



Republika e Kosovës - Republika Kosova - Republic of Kosovo

Qeveria - Vlada - Government

*Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturë
Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture
Ministry of Environment, Spatial Planning and Infrastructure*

*Departamenti për Patentë Shoferë dhe Automjete
Odeljenje za vozačke dozvole i vozila
Department for Driver's License and Vehicles*

Grup autorësh

**DORACAK PËR DHËNIEN E PROVIMIT PËR PATENTË
SHOFER PËR KATEGORITË AM, A1, A2, DHE A**

*Doracak i autorizuar nga Ministria
2024*

**DORACAK PËR DHËNIEN E PROVIMIT PËR PATENT
SHOFERË PËR KATEGORITË AM, A1,A2, DHE A**

Autorë:

**Habib Hasani, Xhevat Gashi, Avni Abdyli, Vlora Hasanramaj, Burim Deliu,
Reshat Sylejmani, Mirditë Emini.**

Recensentë:

**Fejzulla Mustafa
Shkumbim Leka**

Bashkëpunëtorë profesional

**Ruzhdi Matoshi
Ekrem Latifi**

Lektorimi:

Merlinda Spahiu

Fotografitë:

Autorët

Burime nga interneti

Burimet tjera

Prishtinë 2024

Ndalohet botimi, fotokopjimi apo shfrytëzimi i këtij doracaku për përfitime materiale edhe në mënyrë fizike apo/dhe elektronike.

Ky doracak nuk lejohet në asnjë mënyrë të shitet as për t'i mbuluar shpenzimet e shtypjes apo përdorimit elektronik.

Moszbatimi i kushteve të sipërshënuara përbën vepër penale të marrjes së autorësisë për përfitime materiale.

Përmbajtja

Kapitulli 1.....	5- 9
Kapitulli 2.....	10-11
Kapitulli 3.....	12-13
Kapitulli 4.....	14-15
Kapitulli 5.....	16-22
Literatura.....	23

Parathënie

Ky doracak u hartua nga grupi punues i autorizuar nga Ministria bazuar në *planprogramin bazë për dhënie e provimit për patentë shoferi për kategoritë AM, A1, A2 dhe A nga PJESA TEORIKE*, e që është në përputhshmëri të plotë me Direktivat Evropiane për Patentë shoferë.

Doracaku në fjalë ka për qëllim që kandidati si shofer i ardhshëm të njihet dhe të kuptojë domethënien e sinjalizimit rrugor, rregullat, sigurinë në trafik, indentifikimin e rreziqeve në rrugë, teknikën dhe Eko-ngasjen, përdorimin dhe funksionimin e pajisjeve të automjetit, duke shmangur materien që nuk ka kurrfarë ndikimi në të, si p.sh. përbërja e materialit, dimensionet dhe mënyra e vendosjes së sinjalizimit rrugor, instalimi i pajisjeve në automjet, pyetjet administrative, etj.

Ne si grup punues jemi të vetëdijshëm se gjatë hartimit të këtij doracaku mund të ketë ardhur deri te ndonjë lëshim qoftë teknik apo i natyrës tjetër, prandaj, ju lutemi përdoruesve të doracakut në fjalë që të mos ngurrojnë dhe të na shkruajnë për çfarëdo lëshimi eventual, rekomandim apo sugjerim tuajin qëllim mirë. Ndërsa ne do t'ju jemi mirënjohës e falenderues dhe njëkohësisht do t'i marrim parasysht ato, në mënyrë që botimi tjetër i radhës të jetë edhe më cilësorë dhe më praktik se ky i tanishmi.

