zorundayız.

Bisikleti bir ulaşım aracı olarak seçmişseniz, zaten baştan, günümüzün aşırı üretim ve tüketim batağına batmış yaşam tarzından çıkış seçeneği olabilecek bir yöne adım atmışsınız demektir. O zaman,

kullanacağınız bisikleti seçerken de, bu yönün tersine, temel ilkelerinize aykırı seçimler yapmamaya özen göstermelisiniz.

- Bisikleti hemen her koşulda, üşenmeden kullanacağınız, her zaman elinizin altında basit bir araç haline getirin.

- Bisiklet günlük yaşamınızda hep ihtiyacınız olan bir alete dönüşsün. Bisiklet kullanmaya uzun süreler ara vermeyin.

- Kullandığınız aletin nasıl çalıştığını anlamaya, bütün özelliklerini öğrenmeye çalışın.

- Hiçbir durumda özel bir hizmete, tamirciye muhtaç kalmamaya gayret edin.

- Bisiklet kullanırken yanınıza ağır tamir aletleri, özel aletler almak zorunda kalmayacağınız çözümler arayın.

- Bir parça eskidiği ya da bozulduğu zaman daima yerine yenisini rahatlıkla bulma olanağınız olsun.



Ülkemizde bisiklet ulaşım gayesiyle yaygın olarak kullanılan bir araç değildir. Bazılarının olanaksızlıklar nedeniyle kullandığı “ilkel” bir ulaşım aracı olarak görüldüğü bile söylenebilir. (Genellikle, ilkokulu bitiren çocuğa “karne hediyesi” olarak alınır; çocuk lise çağına geldiğinde de—oğlan sokaklarda daha fazla sürmesin, başına bir şey gelmesin düşüncesiyle—“Koskoca herif oldun, hâlâ velespitile mi dolaşıyorsun! Adam ol da sana bir araba alalım!” diyerek, otomobile özendirilir—üstelik “en süperlerinden!” birine. Zavallı bisiklet de arka balkonda çürümeye terk edilir.)

Yaygın olarak kullanılmadığı için de, şehirlerimizde bisiklet yolları, bisiklet park yerleri, toplu taşıma araçlarına bindirme olanakları, iş yerlerinde bisiklet konabilecek yerler hiç düşünülmez ve bütün bunlara karşın inatla bisiklet kullanan kişiler epey sıkıntı çeker.

“Bir gün, şehrin büyük iş merkezlerinin bulunduğu ana caddelerden birinde, bütün caddeyi kaplayan ve etrafı tahta perdeyle çevrili bir inşaatın sürdüğü bir bölgeden geçmek zorunda kalmıştım, sabah herkesin işine ulaşmaya çalıştığı kalabalık bir saatte. Bütün yayalar, binaların park yerlerine girecek araçlar, iş yerlerine gelip giden kurye motosikletleri, hepsi aynı dar geçidi kullanmak zorundaydı. Bisiklet üzerinde gitmenin bana zaman kazandırmayacağını bilsem de, sırf bisikleti yanıma alıp yürürsem daha çok yer kaplarım düşüncesiyle, inmedim ve yayalarla birlikte ve onlarla aynı hızda ilerlemeye başladım.

Kalabalığı yararak ilerleyen bir otomobili görünce uysal bir biçimde kenara çekilen, kurye motosikletinin patırtısını du-

yunca hemen yol veren yayalardan birinin, bisiklet üzerinde beni görünce, ‘Öff! Bir sen eksiktin!’ diyerek tepki göstermesini hiç unutamam. Çünkü bu sıradışı bir tepki değildi ve bana kalırsa, bizim ülkemizde bisikletin yerinin ne olduğunu anlatan, örnek bir tepkiydi: Orada bir tek ben fazlaydım, bisikletimle!”

Şehirde bisiklet kullanırken her zaman bunu göz önünde tutmanız gerekmektedir: Motorlu araç trafiğine katıldığınızda, araçtan sayılmıyorsunuz; yaya bölgelerinde ise yaya değilsiniz. Buna karşın, bir yere bisikletle ulaşmak istiyorsanız, her iki yolu da kullanmak durumundasınız.

- Eğer sizin için ayrılmış bir şeridin olmadığı (ne yazık ki, bu hemen her zaman böyledir—sadece bu ülkede değil, uygar ülkelerin büyük şehirlerinin çoğunda) bir yolda gidiyorsanız, geçiş hakkı daima diğer araçlarındır. Yol vereceksiniz, boşlukları kullanacaksınız, trafik akışını bozmayacaksınız.

- Yaya bölgelerinde bisiklet kullanırken, yürüme hızına yakın bir hızla seyredecek, yayaları rahatsız etmemeye özen göstereceksiniz. Her zaman yol vereceksiniz.

- Yanda gördüğünüz trafik işareti günümüzde en serekle kullanılan işaretlerden biridir. Bunu gördüğünüz yerlerde giderken de, park etmiş motorlu araçlara çarpmamaya dikkat edin!



Bir bisiklet satın alırken, görünüşü hoşumuza giden bir tanesini seçer ve şöyle bir yakından inceledikten sonra, hemen her zaman, kadrosundan ve gidonundan tutup havaya kaldırırız. Eğer elimize hafif geliyorsa, bu çok hoşumuza gider. Bisiklette hafifliğin çok öncelikli bir tercih nedeni olduğunu düşünürüz. Acaba bu doğru mu, ya da hangi koşullarda ve ne kadar geçerli bir yargıdır bu?

Bir bisikletin ağırlığının yaklaşık 7 kg ile 14 kg arasında olduğunu varsayabiliriz. Diyelim ki 8 kg ağırlığında bir bisiklet seçtik. Karşımızdaki diğer seçenek 12 kg olsun. Bu ikinci bisiklet birincisinden $4/8 \times 100 = \%50$ daha ağırdır. Bu farkı duyumsamak olanaksız. Üstelik bu ağır bisikleti elde taşımının diğerine göre oldukça zahmetli olduğunu da kabul etmek gerekir. Ancak bir düşünelim: Bisiklet elde taşımak için değil, bizi taşımak içindir. Bisiklete bindiğimizi ve yolda devinim halinde bir kitle olduğumuzu düşünürsek, bu kitle bizim ağırlığımızı da içerir. Kendi ağırlığımızı yaklaşık 60 kg olarak alalım. Birinci bisikletle toplam ağırlık $60+8 = 68$ kg, ikincisiyle $60+12 = 72$ kg olacaktır. Bu durumda, yüzde cinsinden kıyaslama: $4/68 \times 100 =$ yaklaşık $\%6$ ağırlık farkı demektir. Bütün diğer etmenleri de hesaba kattığımızda, yolda giderken bu ağırlık farkını duyumsamamız olanaksızdır ve zaten genel performansımıza katkısı da ihmal edilebilir bir düzeyde olur.

Tabii, bazı koşullarda bu fark önem arz edebilir:

- Bisikleti kullanırken sık sık elimize alıp karşıdan karşıya geçmek, basamak çıkarıp indirmek, evde ve iş yerinde pek uygun olmayan bir yere sokup çıkarmak, elimize alıp üst katlara taşımak zorundaysak.

- Yarışma koşullarında, rakiplerimize karşı daha baştan elverişsiz bir konuma düşmemek ve belki de burun farkıyla bir yarış kazanma şansını kaçırmamak için.

- Çok az bir enerji ve zaman kaybının bile göze alınamayacağı koşullar altında, çok uzun ve zorlu yolculuklar yapacaksak.

Yani olağan koşullarda bisikletin kendi ağırlığının, diğer etmenlerin yanında hiç de o kadar önemsenecek bir etmen olmadığını düşünebiliriz. Bir de, o bir-iki kiloluk farkın bisikletin fiyatında ne kadar büyük bir fark yarattığını görürsek, çoğu durumda “hafif bisiklet” sevdasından vazgeçmenin daha akıllıca olduğuna karar veririz.

Ancak, günlük yaşamımızda ulaşım için kullandığımız vazgeçilmez bir parçamız haline gelen bir bisikletin hafif olması da, kullanım kolaylığı açısından oldukça önemlidir. Bu durumda, çok özel ve pahalı parçalar edinmeden ama yeterince kaliteli ürünler seçerek ama herşeyden önce bisikletin üzerindeki gereksiz sayılabilecek eklentilerden, olmasa-da-olur türünden mekanizmalardan kurtulmayı deneyerek, bisikletimizi 10 kg.'ın altına indirebiliriz. Böyle bir bisiklet rahatlıkla elde taşınır, bir yerlere sokup çıkarırken insana sıkıntı vermez.

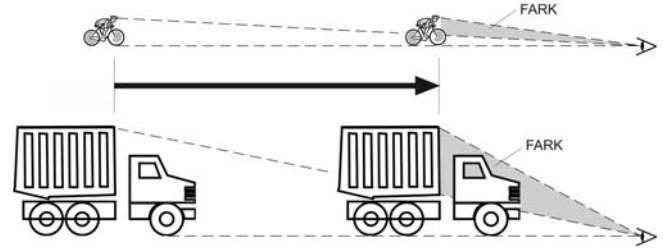
Bisikletle yolda giderken bu hafifliğin etkisini duyumsamazsınız bile. Yolculukta çektiğiniz sıkıntıyı azaltmak istiyorsanız, bisikleti değil kendinizi hafifletmeye bakın—yani, varsa, fazla kilolarınızdan kurtulun!

Bisikleti şehir ortamında ve günlük yaşamınızda bir ulaşım aracı olarak kullanıyorsanız, ister istemez motorlu araçlar için düzenlenmiş yollarda kullanacaksınız demektir. Şehrinizde bisiklet yolları olsa bile, bunları her yerde görmemiz olanaksız. Bu durumda bisiklet kullanan kişinin en birinci yakınması, diğer araçların, otomobillerin, otobüslerin, kamyonların, kamyonetlerin acımasızca, onu ezecek gibi üstüne gelmeleri, onun varlığını hiç hesaba katmadan hareket etmeleri, saygısızca onun yaşamını tehlikeye atmaları olacaktır.

Evet, bazı motorlu araç sürücüleri bunu kasıtlı olarak yapıyor olabilir. Ancak, konuya biraz daha tarafsız bir gözle bakarsak bazı farklı saptamalar yapabiliriz ve bu bizim trafikte daha sağduyulu ve soğukkanlı davranarak, uygun önlemler alarak, güvenli bir yolculuk yapmamızı sağlayabilir:

- Bisikletin yolda giden bir taşıt aracı olarak algılanması zordur—hem motorlu taşıt sürücüleri, hem de yol kenarındaki yayalar için.
- Bisiklet en küçük ulaşım aracıdır. Diğer araçlarla kıyaslandığında uzaktan algılanmaz, varlığı gözden kaçır.
- Uzaktan bakan bir kişi, kavşaktan veya yan yollardan trafiğe katılmak üzere olan bir aracın sürücüsü, düz yolda belli bir hızda seyreden araç sürücüsü, yolda gördüğü bir bisikletin hangi hızla gittiğini söyleyemez. Karşıdan karşıya geçen bir yayanın ya da kavşaktan yola girmek üzere olan bir aracın sürücüsünün, üzerine doğru gelen bisikletin hızını tahmin etmesi ise nerdeyse olanak-

sızdır. Bunun fiziksel bir nedeni vardır: Size doğru yaklaşan bir nesne ne kadar küçükse, nesnenin yaklaşma hızını algılamamız o kadar güçleşir.



Dolayısıyla, her ne kadar bu konuda araç sürücülerinin eğitimsiz ve özensiz olduklarını kabul etsek de, trafikte bisikletlere karşı saygısızca ve aldırmaz davranışların çoğu zaman istemeden olduğunu ve önlenemeyeceğini bilmeliyiz. Yine de yol güvenliğini arttırmak için bazı şeyler yapabiliriz:

- Dikkat çekici renkte bir bisiklet kaskı, kazalara karşı güvenlikten öte, bizim yolda giden bir araç olarak algılanmamızı sağlar.
- Renkli ve dikkat çekici giysiler giymekten de kaçınmamalıyız.
- Bisiklet üzerindeki parlak, fosforlu işaretlerin gösteriştten ziyade kolay algılanmanız için olduğunu düşünün.
- Reflektörleri ve ön—arka ışıkları yabana atmayın.

Şehir içinde, sokak ve caddelerde yol alırken, eğer trafiğin akış yönünde ve en sağdan gidiyorsak, bizi sol arkamızdan motorlu araçlar sürekli tehdit eder; çünkü trafik tıkalı değilse yolda en yavaş giden biziz demektir. Bu durumda kaldırıma çok yakın gitmek zorunda kalırız. Aslında pedal çevirmediğimiz zamanlarda en uygun pedal pozisyonunun dokuzu çeyrek geçe ya da üçe çeyrek kala (saatin akrep ve yelkovanını örnek alarak bu şekilde tarif etmek olanaklı—bk. s.10) olmasını karşın, kaldırıma yaklaştığımızda sağ pedali yukarıda tutarak bir miktar yer kazanabiliriz. Doğrusu, şehir ortamında pedal çevirirken her zaman dikkatli olmak gerekir. Pedalın alt pozisyonunda iken takılacağı birçok engelle karşılaşabiliriz.

Şehir dışına, uzun bir geziye çıkmaya kalkıştığımızda, bu konuda deneyimi olmayan kişilerden genellikle şu tepkiyi alırız: “Çok tehlikeli değil mi? Araçlar çok hızlı gidiyor, korkmuyor musun?” Halbuki şehir dışında bizim için daha elverişli bazı koşullar vardır:

- Sağda kaldırım olmadığı için asla solunuzdan geçen araç ile kaldırım arasında kalmazsınız.
- Şehirler arası yollarda hız yüksek olduğu için, yolda seyreden araçların sağ ve sollarında bıraktıkları boşluklar şehir içinde olduğundan epeyce fazladır.

Diyelim ki en olumsuz durumlardan birinde, yani karşı yönden gelen bir kamyonla, sizin gittiğiniz yönde giden bir otobüsün bulunduğu noktada kaldınız ve yol oldukça dar (tabii, bu durumun

farkında olmayacağınızı düşünmek bile istemiyorum, çünkü iyi bir dikiz aynanız olmadan yolculuğa çıkmayacağınızı ve yolda giderken önünüze baktığınızdan belki de daha fazla dikiz aynasından arkanızı gözlediğinizi varsayıyorum). Böyle sıkışık bir durumda kaldığınızda, yapacağınız şey bankete inmek ve eğer bankette bisiklet sürmeye uygun bir zemin yoksa durmaktır. Bisiklet, insanın algı sınırlarını ve reflekslerini zorlamayan bir hızda gittiği için, hemen kenara çekilir, gerekirse durabilirsiniz.



Bir yapının taşıyıcı sistemi (ahşap, çelik, betonarme) ne ise, bir bisikletin kadrosu da odur. Kadro ilk bakışta göze çarpmaz, gösterişli bir donanımın ve aksesuarın ardında kısmen de olsa gizli kalır ve zayıf taraflarını herkes kolayca fark edemeyebilir. Halbuki bisikletin türünü ve temel özelliklerini (yarış, gezi, dağ bisikleti gibi) kadrosu belirler ve kadronun malzeme kalitesi ve ayrıntı özellikleri o bisikletin bütününe niteliği üzerinde esas belirleyici unsurdur—tıpkı bir yapının çatı, duvar, kapı, pencere ve su tesisatı gibi parçalarının bütünlüğünde ve yapının tümüyle sağlam bir biçimde ayakta durmasında esas belirleyici olanın taşıyıcı sistem olması gibi.

Bisikletin diğer motorlu taşıt araçlarından en temel farkı şudur: Motorlu taşıta binersiniz ve o sizi götürür. Oysa bisiklete bindiğiniz zaman siz bisikletle birlikte gidersiniz; yani giden aracın motoru siz olursunuz. Bu fark çok önemlidir: Bisikletin üzerinde sadece rahat olmanız yetmez; aynı zamanda gücünüzü uzun süre ve gayet verimli bir biçimde kullanabilmeniz gerekir. Bisikletle birlikte, yol koşullarına uyum sağlayan tek bir vücut gibi olmalısınız. İşte bu nedenle, bisiklet üzerinde durduğunuz pozisyon çok önemlidir. Bisikletin üzerinde değişik pozisyonlarda keyfinize göre oturmaya kalkarsanız, yol alamazsınız. Bisiklet üzerinde doğru bir pozisyonda durmak hem rahat yol almanızı, hem de beden sağlığını korumanızı sağlar. Bunda da esas belirleyici unsur kadrodur.

Herşeyden önce, bisikletin kadrosunun boyunuza uygun olduğundan emin olmalısınız. Eğer kadro küçükse selenin yüksekliğini ayarlayarak bunu kapatabileceğinizi düşünebilirsiniz, ama bunun bir sınırı vardır: gidon yüksekliğini ayarlamak sorun olabilir.

Kadro türü (yol yarışı bisikleti, şehir bisikleti, tur bisikleti, dağ bisikleti), binme pozisyonunu belirleyen ana unsurdur. Bir yarış bisikletinin üzerinde, bedeniniz öne abanmış olarak, kollarınız gergin çok etkili pedal çevirebilirsiniz ama üzerinizdeki giysiler sizi rahatsız edebilir ve bu şekilde manevra kabiliyetiniz az olduğu için kalabalık trafikte rahat gidemezsiniz. Arkanızı görmeniz bile sorun olabilir. Ayrıca bir yol yarışı kadrosuyla geziye çıkmaya kalkarsanız, yanınıza almak zorunda olduğunuz eşyaları koyacak yer bulmakta büyük güçlük çekersiniz ve en kötüsü bunların bir kısmını çantayla sırtınıza asmak zorunda kalırsınız—bisikletle ulaşımında düşülecek en büyük hata (bk. s.17).

