

# MOPED

Nizamettin ÖZBEK

**M**oped, bilindiği gibi, motosiklete benzeyen, fakat daha küçük bir taşıt aracıdır. Motosiklete göre hızı da azdır gürültüsü de.

Bisiklete de benzer, çünkü pedalları vardır. Pedallar, yokuşlarda ve hızlandırmalarda işe yarar, motoru destekler.

Elle yürütme sistemi olağanüstü durumlar ve destekleme içindir. Olağan kullanımlar için değildir. Modep adı, söylenişin az çok kestirileceği gibi MOTör ve PEDal birleşiminden doğmuştur.

Mopedin, iki zamanlı ve silindir hacmi en çok 50 cm olan (50 dahil) bir motoru vardır. Azamî hızı da saatte 50 km. dir. Fren manivelaları (hem ön hem arka) bisiklette olduğu gibi gidon kollarındadır. Motosikletlere özgü, hız, gürültü, duman bunlarda yok gibidir. Moped, bir çim biçme makinesinden güçsüz motoru ile arı gibi vızıldır ve bir galon benzinle 200-300 Km. kadar bir mesafe alabilir. Motoru motosikletlerde olduğu gibi kendindedir, ekleme değildir.

Mopedin en iyi yanı her keseye elverişli olmasıdır. Moped 30 yıldan beri (hatta daha fazla) Avrupa'da geniş çapta kullanılmaktadır. Bugün yalnız Fransa'da aşağı yukarı 6 milyon moped bulunduğu bilinmektedir.

Gittikçe artan benzin, oto, gereç ve parça fiyatları karşısında moped, özellikle petrolü bizim gibi dışardan almak zorunda olan memleketlerde her gün aynı yoldan gidip gelen öğrenci ev kadını emekli, sakat, tek arabalı aile, kısacası, yakın mesafelerde düşük fiatlı taşıma aracı arayanlar için çekici bir taşıma seçeneğidir.

Bu bakımdan memleketimiz için üzerinde önemle durulması gereken ekonomik ve pratik bir araçtır. Buna karşın mopedin Karayolları Trafik ve Tüzüğünde özel bir tanımı yapılmamıştır. Ancak tüzükteki bisiklet tanımında: "üzerinde silindir hacmi 50 santimetre küpten (50 dahil) gücü 1.5 B. B. den (1.5 dahil) az bir motoru bulunan ve düz yolda azamî hızı saatte 40 kilometreyi geçmeyen bisiklet evsafına haiz taşıtlar da bisiklet sayılır" denilmektedir.

Mopedlerin nitelikleri, genellikle bu tanıma uygundan, uygulamada modepe hep motorlu bisiklet gözüyle bakılmaktadır. Öte yandan, yine uygulamada, bisikletle bisikletliye değgin yasal hükümler, hemen hemen hiç uygulanmadığından isteyenler mopedi plâkasız ve ehliyetsiz olarak kullanmaktadırlar. Hem de 11 yaşından başlayarak.

Trafikte birçok karışıklıklara ve çok üzücü kazalara meden olan bu duruma son vermek için, karayolları trafik kanun ve tüzüğünde mopedin tanımı yapılarak, güvenlik bakımından bu araçla sürücüsünde aranması gereken niteliklerin bir an önce saptanması zorunludur. Bu konuda ilgililere tamamlayıcı bilgi vermek üzere Kenneth F., Licht imzasıyla Traffic Safety dergisinde yayımlanan "TRAFİK KARIŞIKLIĞI VE MOPED" adlı yazının çevirisini aşağıda sunuyorum:

## TRAFİK KARIŞIKLIĞI VE MOPED

Kenneth F. LIGHT

Memlekete moped akımının çeşitli birçok nedenleri var, fakat yasalarla enerji derdi kuşkusuz bunların önemlileri. Ayrıca mopedde ikinci bir araba için kârlı bir seçenek oluyor.

Fakat bence mopedin halk tarafından tutulmasının asıl nedeni zevkinde. Her ne kadar alıcılar satın alma işini haklı gösterecek bir çok pratik nedenler ileri sürerlerse de, işin onları çeken yanı eğlencesi. Nasıl yorumlanırsa yorumlansın, moped kullanmak herhalde hoş birşey ve halk gittikçe artan bir oranla bunun peşinde.

### Kullanılmaya Hazır

Hem federal hem de eyalet (stale) yasaları dışardan moped getirtmek ve kullanmak yolunda kapıları açtı. Bugünkü durumda, 32 eyalet ve Columbia özel moped yasaları kabul etmişlerdir. Eyaletlerin (State) çoğunluğu ehliyetname için en aşağı yaşı 16 olarak saptamışlardır ve geçerli durumda herhangi bir ehliyetname ile moped

kullanılabilmektedir; sigortaya ve başlık kullanmaya gerek yoktur. En yukarı güç 2.0 fren beygir gücüyle motor silindir hacmi 50 santimetre küp olarak sınırlanmıştır. Hız sınırı saatte 25-30 mil (yaklaşık 40-50 Km.) dir. Aşağıyukarı eyaletlerin yarısı, bir tür kayıt ve tescil istemektedir.

Mopede karşı istek hızla atarken aracı, yoldaki öteki taşıt ve yayaların eşliğinde karşılaştığı güvenlik şansı nedir? Moped II. Dünya savaşından beri, Avrupa'da çok tutulmakta, güvenliği de motosikletten üstün, bisikletten de kötü çıkmaktadır. Mopedin, burada da aynı güvenlik çizgisini izleyip izlemeyeceği ileride görülecektir. Ancak

her şeye karşı, mopedin güvenlik sorunlarının dört öge çevresinde toplanması beklenebilir: gücünün düşük oluşu; pek göze çarpmaması, sürücüsünün tecrübesizliği, fren kolunun yeri.