Autorët

***1. RREGULLAT E TRAFIKUT PËR KATEGORITË
AM, A1, A2 DHE A***

1. VERIFIKIMIN E NJOHURIVE TË PËRGJITHSHME

Termt e përdorur në këtë kapitull kanë këtë kuptim:

Moped - mjet me dy ose me tri rrota, tek i cili pa marrë parasysh mënyrën se si vihet në lëvizje, shpejtësia e konstruksionit nuk i kalon 45 km/h, kapaciteti i punës së motorit me djegie të brendshme është deri në 50 cm³ ose me fuqi të vazhdueshme që vihet në lëvizje me elektromotor i cili nuk e kalon fuqinë 4 kW;

Motoçikletë - automjet me dy rrota me ose pa rimorkio anësore, i cili lëviz me fuqi të motorit të vet, me vëllim punues të motorit mbi 50 cm³ dhe me mundësi zhvillimi të shpejtësisë së lëvizjes mbi 45 km/h.



Shiriti për biçikletë

Shteg i biçikletave - sipërfaqja e trafikut e ndërtuar posaçërisht për lëvizje të biçikletave dhe të mopedëve që shtrihet përgjatë rrugës qarkulluese, që është e ndarë nga rruga dhe që është e shënuar me shenjë të caktuar të trafikut.

Ndalja dhe parkimi

Lejohet parkimi i mjetit në trotuar i motoçikletës dhe mopedit, me kusht që:

-gjerësia e trotuarit që mbetet në dispozicion të këmbësorëve të jetë e mjaftueshme për lëvizjen e lirë të këmbësorëve; ajo nuk duhet të jetë më e vogël se 1,6 metra dhe nuk duhet te jetë pranë skajit të djathtë të rrugës qarkulluese;

-mjeti, të cilit boshti i përparmë i vendoset në trotuar, nuk e pengon qarkullimin rrugor.

Shënjimi i mjetit të ndalur në defekt

Mopedi, motoçikleta pa rimorkio anësore – kur është i ndalur në rrugë qarkulluese për shkak të prishjes, aksidentit ose për ndonjë arsye tjetër, shoferi nuk duhet që ta vendosë prapa mjetit të ndalur trekëndëshin e sigurisë me të cilin shënohet ndalja e mjetit në rrugë.

Mjetet e bashkëngjitura që tërhiqen nga mopedi

Në trafikun rrugor, mopedit i lejohet të tërheqë mjet të bashkëngjitur me dy rrota, të përforcuar në atë mënyrë që nuk e zvogëlon stabilitetin e mjetit.

Në pjesën e pasme duhet t'i ketë dy katadiopterë të paraparë për mjetin e bashkëngjitur.

Personit i cili drejton moped, apo motoçikletë i ndalohet:

- të drejtojë pa e mbajtur timonin me dy duar, përveç në raste kur jep shenjë me dorë;

- pa i mbajtur këmbët në pedale ose në mbështetëse të këmbëve;
- të mbahet ose të tërhiqet nga mjete të tjera;



Manovrimi me një rrotë

- ta lëvizë mjetin krahas mjetit tjetër;
- të bartë çfarëdo ngarkese nëse kështu pengohen apo rrezikohen pjesëmarrësit e tjerë në trafik;
- të përdorë dëgjuese të pajisjeve audio, duke i vendosur në dy ose në një vesh;
- të manovrojë me një rrotë.

Përdorimi i helmetës



Helmeta mbrojtëse

Shoferi i cili drejton moped apo motoçikletë si dhe personat të cilët barten në këto mjete, duhet të mbajnë helmata mbrojtëse përkatëse, të rregullta, dhe gjatë qarkullimit në rrugë t'i përdorin ato sipas udhëzimeve të prodhuesit të helmetës.

Shoferit të mjeteve të sipër shënuar nuk i lejohej të transportojë persona të cilët janë nën ndikim të alkoolit, të drogës ose të barnave që ndikojnë në aftësitë psikofizike, ose persona të cilët për ndonjë arsye tjetër nuk janë në gjendje t'i kontrollojë veprimet e veta.