Öte yandan bir şehir bisikleti kadrosuyla uzun yola çıktığınızda, nispeten dik bir pozisyonda olacağınızdan, ağırlığınızın büyük bir bölümü seleye binecektir. Bu şekilde saatlerce ve sıcak bir havada pedal çevirirseniz, ne kadar önlem alsanız da, sele bacak aranızı tahriş eder. Dağ bisikleti de buna benzer: Engebeli patikalarda, yumuşak zeminlerde çok rahat kontrol ve manevra imkânı veren bu kadro tipidir ama uzun yola çıkmaya diğerleri kadar uygun değildir.



Yol yarışı bisikleti



Tur bisikleti



Şehir bisikleti



Dağ bisikleti

Uzun süre rahat ve verimli bir biçimde pedal çevirebilmek için değişik yöntemler düşünülmüştür. Özellikle yarış yapanlar için, yüksek hızlarda ayağın pedaldan kaymasını önleyici, kayışlı-kayıssız kalpiyeler (cale-pied – fr.) ve çok çeşitli mekanizmalara sahip, altından pedala kilitlenen özel bisiklet ayakkabıları (bunların pedal-ları da özeldir) tasarlanmıştır. Amaç:

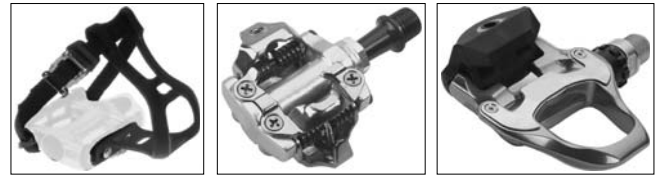
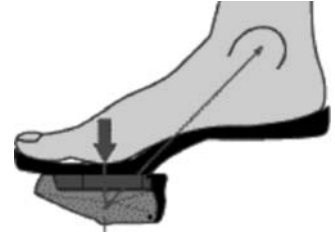
- Ayağın istemeden pedaldan kaymasına engel olmak.
- Pedala daima doğru biçimde basmayı sağlamak.
- Bir ayak önde pedala güç uygularken, arkada boşta olan ayağı biraz olsun yukarı doğru çekerek diğer ayağa yardımcı olmak.
- Uzun yolculuklarda saatlerce bisiklet kullanmak gerektiği zaman, ayağın sürekli belli bir basınçla pedal üzerinde durmasının ayak tabanına verdiği rahatsızlığı engellemek (özellikle sıcak havalarda yaptığınız uzun gezilerde ayak tabanlarınızın piştiğini duyumsar, biraz olsun havalandırmak isterseniz, bu pedallarla bunu bisikletten inmeden de yapabilirsiniz).

Ancak, şehir içinde ve gündelik yaşamınızda bisiklet kullanırken kalpiyeler ve özel ayakkabılar sözcüğün tam anlamıyla bir ayak bağına dönüşebilir sizin için. Hatta bazı tip kilitli ayakkabılar ile rahat yürümek olanaksızdır bile. O zaman bütün bu özel mekanizmalardan vazgeçmek zorunda kalabilirsiniz. Ama yine de biraz olsun dengeli ve verimli bir pedal basışı elde etmek istiyorsanız, ince ve düz tabanlı bir ayakkabı ile kullanabileceğiniz kayışsız (yarım) kalpiyeler edinebilirsiniz. Bunlar belki size arkadaki ayağınızla pedalı çekme

olanağı sağlamayacaktır ama ayağınızın pedaldan sağa, sola, ileri kaymasına engel olacak, pedala doğru basmanızı sağlayacak, diğer yandan, inip binerken ve yürürken zorluk çıkarmayacaktır.

Pedala en doğru basış şekli, ayak baş parmağının birinci eklemi pedalın mili ile düşeyde aynı hizaya getirmektir. Pedala parmaklarınızın ucuyla basarsanız yeterince güç uygulayamazsınız; ayağınızın ortasıyla basarsanız da, pedal çevirirken bacağınız rahat bir biçimde uzanmaz, çünkü zaten bisikletin sele yüksekliği—eğer bu şekilde basarsanız—selede oturur durumdayken ayağınızın alt pozis-yondaki pedala yetişemeyeceği bir düzeyde olmalıdır.

İşte, kalpiyenin bir yararı da budur: Ayağınızın pedal üzerinde daima doğru pozisyonunda olmasını sağlar.



Kalpiyeli ve kilitli pedal çeşitleri (İkinci ve üçüncü tip pedallar özel ayakkabı gerektirir; birinci düz tabanlı, uygun bir spor ayakkabı ile kullanabilirsiniz).

Sehir içinde bisikletle bir yere giderken çok işinize yarayacak bir ayrıcalığınız vardır: Motorlu araç trafiğini düzenlemek için konmuş kısıtlamaların neredeyse hiçbirine uymak zorunda değilsiniz (ama kendiniz dahil, kimsenin güvenliğini tehlikeye atmamak kaydıyla, tabii). İstedığınız zaman araç trafiğine katılırsınız, istediğiniz zaman bisiklet elinizde, yayalarla birlikte hareket edersiniz.

Bazı ülkelerde, bisiklete tahsis edilmiş özel yollarda, geçiş üstünlüğüne sahip bir araç olarak yolculuk yapabilirsiniz ama bizim ülkemizde, bırakın ayrıcalığı, bir araç olarak sayılmadığınız gibi, ayak altında dolaşan baş belası bir nesne olarak görülürsünüz yollarda. Bu bakımdan, esas olarak güvenliğinizi düşünerek, hemen her türlü fırsattan yararlanarak, kendi çözümünüzü kendiniz bulmak zorundasınız.

Ara sokak, ters yön, yaya geçidi, kaldırım, köprü, en kısa yol ne ise oradan gideceğiniz yere ulaşabilirsiniz. Kullandığınız aracın elde taşınabilir olması, bir insandan daha geniş olmaması ve düşük hızda gitmesinin getirdiği bütün avantajlardan yararlanmalısınız. Bu konuda ustalaştığınız zaman, şehir içinde çoğu yere en çabuk ulaşımın bisikletle olduğunu göreceksiniz.

Bisikletle yayaların arasına karıştığınız zaman dikkat etmeniz gereken konuları ayrıca belirtmeye gerek yoktur. İnsanlar arasındaki normal saygı ve nezaket kurallarına uymanız yeter.



Motorlu araçlarla birlikte yol alırken de temel trafik kurallarına uyarınız. Ancak, zaman zaman tek yönlü yollara tersten girmeniz gerektiğinde dikkat etmeniz gereken bazı önemli noktalar vardır:

- Bir yola ters yönde giriyorsanız, yolun size göre sağından değil, solundan, yani karşıdan gelen araçların sağından gideceksiniz.
- Ters yönde gittiğiniz için, karşınıza çıkan herşeyi ve herkesi beklemek zorundasınız. Geçiş hakkı sizin değildir.
- Karşınızdan gelen ve durmak için yanaşan araç sizi beklemek zorunda değildir. Aracın öbür yanından geçmek de tehlikeli olabilir.
- Kalkmak üzere olan aracın sürücüsü dikiz aynasından kendi aracının arkasına bakar, sizi görmeyebilir.
- Ara sokaklarda, kalabalık caddelerde yayalar herhangi bir noktadan karşıya geçmek için yola inebilir ve inerken sizin yaklaştığınız yöne kesinlikle bakmazlar; araçların geldiği yöne bakarlar. Bütün yayalara dikkat etmek ve yol vermek zorundasınız.

• Çok fazla aracın hızla gittiği çok şeritli yollarda karşınıza aldığınız araç trafiğinin yarattığı ters hava akımı bisiklet kullanan kişi için oldukça rahatsız edici olur. Böyle yollarda uzun mesafe katetmek yorucu olabilir; zorunlu olmadıkça bu ana yollarda, gelen araçların sağından ters yönde gitmeye çalışmayın.

Bisikleti ulaşım amacıyla ve trafikte diğer araçların arasında kullanacaksınız, arkayı çok iyi gösteren bir dikiz aynanız olması gerekir. Bu belki de diğer taşıt araçlarında olduğundan çok daha fazla gereklidir çünkü siz, trafiğin tıkalı olduğu veya çok yavaş aktığı durumlar dışında hemen her zaman, yolda en yavaş hareket eden araç olacaksınız ve motorlu araçlar sürekli sizin solunuzdan geçeceklerdir. O nedenle, yolda giderken önünüze dikkat ettiğiniz kadar arkanıza da dikkat etmelisiniz—hattâ daha fazla.

Bu amaçla kullanacağınız ayna yeterince büyük ama elinize ayağınıza dolaşmayacak kadar da derli toplu, kısa kollu bir ayna olmalıdır. Uzun kollu bir ayna bisikletin idaresini zorlaştırır; bundan daha önemlisi, bisiklet yolun bütün titreşimlerini aldığı için, aynanın da titreşmesine engel olamazsınız ve bu arkayı görmenizi çok zorlaştırır—özellikle gece koşullarında. Hafifçe dışbükey bir ayna görüş açınızı oldukça genişletir ama fazla dışbükey bir ayna da nesneleri küçük gösterdiği ve mesafeyi algılamınızı zorlaştırdığı için sorun olabilir.

Özellikle sağa çıkışların olduğu kalabalık caddelerde, sağa sapmadan düz gitmeniz gerektiği zaman (bk. s.36), önünüzden daha çok arkanıza bakarak, arkadan gelen araçların hızını, mesafesini ve aralarındaki boşluğu iyi hesap etmeniz gerekir. Bu işi kafanızı çevirerek yapmayı düşünmeyin çünkü ne kadar usta olursanız olun iki tekerlekli bir aracın üzerinde giderken ters yöne baktığınızda dengeyi kaybeder, gidiş doğrultunuzu koruyamazsınız.

Aynadan arkanızı kontrol ederek giderken, arkanızdan büyük bir araç geldiğini görürseniz şunu kesinlikle aklınızdan çıkarmayın: Siz

arkanızdan gelen aracı görüyorsunuz. O aracın sürücüsü de sizi görüyordur, muhakkak. Ama o aracın arkasında bir araç daha varsa, onun sizi fark etmesi çok zordur. Eğer o ikinci araç yeterince tedbirli değilse ve önündeki araçla aynı hizada değil de biraz daha sağdan gidiyorsa, sürücü aracın solunda oturduğu için, sizi gördüğünde size çok yakın ve çarpacak konumda olacaktır. Dolayısıyla siz, arkanızdaki araca dikkat ettiğinizden daha çok, onun da arkasından gelen diğer araçları kollamalısınız.

Şehir dışı yolculuklarda da benzer bir durum olur. Şehir dışı yollarda motorlu araçların hızlarının çok daha yüksek olduğunu ve bu nedenle doğacak tehlikeleri bir yana bırakalım, aralarında fren mesafesi bırakmamış konvoylar yanınızdan geçerken çok dikkatli olmanız gereklidir.

Şehir dışı yollarda iki avantajınız vardır. Birincisi, sağda kaldırım değil geniş bir banket ya da emniyet şeridi olduğu için ve bir de yüksek hızlarda araçlar yolun sağına çok yanaşık gitmedikleri için (bk. s.5) biraz daha rahat edersiniz (ama bk. s.32). İkincisi, siz açık havada gittiğiniz için arkanızdan gelen aracın gürültüsünü çok önceden rahatlıkla duyar, kendinizi ona göre hazırlarsınız. Ancak unutmayın: Arkadan gelen aracın da arkasından gelen aracı duyamazsınız ve size göre hızları çok fazla olduğu için, o ikinci aracı fark ettiğinizde çok geç olabilir.

Bu nedenlerle, iyi bir dikiz aynası şehir içi trafikte olduğu kadar şehirler arası yolculuklarda da gereklidir.

Bisikletin, karayolunda giden diğer araçlar gibi, yolun sarsıntısını emici özel mekanizmaları yoktur. Gerçi günümüzde bisikletlere, özellikle dağ bisikletlerine göre amortisörler geliştirildi ama, esasen bu tür bisikletler için geliştirilmiş olan bu amortisörlerin amacı, yol sarsıntılarını yok etmek değildir. Asıl amaç, yol dışı koşullarda, patikalarda—deyim yerindeyse—hoplayıp zıplayan bisikletin, üzerindeki bisikletçiyle birlikte belli bir yükseklikten düştüğünde yere çarpan tekerleklerinin ve daha başka aksamının, üzerindeki ağırlık nedeniyle darbe alıp zarar görmemesi içindir. Kadrosu, tekerlekleri, diğer aksamı mümkün olan en hafif biçimde tasarlanmak zorunda olan böyle bir spor bisikleti için bu şok emici çok yararlı olur. Bu mekanizmanın bisiklete eklediği yük, diğer aksamın incelenmesi ve hafiflemesi ile fazlası ile karşılanır.

Öte yandan, yol koşullarında kullanılmak üzere tasarlanmış bir bisiklette, yol zemini bozuk bile olsa yukarıda anlattığımız gibi aşırı bir durum yoktur. Bisiklette sarsıntı emici olarak şişme lastik her zaman yeterli olur. Şok emici olarak da, yani yoldaki kasislere, çukurlara, çıkıntılara karşı hem bizim bedenimizi koruyacak hem de dengemizi kaybetmemizi önleyecek olan mekanizma zaten bizim bedenimizde mevcuttur: bacak eklemlerimiz. Bunun için bisiklete ayrıca bir parça, dolayısıyla bir yük eklemek gerekmez.

Boyumuza uygun bir kadro seçmiş, sele ve gidon yüksekliklerini de doğru ayarlamışsak, bisiklet üzerinde dururken bedenimizin ağırlığı beş noktaya neredeyse eşit dağılır: iki ayak (pedallarda), iki el (gidonda) ve kalça (selede). Bisiklet üzerinde pedal çevirmeden giderken,

kaslarımızı gevşetip, kendimizi rahat bırakıp, dizlerimiz hafif kırılmış pozisyonda pedallar üzerinde hafifçe yükselmeye çalışalım. Bu durumda ağırlığımız tamamen pedallarda, kalçamız selenin hemen üzerinde havada, ellerimiz de gidonda ama aşağı ya da ileri bastırmıyor, yani gidonu tutuyor ama belli bir yöne güç uygulamıyor olmalıdır.

Bisiklet üzerindeki duruş pozisyonunu açıklayan çeşitli kaynakları internette de bulabilirsiniz (örneğin: www.smartcycles.com/smartfit.htm).

Eğer bisiklet üzerinde bu pozisyonu aldığımızda bedenimiz pedallar üzerinde—ne öne ne arkaya—tam dengede duruyorsa, yolda giderken kasis ya da bozuk zeminle karşılaştığımızda, pedallar üzerinde hafifçe yükselir, dizlerimizi hafif bükük tutmakla birlikte seleden kalkarız. Böylece doğanın geliştirmiş olduğu en mükemmel ve en hafif amortisöründen—bacak eklemlerimiz ve kaslarımızdan—yararlanmış oluruz (bk. s.22). Yüksek bir yerden ayak üstü atladığımızda, yere düşerken bacaklarımızın darbeyi karşılaması için dizlerimizin hafifçe bükük, ayak bileklerimiz de önce parmak uçlarımızın yere değeceği şekilde biraz açık olması gerekir. Bisiklet üzerindeyken de yolun sarsıntılarını karşılamak için pedal üzerinde (pedallar üç çeyrek kala ya da dokuz çeyrek geçte pozisyonunda) aynı şekilde durmalıyız (bk. s.30).



Bisikleti şehir içi ulaşım aracı olarak kullanan bir kişinin belki de en sık karşılaştığı sorulardan biri: “Peki ama, yorulmuyor musun?” Bu soruya verilecek en iyi yanıt, “Evet, yoruluyorum. Ama ne çok, ne de az!” olacaktır. Evet, ama zaten doğal bir ortamdan uzak, bir sürü teknolojik araç gereçle donanmış, çoğunlukla masa başında oturarak çalışmak zorunda olan bir insanın, sağlığını koruyabilmek için biraz da yorulmaya gereksinimi yok mu? Şehirde yaşayan birçok insanın günlük düzenli fiziksel bir etkinlikten yoksun yaşadığını ve bazılarının da bu eksiği kapatmak için sabah sporları, hafta sonu sporları yaptığını biliyoruz. Halbuki günlük yaşamınızda ulaşım için bisiklet kullanmayı bir alışkanlık haline getirebilerseniz ve bunu zahmetli bir işe dönüştüren bir sürü gereksiz ayrıntıdan, teknolojik “zamazingo”lardan arındırabilerseniz, yani sıradan özelliklere sahip ama kaliteli bir bisiklet ve uygun giyim kuşam edinebilerseniz, ayrıca spor yapmak, spora zaman ayırmak zorunda kalmazsınız. Üstelik bu durumda kaytarma şansınız da yoktur: Bisiklet sizin için ayrı bir uğraş değil, günlük etkinliklerinizin ayrılmaz bir parçası olmuştur.

Her sabah kalkıp, eşofmanını giyip, yarım saat spor yaptıktan sonra üstünü değiştirip, arabasıyla ya da bir toplu taşıma aracıyla yarım saatlik bir yolculuk yaparak işine giden insanı düşünün. Eğer işine bisikletiyle gitme koşulları olsaydı ya da kendisi bunu sağlayabilseydi, sabahları işe gitme süresinin sıfıra indiğini görecekti: Sabah sporunu bitirdiğinde işyerine varmış olacaktı.

Gerçi başta “evet, yoruluyorum” dedik ama bazı gözden kaçan noktaları hesaba katarsak, bu yorgunluğun hiç de “fazladan” ya da

“aşırı” bir yorgunluk olmadığı, hattâ az bile olduğu anlaşılır. Şehir içinde bir yerden bir yere gidenler ulaşım sorununu düşünürken, genellikle sadece gitmek istedikleri yere giden aracın yolda harcadığı süreyi hesaba katar—örneğin bir otobüs ile evden işine gidiyorsa, evden çıkıp durağa giderken, durakta beklerken, otobüsten indikten sonra iş yerine kadar yürürken harcadığı enerjiyi, geçen süreleri göz ardı eder—beklemelerin, gecikmelerin verdiği sıkıntıları da saymaz. Halbuki bisikletle, evinizin kapısından yola çıkar, iş yerinizin kapısına kadar yavaş ama ortalaması çoğu zaman bir şehir içi otobüsün hızına denk, hattâ bir çok durumda daha da yüksek bir hızla, üstelik günün koşulları ne olursa olsun neredeyse daima zamanında—elinde olmayan nedenlerden ötürü gecikmeden—ulaşabilir.