Düşük gücün moped için hem olumlu hem de olumsuz yanı vardır. Olumlu yanı, makineye, azıcık benzinle kilometrelerce yol yapma olanağını vermesidir. Olumsuz yanı ise, mopedin, normal trafikle birlikte hızlanamaması ve normal trafik akışına kent yolları yada tıkanmış kentlerarası yollar dışında ayak uyduramamasıdır. Düzeninde giden bir trafik akışından sapmanın tehlike demek olduğu herkesce bilinen bir güvenlik kuralı-



dır. İçinde bulunduğu trafik akımına ayak uydurmada güçlük çeken bir mopedçi kendi durumunu tehlikeye koyduğu gibi, öteki taşıt şoför ve sürücülerini de sakıncalı davranışlara zorlar.

### BİSİKLET DEĞİL AMA BİSİKLET

Böylece, birçok durumlarda moped bisikletmiş gibi kullanılacaktır. Yani, sağ şeritte, yaya kaldırımına kabil olduğu kadar yakın olarak. Bu durum, kuşkusuz onu bisikletle çalıştıracaktır, park etmiş araba kapılarının birden açılması tehlikesini ortaya çıkaracaktır; yayaların, yaya kaldırımından yola dalması sorununu doğuracaktır; ve sağa dönüş yapan araç sorununu yaratacaktır.

Kısacası mopedli sık sık kendini bir bisikletli gibi araç kullanma durumunda bulacak ve bisikletlinin olağan biçimde karşılaştığı bütün sorunlarla karşılaşacaktır.

Mopedlerin daha hızlı giden taşıtlarla çalışması hafiflerken, bisikletli ile şimdi başı tam derttedir. Bir bisiklet yaklaşip geçirilirken, onun da mopedin yoluna sapma tehlikesi vardır. Bu durum, mopedi yine daha hızlı giden trafik akımı içine dönmeğe zorlar. Eğer hem mopedli hem de bisikletli, olgun ve usta kişilerse, mesele yok. Fakat genç bisikletlilerden gerçekten korkulur. Ne yazık ki her yıl, yollarda gittikçe daha çok tecrübesiz bisikletli görülüyor, mopedli ise, makinenin yapısı gereği, tecrübesiz kalıyor.



## Bisikletliler Paylaşmaz

Eğer moped, güvenlik gereği, bisiklet gibi kullanılabilecekse, bu, onunla, bugüne kadar motorsuz taşıtlara ayrılan yol, patika ve öteki olanakları da yaklaşıyor mu demektir? Eugene Sloane (The New Compleat Book of Bicycling - Yeni ve Ayrıntılı Bisiklet Kullanma Kitabı - Simon and Schuster, New York) a göre, bu Avrupa'da, genellikle alışılmış bir uygulama biçimidir. Böyle bir olasılık burada, güç belâ elde ettikleri yol ve patikaları,

belki de haklı nedenlerle başkasıyla yaklaşmak istemeyen bisikletlileri çok korkutacaktır.

Böylece, mopedçi iki çetin engel arasında sıkışmış durumdadır: O büyük taşıtlarla boy ölçüşecek kadar cüsseli ve güçlü olmadığından, güvenliği için, bisikletlere yanaşacaktır; Halbuki bisikletlilerde kendi güvenlikleri bakımından onu istemeyeceklerdir. Böylece mopedin ekonomik üstünlüğü onun trafikteki güçsüzlüğü olmaktadır. Alçak güç keseye yararlı olduğu kadar trafiğe de zararlıdır.



Görünüp tanınabilmek de mopedli için bir sorundur. Mopedin, bisiklet ve motosikletten daha küçük bir silüet göstermesi, onu, trafikte en güç görülen araçlar arasına sokmaktadır.

Böylece alçak güçle görünebilme yetersizliğinden oluşan birleşim, mopedi, çok tehlikeli durumlar karşısında bırakmaktadır.

Bundan sonra, mopedlerin güvenliğini etkileyen sorun da, mopedlinin tecrübesizliğidir.

Moped sürmesini öğrenmek kolaydır, fakat, onu güvenli biçimde sürmesini öğrenmek, büsbütün ayrı bir iştir. Öyle ki, yapılan ufak bir yanlış çok kez ağır yaralanma yada ölümlü sonuçlanan bir kaza ile ödenir.

Denebilir ki, moped kullanmada en büyük sorun, herhalde gençlerin tecrübesizliğidir.

Bisiklet ve motosikletlerle mopedlilerin paylaştıkları başka bir sorun da iki tekerlekli taşıtların yapısından gelen dengesizliktir. Su çukurları, zayıf ve kaygan yüzeyler, birden çıkan sert rüzgâr, demiryol geçitleri, yol üzerindeki birikintiler ve benzeri şeylerin otomobiller üzerinde etkisi hemen hemen yok denecek kadar az olduğu halde iki tekerlekliyi rahatsız eder. Ayrıca, iki tekerleklinin kontrolü "ya tam olur ya hiç olmaz." İki tekerlekli de. Kontrol kaybı halinde sürücü kendini yerde bulur. Halbuki otomobilde kaybedilen kontrolü yine elde etme olanağı az çok vardır. Ve bir devrilme yada çarpışma halinde, iki tekerlekli de, koruyucu hiç bir düzen yoktur. Dikkatli ve gözetimli bir eğitimden yoksun ve pratiği zayıf bir mopedlinin güvenliği her zaman askıdadır.