Masa e mjeteve të bashkangjitura

Masa e përgjithshme e rimorkios së tërhequr nga motoçikleta apo mopedi nuk lejohej ta tejkalojë masën e përgjithshme për secilin prej këtyre mjeteve mbi 100 kg.

Transporti i sendeve në mjetin me dy rrota

Në moped dhe në motoçikletë nuk lejohej transporti i sendeve me gjerësi më të madhe se 0,5 metra nga dy anët e mjetit



Motoçikleta me rimorkio anësore

Transporti i personave

Në mjetet e bashkëngjitura përkatësisht në sëndukun e ngarkesës së mopedit e të motoçikletës nuk lejohej transporti i personave.

Në rimorkion anësore të biçikletës dhe të motoçikletës mund të transportohen persona.

Shoferit të mopedit dhe të motoçikletës nuk u lejohet transporti i personave nën ndikim të alkoolit apo të drogave.

Fëmija më i ri se 12 vjeç nuk lejohet të transportohet me moped dhe me motoçikletë.

Kushtet për drejtimin e mjetit

Mjetin me veprim motorik në trafikun rrugor mund ta drejtojë në mënyrë të pavarur vetëm personi i cili posedon patentë shoferi të vlefshme vendore ose të një vendi të huaj.

Shoferi ka të drejtë t'i drejtojë vetëm ato kategori të mjeteve të cilat i ka të shënuara në patentën e vet të shoferit.

Ndalimi i përdorimit të alkoolit



Ngasja nën ndikim alkoolit shkakton aksident

Shoferit të mjeteve të kategorisë **A1, A2, A,** ose **AM** nuk i lejohet ta drejtojë mjetin në trafikun rrugor nëse në gjak ka alkool mbi **0,5 g/kg**, respektivisht me sasi përkatëse në miligram për litër të ajrit të nxjerrë.

2.SHFRYTËZIMI I PAJISJEVE MBROJTËSE

PAJISJET MBROJTJËSE

Me rregullat e trafikut rrugor vetëm helmata mbrojtëse është pajisje obligative për mjetet me dy rrota siç është paraparë në kapitullin e sipër shënuar.

Për shkaqe sigurie, mbrojtjes nga kushtet atmosferike, komoditetit, rekomandohet përdorimi i pajisjeve si: rrobat, dorëzat dhe këpucët gjatë ngasjes së mjeteve të kategorive me dy rrota.

Helmeta mbrojtëse

Përdorimi i helmetës mbrojtëse në rast të ramjes nga motocikleta apo mopedit mbrohet koka nga lëndimet.

Sipas statistikave shumica e aksidenteve me fatalitet apo me lëndime të rënda ka qenë për shkak mos përdorimit të helmetës mbrojtëse.



Ekzistojnë modele të ndryshme të helmetës mbrojtëse të cilat ofrojnë siguri, komoditet, ajrose shumë të mire, e rezicentueshme ndaj erave, si dhe kanë folje e cila pamundëson mjegullimin e helmetës gjatë ngasjes. Tani në përdorim janë helmetat të cilat nuk janë të rënda.

Helmeten duhet të përdoret sipas udhëzimeve të prodhuesit.



Dorëzat duhet t'i përshtatet madhësive të durëve, këto pajisje mbrojnë duart në rast të aksidenteve të trafikut, nga kushtet atmosferike, etj.

Sot ekzistojnë model të ndryshme të dorëzave të cilat i përdoren motoçiklistët gjatë ngasjes.

Rrobët mbrojtëse



Për shkaqe sigurie, mbrojtje nga kushtet atmosferike, komoditetit, rrobët mbrojtëse janë të domesdoshëme gjatë ngasjes së motoçikletës dhe mopedit si dhe bashkudhëtarëve që transportohen në këto mjete.