Bu ulaşım hizmeti size hazır olarak sunulmadığı ve siz sorunlarınızı kendi başınıza çözmek ve bir beceri geliştirmek zorunda olduğunuz için, belki başlangıçta—ve alışana kadar bir süre daha—sıkıntı çekebilirsiniz ama uzun vadede her zaman avantajlı olacağınız kesindir.



Bisikletlerde yaygın olarak kullanılan, herkesin bildiği o klasik fren mekanizması—yani tekerlek jantını iki fren pabucu arasında kısıtarak tekerleği durduran mekanizma—bu iş için geliştirilmiş en basit ve en hafif mekanizmadır. Bu yüzden, piyasada çok çeşitli bisiklet freni (disk frenler, hidrolik disk frenler, kampanalı frenler, kontrapedal frenler, v.b.) olmasına karşın, çok hafif olması gereken yol yarış bisikletlerinde hâlâ bu basit frenler kullanılır. Bunların yol yarışı bisikletlerinde kullanılmasının en önemli nedenlerinden birisi de, fren mekanizmasının tekerlekten tamamen bağımsız olmasıdır. Lâstik tamiri için, tekerleği çok kolay ve çabuk söküp takabilirsiniz. Ama yol yarış bisikletlerinin kullanıldığı koşullar belirli ve kullanım amacı da çok sınırlıdır. Dolayısıyla bu basit frenler yarışçıya neredeyse hiçbir zaman sorun çıkarmaz.



Ancak farklı amaçlarla, farklı ortamlarda kullanılan bisikletler için değişik fren tipleri de geliştirilmiştir. Çünkü tekerlek jantına sürtünerek bisikleti durduran fren, ıslak ve kirli ortamlarda hem kısmen etkisini yitirir, hem de çok kısa sürede jantı aşındırır ve bir süre sonra tekerleğinizi yenilemek zorunda kalırsınız.

Çok çamurlu ortamlarda ya da yol dışı koşullarda binilecek bir bisiklette bu frenler büyük ölçüde etkisiz, hattâ kullanılamaz hale gelebilir. Bu yüzden, gelişmiş ve pahalı bir dağ bisikletinde disk frenler

görürsünüz. Bunların daha da hafif olması için çelik kablolu bağlantı yerine hidrolik mekanizma da kullanılmış olabilir. Bunlar tamamen bir motorlu araç freninin minyatürü biçiminde tasarlanmışlardır. Çamur ve balçık içinde yol alması düşünülen bir dağ bisikleti için bu en iyi çözümdür belki, ama oldukça pahalı ve özel bakım gerektiren bir donanımdır.



Şehir ortamında ya da ufak gezilerde, her türlü hava koşulunda kullanılabileceğiniz, tekerlek mili üzerinde kampanalı frenler vardır. Bunlar da, belki çok uzun süreler ayar ve bakım gerektirmez, hava koşullarından etkilenmez ama, klasik frenlere kıyasla oldukça ağır olması bir yana, tekerleği söküp takarken sizi epey uğraştırır.

Günlük ulaşımında kullanacağınız bir bisiklet için kontrapedal fren de olabilir (pedalı geri çevirince arka tekerleği durduran fren). Ama bu fren de oldukça ağırdır ve sadece arka tekerleğe uygulanabilir. Dayanıklılık bakımından en iyisidir. Ama yine, bunlarda tekerleği takıp çıkarmak zordur ve zaten her türlü kadroya uygulanması da olanaksızdır. Ayrıca, diğer elle kontrol edilen frenlere alışık olan biri için kontrapedal freni olan bir bisikleti kullanmak ilk başta biraz sıkıntı verebilir. Böyle bir bisikleti kullanırken, farklı alışkanlıklar geliştirmek gerekir ama bir kez alıştıktan sonra da bir çok avantajı olduğunu görürsünüz (bk. s.14)

Bir araç fren yaptığı zaman, yolcusu ile birlikte tüm kitlesinin sahip olduğu kinetik enerji sürtünme ile ısı enerjisine çevrilir ve bu ısı da ortama dağılır. Eğer söz konusu olan motorlu araç ise, motorun yakıt tüketerek araca kazandırdığı kinetik enerji yitirilmiş olur. Bisiklette ise sizin kas gücünüzle kazandığınız kinetik enerjinin kaybı demektir bu.

Tabii ki her iki halde de bir kayıp söz konusudur ama motorlu araç kullanırken—israftan kaçınma gibi bir derdiniz ve yakıt kıtlığı yoksa—bu bir sorun teşkil etmez. Öte yandan bisiklet kullanırken, yaptığınız her frenin boşa çevrilmiş bir miktar pedal anlamına geldiğinin bilincinde olarak yol almanız gerektiğini unutmamalısınız. Çünkü her şeyden önce, yolda giderken beden gücünüz kalmadığını duyumsadığınızda bir yakıt istasyonunda durup güç satın almanız olanaksızdır. Yiyecek bir şeyler alsanız da, yedikleriniz bir süre sonra, ancak hazmedilince güce dönüşecektir—ki bu da biraz geç olabilir.

Sonuç olarak, fren bisikletin en az ve en son kullanmanız gereken mekanizmasıdır. Eğer benzetmek gerekirse, bir polisin tabancası ne ise, bisikletçinin freni de odur. Her ikisi de ancak zorunlu kalındığında ve son çare olarak yararlanılması gereken araçlardır. Ama bu demek değildir ki, fren gereksizdir veya uydurma, kötü bir fren de iş görebilir. Elbette ki, yol güvenliğiniz için sağlam ve güvenilir bir fren donanımına gereksininiz vardır.

Acil durumlarda, aniden yavaşlama ve durma konusuna gelince: Dört tekerlekli araçla frene asıldığınız zaman tekerlekler kayar ve araç savrulabilir. Savrulma olmasa bile, tekerlekler kaydıgı zaman

durma mesafesi uzar. Oysa iki tekerlekli araçta tekerleklerin kayması demek, çok büyük bir olasılıkla düşmek demektir. İki tekerlekli bir araçta frenin gayet kontrollü biçimde yapılması ve tekerleklerin kaymasına yol açmamak şarttır. Önünüze çıkan bir engelde ilk düşünmeniz gereken yolunuzu değiştirerek çarpışmayı önlemek olmalıdır (tabii aynı zamanda hızınızı da azaltmaya çalışarak).

Göz önünde tutmanız gereken bir husus da şudur: Eğer bisikleti bir ulaşım aracı olarak kullanıyorsanız, her ulaşım aracında olduğu gibi bisiklette de, bir yere ulaşımınızı çabuklaştıran etmen, zaman zaman yaptığınız yüksek hızlar değil yolculuk süresince çoğunlukla yaptığınız, biraz az ya da biraz çok ama ortalamaya yakın hızlardır (bk. s.25).

Bisikletin hızı yüksek olmadığı için önünüzde uzanan yolun koşullarını algılamamız ve değerlendirmemiz için yeterli zamanınız olur genellikle. Bu durumda, biraz da deneyimlerimizi kullanarak, trafik ışıklarına, yola çıkan araçlara, önünüze çıkan yayaalara pek fazla takılmadan, çoğu zaman belki de hiç fren yapmadan kilometrelerce yol kat edebilirsiniz.

Bu şekilde edindiğiniz alışkanlıklar sayesinde, bisikletle ulaşımın ne kadar daha az yorucu, gerilsiz, zahmetsiz ve masrafsız olacağını göreceksiniz.



Kontrapedal frenli bisikleti kullanmanın kendine özgü bir tekniği vardır. Buna alışmak zaman alabilir ama ustalaştıktan sonra birçok yönden avantajlı olduğunu görürsünüz.

- Fren yapmak için pedalı geriye doğru çevirirsiniz; elleriniz daima serbesttir.
- Fren kolu, fren kablosu, bir sürü küçük parçalardan, ayrıntılardan kurtulursunuz. Zaten bisikletin en sakınarak mümkün olduğunca az kullanılması gereken donanımı da fren değil midir? (bk. s.13)
- Fren mekanizması arka tekerlek göbeğinin içindedir. Kapalı ve yerden yüksekte olduğu için hiçbir şekilde dış koşullardan etkilenmez, çamurlanmaz, paslanmaz; hemen hemen hiç bakım gerektirmez ve çok uzun ömürlüdür.

Bütün bunlara karşılık:

- Sadece arka tekerleği kontrol ettiği için, tek başına kullanıldığında fren mesafesi yeterince kısa olmaz. Diğer bütün taşıt araçları gibi bisikletin de kısa bir mesafede durabilmesi için ön fren gerekir.
- Özellikle kalabalık yerlerde, dar alanlarda, yavaş ve küçük manevralar yapmak zordur. Çok kısa aralıklarla pedala basmanız ve fren yapmanız gerektiğinde zorlanırsınız.



- Bisikleti yokuş aşağı durdurup, ayağınızı pedaldan çekip yere basmaya kalktığınızda sıkıntı çekersiniz; hızlı davranmanız gerekir. Özellikle bu durumda, elle kontrol edilen ön fren zorunlu olur.
- Geriye doğru serbest dönmediği için, pedalı istediğiniz zaman istediğiniz pozisyona getirmek ustalık ister. Deneyimli bile olsanız hareketlerinizin kısıtlandığını fark edersiniz.
- Her kadroya uygun değildir. Arka tekerleğin kadroya takılma şeklinin bu fren tipine uygun olması gerekir.
- Kontrapedal fren ile geleneksel bisiklet viteslerini birlikte kullanmak olanaksızdır. Kontrapedal frenle göbekten vitesi birleştiren gelişmiş sistemler vardır, ancak bunlar her şeyden önce oldukça ağır ve hantaldir; ayrıca, bunlarda en düşük ve en yüksek vites arasındaki açıklık spor amaçlı bir bisiklet için gerektiği kadar fazla değildir.



Bütün bu olumlu-olumsuz özellikleri bir arada düşündüğümüzde, şehir içi ulaşım ve kısa mesafeli geziler için kullanılacak, her hava koşulunda binebilmeyi istediğimiz bir bisiklette kontrapedal fren ile rahat edebilirsiniz (tabii bir de, acil duruşlar için ve inip binerken yararlanacağınız normal ön freniniz olacaktır).

Bisiklete binmeyi yeni öğrenen bir çocuğun en büyük hayali, bir gün o karmaşık mekanizmalı, çok vitesli bisikletlerden birine sahip olmaktır. Nitekim, eğer bisiklete olan merakı eksilmez de daha ileri yaşlarda iyi bir bisiklet almaya kalkarsa, muhakkak ki çok vitesli—21, 24, hattâ 27 vitesli—birinde olacaktır gözü.

Ancak, böyle vitesli bir bisiklete ulaşım amacıyla, değişik koşullarda, her gün binen kişi bir süre sonra fark edecektir ki, bisiklet vitesi motorlu araç vitesinden çok değişik özelliktedir ve kullanım şekli de farklıdır. En önemli fark şudur: Motorlu araçta kalkış için vitesi kullanmak zorundasınız; halbuki bisiklette vites kalkış için kullanılmaz.

- Bir motorlu aracın motorunun, aracı devinime geçirecek gücü üretebilmesi için asgarî bir devirde çalışması gerekir. Oysa güç kaynağı insanın bacak kasları ise böyle bir sorun yoktur. İnsanın kasları halter kaldırmaya da, yüz metre koşusuna da uygundur.
- Diyelim ki motorlu aracınızla dik bir yokuşu tırmanmaya çalışıyorsunuz. Aracınızın uygun vitesi yoksa ve motorun gücü yetmiyorsa yolda kalırsınız. Ama bisiklet ile böyle bir sorun yoktur. Pedala gücünüz yetmiyorsa bisikletten iner, bisiklet yanınızda yürüyerek yokuşu tırmanır, sonra tepede tekrar biner yola devam edersiniz; ve yolculuğun tümünü düşünürseniz—eğer, illâ ki bisikletin üstünde olma iddiasında değilseniz—zaman olarak pek de fazla bir şey fark etmediğini görürsünüz sonuçta.

Demek ki, normal koşullarda bisiklet vitesi hiç de vazgeçilmez bir mekanizma değildir. Ama şunları da düşünmek gerekir:

- Yarışçı değilseniz, çok azıcık bile olsa bisikletin hızını arttırma gibi bir derdiniz olmayacaktır. Öte yandan, bir yarışçının vitessiz bisikletle yarış kazanması olanaksızdır.
- Bisikleti kullandığınız çevre olağanüstü engebeli, dik yokuşlu, inişli çıkışlı ise, sık sık bisikletten inmek, yolun büyük bir bölümünü yürüyerek gitmek tabii ki tatsız ve anlamsız olur.
- Bisikletinize hatırı sayılır bir yük yükleyip uzun yolculuklara çıkıyorsanız, saatlerce yol gittikten sonra normalde vitessiz bir bisikletle pedala biraz yüklenip, olmadı ayağa kalkıp basarak tırmandığınız rampaları bile tırmanamaz hale gelirsiniz. Üstelik kısa yolculuklarda ihmal edilebilir miktarlarda olan zaman kayıpları, uzun yolculuklarda üst üste eklenir, büyük gecikmeler olarak çıkar karşımıza. Ayrıca, uzun yolda pedalları hep uygun bir tempoyla ve en önemlisi uzun süreler duraksamaksızın çevirmek, gücünüzü verimli kullanabilmede esastır. Aksi takdirde performansınız düşer ve daha da kötüsü kaslarınız soğur, soğukken zorlanırsa sakatlanabilir.

Yukarıda sözünü ettiğimiz koşullardan birincisinde bir yol yarışı bisikleti, ikincisinde bir dağ bisikleti, üçüncüsünde ise bir tur bisikleti söz konusudur ve bugün bunların hiçbirini vitessiz düşünemiyoruz. Ancak, belki böyle amacınıza göre edindiğiniz bir bisikletiniz olabilir ama, gündelik kullandığınız vitessiz bir bisikletle hem gereksiz bir sürü ayrıntıdan kurtulur, bakım, ayar, temizlik konularında rahat edersiniz, hem de bisikletinizi hafifletirsiniz—ve tabii, aynı zamanda ucuzlatmış olursunuz (bk. s.35).

Eğer bisikletle uzun bir yola çıkıyorsanız ya da uzunca bir gezi yapacaksanız, büyük bir olasılıkla mevsim bahar veya yaz, hava da sıcak ve güneşlidir. Bu durumda zaten mümkün olan en hafif ve sportif giysilerinizi giyer, yanınıza yalnızca yüksek irtifada maruz kalabileceğiniz serin rüzgârlara karşı bir anorak alırsınız.

Hava ne kadar sıcak olursa olsun, yola çıktığınız anda asla pedalara asılmayın. Soğuk adalelerinizi zorlamayın. Eğer çıkışınız yokuş yukarı ve yükünüz de fazla ise, yolculuğa biraz yürüyerek başlayabilirsiniz. Bu size pek zaman kaybettirmez. Ve unutmayın: Motorlu ya da itilemeyecek kadar ağır bir araç kullanmıyorsunuz. Bisikletin yanında bir süre yürümek size hiç zahmet vermez.

Yolda dikkat etmeniz gereken, uzun rampaları tırmanırken terlediğiniz için üzerinizdeki nemlenmiş ince fanileyi tepeye vardığınızda muhakkak değiştirmeniz, o nemli giysi üzerinizde iken bisikleti yokuş aşağı salmamanızdır. Bisiklet üzerinde pedal çevirdiğiniz süreçte, hava ne kadar serin olursa olsun üşümezsiniz ama ıslak giysi hiçbir zaman sağlığınıza iyi gelmez.

Böyle uzun gezilerde bisikletin vitesi yokuşları tırmanabilmenizi ya da yolun uygun olduğu yerlerde zaman zaman yüksek hızlara çıkabilmenizi sağlar, ama bunlardan da önemlisi, sürekli ve oldukça sabit bir tempoda, sizin için en uygun güçle durmaksızın pedal çevirme olanağı verir. Böylece hem zorlanmazsınız hem de kaslarınız soğumaz. Uzun yolda en önemli faktör tempodur. Yarış amacıyla değil, ulaşım amacıyla yola çıkan bir bisikletçiye vites, hız yapmak için değil, çok terlememek ve kaslarını soğutmamak için gereklidir (bk. s.15).

Şehir içinde ulaşım amacıyla bisiklet kullanan kişi, her hava koşullunda bisiklete binebilmek ister—özellikle hava soğuk ve kötü olduğunda, trafik bir keşmekeşe döndüğünde. Aksi takdirde, en çok işinize yarayacak zamanda bisikletten yararlanamamış olursunuz.

- Beden hareketlerini engellemeyecek, mümkün olan en ince giysiyi giyeceksiniz. Beden kendi kendini ısıtır. Ama onun üzerine çok ince, rüzgâr kesen ve su geçirmeyen bir şey giymek zorundasınız.
- Bir süre sonra terlemeye başlarsanız, giysileriniz ıslanmadan içinizde fazladan ne varsa çıkarmanız ama zorunlu kalmadıkça üzerinizdeki rüzgârlığı tutmanız gerekir. Terledikten sonra değil, beden ısınır ısınmaz çıkarın fazlalıklarınızı.
- Bedeniniz ısınır ama el, ayak ve yüz soğuğa maruz kalır. Beden giysileriniz kış koşullarına göre ne kadar ince olacaksa, eldiven ve ayakkabınız tam aksine, gidonu ve freni kontrol etmenize, pedala basmanıza engel olmayan, ama mümkün olan en kalınlarından olacak ve yüzünüzü koruyan bir maske ve gözlük takacaksınız.

