

KOMONUELTHI I PENSILVANISË

Manuali i Shoferit Komericial



pennsylvania
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

www.dmv.pa.gov

PUB 223 (2-24) Albanian

PROGRAMI I LEJES SË DREJTIMIT PËR SHOHERËT KOMERCIALE

1. Baza ligjore për CDL dhe testimin CDL gjendet në 49 CFR 383 dhe në pushtetit kushtetues të çdo juridiksioni të SHBA-së për të nxjerrë ligje për sigurinë dhe mirëqenien e qytetarëve të saj.
2. Testet CDL përdoren për të ndihmuar në marrjen e një vendimi për licencimin.
3. Testi CDL plotëson të gjitha kërkesat e testimit të përcaktuara në 49 CFR 383.
4. Sistemi i testimit CDL nuk është i projektuar për të matur përfundimin me sukses të kërkesave të trajnimit të:
 - A. Kompanive të kamionëve ose autobusëve
 - B. Shoqatave të kamionëve ose autobusëve
 - C. Shkollave komerciale ose private të trajnimit të shoferëve të kamionit
 - D. Kurrikulave të trajnimit për shoferët e kamionit të modelit të FHWA
 - E. Kurrikulave të trajnimit të shoferëve të kamionit të Institutit Profesional të Shoferëve të Kamionëve të Amerikës (PTDIA).
5. Kërkesat për njohuri dhe aftësi për një shofer profesionist kamioni ose autobusi janë shumë më të gjera se sa parashikohen në 49 CFR 383.
6. Testet e njohurive CDL janë krijuar për të përcaktuar nëse personi plotëson kërkesat minimale të njohurive të përcaktuara në 49 CFR 383 për funksionimin e sigurt të klasës së mjeteve komerciale dhe llojit që personi pret të operojë.
7. Manuali CDL është krijuar për të përmbajtur të gjithë informacionin e kërkuar për aplikantët e CDL-së për të përmbushur kërkesat minimale të njohurive të përcaktuara në 49 CFR 383 për funksionimin e sigurt të klasave të ndryshme të mjeteve komerciale. Përveç kësaj, manuali përfshin njohuri të specializuara që kërkojnë nga shoferët e mjeteve që dëshirojnë të kualifikohen për të drejtuar autobusë, mjete cisternë, mjete që transportojnë materiale të rrezikshme dhe/ose një mjet të kombinuar.
8. Manuali CDL ofron të gjithë informacionin e nevojshëm nga një aplikant CDL për të kaluar testet CDL.
9. Testet e aftësive CDL janë krijuar për të përcaktuar nëse personi mund të demonstrojë njohuritë dhe aftësitë minimale të përcaktuara në 49 CFR 383 për funksionimin e sigurt të klasës së mjeteve komerciale dhe llojin që personi pret të operojë.

Karroceritë me gjerësi mbi 102" dhe kombinimet mbi 75' të gjatë nuk lejohen në vendet e testimit të aftësive.