***3.TË VËREJTURIT E MOTOÇIKLISTËVE NGA
PJESËMARRËSIT E TJERË NË TRAFIK***

PËRDORIMI I DRITAVE NË TRAFIK

Në mopedi dhe motoçikletë pa rimorkio anësore duhet të jenë të ndezura dritat si vijon:



Motoçikleta [2]

- t'i kenë të paktën një dritë të bardhë në pjesën e përparme dhe;
- të paktën një dritë të kuqe në pjesën e pasme

Mopedi dhe motoçikleta e cila merr pjesë në trafikun rrugor duhet t'i ketë në rregull sistemin e sinjalizimit, të ndriçimit, dhe të pozicionit.

Mopedi dhe motoçikleta pa rimorkio anësore e cila nuk ka bateri, kur janë të ndalura ose të parkuara brenda zonës së banuar, pranë skajit të djathtë të rrugës qarkulluese, nuk kanë nevojë të kenë ndezur ç'farë do drite.



Dritat e ditës gjatë ngasjes me motoçikletë[2]

Shoferi i motoçikletës dhe mopedit duhet t'i kenë të ndezura dritat e shkurtra ose dritat e ditës gjatë tërë kohës së drejtimit

Përdorimi i dritave për ndriçimin e rrugës, pozicionit dhe sinjaleve në moçikletë dhe moped mundsojnë t'ë verejtur lehtë dhe me kohë këto të këtyre mjeteve nga pjesemarresit tjerë në trafik apo nga mjetet tjera rrugore.

Për qëllim sigurie këto mjete, gjatë ngasjes ditën duhet t'i kenë të ndezura dritat e shkurtra ose dritat e vecanta për ngasje ditën.

Nuk është e nevojshme që biçikleta, mopedi dhe motoçikleta pa rimorkio anësore e cila nuk ka bateri, kur janë të ndalura ose të parkuara brenda zonës së banuar, pranë skajit të djathtë të rrugës qarkulluese.

Gjatë ngasjes natën dukshmëria e dobtësuar është një faktor që duhet marrë parasysh, ndaj është e nevojshme të siguroheni që drejtuesit e tjerë t'ju vërjen gjatë ngasjes. Për sa i përket kësaj, zgjidhjet janë të ndryshme: disa vendosin drita shtesë LED, drita neoni etj.

***4.FAKTORËT E RREZIKUT NË PJESËN E RRUGËS
ME MBULESA***

NGASJA NË PJESËT E RRUGËS ME MBULESA



Rrjeti i kanalizimit në rrugën qarkulluese^[3]

Shoferët e mopedëve dhe motoçikletave duhet të kenë kujdes të veçantë, posaçërisht gjatë ngasjes në pjesët e rrugës me mbulesa p.sh mbi rrjetin e kanalizimit, ujësjellsit, rrjeteve të shërbimeve të ndryshme publike, rreziku rritet në këto pjesë të rrugës pasi që mundet të humbet drejtpeshimi i shoferit të këtyre automjete, që në të shumtën e rasteve vjen deri te aksidenti rrugor.



Kapaku i rrjeti i kanalizimit në rrugën qarkulluese^[3]

Gjatë ngasjes mund të hasni në rrjetin e kanalizimit, ujësjellsit apo shërbimeve tjera publike në të cilat kapak e tyre, të cilët nuk janë vendosur si duhet në vendin e tyre, ku lëvizja mbi to mund të paraqesë rrezik për shoferët e motoçikletave dhe mopedëve.



Rrjeti i kanalizimit pa kapak në rrugën qarkulluese^[3]

Gjatë ngasjes mund të hasni në rrjetin e kanalizimit, ujësjellsit apo shërbimeve tjera publike pa kapak të tyre, të cilët janë larguar nga personat e pandërgjegjshëm duke u bërë shkaktar të aksidenteve me fatalitet apo me lëndime të rënda truopre.



Ngasja nëpër vendkalimin hekutudhor paraqet rrezik sidomos nëse është i dëmtuar.