Ayrıca, üzerinize alacağınız rüzgârlığın trafikte rahat görünür parlak bir renkte olmasına özen gösterin. Kötü hava koşullarında kaza olasılığı oldukça fazladır.



Yanınıza almanız gereken eşyayı en kötü taşıma şekli, bir çanta ile omuzunuza ya da sırtınıza asmaktır. Her şeyden önce, eşya bedeninize yük olur. Ayrıca, ne kadar iyi asarsanız asın, hareketleriniz kısıtlanır. Ulaşım amacıyla bisiklet kullanıyorsanız, hemen her zaman yanınızda taşımanız gereken eşya olacak demektir. Bu nedenle—ne yazık ki en iyileri bile bisiklete hatırı sayılır bir ağırlık ekleyen—bir port-bagaj edinmeniz gerekecektir.

Arka tekerleğin üstüne takılan port-bagajlar⁽¹⁾ yük taşıma açısından çok daha uygundur. Bisikletin dengesini fazla etkilemezler ve kapasiteleri daha fazladır. Ama şunu unutmayın: Bisiklet tekerleklerinde çok emici, yol zemininin neden olduğu titreşimleri soğuracak mekanizmalar yoktur ve lastik tekerlekler ancak çok küçük sarsıntıları alır; siz de seleye tam olarak oturmaz, gidon tutarken dirseklerinizi ve pedala basarken dizlerinizi hafif bükerseniz bu sarsıntıları duyumsamazsınız; oysa, port-bagaja bağladığınız eşya tahmin edemeyeceğiniz kadar fazla titreşir. Eşyanızı çok iyi bağladığınızı düşünürsünüz ama bir süre gittikten sonra yerinden kaydığını, düşmek üzere ya da düşmüş olduğunu fark edersiniz. Arka port-bagaja bağladığınız eşyayı sürekli kollamanız da zordur.

Ön tekerleğin üstüne takılan bir port-bagaj⁽²⁾ bu bakımdan çok avantajlıdır. Bagaja koyduğunuz eşya göz önünde olduğu için, gönül rahat-

lığıyla yol alırsınız. Ama ön port-bagajın bazı sakıncaları vardır: Bagaj boyu arkadaki kadar uzun olamaz. Bagajdaki yük, gidonun döndüğü merkezden uzak olursa, manevra sırasında dönen kitlenin moment kolu fazla olur. Ön tekerlek üstündeki port-bagaj ön maşaya bağlanmak ve gidonla birlikte sağa-sola dönmek zorundadır. Bisikleti yönlendirmek için yaptığınız her hareket port-bagaja konmuş eşyayı da hareket ettirecektir. Gidon miline bağlı bu bagajın eylemsizliği,

bisikletin kontrolünü epeyce güçleştirir. Eğer alışık değilseniz, ağır eşyayı bu şekilde taşımakta oldukça zorlanırsınız. Bu yüzden ön port-bagaj kısa ve gidonun dönme aksına yakın olmak zorundadır.

Ön port-bagaj daha çok ufak tefek eşya, gazete, giysi, v.b. taşımaya uygundur; şehir içinde günlük gidiş gelişler için arka port-bagajdan çok daha kullanışlıdır.

Ancak, uzun bir geziye çıkacaksanız ve yanınızda kamp malzemesi de olacaksa, ister istemez ön port-bagajı da, arka gibi, mümkün olduğu kadar yükleyeceksiniz demektir. O zaman, bisikleti kullanırken oldukça dikkatli olmanız ve manevra yeteneğinizin epeyce kısıtlandığını aklınızdan çıkarmamanız gerekir. Öndeki yükün dengeyi elden geldiğince az etkilemesi için, ağırlık merkezi gidon aksına çok yakın, tekerleğin iki yanına asılacak heybe tarzı çantalar için taşıyıcılar düşünülmüştür⁽³⁾.



Şehir içinde ulaşım amacıyla bisiklet kullanıyorsanız—bunu günlük spor faaliyetiniz olarak da düşünmüş olabilirsiniz ama—büyük bir olasılıkla kalabalık saatlerde, trafik sıkışıklığında yollarda olacaksınız. Ve tabii, araçlar yollarda zorlukla ilerlerken, siz araçların arasından, onları beklemeden yolunuza devam etmek isteyeceksiniz.

- Toplu taşıma araçları, durak dışında ve sağa yanaşmadan her an kapılarını açıp yolcu indirebilir.
- Taksi ve dolmuşlar—kendi aralarındaki “yolcu kapma” alışkanlığıyla—sizi bekleyip arkanızda sağa yanaşmak ve durmak yerine, önünüze geçip durmayı yeğlerler. Siz onları sollayıp geçmeye yeltendiğinizde de, sizi beklemeden harekete geçerler.
- Yolun sağından, en kenardan giderseniz, yağmur suyu mazgallarına, çukurlara, kırık dökük kaldırım taşlarına rastlarsınız.
- Trafik akışı durduğu zaman, kaldırımlarda yürüyen yayalar sizi hiç hesaba katmadan araçların arasına dalıp herhangi bir yerden karşıya geçmeye çalışabilirler.

Ama bütün bunlara rağmen, araçlar arasında bir bisikletin geçebileceği kadar yer daima olur ve siz yolunuza devam edebilirsiniz. Bisikletin hızı fazla olmadığı için, yukarıdaki noktalara dikkat ederek yol alırsanız tehlikeli bir durumla karşılaşmazsınız. Acele değil, yavaş ve sakin gitseniz bile fazla zaman yitirmezsiniz. Şehir yaşamının hummalı koşuşturmacası içinde, acele etmediğiniz halde geç kalmanın verdiği iç huzuru hiç de yabana atılacak bir şey değildir!

• Çok iyi bir dikiz aynası edinin (bk. s.9). Akan trafikte önünüze baktığınız kadar, arkanıza da bakın. Zorunlu kalmadıkça yolun en sağına kaldırıma çok yakın seyretmeyin. Arkadan gelen aracı kollayın, önünden çekilmek için yaklaşmasını bekleyin. Sizi algıladığı zaman, sollamak için gayriihtiyarî sağdan bir miktar açılacaktır. Yaklaştığı zaman siz de ağır ağır sağa çekilirsiniz. Bu yöntem size, solunuzda yeterli emniyet mesafesi kazandırır.

• Yolun sağındaki herhangi bir engel nedeniyle sola açılmanız gerekirse, buna önceden karar verin ve ani manevra yapmayın. Bisiklet, düşük hızlı olduğu için her iki yöne çok rahat keskin dönüşler yapabilir. Bunu yapmayın. Arkanızdan gelen motorlu aracın sürücüsünü şaşırtmayın. Sollama yaparken muhakkak elinizle işaret vererek ve sanki ağır bir araç gibi, ağır ağır sollayın.

• Geniş caddelerde, ana kavşaklarda sola dönmek gerektiği zaman, motorlu araçlar gibi sol şeride geçip dönmeye çalışmayın. Unutmayın: Siz istediğiniz zaman yaya, istediğiniz zaman araçsınız. Yaya geçidinde durun. İster yürüyerek, ister bisikleti yaya hızında sürerek, yaya geçitlerinden geçerek gideceğiniz sol yöne çok daha rahat ve güvenli bir biçimde ulaşırsınız (bk. s.38).

• Yolun sağına park etmiş araçları sollarken iki tehlike vardır: Aracın kapısı aniden açılabilir, çünkü araçtaki kişinin—dikiz aynasından baksa bile—sizi algılaması çok zordur. İkincisi, eğer bir ara sokakta iseniz, araçların arasından yola atlayabilecek büyükleri görebilseniz de, küçük çocukları göremezsiniz. Özellikle sokakta oynayan çocukları kollayın!

Bisiklete binmeyi yeni öğrenen bir kişi, doğal olarak, bisikletin selesini motosikletin selesi, otomobilin koltuğu, atın eğeri ya da ešeđin semeri gibi oturacak bir yer gibi düşünür. Öyle varsaydığı için de, selenin mümkün olduğunca yumuşak, bacakların devinimini engellemeyecek ama kalçayı kavrayacak kadar olabildiğince geniş ve rahat olması gerektiğini sanar. Böylece yolda giderken, bacakları pedal çevirse de, en azından ayakta kalmayacak, sadece yokuş tırmanırken zaman zaman ayağa kalkması gerekecekmiş gibi gelir. Oysa—yukarıdaki örnekleri bir düşünür ve sözle ifade edersek, örneğin—otomobile “binilir” ama bisiklet “koşulur”. Bisikletin selesi oturmak için değildir ve zaten insanın en rahat pozisyonu da her zaman oturma pozisyonu olmayabilir. Bisiklet selesi, beden ağırlığından payına düşen bir kısmını taşımalıdır yalnızca. Selenin konumu gidona göre hemen hemen eşit yükseklikte, beden—farklı tür bisikletlerde değişik oranlarda olsa da—daima öne doğru eğilmiş ve ağırlığının önemli bir kısmı gidon ve pedallara dağılmış olmalıdır. Sele mümkün olduğunca geniş ve yumuşak değil, tam tersine, olabildiğince dar, sert, düz yüzeyli ve kaygan olmalıdır. Aksi takdirde, uzun süre pedal çevirdiğiniz zaman, üstelik bir de terlerseniz, deriniz tahriş olur (bk. s.30).

Bisiklet selesinin asıl işlevi oturmanızı değil—bedeninizin bisiklet üzerinde havada serbest kalmaması, bisiklete temas etmesi yoluyla—dengenizi sağlamaktır. Bisiklet kullanmayı yeni öğrenen bir kişi bunu kendiliğinden fark eder: Pedala basmak için ayağa kalktığı anda denge bulmakta zorlanır.

Eğer kadronun ebadı, sele ve gidon yükseklikleri tam size uygun değilse, belki başlangıçta yine de bütün ağırlığınızı seleye vermemeyi başarabilirsiniz ama uzunca bir süre pedal çevirdikten sonra bacaklarınız yorulur ve ister istemez seleye oturursunuz. Böylece, yanlış pozisyonun neden olduğu sıkıntılar baş gösterir.

Bisikletle yolculuk ağır bir spor değildir—profesyonel sporcular gibi güçlü ve idmanlı olmanız gerekmez. Ama bir şeyi aklınızdan çıkarmayacaksınız: Bisikletin motoru sizin bedeninizdir. Bu motorun bütün parçaları uyumlu ve zorlanmadan, tıkr tıkr çalışmalıdır. Ve beyniniz de bu motorun bir parçasıdır: Sabırlı olacaksınız. Bisikletin hızı düşüktür. Yol uzunsa, ha gayret bastırıp, bir çırpıda yolun sonuna varayım hissi—böylesi bir beklenti—şevkinizi kırar, gereksiz bir gerginlik yaratır ve bedeninizi zorlamanıza neden olur. Bisiklet yolculuğunda tempo çok önemlidir—sizin kendinize uygun bulduğunuz tempo. Sabit bir tempoda, hiçbir organınızı zorlamadan, uzun süre sabırla yol almak esastır (bk. s.25).

Otomobille giderken aracınızı virajlarda zorladığınız için rot başları aşındı diyelim. Bu hayatı bir tehlike yarattığı için hemen değiştirmek gerekir. En kısa zamanda yedek parça bulur, parçayı değiştirir, yola devam edebilirsiniz. Oysa bisiklette, seleye fazla ağırlık verdiğiniz için bacak aranız tahriş olursa, gidona fazla yüklenmekten avuç içleriniz su toplarsa ya da soğuk adale ile pedala yüklenmekten ayak bileğiniz incinirse, parça değiştirip yola devam etmeyi aklınıza getirmeyin.

Bisiklet üzerinde bedeninizi rahat ettirecek pozisyonu ve diğer küçük ayrıntıları önemseyin. Beden arızasını yolda tamir edemezsiniz.

Otomobilin direksiyonu, aracı yönlendirmek için kullanılır sadece. Oysa bisikletin gidonu için aynı şeyi söyleyemeyiz. İki teker üzerinde dengede durabilmek için, ileri doğru bir devinimle birlikte, gidonu sağa-sola çevirerek denge sağlamamız gerektiğini hepimiz biliyoruz. Ama, gidonun başka işlevleri de vardır.

Her şeyden önce, bisiklet üzerinde rahat olmak istiyorsak, ağırlığımızın tümünü sürekli tek bir noktaya vermemeliyiz. Ağırlığımızı, sele, pedallar ve gidona aşağı yukarı eşit miktarlarda dağıtmalıyız. Bu, bisiklet üzerinde uzun süre rahat edebilmemizi sağlar. Demek ki, bisiklet üzerindeyken bir miktar da gidona yaslanacağız. Gidon tutma şekli ve elcikler elimizi, avuç içlerimizi rahatsız etmemelidir. Gidonun yüksekliğini buna göre ayarlamalıyız. Sele ve gidonun aşağı yukarı aynı yükseklikte olması bunu sağlar (bk. 10, 19).

Pedal yalnızca bacaklarla çevrilmez. Bacak kaslarımızın pedala güç verebilmesi için bütün bedenimizi kullanırız. Bisiklet üzerindeki pozisyonumuz doğruysa, pedala basarken kol kaslarımızı, sırt kaslarımızı da kullandığımızı duyumsarız. Yolda yürürken bedenimiz yere dik durur. Kollarımızın tek işlevi, denge sağlamaktır: Adım atarken ileri giden bacağımızın tersine, aynı taraftaki kolumuzu da geriye atarız ve bu zaten kendiliğinden, alışkanlıkla olur. Halbuki pedal çevirirken, pedala ağırlığımızın yerçekimi sayesinde uyguladığından daha fazla bir güç vermemiz gerekir. Bunu da, ayağımızla pedala basarken kolumuzla gidonu kendimize doğru çekerek sağlarız.

Herhangi bir eşyayı yerde sürüklemek için kendimize doğru çektiğimizi düşünelim. Bunu yaparken dirseklerimiz bükülmüş olursa,

kısa sürede kaslarımız yorulur ve zaten uyguladığımız güç de kol kaslarımızın gücüyle sınırlı kalır. Dolayısıyla, bir eşyayı yerde sürüklerken kollarımızı gergin tutmayı yeğleriz. Bisiklette pedala basarken de benzeri olur. Pedala basarken güç alabilmemiz için, bisikletin gidonu kollarımızın gergin durabileceği uzaklık ve yükseklikte olmalıdır. Pedala yüklenmek için kollarımızı gerdiğimizde, bisiklet üzerinde dengede olmalı, rahatsız olacağımız bir pozisyonda kalmamalıyız.

Yarış bisikletinin boynuz biçimindeki gidonu bu işe yarar. Beden öne eğik, kollar gergin, hızlı ve güçlü bir şekilde pedala basabilirsiniz. Ancak, bir de üstelik rüzgâr direncini arttırmamak için, omuz genişliğinde olan bu dar gidonlarla, özellikle yavaş giderken, denge sağlamak ve manevra yapmak nispeten zordur. Gidonu farklı yerlerinden tutarak beden pozisyonunu değiştirebilirsiniz ama bu kez de fren yaparken seri davranamazsınız. Tur bisikletlerinde de bu tip gidon avantajlıdır, çünkü manevra yeteneği öncelikli değildir ve uzun süre tempolu pedal çevirebilmek önemlidir.

Dağ bisikletinde, öne eğilmiş pozisyonda dik yamaçlardan inmek, bozuk zeminde denge sağlamak, kısa manevralar yapmak gerekeceği için gidon düz ve geniş, bu nedenle beden pozisyonu nispeten diktir. Düz yola çıkıp da seri ve güçlü pedal çevirmeye kalktığımızda ise, seleden iyice ayağa kalkıp, bisikleti sağa-sola yalpalatarak gitmek zorunda kalırız. Bu bisikletler ayakta pedal basmaya elverişli değildir.

Aynı biçimde—ama manevra koşulları o kadar zorlayıcı olmadığı için daha kısa, düz gidonu olan—bir şehir bisikletiyle uzun yola çıkarsak da, dik oturma pozisyonu bir süre sonra bizi rahatsız edecektir.

Bisiklet satın alırken—eğer bu konuda yeterince bilgili değilsen—bir binek otomobili alır gibi, piyasada bize sunulan hazır seçeneklerden birinde karar kılmak zorunda kalırız. Aslında sıradan bir müşteri olarak, bu konuda yapabileceğimiz çok fazla bir şey de yoktur, çünkü bisiklet piyasası da genelde sıradan müşteriye göre biçimlenmiştir. Yarış bisikleti, dağ bisikleti, klasik (her ne demekse?) bir gezi bisikleti—belli markalar altında toplanmış, kalitesine göre sıralanmış boy boy standart bisikletler çıkar karşınıza.

Halbuki, uzunca bir süre bisiklet kullanmış meraklı ve deneyimli bir bisikletçi bilir: Otomobil markası ya da buzdolabı markası gibi kesin bir bisiklet markası yoktur. Bisiklet parçalarının veya parça gruplarının markaları vardır. Otomobil alırken sadece marka olarak değil, model ve üretim yılı olarak da belirli kategorilerle, servis ve bakım dahil kendi içlerinde bir bütün olan seçeneklerle karşılaşırız. Öte yandan bisikleti, ihtiyacınıza, zevkinize, özel şartlarınıza ve maddi olanaklarınıza göre farklı parçalar seçerek bir araya getirip kurabileceğiniz bir “yap-boz” gibi düşünebilirsiniz—yeter ki bisikletinizi hangi koşullarda, ne amaç için kullanacağınıza karar verin. Bu konuda yapacağınız bir araştırma sonucunda, birbirleriyle uyumlu olan parça ve grupları, bunları birlikte kullandığınızda ne gibi özellikler elde edeceğinizi öğrenir, zaman içinde deneyerek, değiştirerek tam amacınıza uygun bir bileşime ulaşırsınız. Bu tür melez bisikletler hemen her zaman hazır seçeneklerden daha kullanışlı olur.

Yalnız, böyle melez bir bisiklet oluştururken karşınıza çıkacak olasılıkları iyi irdelemeniz gerekir. Örneğin, bir yarış kadrosu tekerlek

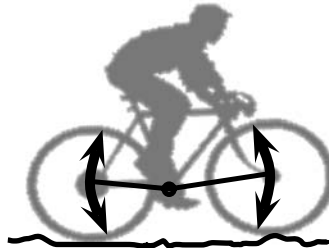
kalınlığınızı sınırlar. Islak zeminde kolay kayan, yumuşak zemine gömülen ince ve düz lastikler işinize gelmeyebilir. Ayrıca bisiklete port-bagaj (bk. s.17), çamurluk gibi eklentiler uydurmakta çok zorlanırsınız. Ama, örneğin, çok dik yokuşları olan bir şehirde iyi havalarda bineceğiniz bir bisiklet için çok hafif, narin bir yarış kadrosu seçip, vites aralığı geniş bir dağ bisikleti vites grubunu uydurabilirsiniz. Diğer yandan, kasaba-köy ortamında, hep toprak yollarda kullanacağınız, bu yüzden kalın ve dişli lastikler takacağınız bir dağ bisikletine, uzun yol gideceğiniz için boynuz şeklindeki yarış gidonu veya bir aerobar (bk. s.29) takmak işinize gelebilir. Ama bu kez fren grubunu yeniden düşünmelisiniz. Dağ bisikleti kadrosundaki askı frenler ile yarış vitesinin kollarını birbirine uydurmalısınız. Bu örnekler çok arttırılabilir ve iyi çözümlere ancak deneyimle ulaşılabilir.

Uzun bir yolculuğa hazırlanırken, yolculuğun amacı, süresi, tarzı, yanınıza alacağınız eşyayı belirlediği kadar, bisikletin tümüyle yapısını belirler. Kadro, tekerlek, lastik, gidon, sele, fren grubu, vites grubu, bu gruplar içinden değişik parçalar, port-bagaj v.b. bütün aksesuar seçilir, bir araya getirilir ve özel bir bisiklet ortaya çıkar.

Bisiklet hazır satın alınan ve aldıktan sonra öylece kullanılan bir araç değildir. Yeterince araştırmayı ve denemeyi göze alırsanız, tam ihtiyacınıza göre bir bisiklet yaparsınız. Ama belirli koşullarda, hep aynı amaç için kullanmak üzere yapılan bisiklet de farklı koşullarda yetersiz, hattâ tamamen işlevsiz kalabilir. Bu yüzden birden fazla bisikletiniz olması gerekebilir. Bunu fazla görmeyin: Ortama ve koşullara göre değişik giysileriniz yok mu?

Karayolunda giden ulaşım araçlarının hemen hepsi lâstik tekerlek kullanır. Havayla şişirilen lâstik tekerlek, bilinen en kullanışlı şok emicidir: Yol yüzeyindeki pürüzlerin neden olduğu sarsıntıyı önler ama yoldaki bozuklukların tümünü karşılayamaz. Daha da önemlisi, yolun yüzeyi hiçbir zaman tam bir düzlem olmadığı için, dört tekerlekli aracın tekerleklerinin dördünün de yere basabilmesi, her bir tekerleğin düşey yönde bir miktar bağımsız hareket etmesine bağlıdır. Dört noktadan her zaman bir düzlem geçmez. Aracın gövdesi de esnek, yani şekil değiştirebilir olmadığı için, tekerleklerin yolu kavraması amortisör mekanizması sayesinde olur.

Halbuki, üç ya da iki tekerlekli bir araçta buna gerek yoktur. Üstelik bisiklette, aracın kendi ağırlığı çok az, üzerindeki mekanizmalar sade, basit ve sarsıntılara dayanıklıdır. Esas kitle üzerindeki insandır. Bisiklet üzerindeyken bütün ağırlığımızla seleye oturmaz, dizlerimizi ve dirseklerimizi hafif bükerek, biz bütün sarsıntıları karşılayabiliriz (bk. s.10). Şişme lâstik normal koşullarda bisikletin maruz kalabileceği bütün sarsıntıları karşılamakta yeterlidir. İki tekerlek de her türlü engebeye yere temas eder. Kasislerle karşılaştığımızda pedallar üzerinde ayağa kalkarsak—ön ve arka tekerlek akslarından hemen hemen eşit uzaklıkta olan pedal aksını merkez olarak düşünürseniz—tekerleklerin yukarı-aşağı hareketleri merkezi çok az etkiler.



Farklı yol koşullarında bisiklet kullanmak için, kesit çapları farklı lâstikler yeterlidir. Aynı tekerleğe, eğer kadronun maşaları izin veriyorsa kesit çapı farklı lâstikler takılabilir.

- Yarış bisikletinde lâstik kesiti 20 mm'ye kadar düşürülür. Buna karşılık, jantın zarar görmemesi için lâstik basıncı 120 psi'ye kadar artırılır. Yolun sarsıntısı olduğu gibi bisiklete iletilir ama yarışçı seleye hiçbir zaman oturmaz. Bacaklar üzerinde yaylanan bedeni sarsıntıdan ve şoklardan etkilenmez. Bu şekilde hem bisiklet hafifletilmiş hem de yola temasın neden olduğu direnç, ince lâstik sayesinde, en aza indirilmiş olur.

- Bisiklete bir miktar yük (çantalar, v.b.) yüklemek ve nispeten kötü yol koşullarında kullanmak gerektiği için, şehir ve tur bisikletlerinin lâstikleri 25–35 mm arasında olur. Lâstik basıncı 80 psi civarındadır. Kadro maşaları da ona göre geniştir. Islak zeminlerde kaymayı azaltmak için bir miktar dişli lâstikler kullanılır.

- Dağ bisikletlerine ise 35–45 mm kesitli ve çok dişli lâstikler takılır. Yumuşak, ıslak ve çamurlu zeminler için bu gereklidir. Lâstik basıncı 60 psi'ye kadar inebilir. Sadece lâstikler bile epeyce şok emer. Ama normal koşullarda, cadde ve sokaklarda, şehir dışı asfalt yollarda bu lâstiklerin yere sürtünmesi gereksiz yere güç harcar. Ayrıca kadroları da geniş ve hantal olur. Nasıl olsa zaman zaman böyle koşullarda bisiklet kullanmak zorunda kalabilirim, bisikleti rahat kullanayım düşüncesiyle bu tür bir çözüme yönelmeyin. Bisiklete binme tekniğini geliştirmek ve narin, hafif ama dikkatli kullanmayı gerektiren bir bisiklet edinmek daha iyi bir tercih olabilir.

Motorlu araçlar için geliştirilmiş olan içten patlamalı motorun belli bir tork üretebilmesi ve araca güç iletebilmesi için gereken devir sayısının (*rpm* – devir/dakika) alt ve üst sınırları vardır. Bedeninizi de bir motor gibi düşünüp bununla karşılaştırırsanız, belki üst sınırdan motor sizin kasalarınızdan hızlı olabilir ama alt sınırdan insan kasasının gücü üretme yeteneği oldukça iyidir.

Ancak buna rağmen, bacaklarınızı verimli kullanmak, kan dolaşımını, nefesinizi uzun süre düzenli ve yeterli düzeyde tutabilmek için pedali uygun bir devirle çevirmek gerekir.

Bir yarışta en verimli pedal devri 75 devir/dakika, normal tempolu bir yolculukta 60–70 devir/dakika iyi olabilir. Yolda giderken pedal devirini hep bu aralarda tutmak için vites değiştirirsiniz. Uzun yolculuklarda vitesi iyi kullanmak performansınızı tahmin edemeyeceğiniz kadar çok etkiler. Uzun yolda, saatlerce durmaksızın pedal çevirdiğinizi ve uzun rampaları soluk almadan çıkmak zorunda olduğunuzu gözünüzün önüne getirdiğinizde, kesintisiz ve sabit bir tempoda pedal çevirmenin ne kadar önemli olduğunu anlarsınız.

Ama, bildiğimiz o standart vites grupları, seri kullanabilmek için oldukça deneyim ve alışkanlık gerektiren mekanizmalardır. Aynakolda iki ya da üç dişli ile arka göbekte yedi–sekiz dişlinin doğru zamanda doğru eşleşmesini sağlamak, bir yandan zihninizi buna yoğunlaştırıp diğer yandan yola dikkat etmek—o arada bir de yolculuktan zevk almak (!)—epeyce bir ustalık ister. Uzun bir yolculuktan bunu başarmanız, uygun tempoyu yakalamanız, eğer bu konuda yeterince becerikli ve deneyimli iseniz mümkündür ancak (bk. s.35).

Aslına bakarsanız bu tempo da o koşullarda yararlı olur zaten (bir de tek amacı hız yapmak olan, özel parkurunda koşan yarışçı için). Trafığe girdiğinizde; kavşaklar, trafik ışıkları, duran kalkan araçlar, yola atlayan yayalarla boğuşmaya başladığınızda—emin olun ki en usta bisikletçi bile—o vites kombinezonlarıyla uğraşmaktan vazgeçer; ve uzun süreli tempo tutturması olanaksız olduğundan, vitesin bir yararını göremez (bir tek durum hariç: bk. s.36). Şehir ortamında ulaşım için kullanılan bisiklette böyle bir vites grubunun gereksiz olduğunu görüp, vitesiz bisiklet kullanan çok sayıda bisikletçi vardır.

Diğer yandan, yokuşları bol bir şehir ortamında ya da küçük gezilerde vitesiz bir bisikletle bol bol yürümek zorunda kalmak istemiyorsanız, kullanımı basit, bakım ve ayar sorunu çıkarmayan bir vites mekanizması işe yarar. Sadece arka tekerleklerde bir göbekten vites bu iş için uygun olabilir. Vites sayısı ve vites aralığı az da olsa, değiştirmesi kolay, dişli sistemi kapalı, kirlenmeyen, tozlanmayan kullanışlı vitesler geliştirilmiştir. Bunların yedi–sekiz vitesli olanları bile vardır. Biraz ağırdırlar ama kullanma kolaylıkları diğer dezavantajlarını (tekerlek sökme-takma zorluğu, bakım ve tamirinin uzman eliyle yapılması zorunluluğu) kapatır. Bunlar, sadece spor amacıyla kullanılan yarış ve dağ bisikletleri için uygun değildirlir.



Pedal çevirme hareketini adım atmaya benzetebiliriz. O zaman, bir pedal turunu da iki adım olarak düşünebiliriz. Normal bir hızda giderken 60 devir/dakika pedal çeviriyorsak, saniyede 2 adım—lık bir tempo ile yürüyormuşuz gibi olur (yani, 120 adım/dakika).

Altımızdaki bisikletin 13 vitesi var diyelim (bk. s.35) ve biz bu vitesleri Gauss'un normal eğrisine uygun bir dağılımla (bk. s.25), ortalama değerlerden sapmadan kullanıyoruz. Bu durumda—pedalı aralıksız çevirdiğimizi düşünürsek—bir adımımızın uzunluğu ortalama $(440+80)/2=260$ cm olacaktır.

Ancak, normal yol koşullarında aralıksız pedal çevrilmez. Eğer olabildiğince hızlı gitmek gibi bir gayeniz yoksa (yani yarış filan yapmıyorsanız), yokuş aşağı giderken ya da zaman zaman düz yolda bisikleti salarsınız, kendiliğinden gider. Pedal çevirmeden gittiğiniz süreler yol koşullarına göre değişir ama, normal koşullarda bu şekilde gittiğiniz mesafeleri de hesapladığınızda adımınız yaklaşık 450 cm olur.

İşte bisiklet bu kadar harika bir buluştur: Gideceğiniz yere 450 cm (normal adımın 6,5 katı) uzunluğunda adımlarla, üstelik fasılalarla yürüyerek (pedal çevirmedeğiniz zamanlar bacaklarınızı dinlendirerek) ve bedeninizin ağırlığını bütünüyle ayaklarınıza vermeden, sadece iki noktaya değil, beş noktaya (eller, kalça ve ayaklar) dağıtarak (yanınızdaki eşyayı da elinizde ya da sırtınızda taşımak zorunda kalmadan) gidiyorsunuz!

Bisikletler için geliştirilmiş çok çeşitli kilometre saatleri vardır (hız, zaman, gidilen yol, toplam yol, en yüksek hız, ortalama hız—hepsini gösterirler). Özellikle yol yarışçıları için geliştirilmiş olanları, pedal çevirme hızını da gösterir çünkü yol yarışlarında pedal çevirme hızı yarışçının performansını doğrudan etkiler.

Öte yandan, amacınız öncelikli olarak hız değilse, siz gideceğiniz yere en çabuk değil de, en az gayretle ulaşmayı düşünüyorsanız, sizin asıl bilmek istediğiniz toplam olarak kaç pedal çevirdiğiniz olacaktır—ya da yol boyunca toplam kaç adım attığınız (üretilmiş olan kilometre saatleri hep spor amaçlı oldukları için, bunlarda “toplam pedal turu” sayacı yoktur).

Bisikleti bir ulaşım aracı olarak kullanıyorsanız, sizin için “en kısa yol”, kilometre cinsinden en kısa mesafe değil, “en az adımla (yani pedalla) gidilen yol” olacaktır.

Rotanızı tayin ederken, diğer bütün etmenler—hava temizliği, trafik yoğunluğu, zemin kalitesi, tehlikeli kavşaklar—bir yana, gideceğiniz yolun kaç kilometre olduğundan ziyade, kaç adım olduğunu hesaplayabilirsiniz, bu sizin için daha gerçekçi bir ölçüt olur. Çok uç bir örnek düşünersek: Sürekli pedal çevirmek zorunda olduğunuz uzun ve az meyilli bir tırmanmadan sonra kısa ve dik bir iniş (tabii, ister istemez fren yaparak) çok adım; kısa ve dik bir tırmanmadan sonra uzun ve tatlı bir meyille, bisikleti saldırdığınız ve fren yapmak zorunda kalmadığınız bir iniş az adım demektir (halbuki her iki yol da aynı uzunlukta olabilir).



Karayolunda giden, hızı en düşük ulaşım aracı bisiklet midir? Evet ama her zaman veya her yerde değil. Peki, karayolunda giden en yavaş ulaşım aracı bisiklet midir? Hayır. Şehrin iş merkezlerinin yoğun olduğu, “şehir merkezi” olarak adlandırdığımız yörede bisiklet kesinlikle en hızlı araçtır. Bu merkezle birlikte, merkezin çevresinde yer alan konut bölgelerini de hesaba katarsak, şehrin hatırı sayılır genişlikteki büyükçe bir bölümünde ise, diğer araçlarla aşağı yukarı aynı hızda olduğunu söyleyebiliriz.

Başka türlü bir değerlendirme yapalım: Motor gücüne, harcadığı enerjiye, yapabildiği en yüksek hıza kıyasla en hızlı araç hangisidir? Elbette ki bisiklet! Trafik yoğunluğu fazla, merkezî yerlerde otomobille sağa sola giden bir kişinin gittiği mesafe sürücü koltuğunda oturduğu süreye bölerek elde ettiğimiz hız değerinin bisiklet hızından pek de farklı olmadığını söyleyebiliriz. Üstelik bu hesaba bir de aracına binmeden önce ve aracından indikten sonra gitmek istediği yere ulaşmak için harcadığı süreleri de katarsak, bisiklet kesinlikle daha hızlı çıkar.

Eğer şehir içinde, günlük yaşamınızda bisiklet kullanmayı bir alışkanlık haline getirmiş, bunun koşullarını sağlamışsanız, yaşadığınız şehirde en rahat hareket eden, en hızlı kişilerden birisiniz demektir. Hem de bunu başarabilmek için çok seri vites kullanabilmeniz ve güçlü bacaklarınız olması da gerekmez. Kapı önünden bisikletinize atlayıp—tıkalı trafikte sağdaki boşluktan, araçlara ters yönde sol

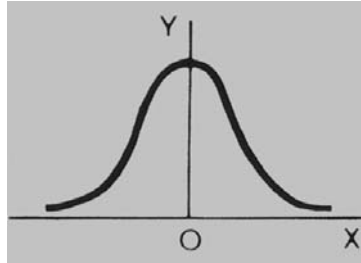
tarafтан, yaya kaldırımından, elde üst geçitten, derken—gideceğiniz yere vardığınızda aracınızı kapı aralığına bırakıp yukarı çıktığınızı bir gözünüzün önüne getirin, ne kadar hızlı olduğunuzu fark edersiniz.

Ama her şey bir yana, bazen gideceğiniz yolun sürekli bisiklet üzerinde gidebileceğiniz, engelsiz yaklaşık 10 km bir mesafe olduğunu varsayarsak, bu yolu 30 km/saat ya da 10 km/saat hızla gitme arasında çok önemli bir fark olduğunu kabul etmek gerekir. Bu durumda,

bisikleti seri ve hızlı kullanabilmek önemli olabilir. Kısacası, şehir içinde yol koşulları yerine ve zamanına göre çok değişken olduğu için, istatistikî bir hesap yapmak mümkün değildir.

Öte yandan, nispeten uzun bir yola, bir şehirler arası yolculuğa çıktığınızda, yol süreniz doğrudan doğruya yaptığınız ortalama hızla bağlıdır. Bu ortalama hızı esas belirleyen de—yol koşulları, bisikletinizin yapısı, taşıdığınız yük, sizin performansınız gibi etkenlerin bileşimini alırsanız—en uzun süre yapabildiğiniz ve ona en yakın hızlardır.

Eğer yol boyunca yaptığınız düşük, orta ve yüksek hızların dağılımı normalse, hız dağılımı simetrik bir çan eğrisi verir ve ortalama hızınız da ortada, sıfır noktası üzerinde olur. Sıfır noktasından uzak noktalarda yaptığınız hızların yol sürenize etkisi azdır. Alman matematikçi Johann Carl Friedrich Gauss'un (1777–1855) ünlü çan eğrisi, gücümüzü uygun bir tempoda ve istikrarlı bir biçimde kullanmamız gerektiğini söylüyor bize.