Gjatë ngasjes në pjesët e rrugës të sipër shënuar natën si dhe ditën gjatë kushteve të dukshmërisë së zvogëluar, apo gjatë kohës kur rruga bëhet e rrëshqitshme rritet rreziku për të shkaktuar aksident në trafikun rrugor.

5. MOTOÇIKLETA NË FUNKSION TË SIGURISË RRUGORE

NGASJA ME MOTOÇIKLETË

Ngasja me motoçiklet dhe mopedi është mjaft atraktive për të rinjë, sidomos gjatë periudhës së verës. Shumë të rinjë për shkak të mungesës së përvojës duke drejtuar motoçikletën shkaktojnë aksidente me fatalitet.

Para ngasjes shoferët e mjeteve me dy rrora duhet kontrolluar gjendjen teknike të tyre, si kusht bazë për pjesëmarrje të sigurt në trafikun rrugor.

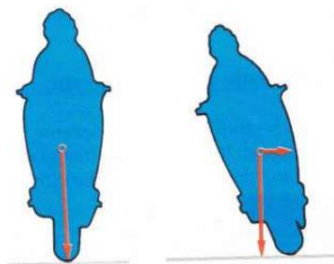


Ngasja me motoçikletë

Gjatë ngasjes së motoçikletës është më rëndësi mbajtja e drejtpeshimit dhe drejtimit ku paraqesin probleme të mëdha sidomos për shoferët fillestarë, ashtu që mundësia e rrëzimit nga motoçikleta është prezente çdo herë edhe gjatë shpejtësive të vogëla. Si pasojë e rrëzimit nga motoçikleta, lëndimet e shpeshta janë në kokë dhe në gjymtyrë të motoçiklistit.

Mbajtja e drejtë e drejtimit dhe drejtpeshimit varet sa ka njohuri motoçiklisti për qendrën e rëndesës së motoçikletës, si dhe nga aftësia dhe teknika e ngasjes së motoçikletës.

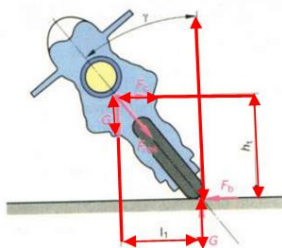
Mbajtja e drejtpeshimit vështirohet gjatë ngasjes së motoçikletës në pjesët e rrugës së rrëshqitshme (shi, rrerë, gurët e imët, etj), nëpër rrjetet e kanalizimeve, vendkalimeve hekurudhore, si dhe gjatë frenimit të vrullshëm.



Ngasja me motoçikletë paraqet rrezik pasi që me vështirësi vëhret nga shoferët e automjeteve tjera, sidomos kur gjendet në zonën e ashtuqajtur “*kënd i vdekur*”, kur motoçiklisti me ngasje sllallom hynë ndërmjet mjeteve duke rrezikuar sigurinë në trafikun rrugor.

Gjatë ngasjes së motoçikletës në mbajtjen e drejtpeshimit ndikojnë kushtet e ndryshme të rrugës dhe veprimi i forcave si: tërheqëse, fërkimit, e masës së motoçikletës, e ajrit si dhe ajo centrifugale gjatë ngasjes në kthes.

Ndikimi i forcës centrifugale



Fërkimi i mirë ndërmjet pneumatikëve dhe rrugës arrihet në sipërfaqën e rrugës së terur, ndërsa zvogëlohet nëse sipërfaqja e rrugës është e lagët, nëse në rrugë ka ujë, që për shkak të sasis së madhe të ujit në rrugë mund të shfaqet dukuria e ashtuqajtur “*puka ujqor*”, nëse është shpejtësia e madhe humbet kontakti ndërmjet pneumatikëve të motoçikletës dhe rrugës, si pasoj mund të rrezikohet siguria në trafikun rrugor.

Stabiliteti gjatë ngasjes

Shpejtësinë motoçiklisti duhet përshtatur kushtet të rrugës, aftësive personale, përvojës së ngajes, dhe ti vlerësoj drejtë situat në trafik duke mos i rrezikuar dhe penguar pjesëmarrësit tjerë në trafik.