Gauss'un ünlü çan eğrisi

Her iş günü sabahı yollara baktığınızda, şehrin konut yörelerinden iş merkezine doğru akan yoğun bir araç trafiği görürsünüz. Bu trafikte giden araçların büyük bir çoğunluğu binek otomobildir ve yarısından çoğunun içinde de yalnızca sürücü vardır.

Diğer her şeyi bir yana bırakalım. Kullanılan teknolojiyi de hesaba katmayalım. Her ikisi de tek bir kişi taşıyan iki araç olarak düşünür de bir kıyaslama yaparsak, şu altta resmi görülen otomobilin yaklaşık 100 kişi taşımaya gerekir her gün şehre.



~1000 kg



~10 kg

Uygar insanın geliştirdiği teknolojinin ne kadar yanlış yönlendirildiğine, kaynakların ne kadar boşa harcadığına tanık oluyoruz her gün—hele halkın temel ihtiyaçlarını karşılamada oldukça yetersiz düzeyde olan bir toplumda yaşadığımızı düşünürsek.

Ancak, içinde yaşadığımız koşulları daha somut ve gerçekçi bir gözle irdelersek, bu özel otomobil kaskacındaki insanları da suçlamak

pek mümkün olmuyor. Çünkü ülkemizde toplu taşıma araçları her zaman yetersiz olmuş, büyüyen şehirlerde yaşayan insanlar ulaşım sorunlarını tek tek bireyler olarak kendi başlarına çözmek zorunda kalmışlardır.

Eğer bir seçenek olarak bisikleti düşünürsek:

- Bisikletle normal koşullarda (bu 'normal koşullar' tabii ki yoğun şehir trafiği demektir) 15–20 km/saat hız yapılabilir.
- Evden çıkıp park yerine gitmek, yolda kavşaklarda beklemek, park yerinden iş yerine yürümek için zaman kaybedilmez.
- Aracın bakımı, servisi, muayenesi gibi işlemler için fazla zaman ve para harcanmaz.

Demek ki, eğer şehrin yolları ve trafiği bisiklet kullanımına uygun bir biçimde düzenlenmiş olsa, günlük işimize ortalama yarım ilâ bir saat gibi bir sürede ulaşabiliriz. Tabii bu hesabı çok kabaca yapıyoruz ve herkes kendi koşullarına göre farklı bir hesap yapabilir. Ama geneli göz önüne aldığımızda, otomobil kullanımına şartlanmış bir şehir yaşamını terkedip bisikletle yaşamının koşullarını sağladığımızda göreceğiz ki, bir çok insan için bisiklet, günlük yaşamında işine gidip gelirken verimli kullanılabileceği bir araç olabilir.

Tabii, olağan dışı koşullarda ve çok uzun mesafelerde günlük ulaşım için insanların illâ ki bisiklet kullanmasını bekleyemeyiz. Toplu taşıma her şehir için vazgeçilmez bir ulaşım yöntemidir. Ama eğer koşulları sağlanırsa görülecektir ki bisiklet de aynı şekilde vazgeçilmez ve çok avantajlı bir ulaşım aracıdır.

Şehirde bisiklet kullanan kişi, günlük yaşamın koşuşturmacası içinde, şehrin insanları hasta eden geriliminin en yoğun duyumsandığı trafik ortamındaki kargaşadan nispeten sıyrılmış olmanın keyfini yaşar. Tavşanla yarışan kaplumbağa misali, acele etmeden, büyük maddi riskler almadan gideceği yere varmanın kazandırdığı ruh dinginliğini yabana atmak mümkün değildir.

Ama bu yine de bir yarıştır—aynı ortamı paylaştığınız insanlarla bir nevi yarış. Siz ne kadar yarışmaktan, yenme/yenilme duygularının heyecanından uzak durmaya çalışsanız da, sürücü koltuğuna gömülmüş çaresizlik içinde çırpırırken cadde ve sokaklarda sizi görünce tepkilerini gizlemeyen insanlar (hayranlık duyanlar mı dersiniz, gıpta edenler mi, yoksa kıskananlar, ya da hattâ “münasebetsiz” bulup kızanlar) hatırlatır bunu size.

Aslında, tatil zamanları dışında, okul ya da iş olsun günlük yaşamınızın gereklerini yerine getirirken bisikleti yaşamınızın bir parçası haline getirmiş olmanın çok önemli bir işlevi daha vardır:

Çalışma ortamının döngüsü içerisinde günlerinizi geçirirken, pedal çevirme alışkanlığınızı, kas gücünüzü, formunuzu yitirmemiş olursunuz. Her gün yaptığınız kısa yolculuklarda edindiğiniz deneyim, geliştirdiğiniz teknik, yaptığınız küçük buluşlar, tatilde çıkacağınız

büyük yolculuk için gereken birikimi sağlar. Unutmayın; bisiklet size hazırlop sunulan, tak-kullan türünden bir tüketim malzemesi değildir. Uzun yola çıktığınızda, saatlerce bisiklet üstünde durduğunuzda duyumsarsınız altınızdaki aletin nasıl sizin bedeninizin bir parçası haline dönüştüğünü.



Emre Tok (www.geziyorum.net)

Uzun yolculukları bisikletle yapmanın, bunu bir kez bile yapmamış olan kişilerin kolay anlayamayacakları kadar farklı yönleri vardır. Böyle bir yolculuğa ön hazırlık olarak neler yapmak gerektiği, yolda karşılaşılan sorunlar ve çözümleri konusunda son derece deneyimli insanlar bizim ülkemizde de vardır. Bu konunun irdelenmesi bu kitabın kapsamı dışındadır. Ancak ilgilenenler, çok geniş kapsamlı ve ayrıntılı bilgiler ve belgelerle dolu bir örnek olarak www.geziyorum.net sitesini inceleyebilirler.

Sadece kuş civıltıları ve böcek vızıltılarını dinleyerek kilometreler katetmek, gittiğiniz yolu adım adım, sıcağıyla, soğuğuyla, rüzgârıyla, kokuyla yaşamak, yalnızca varacağınız hedefin değil,

bütün bir yolun, karış karış toprağıyla, tozuyla bir amaç haline gelmesi—ve düşünün ki bunu salt bir yaya olarak değil, dört-dört buçuk metrelik dev adımlarla, ayaklarınıza kara sular inmeden ve yükünüzü sırtınıza yüklemeyen, gece barınağınızı bile yanınızda taşıırken yapabiliyorsunuz!

iki tekerlekli aracın fren mesafesi uzun ve sert fren yapmak da tehlikeli olduğu için, yoğun trafikte bisiklet kullanırken özel bir dikkat sarfetmek gerekir (bk. s.13).

Aslında hiçbir zaman diğer araçlardan birinin arkasından gitmemelisiniz. Zaten trafik normal akıyorsa motorlu araçların hemen hepsi sizden daha hızlıdır ama trafik yoğunlaştığı ve ağır akmaya başladığı zaman siz bisikletle onlardan daha hızlı yol alabilirsiniz.

Normal olarak her zaman yolun sağındaki boşluktan gitmeye çalışacaksınız ama hem sağda, yol kenarında yağmur suyu mazgalları ve bozuk zeminle karşılaşacağınız, hem de zaman zaman araçlar yolun sağına çok yanaşık yol alacakları için onların arkasından gitmek zorunda kalabilirsiniz.

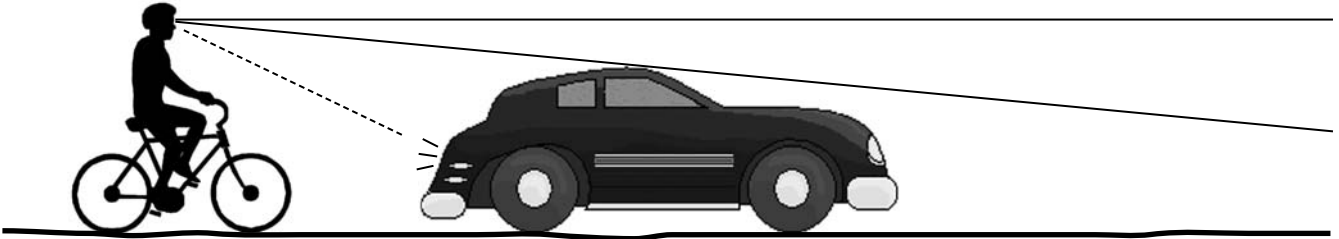
Bu gibi durumlarda çok önemli bir avantajınız vardır. Bisiklet üzerindeyken normal binek otomobillerinin üzerinden ilerisini görebilirsiniz. Bu avantajınızı her zaman kullanın. Ayrıca bazı noktalarda çok dikkatli olmalısınız:

- Önünüzdeki araca değil, onun da önündeki araca dikkat edin. Asla kamyon, kamyonet, otobüs, minibüs gibi araçların arkasına geçmeyin. Bu araçların arkasındayken ileriye göremezsiniz.

- Her ne olursa olsun, önünüzdeki aracın sağında ya da solunda sığabileceğiniz bir aralık peyleyin. Ani duruşlarda çarpmayı engellemek için bu aralıklara girmeye çalışın.

- Duran trafik, yavaş akan trafikten çok daha tehlikelidir. Yavaş akan trafikte de tehlike vardır, araçlar sağa ya da sola doğru aniden direksiyon kırabilirler, ama araçların hiç beklemediğiniz anda kapı açmaları bisiklet için daha büyük tehlikedir. Duran araçların kapılarının her an, herhangi bir nedenle açılacağını asla aklınızdan çıkarmayın.

- Motorlu araç sürücüsü, yalnızca daha büyük ve güçlü bir araç kullandığı için değil, bir de üstelik kendini metal bir zırh içinde gördüğü için, çok daha rahat, hattâ küstahça davranır. Öte yandan, bir kaza anında sizin doğrudan bedeniniz zarar görür. Bu da çoğu sürücüyü hiç ilgilendirmez; ve arabasının boyası çizildiği için size çok kızabilir.



Bisiklet aerodinamik bir taşıt aracı değildir—olamaz da zaten, çünkü esas kitleyi oluşturan insan bedenidir. Siz rüzgâr direncini kırmak için ancak bisiklet üstünde durduğunuz konumu değiştirebilirsiniz, ki bu da pek kolay değildir, çünkü bir yandan rahat bir biçimde pedal çevirmek zorundasınız.

Aerobar (diğer adıyla, tribar) bu sorunu hafifletme amacıyla geliştirilmiştir. Özellikle, tek amacı hız yapmak olan, zamana karşı yarışlarda kullanılır ve yarışçıların toplu halde yol aldıkları diğer yarışlarda tehlike yarattığı için ve bu alete yaslanarak bisikleti kontrol etmenin, manevra yapmanın güç olmasından dolayı, izin verilmez.

Bisiklette öne doğru iyice eğilerek dirseklerinizi iki küçük ped üzerine koyarsınız, ellerinizle de ileri doğru çıkan çubuklardan tutar, gidonu yönlendirirsiniz.

Şehir içi trafiğinde bisiklet kullanırken bu eklemeden yararlanmayı hiç düşünmeyin. Çünkü:

- Birincisi, elleriniz fren üzerinde durmadığı için zamanında fren yapamazsınız (gerçi bunların en gelişmişlerinde, elinizle tuttuğunuz çubuğun ucuna takılan fren ve vites kolları vardır; ama bunlar çok az sayıda üretilen, dolayısıyla çok pahalı aksesuar sınıfına girer).
- İkincisi, bu şekilde ne arkanızı doğru dürüst görmeniz, ne de rahat bir manevra yapmanız mümkündür.

- Üçüncüsü, yolda bozukluklar olduğu zaman pedal üzerinde dizleriniz bükük hafifçe yükselip, gidonu da dirseklerinizi germeden tutarak bedeninizi yaylandırmanız gerekir (bk. s.22). Halbuki, aerobarda dirsekleriniz gidona yaslanmış olduğu için bütün darbeyi omuzlarınız alacaktır. Bu durumda dengeni bile kaybedebilirsiniz.

Zaten normal koşullarda—eğer hız denemesi yapmıyorsanız—bu eklentiye pek ihtiyaç da duymazsınız.



Öte yandan, aerobarı rüzgâr direncine karşı bir çözüm olarak değil, bir “yaslanma çubuğu” olarak düşünürseniz, uzun gezilerde, düz ve arızasız şehirler arası yollarda, hem sele üzerindeki hem de elleriniz üzerindeki baskıdan sizi kurtaran, ayrıca ufak tefek eşyanızı, çantanızı asabileceğiniz bir eklenti biçiminde çok kullanışlı olabileceğini fark edersiniz.

Özellikle çok uzun yolculuklarda, sabit tempo da hiçbir engelle karşılaşmadan, fasılasız pedal çevirmek durumunda kaldığınızda, aerobara (ya da biz ona “yaslanma çubuğu” diyelim, çünkü bizim için esas işlevi o olacaktır) yaslanmanın, rüzgâra karşı koymaktan öte, ne kadar rahatlatıcı olduğunu, denerseniz göreceksiniz. Sağladığı rahatlık, bisiklete eklediği yükün verdiği zahmeti kat kat aşar.

Ama kalabalık ortamlara geldiğinizde, tedbirli olun ve aerobardan kalkıp normal pozisyona geçin.

ister spor yapma amacıyla bir yarış bisikleti, ister doğa gezintileri yapmak için bir dağ bisikleti, isterseniz de işinize gidip gelmek için, ihtiyacınıza göre geliştirdiğiniz melez bir bisiklet kullanın, bisikletin üzerindeyken ağırlığınızı sürekli ve tamamen seleye vermemeniz gerekir.

Ama, uzun süre bisiklet kullandıktan sonra, bedenın ağırlığı ister istemez seleye biner; bir de, genellikle yoğun trafikte yol alıyorsanız, öne kaykılmış bir pozisyon-da hem arkanızı kontrol etmeniz güçleşir hem de ileriye rahat göremeyebilirsiniz. Bu yüzden dik durmayı tercih edersiniz.

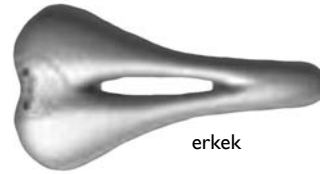
Beden pozisyonu nispeten dik olacak şekilde ölçülendirilmiş klasik bisikletlerde ya da düz gidonlu şehir bisikletlerinde seleye bir miktar oturmak kaçınılmaz olur.

Uzun süre dik pozisyon-da seleye ağırlık vererek, bir de üstelik sıcak havada terleyerek bisiklet kullanırsanız, selenizin şekli ne olursa olsun rahatsız olursunuz ve bir süre sonra deriniz tahriş olur, giderek yara olabilir. Hiçbir zaman buna izin vermeyin, çünkü iyileşmesi zaman alır ve sık sık nükseder. Şunu bilmeniz gerekir: Selenin verdiği rahatsızlığı önlemenin yolu,

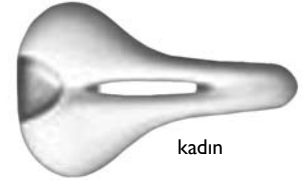


seleyi genişletmek ya da yumuşatmak değildir, öncelikle. Sele yüksekliği, kadro ebadı, gidon şekli—bütün bunlar sizin bisiklet üzerindeki rahat etmeniz-de rol oynayan asıl etkenlerdir (bk. s.19).

Selenin apış arasına uzun süre aralıksız basınç yapmasının özellikle kan dolaşımı bozukluklarına bağlı olarak erkeklerin cinsel organlarında uyuşma belirtilerine neden olduğu, bunun kalıcı hasarlara neden olabileceği gözlenmiştir. Bu sorun göz önünde tutularak sele tipleri de geliştirilmiştir.



erkek



kadın

Bu kitabın, farklı koşullarda ve farklı biçimlerde bisiklet kullananların karşılaştıkları bütün sorunları ve buldukları çözümleri irdelemek gibi bir amacı yoktur. Bu konuda, ergonomik kaygılarla olandan tutun, salt estetik düşüncelerle olana kadar türlü çeşitli denemeler yapılmıştır. Bir örnek olarak, aşağıdaki internet sitesine bakmanız yeterlidir:

<http://www.bikecult.com/works/saddle.html>

Ayrıca konuyu ayrıntılı biçimde irdeleyen başka siteler de vardır.

(örneğin: <http://www.jimlangle.net/crank/bicycleseats.html>)

Ülkemizde bisikletin bir ulaşım aracı olarak kullanılmamasının başta gelen nedenlerinden biri de, şehirlerimizin ulaşım ağlarını planlarken, cadde ve sokaklarda bisikletlerin de dolaşacağını hesaba katılmamış olmasıdır. Ama aslında bunun aksini de söyleyebildik: Planlamada bisikletler hesaba katılmaz, çünkü ulaşımını bisikletle sağlayan çok insan yoktur. Bunlardan hangisinin neden, hangisinin sonuç olduğu tartışmalıdır, doğrusu. Açık olan bir şey varsa o da, bisiklet kullanmaya hevesli pek çok kişi, yollarda karşılaştığı tehlikelerin ve zorlukların üstesinden gelemeyeceğini düşündüğü için, daha baştan cayar bu hevesten (bk. s.18, 28).

Bizim şehir içi ve şehirler arası yollarımızdaki trafik karmaşasını gören Avrupa’lı bir yabancı—zaten istatistiklerde de açıkça görülen ve ulusal bir sorun, hattâ bir felâket halini almış—bu durumda, bisiklet bir yana, herhangi bir aracı kullanmanın son derece riskli olduğunu düşünür; bütün bu olumsuz koşullarla mücadele ederek bisiklete binenleri hayretle karşılar. Altyapısı yetersiz, geometrisi yanlış, zemini bozuk, bakımsız yollarda birçok araç sürücüsü, ne kadar özen gösterse de, istemeden kuralları çiğner ya da kurallara uyduğu halde tehlike yaratır. Tabii bundan en büyük payı da—hiçbir korunma olanağı olmayan, en aciz durumdaki, üstelik yollarda hiç hesaba katılmayan—bisikletçinin aldığı düşünülür.

Gerçekten öyle midir?

Kendi kendine işleyecek ve kendi varlığını sürdürme amacı olan bir sistem tasarladığınızı düşünün. Bu sistemi en az malzeme ile, en küçük hacimde, en verimli, en ekonomik çalışacak biçimde tasarlamak

hedefiniz olacaktır. Bunda ne kadar başarılı olursanız, o sistemin yapısı içerisinde boşluklara ve sisteme yabancı unsurlara o kadar az yer kalır. Sistem kötü tasarlanırsa, verimsiz çalışır, içinde boşluklar oluşur, eksikler ve hatalar nedeniyle çalışamaz hale gelmemesi için hep fazlalıklar olması gerekir. Eğer tümüyle başıboş bırakırsanız da, her ne olursa olsun varlığını sürdürmeye çalışan ama “kaotik” bir yapıya bürünür.

İşte bizim ülkemizdeki karayolları trafiği böyle bir “kaos” içindedir. Bu yüzden de, yollar kapladıkları alana nispetle oldukça düşük kapasitede kullanılabilmektedir. Bu kaosun ülke ekonomisine getirdiği yük, insanlara verdiği sıkıntı, mutsuzluk, kayıtsız kalınacak gibi değildir elbette. Kayıtsız değiliz ama, bu sistem içerisinde biz bisikletçiler de bir şekilde varlığımızı sürdürmenin yolunu arıyorsak, boşluklardan yararlanacağız. Bu “kaos” ortamına uyum sağlayabilen bir bisikletçi için boşluklar bol miktarda vardır. İşte o hayretler içindeki yabancı bunun farkında değildir, herhalde.

Başlangıçta, yeterince deneyim kazanana kadar tedbiri elden bırakmayın. Bir süre sonra her türlü sürprize hazırlıklı olacaksınız. Şeridinde giderken, hızını dahi kesmeden araç kapısını açıp kül tablasını boşaltan sürücülerden tutun, orta refüjdeki açıklığa kadar ters yönde gidip diğer yola geçmeye çalışan “uyanık”lara kadar her tür insanla karşılaşabilirsiniz. Ama, ortamdaki boşlukları değerlendirmeyi öğrendikten sonra yollarda, başka hiçbir araç sürücüsünün olmadığı kadar rahat ve özgür olduğunuzu göreceksiniz (bazı ilkel organizmaların evrim sürecindeki başarıları şaşırtıcı değil midir!).

Trafikte bisiklet kullananların en büyük hayali, bütün yollarının kenarında ayrı bir bisiklet şeridi olan bir şehirde yaşamaktır. Otomotiv sektörünün egemenliği altındaki bir ekonomide, toplum ne kadar uygar olursa olsun, böyle bir hayalin asla gerçeğe dönüşmeyeceğinin altını çizelim. En uygar saydığımız ülkelerde bile bu bisiklet yollarının “mostralık” örneklerinden fazlasını göremiyoruz.

Şehir içi trafikte, kaldırım kenarına yakın ve her an saygısız bir sürücü tarafından sıkıştırılma tehlikesi altında bisiklet sürmeye çalışan kişi, şehir dışı yollara çıktığında ya da artık büyüyen şehirlerin giriş ve çıkışlarında bol bol gördüğümüz çok şeritli ve sağda emniyet şeridi olan yolları kullanırken kendini çok rahat hisseder. Yol yeterince geniştir ve onun emniyet şeridinden gitmesinde de bir sakınca yoktur.

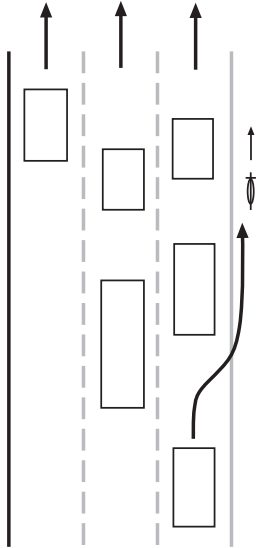
Ama bisikletçinin, o emniyet şeridinin hiç de adı gibi “emniyetli” olmadığını bilmesinde yarar vardır!

Özellikle iş günlerinde, işe gelişi saatlerinde trafik yoğunlaştığı zaman, sürücüler bu emniyet şeritlerini de kullanmaya yeltenirler. Bu bile aslında bisiklet sürücüsünün rahatını kaçırmaya yeter ama esas tehlike, sağ şeritten giden, sabrı tükenmiş, düşüncesiz bir sürücünün, akşam televizyonda seyrettiği “Formula 1” pilotlarına özenerek, önündeki aracı aniden “sağlayıp” emniyet şeridine dalmasıdır.

Bu tehlikenin farkında olduğunuz için her halükârda yolun en kenarından (Yolun kenarında kaldırım yoksa da büyük bir olasılıkla metal bariyerler vardır.) gitmek, en iyi çözüm değildir. Üstelik bu, önündeki aracı sağlamaya yeltenen “pilotu” daha da cesaretlendirir. Bu nedenle:

- Arkanızda uzun bir mesafeyi rahatlıkla kontrol edebileceğiniz, iyi bir dikiz aynası edinin. Duruma göre, önünüzden çok arkanıza bakmak zorunda kalabilirsiniz.
- Emniyet şeridini tamamen işgal edecek şekilde, rahat rahat gidin. Bu, “sağlama”ya yeltenen birçok sürücüyü daha başta vazgeçirebilir.
- Arkanızdan gelen konvoydaki bir aracın sağladığını görünce, hızına ve uzaklığına göre emniyetli bir mesafe varsa hemen sağa çekilmeyin; bırakın yaklaşsın. Sizin onun farkında olmadığını düşünerek, kendi şeridine dönebilir.
- Mesafe azalınca, ani bir hareketle değil, yavaş yavaş çekilin. Motorlu araç sürücüleri bisiklete karşı belki biraz saygısız olabilirler ama “katil” değildirler. Muhakkak ki, size bile bile çarpmayı düşünmezler.
- Üzerinizde daima dikkat çekici giysiler olsun. Sizi uzaktan gören sürücü kaza olasılığına karşı yeterince tedbir alır.

• Bu yöntemi, geçiş üstünlüğü olan araçlara uygulamayın!



Çocukluğunuzda, iki tekerlekli bisiklet üzerinde dengede durmaya çalıştığınız ilk günleri gözünüzün önüne getirin. Anneniz, babanız, ya da bir büyüğünüz arkanızda, seleden tutup koşarken bir yandan size ne yapmanız gerektiğini söyler durur (ama bunun pek de bir yararı olmaz!). Sonra, nasıl olur bilinmez, birdenbire bu işi başarırırınız—yüzme öğrenirken olduğu gibi. Bu denge, belli belirsiz çok küçük hareketlere bağlıdır; çok da bilinçli olarak yapılmaz. Daha sonra, bisikleti rahatça istediğiniz yöne yönlendirirken de aynı denge ilkelerine göre davranırsınız. Ama bu da çok bilinçli bir şekilde değil, doğal ve kendiliğinden olur.

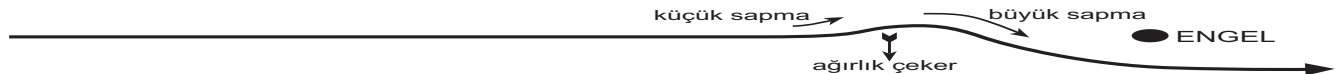
Şimdi, olağan bir süreç izleyelim: Evet, bisiklet kullanmayı öğrenmiştiniz; daha sonra motosiklete de binmiş olabilirsiniz; ama bu iki tekerlekli araçlarda pek deneyimli değilsiniz, çünkü yaşıncı gelince ilk fırsatta bir ehliyet alıp dört tekerlekli araç kullanmaya başladınız ve—o gün, bu gün—epey bir yol deneyiminiz var.

Dört tekerlekli bir araçla yolda giderken, önünüze yanından geçebilecek herhangi bir engel çıktığında, engelin sağından geçmek isterseniz sağa, solundan geçmek isterseniz sola direksiyon kırarsınız. Lâstiklerin yol yüzeyini kavrayışı sayesinde, aracın gidiş doğrultusundaki eylemsizliğinin neden olduğu ters salınımı pek duymamazsınız ve kayıp sürüklenmeye yol açacak kadar sert bir manevra yapmadığınız takdirde, engelin yanından, karar vermiş olduğunuz taraftan geçersiniz.

Oysa, iki tekerlekli bir araçla giderken aynı durumla karşılaştığınızda, eğer yukarıda anlattığımız gibi uzunca bir süre dört tekerlekli araç kullanmış ve sürücü alışkanlıklarınız artık refleks haline dönüşmüşse, sizi kötü bir sürpriz bekliyor demektir. Emniyetli bir şekilde fren yapamayacağınız bir durumdasınız diyelim (bk. s.13). Karşınıza çıkan engelin sağından geçmek için gidonu sağa kırdığınız anda altınızdaki iki tekerli araç önce sağa doğru hafif bir sapmadan sonra bütünüyle sola yönelir; ya da bunun tam aksi, siz sola kırarsınız, araç sağa yönelir. İlk gidon hareketiyle dengesi bozulan kitle gidon hareketinin aksi tarafa yatar ve siz tekrar denge sağlamak için gidonu tamamen ilk hareketin aksi yöne kırmak zorunda kalırsınız.

Motosiklet sürücüsünün altındaki aracın kitlesi en az sürücü kadar, hattâ çoğu kez ondan da ağırdır. Dolayısıyla aracın üzerinde beden hareketiyle bu tersine savrulma etkisini önlemesi olanaksızdır. Dört tekerlekli araç kullanmada ustalaşmış birisi motosiklet sürerken bu konuda çok tedbirli ve dikkatli olmak zorundadır.

Bisiklet sürerken bu olayın etkisi o kadar belirgin değildir ama aynıdır ve bazı kritik durumlarda tehlikeli olabilir. Bisikletle orta ve yüksek hızlarda giderken küçük ve ani gidon kırmaların gidiş yönünüzü nasıl etkilediğini inceleyin. Sağa yönelmek için önce küçük bir sola kırma ve bedeni sağa yatırma hareketi gerektiğini fark edeceksiniz (sola yönelmek için de bunun aksi). Uzun yıllar otomobil kullanmışsanız, reflekslerinizin sizi yanıltabileceğini unutmayın!



Modern toplumların bile bilimsel ve teknolojik gelişmelere ayak uydurmakta zorlandıkları bir çağda yaşıyoruz. Günlük yaşamda kullandığımız sıradan araç gereç listesine her gün yeni bir “eksantrik” nesne ekleniyor, yeni ihtiyaçlar yaratılıyor ve insanlar bunları kullanmaya—neredeyse—zorlanıyor.

Bisikletlerde kullanılan klasik fren mekanizması, normal koşullarda o kadar iyi çalışan, o kadar basit, o kadar hafif bir sistemdir ki, bunu değiştirmek için gerçekten çok önemli, çok hayati bazı gerekçeleriniz olması gerekir.

- Fren pabuçları tekerleği en kenara yakın yerden iki taraflı olarak sıktığı için, az bir güçle ve mümkün olan en az gerilimi yaratarak bisikleti durdurur.
- Bu fren pabucu çok sıradan, basit ve ucuz bir parçadır. Takması, çıkarması, ayarlaması, herkesin yapabileceği kadar basittir. Basit bir anahtarla gevşetir, jantın kenarına denk gelmesini sağlarsınız; eğer fren yaparken ses çıkarıyorsa, ileri doğru ucu nu hafif içerlek yaparsınız—hepsi bu...

Yalnız bazı sorunlara değinmeden geçmemek gerek:

- Bisikleti ıslak ve kirli ortamlarda kullanıyorsanız, sert lâstik pabuç ıslak jant üzerinde kaydığı için frenin durdurma gücü oldukça azalır.



- Sürtünme katsayısı yüksek fren pabucu kullandığınız zaman, bu kez jantınız hızla aşınır ve tekerleği yenilemek zorunda kalırsınız.

Fakat her şeye rağmen, bu basit frenleri kullanmamanız için daha geçerli nedenleriniz olmalı; çünkü, başka yerde belirttiğimiz gibi (bk. s.13), aslında bisiklet kullanırken ne kadar az fren yaparsanız o kadar kârdasınız demektir.

- Eğer hep yağmurlu havada bisiklet kullanıyorsanız, ne tür jant ve ne tür pabuç kullanırsanız kullanın, aşınma ciddi bir sorun olarak çıkar karşınıza. Fren pabucu kolay aşınmaz bir malzeme olursa jant aşınacak, aksi takdirde de fren pabucu kısa sürede tükenecektir.

- Spor amacıyla bisiklete binerken ya da macera turlarında yumuşak ve çamurlu zemine girdiğinizde bu tip frenler tamamen işlevsiz de kalabilir.

Bu gibi nedenleriniz yoksa, disk frenler, kampanalı frenler, v.b. ürünler sizin için gereksiz bir masraf kapısıdır, çünkü bunlar, karmaşık olmaları bir yana, yaygın olarak kullanılmadıkları ve az sayıda üretildikleri için pahalı çözümlerdir; bakım, ayar ve tamirleri sizin için sorun olabilir.

Bir bisiklet almak için piyasayı araştırdığımızda, bisikletlerin neredeyse hepsinde, temel çalışma prensibi yandaki şemada gösterildiği gibi olan bir vites grubu çıkar karşımıza. Esas olarak spor amaçlı yapıldıkları için, bu vites mekanizmalarını iyi kullanmak özel bir dikkat ve beceri ister.

- Yandaki şemada gördüğünüz en küçük vitesle (**1**) en büyük vites (**13**) arasındaki açıklık çok fazla olduğu için, her koşulda, her hızda bisiklet üzerinde durabilmeyi ve pedal çevirmeyi olanaklı kılar.
- Vites aralıkları, her hızda uygun tempoda pedal çevirmeyi sağlayacak kadar sık olduğu için gücünüzü gayet verimli kullanırsınız.
- Mekanizma basit, montajı kolay olduğu için, ucuza üretilir ve yaygın olarak kullanılırlar.

Ancak, şehir trafiğinde, normal koşullarda bu vitesi—daha doğrusu vitesleri (ön ve arka)—verimli kullanmaya kalktığınızda, yıllar boyu deneyimden geçmiş bile olsanız, deyim yerindeyse, eliniz ayağınıza doluşır. Değme yarışçı bile bisikletleyle trafiğe daldığınızda, vites değiştirmekle uğraşacağına, orta bir vitede pedala asılmayı tercih eder.

Dağ bisikletçisi dik patikaları tırmanırken bisikletin üzerinde durmaya çalışır; yarışçı düz yolda hız yaparken yüksek devirde pedalının boşalmasını istemez; her ikisi de bu vitesleri gayet iyi kullanabilir ve yararını da görür (bk. s.24).

Şehir trafiğinde giderken, kavşak, trafik ışığı, duran kalkan araçlar, yola çıkan yayalar derken, ne hız yapabilir ne de tempo tutturabilirsiniz ve o karmaşık vites mekanizması tam anlamıyla işlevsiz kalır.



Aşağıdaki tablodaki değerler, kolay anlaşılması için kabaca yuvarlatılmıştır. Ön ve arka dişli sayıları bisiklet türüne ve modeline göre farklılıklar gösterebilir. Bisiklet, büyük boy bir yetişkin bisikleti olarak düşünülmüştür. Pedal çevirmeyi, bir bakıma, yürürken adım atmaya benzetebiliriz. O zaman, pedalın bir turu iki adıma karşılık gelir. Yetişkin bir insanın tempolu yürüyüş adım uzunluğunun yaklaşık 70 cm olduğunu varsayabiliriz.

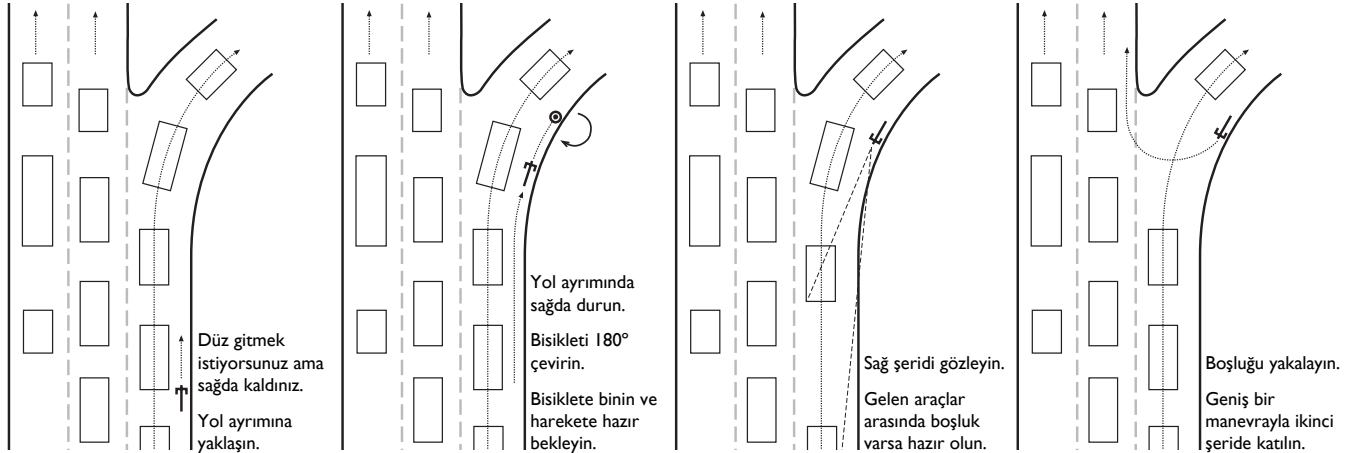
vites	ön dişli	arka dişli	adım (yarım pedal turu ile gidilen yol)	vites değiştirme
1	1	1	80 cm	sadece arka
2	1	2	90 cm	
3	1	3	110 cm	
4	1	4	120 cm	ön ve arka aynı anda
5	2	3	150 cm	
6	2	4	170 cm	sadece arka
7	2	5	200 cm	
8	2	6	230 cm	ön ve arka aynı anda
9	2	7	260 cm	
10	3	6	300 cm	
11	3	7	340 cm	sadece arka
12	3	8	400 cm	
13	3	9	440 cm	

Doğru ve akılcı bir şehircilik anlayışına uygun gelişim göstermiş, şehirde yaşayan insanların tümünün ihtiyaçlarını gözetken, onlara rahat ve huzurlu bir çevre sunan, kısacası planlı bir şehirde, dört şeritli bir motorlu araç yolu, bu yolun iki yakasında, karşıdan karşıya geçmek için—çaresiz, en az 300 metre yürüdükten sonra 5 metre gabarinin üzerinden aşan—köprülere tırmanan yayalar görmezsiniz. Ne yazık ki, bizim büyük şehirlerimizde bu tür manzara-
ralar gittikçe daha sık rastlanılır oldu.