Ngasja me motoçikletë është me e rrezikshme gjatë natës se sa gjatë ditës, dobësohet dukshmëria, më vështërsi vërhen dëmtimet, pengesat dhe gropat në rrugë, veprimi nga mjetet me rastin e përballkalmit kur i kanë të ndezura dritat e gjata, sidomos nëse rruga është e lagur.

Motoçikleta në funksion të sigurisë rrugore

Për pjesëmarrje në trafikun rrugor motoçikleta duhet të jetë teknikisht në rregull dhe e pajisur me pajisje të parapara për motoçikletë.

Pjesët kryesore të motoçikletës janë:

- karrosjerija;
- mekanizimi transmetues;
- motori me pajisje;
- timoni;
- rrotat me pneumatik,
- frejët;
- ulësja;
- pasqyret.

Ekzistojnë llojet e ndryshme të motoçikletave, të lehta, të mesme, të rënd, sipas qëllimit, sipas mënyrës së transmisionit, etj.

Motori

Motori e ka për detyrë të siguroj forcën tërheqëse për lëvizjen e motoçikletës. Ekzistojë llojet e ndryshme të motorit varsisht nga vëllimi i motorit, distenimit, etj. Ndezja e motorit mund të jetë me bateri apo elektrike, ndërsa starti mekanik apo elektrike.

Transmentimi i fuqisë



Transmetuesi i fuqisë me zingjirë

Fuqia bartet nëpërmjet frikcionit deri te ndërruesi i shpejtësisë e pastaj në rrotat tërheqëse të motoçikletës. Bartja e fuqisë nga ndërruesi i shpejtësisë deri te rrota tërheqëse e motorit mund të jetë me zingjirë apo me bosht karadanik që përdoret te motoçikleta e rënda. Ndërruesi i shpejtësisë mund të jetë mekanik apo automatik, ndërsa komanda e aktivizimit mund të jetë me këmbë e më rrall me dorë. Komanda si rregull gjendet në anë e majtë por mundet të jetë edhe në anën e djathtë të motoçikletës.

Sistemi i varjes

Sistemi i varjes e ka për detyrë ti zbutë/shujë goditjet nga rrota në rram të motoçikletës, ndërmerr udhëheqjen e rrotës si dhe bartjen e forcës së frenimit dhe bartjes në rram të motoçikletës.

Sistemi i drejtimit



Pozita e durve në timon

Timoni mundëson lëvizjen e motoçikletës në kahe të dëshirueshme dhe gjatë ngasjes mbahet me dy duart. Ne timon janë të vendosura komandat e dorës nga ana e majtë e friksionit dhe nga ana e djathtë e gasit dhe tabela e instrumenteve.

Motoçiklisti gjatë ngasjes duhet marr pozitën e kalorsit, për shkak të mbajtjes së drejtëpeshimit, për lëvizjen e lehtë të trupit dhe gjymtyrëve. Pjesa e sipërme e trupit duhet të jetë e drejtë dhe lakuar përpara. Durtët në timon duhet të jenë në pozitë të lakimit të lehtë në bryla, këmbët të mbështetura në mbajtësit e këmbëve, ndërsa gjunjët të mbledhur në rezervarin e karburantit.

Rrotat dhe pneumatikët

Rrotat e motoçikletës bartin forcën e frenimit dhe forcën e nxitimit nëpërmes rrethit dhe pneumatikëve. Ekzistojnë llojet e ndryshme të rrethit dhe pneumatikëve, përdorimi i tyre bëhet sipas udhëzimeve të prodhuesit.

Te motoçikleta shtresa shkelse e pneumatikëve është më e vogël se sa te vetura. Ekzistojnë llojet dhe tipet e ndryshme të pneumatikëve për rrotën e përparme dhe të pasme. Rrota e pasme për shkak të bartjes të forcës tërheqëse dhe forcave anësore të drejtuarit janë më të gjëra.