Bizim konumuz yayalar değil. Ancak bu trafik ışığı ve hemzemin yaya geçidi olmayan geniş yollarda, kalabalık saatlerde aralıksız akan araç-

lar, bisiklet için de sorun yaratır. Eğer karşıya geçecekseniz—sorun değil—siz de yayalarla birlikte bisikletinizi elinize alıp köprüye tırmanırsınız. Ama diyelim ki, trafiğin yoğun olduğu saatte, bu çok şeritli yollardan birinde, en sağdaki şeritte ilerleyen araçlar ara vermeden ve hız kesmeden sağa doğru ayrılan bir bağlantı yoluna sapmaktalar; siz de sapmadan, düz yolunuza devam etmek istiyorsunuz.

Eğer diğer araçlarla aynı hıza ulaşıp bir sol şeride geçmeyi göze alamıyorsanız (işte, belki de çok vitesli ve hızlı bir bisiklete sahip olmanın elzem olduğu ender durumlardan biri! bk. s.23), yolunuza devam edebilmek için ne yapacaksınız?



Günümüzün teknolojisiyle üretilmiş motorlu araçların vitessiz olması mümkün değildir. Aracın devinime geçebilmesi için motorun asgari bir devirde dönmesi ve gücün bir debriyaj mekanizması ile tekerleklerle iletilmesi gerekir. Kalkıştan sonra, araç daha yüksek hızlara ulaşınca, motor devrini uygun düzeyde tutabilmek için, daima hıza uygun vites kullanmak zorunludur. Bundan da öte, özellikle ağır araçlarda, yokuş aşağı inerken bile emniyet için vites kullanılır ve böyle yapılmazsa aracı yalnızca frenle kontrol etmek mümkün olmayabilir. Fazla meyilli inişlere, ağır araçların bir yokuşu çıktığı vitesle inmesi için uyarı levhaları konur.

Kısacası, motorlu araçlarda 1. vitesle kalkış yapılır, hızlandıkça vites büyütülerek devam edilir. Yavaşladıkça vites küçültülür. Durunca boşa alınır. Vites küçültme işlemi hafif araçlarda zorunlu gibi düşünülmeyebilir ama yine de doğrusu budur.

Bisiklet vitesi, bazı farklı özellikleri nedeniyle, farklı bir tarzda kullanılır. Vites kullanırken şunları göz önüne almalıyız. Bisiklette:

- vites zorunlu değildir. Yani vites olmadığı halde de bisiklet hareket eder (halbuki, vitesi çalışmayan motorlu aracı kullanamazsınız).
- “boş” vites yoktur; durunca vitesi boşa almak söz konusu değildir.
- yokuş aşağı inişlerde “motor freni” yapamayacağınıza göre vitesin bir işlevi olamaz.
- yavaşlama sırasında kademeli olarak vites küçültme işlemi—evet, tekrar pedal çevirmeye başlayacağınız noktanın neresi olacağı konusunda bir fikriniz varsa—yararlı olabilir ama zorunlu değildir.

• kalkış için 1. vitede olmanız gerekmez. Pedal çevirmeye başlayacağınız noktadaki yol koşullarına uygun olmayan viteseyse, devinime geçerken biraz zorluk çekersiniz belki ama yine de kalkarsınız.

• kullandığınız vites grubunun özelliklerine, bisikletin ağırlığına, üzerindeki yüke, hava koşullarına (rüzgâr yönü en önemli etmendir), sizin kas gücünüze bağlı olarak değişen ve esas olarak bulunduğu noktadaki yolun zeminine ve gittiğiniz yöndeki eğimine göre bir vites vardır. Bunu deneyimle kestirirsiniz, öğrenirsiniz. Orada, inseniz de, binseniz de bisiklet o vitede olur. Yolda herhangi bir noktada durunca ve kalkarken vites küçült, vites büyült, hem bir yararı yoktur, hem de zorluk çıkarır, zaman kaybettirir.

• bildiğimiz standart (önde ve arkada dişli gruplarından oluşan), iki ayrı vites kollu mekanizmalar, ne kadar gelişmiş olursa olsun, kullanımı özel beceri isteyen, ancak devinim halindeyken ve pedal çevirirken çalışan, bazen ikisini aynı anda ve doğru eşleştirerek değiştirmeyi gerektiren gereçlerdir (bk. s.35). Sadece spor amacıyla yola çıkmışsanız, elinizin altındaki 10–13 vitesi, seri biçimde ve doğru seçeneklerle, biraz daha hızlı gitmek ya da her durumda bisiklet üzerinde kalabilmek için kullanabilirsiniz.

• bu standart viteslerin sakıncalarını ortadan kaldırmak için, aynen motorlu araç vites kutusu yapısına sahip, arka tekerlek göbeği içinde kapalı, tek vites kolu ile kumanda edilen, devinimsiz halde değişebilen 3 ilâ 8 vitesli gruplar vardır. Bunların (1) ağırlığı fazladır, (2) vites aralığı azdır, (3) montajı ve servisi zordur ve (4) pahalıdır. Yine de şehir içi ulaşım ve gezi bisikletleri için iyi bir seçenek sayılabilir.

"Hiçbir kaçış yolu yoktur. Eğer ellerimiz kirliyse, yıkayabiliriz; aç değilsek, kimse bizi yemek yeme zorunda bırakamaz; bir şeye bakmaktan hoşlanmıyorsak, gözlerimizi başka tarafa çevirebiliriz. Fakat, bu kötü müzik belâsından korunmak için hiçbir şey yapamayız. Üzerimize boca ederler, yıkanıp temizlenemeyiz; tıka basa doymuş da olsak, durduramayız; istemediğimiz seslere kulaklarımızı tıkayamayız." (P. Hindemith, Bir Bestecinin Dünyası, 1952)

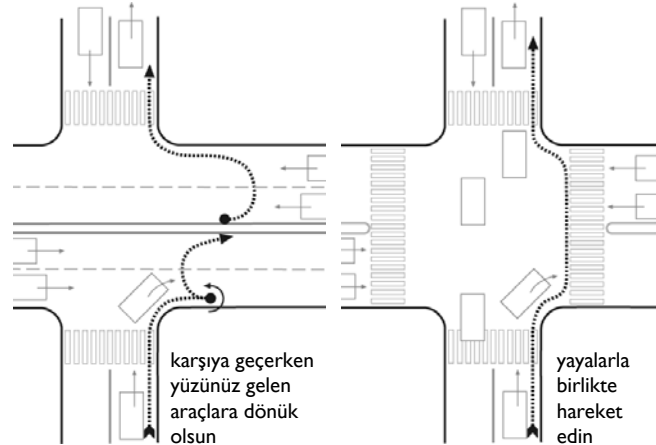
Evet, hava yağışlıysa, yağmurluk giyeriz; yolumuz yokuşluysa, vites kullanırız; elimizde taşımamız gerekiyorsa, hafifletiriz; yol uygun değilse, kaldırımdan gideriz. Fakat bu kirli hava belâsından korunmak için hiçbir şey yapamayız. Eve gidince yıkanıp temizlenemeyiz; ciğerlerimize dolar, durduramayız; üstelik, müzik olsa geçici olarak kulaklarımızı tıkamayı bile göze alabiliriz ama nefes almadan yapamayız.

Şehirde yaşıyoruz; her gün işimize gidip gelmek zorundayız; işimiz masa başında; spor yapmak için yeterince zaman ayıramıyoruz; bari bir bisiklet alalım, işimize onunla gider geliriz, böylece bir miktar spor yapmış, hem de belki zaman kazanmış ve yol masrafımızı azaltmış oluruz dedik. Ama zehirleniyoruz! (Büyük şehirlerin tümünde az ya da çok var olan bu genel sorunun çözümü için toplumsal düzeyde, toplumsal örgütlenmeler aracılığıyla bir savaşım sürdürülüyor—başarılı ya da başarısız.)

Bisiklet düşük hızlı, her yerden rahatlıkla geçebilen, her engelden aşırılabilen bir araç olduğu için, gideceğiniz mesafeyi mümkün olduğunca kısaltmak, en kestirme yolu kullanmak, yol süresini oldukça azaltır. Diğer yandan, düzgün ve bakımlı ana caddeler trafik deneyimi olan bir bisikletçi için yine de tercih nedeni olabilir—bu yollarda araçlara denk hızlarda yol alınabilir. Ama böyle ana yollardaki yoğun

egsoz dumanı çoğu zaman sizin en kısa yolu değil de, havası en temiz yolu seçmenize neden olacaktır. Bu nedenle yolunuzu uzatacak, ana caddelere paralel tali yollara sapacak, dolambaçlı ve bozuk zeminli olduğu için araçların tercih etmediği sokaklara gireceksiniz.

- Ne trafiğe çıkmış bir araç, ne de kaldırımda giden bir yaya olamamanın verdiği sıkıntıyı, yeri geldiğinde araç, yeri geldiğinde yaya olabilmenin verdiği keyifle yeneceksiniz (bk. s.31).
- Tali yollardan giderken yolunuz sık sık ana caddeler tarafından kesilecek. Böyle durumlarda geniş caddeleri araçlarla birlikte aşmaya çalışmaktansa yayalarla birlikte hareket etmek daha avantajlıdır.



• Bisiklet, giysi gibi bedene oturmalıdır. Alacağınız hazır bir bisiklet, sadece belli bir kullanım amacına göre tasarlanmıştır; siz kendi özel koşullarınıza göre bisiklet yapabilirsiniz. Olanaklarınız elveriyorsa, farklı amaçlar için farklı bisikletleriniz olmalıdır.

• Amacınız spor değilse, bisikleti kullandığınız yöre olağanüstü engeli değilse ve uzun yolculuklara çıkmıyorsanız, vites fazlalıktır. Yine de vites iki koşulda çok yararlı olur: (1) Şehir içi trafikte bazen motorlu araçlarla aynı hıza ulaşmak, yavaş gitmekten çok daha güvenlidir (örneğin, bağlantı yollarını pas geçerken), (2) her koşulda aralıksız ve tempolu pedal çevirirseniz, kaslarınız soğumaz (uzun yolda). Normal yol koşullarında vitesin kazandırdığı zaman, bisiklete getirdiği yük ve yarattığı karmaşa yanında hiç kalır.

• Klasik frenler çok basit ve kullanışlıdır ama özel koşullarda (yağmur, çamur) sorun olabilir. Özel geliştirilmiş (disk, kampanalı) frenler pahalı ve özel teknik servis ister. Kontrapedal frenler çok dayanıklı ve güvenlidir, neredeyse hiç bakım istemez, elleri serbest bırakır; bu fren sadece arka tekerlekte olur (öne de başka bir fren takmanız gereklidir) ve geriye serbest dönmeyen pedallı bisiklet kullanmak özel bir alışkanlık ister, kalabalık trafikte, dar yerlerde kullanmak zordur.

• Ulaşım bisikletinde muhakkak bir port-bagajınız olmalıdır. Eşyanızı sırtınızda, belinizde taşımak en kötü çözümdür. Yükü bisiklet taşıyacağına, siz taşımış olursunuz. Ön port-bagaj ufak tefek şeyler taşımak için çok daha rahattır ama (1) kapasitesi azdır, (2) yüklü olursa bisikleti dengede tutmakta zorlanırsınız.

• Özel pedallar ve özel ayakkabılar ya da kalpiyeler performansınızı çok artırır, ayak tabanlarınızı rahatlatır, pedala her zaman doğru basmanızı sağlar, ama trafikte, sık durma ve kalkmalarda sıkıntı verebilir. Normal yaşamınızda, gün boyunca ayağınızda özel ayakkabı ile dolaşmak istemeyebilirsiniz.

• Kalın lâstikli tekerlekler (dağ bisikleti türü) rahat kullanımlıdır, dişli olduğu için kolay kaymaz, güvenlidir, sert şişirmeyebilirsiniz, böylece hem zor patlar hem de sarsıntıyı azaltır; ama ağırdır, kadro genişler ve kabalaşır, yol yüzeyine sürtünmesi oldukça fazladır, asfalt yollarda, cadde ve sokaklarda hantal kalır.

• Sadece başınızı korumak için değil, özellikle trafikte kolay algılanır olmak için daima kask takın. Ayrıca renkli ve dikkat çekici giysiler kullanın. İnce ama rüzgâr kesen giysileri tercih edin.

• Trafikte ters yöne girerseniz, soldan (gelen araçların sağından) gidin—hem o tarafta daha çok boşluklar olduğu, hem de sürücüler araçlarının sağında daha çok tolerans bıraktıkları için.

• Çok rahat görüşü olan dikiz aynası kullanın. Trafikte çoğu zaman önünüzden çok arkanızı denetlemek zorunda kalacaksınız, çünkü motorlu araç trafiğinde—eğer yol tıkalı değilse—en yavaş giden (ama gideceği yere en çabuk ulaşan!) araç siz olacaksınız genellikle.

• İsteddiğiniz zaman araç, istediğiniz zaman yaya olabileceğinizi akıldan çıkarmayın. En hızlı gidilebilecek yol değil, en kısa yol sizin için daha çabuk olabilir. Boşlukları değerlendirin. Havası temiz, sakın yolları tercih edin.

- Bisiklet selesi oturmak için değildir. Uzun süre bisiklet üzerinde olacaksınız, doğru pozisyon, ağırlığı beş noktaya dağıtır: sele, 2 pedal, 2 elcik (gidon). Başarılı bir performansın birinci koşulu atletik bir bedene ve güçlü bacaklara sahip olmak değil, bisiklet üzerinde doğru pozisyonda ve rahat olmaktır.
- Yoğun trafikte öndeki aracın önünü, arkadaki aracın arkasını göremiyorsanız kendinizi güvende hissetmeyin.
- Acil durumlarda frene asılmamayı ilke edinin; eğer dört tekerlekli araç kullanmaya alışksanız, bu konuda alışkanlıklarınızı değiştirmek için çaba gösterin (refleks haline gelmiş alışkanlıklar tehlikeli olabilir); yolda giderken, önünüzde daima geçeceğiniz bir aralık olsun.
- Bir yolculukta yol süresini belirleyen, yaptığınız ortalama hızdır. Normal koşullarda ise bu ortalama hız, en uzun süre gidebildiğiniz ya da ona çok yakın bir hızdır. Bu hızın çok üstüne çıktığınız anların yol süresini kısaltmaya katkısı az, buna karşılık verdiği zahmet ve yarattığı risk çoktur. Normal hızlarda ve tempolu gitmeye çalışın.
- Bisiklette yol uzunluğunu kilometre olarak değil pedal sayısı (ya da adım, yani yarım pedal) olarak düşünün. Sizin için en kısa yol, en az pedal çevirdiğiniz yoldur.
- Eğer dağ bisikleti ile patikalarda yarışmıyorsanız, yamaç inişleri yapmıyorsanız, normal koşullarda bisiklet amortisörünün bir işlevi yoktur. Bisiklet üzerindeki pozisyonunuz doğru ise (ağırlığınız sele üzerine binmemişse), seleden hafifçe yükselerek, dizleriniz ve elleriniz üzerinde yaylanarak, bütün kasileri ve bozuk zeminleri rahatlıkla geçersiniz.

- Günlük şehir içi ulaşım amacıyla bisiklet kullanırken, bisikleti sık sık elinize alıp taşımak, bir yerlere sokup çıkarmak, indirmek, kaldırmak zorunda kalmıyorsanız, çok hafif bisiklet edinmenin size pek bir yararı olmayacaktır. Yolda giderken, bisikletin ağırlığı sizin ağırlığınıza oranla az olduğu için, hafif bisikletin performansınıza katkısı ihmal edilebilecek düzeydedir. Buna karşılık, hafif bisikletin maliyeti sizin için “ağır” olabilir.
- Karayolu ulaşımında bisikletin de yaygın olarak kullanılan bir araç olacağı, bu nedenle hemen her yerde bisiklet yollarının yapılacağı günlerin geleceği umudunu yitirmeyin. Ama bu arada, her ne koşulda olursa olsun, bisiklet kullanmaya gayret edin.
- Olağan dışı iklim koşulları dışında, uzun süreler ara vermeden bisiklet kullanabilecek bir donanım ve teknik geliştirmeye önem verin. Olanaksız sanılan bir durumu gerçek kılan şey mucizeler değil, küçük ayrıntılardır.
- Trafikte motorlu araçların bisikletlere karşı saygısız olmaları çoğu zaman sürücülerin kasıtlı tavırlarından dolayı değildir. Onların sizi algılamasının güç olduğunu unutmayın ve kızmayın. Sizi kasıtlı olarak saymayanlar ya da tahammülsüzlük gösterenler de çıkabilir. Onlara karşı da siz tahammüllü davranın.
- Fırsat buldukça, motorlu araçların ulaşamadığı yerlere gidin; bu olanağın elinizin altında olduğunu unutmayın; bunu değerlendirin!
- Yeşilin, mavinin, henüz kirlenmemiş çevrenin, bakir doğanın tadını çıkarın!

“Özgürlük iki tekerde”



**DELTA
BİSİKLET**

www.deltabisiklet.com



delta macera.com
Extreme Sports



corrateg

GEOTECH

CRATONI

Peruzzo

Gev

Tacx