- P-185**- Gjerësia
- 75**- raporti i diamterit
- R**-Radial
- 82**-bartja
- S**-vlera e shpejtësisë

Rregullim i pasqyrëve të motoçiklistit



Pasqyrët motoçiklisti i rregullon ashtu që të shihen mjetet që lëvizin prapa dhe anash motoçikletës.

Frenimi dhe ndalja e motoçikletës

Ngadalësimi i shpejtësisë dhe ndalja e motoçikletës arrihet me:

- frenim të motorit;
- përdorimin e frenit të përparëm
- përdorimin e frenit të pasëm;
- përdorimin e kombinimit të përparëm dhe të pasëm.

Rreziqet e mundshme gjatë frenimit jo në rregull me motoçikletë janë:

- bartja e motoçikletës në pjesën e rrugës jo të rrafshta si në vendkalimin hekurudhor, tramvaji, rrjeti i kanalizimit, ujësjellsit apo shërbimeve tjera komunale si dhe në pjesën e rrugës së rrëshqitshme;
- pozita jo e drejtë e shoferit të motoçiklistit gjatë frenimit;
- bartja e motoçikletës në pjesën e rrugës e mbuluar me rërë apo gurët të imët;
- bartja e motoçikletës gjatë frenimit në kthesa apo qafë mali.

Frenimi me motoçikletë



Frenim me këmbë

Me rastin e frenimit të motoçikletës vjen deri te zhvendosja e rendëses përpara. Kjo ndodhë për shkak të hedhjes përafërsisht dy të treta e peshës në pjesën e përparme të motoçikletës. Kjo dukri është me e theksuar gjatë frenimit të vullshëm, ku një pjesë e madhe e peshës hedhet në pjesën e përparme të motoçikletës.

Frenimi i drejtë i motoçikletës arrihet duke njohur tekniken e mirë të frenimit të këtyre pajisjeve. Intesiteti i frenimit duhet të jetë i till që mos të vijë deri te bllokimi i rrotave të motoçikletës, duke bërë koordinimin e dyja frenave.

Mënyra e frenimit vetëm me frenin e përparëm

Gjatë frenimit vetëm me frenin e përparëm, duhet të shtrehen gishtat në frejë, a shuplaka mbështet në dorzën e gasit. Pas kësaj, duke mos ndërruar pozitën, në dorzën e frenit lihet gishti i mesëm dhe ai tregues. Shtërngimi i dorzës bëhet në mënyrë graduale. Zhvendosja e peshës në pjesën e përparme,

motoçikleta mund të frenoj vullshëm maksimalisht. Nëse shtypet vullshëm dorëza shpie deri te rënia e motoçikletës. Rruga e frenimit është më e shkurt se sa me frenin e rrotës së pasme.

Nëse vjen deri te bllokimi i rrotës së përparë, duhet të lëshohet shtypja në frenin e përparëm. Është e rrezikshme dhe e gabueshme nëse nuk lëshohet dorëza e frenit të përparme majtueshëm.



Freni i përparëm

Nëse frenojm vullshëm vetëm me frenin me dorë ku freni vepron në rrotën e përparme, qendra e rëndesës së motoçikletë bartet kah pjesa e përparme, ashtu që mund të ngritet rrota e pasme. Gjatë shpejtësive të mëdha nëse frenohet vullshëm mund të bllokohet rrota e përparme me çka humbet kontrolla mbi motoçikletë dhe mund të dalë jashtë rrugës qarkulluese dhe motoçiklisti rrëzohet në rrugë apo jashtë rrugës. Nga kjo rezulton se frenimi me motoçikletë bëhet në mënyrë graduale duke terhequr frenin me dorë, me çka rritet intesiteti i frenimit, deri sa freni i dorës lëshohet menjëherë pas frenimit.

Frenimi vetëm me rrotën e pasme

Gjatë frenimit vetëm me rrotën e pasme, rëndesa e shoferit zhvendoset mbrapa. Ekziston mundësia e bllokimit të rrotës së pasme, si dhe rrëshqitja dhe bartja e motoçikletës. Rruga e frenimit është me e gjatë.



Freni i pasëm

Nëse bllokohet rrota e pasme në momentin kur është në vijë me të përparmin, duhet të lëshohet dorëza e frenit dhe të pritët “dridhja” e motoçikletës ose me kthim të timonit në kahe të rrëshqitjes, kthehet rrota e pasme në linjë me të përparme dhe lëshohet freni i rrotës së pasme.

Frenimi në rrotën e përparme dhe të pasm



Frenimi me dy frena

Gjatë frenimit me rrotën e përparme dhe të pasme, veprojnë të sinkronizuar në të dyja rrota. Frenohet me dyja rrotat, duhet pasur parasysh se intesiteti i frenimit të rrotës së përparame është më i lartë se sa rrotën e pasme, kjo arrihet me ushtrime dhe përvetsohet teknika e frenimit të sigurt me motoçikletë.

Kjo mënyrë e frenimit është më e mirë se sa vetëm me frenim të rrotës së përparme apo te pasme dhe rruga e frenimit është më e shkurtë. Te shpejtësitë e vogëla më shumë frenohet me rrotën e përparme se sa me rrotën e pasme te shpejtësitë e mëdha frenimi bëhet anasjelltas.

Teknika e ngasjes me motoçikletë

Gjatë ngasjes në kthesa teknika e ngasjes së motoçikletës luan rolin kryesor nga aspekti i sigurisë rrugore, në shprehje vjen qendra e rëndësës së motoçikletës e cila duhet të jetë në vijë me motoçiklistit, ashtu që këto të dyja përbëjnë një tërësi.

Para kthesës duhet përshtatur shpejtësinë e lëvizjes varsisht nga gjendja e rrugës dhe rrezja e kthesës për shkak të ndikimit të forcës centrifugale.



Gjatë hyrje në kthesa ose gjatë kthimit ndërrohet pozita e rëndësës, atëherë me zhvendosjen e trupit të motoçiklistit, përkatësisht të përkulur djathtas ose majtas, arrihet drejtpeshimi dhe stabiliteti. Duke pasur parasysh ndikimin e forcës centrifugale në kthesa, kalimi i kthesës i sigurtë bëhet duke përkulur sipas këndit përkatës drejt qendrës së kthesës. Sa më e madhe shpejtësia dhe rrezja e kthesës sa më e vogël-përkulja më e madhe e trupit dhe motoçikletës. Për këtë shkak

shoferi nuk duhet në kthesa të lëvizë afër vijës ndarse të mesit.

Ngasja me bashkëudhëtarë



Siguria gjatë ngasjes me bashkëudhëtar varet nga sjellja e tij, i cili duhet t'i përmabahet rregullat e parapara. Duhet të ketë këmbët të mbështetura në mbajtjese, dhe të mbahet nga motoçiklisti ashtu që të jetë si një tërësi. Bashkëudhëtari duhet ta përcjell lëvizjen e trupit të motoçiklistit dhe njëjet të vepron si ai. Çdo sjellje e gabuar ndikon në ç'rregullimin e stabilitetit motoçikletës dhe rrezikohet siguria në trafikun rrugor.

Ngasja me bashkëudhtarë

LITERATURA:

1. Ligji për Rregullat e trafikut rrugor.
2. Ligji për Patentë shoferi.
3. Rregullat e trafikut dhe siguria rrugore me metodikën.
4. Akte nënligjore nga ligji për Rregullat e trafikut rrugor dhe patentë shoferi.
5. Xhevat Gashi- Patentë Shoferi për kategorinë A dhe B.
6. Burime nga interneti.
7. Burime tjera.