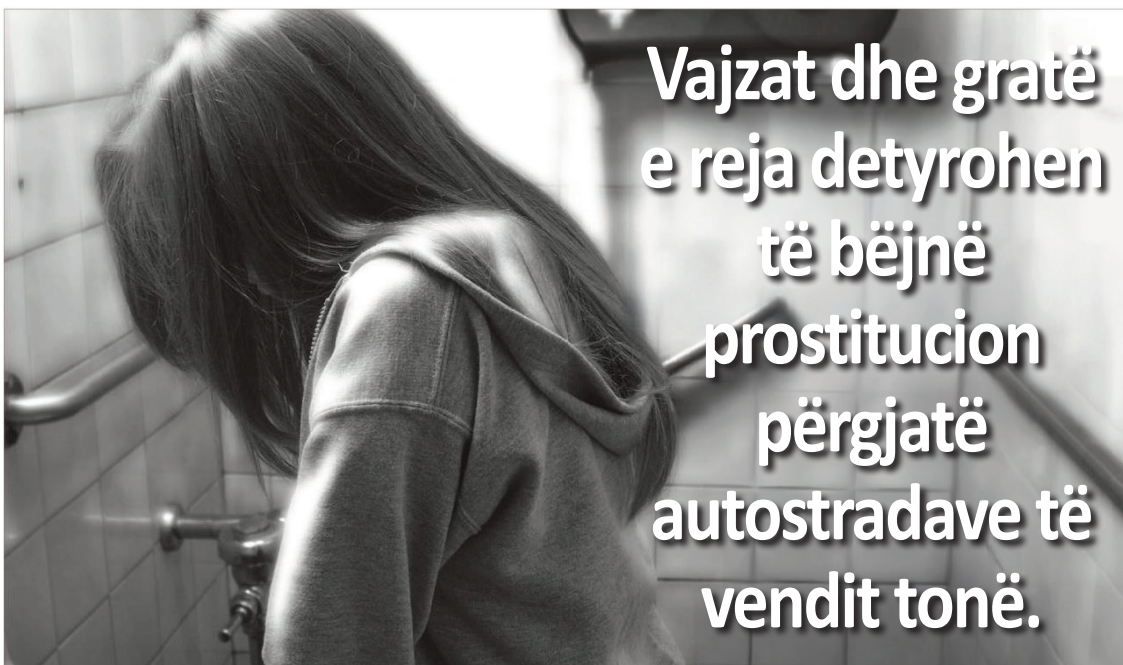
Nëse keni një mjet më të madh, ju lutemi kontaktoni drejtpërdrejt Qendrën e Lejes së Drejtimit për të parë nëse vendi i testimit mund të akomodojë mjetin tuaj. Ligji federal dhe ai shtetëror kërkojnë që mjetet të jenë bosh gjatë operimit me lejen e një nxënësi komercial gjatë testit të aftësive CDL.

Mjetet e përdorura në transportin e materialeve të rrezikshme me pankarta nuk do të testohen. Mjeti duhet të jetë bosh. Nëse është një mjet cisternë që përdoret në transportin e materialeve të rrezikshme, depozita duhet të jetë e pastër prej tyre. Kërkohet një letër që thotë se depozita është pastruar duke përfshirë informacionin e mjetit, datën dhe orën. Pastrimi i mjetit cisternë duhet të kryhet përpara testimit dhe brenda 72 orëve. Nëse përcaktohet se mjeti plotëson kriteret e listuara më sipër, të gjitha pankartat në mjet duhet të mbulohen përpara testit të aftësive CDL.

Për informacion mbi një CDL ose për të planifikuar një test të aftësive CDL
ju lutemi vizitoni faqen e internetit të Shërbimit të Shoferit dhe Mjeteve: www.dmv.pa.gov

**Nuk jeni i sigurt nëse keni botimin më të fundit të Manualit të Shoferit Komercial?
Versioni më aktual i këtij publikimi mund të gjendet në faqen tonë të internetit në:**

www.dmv.pa.gov



Ju mund të
ndihmoni.

Nevojiten heronjtë e përditshëm.



Bëni telefonatën, shpëtoni jetë.

Linja telefonike kombëtare:

1-888-373-7888

truckersagainsttrafficking.org



Trafikimi i qenieve njerëzore është skllavëria moderne. Trafikantët përdorin forcën, mashtrimin dhe detyrimin për të kontrolluar viktimat e tyre. Çdo i mitur i përfshirë në seks komercial është viktimë e trafikimit të qenieve njerëzore. Trafikimi mund të ndodhë në shumë lokacione, duke përfshirë ndalesat e kamionëve, restaurantet, zonat e pushimit, shtëpitë publike, klubet e zhveshjes, shtëpitë private, etj.

Kamionistët janë sytë dhe veshët e autostradave të kombit tonë dhe tashmë po bëjnë telefonatat që po shpëtojnë jetë. Nëse shihni një të mitur që punon në ndonjë nga ato zona ose dyshoni për kontrollin e tutorëve, telefononi linjën telefonike kombëtare dhe raportoni këshillën tuaj.

1-888-373-7888 (US)

1-800-222-TIPS (Kanada)

01800-5533-000 (Meksikë)



Në janar 2015, një RV u fut në një stacion kamioni në Virxhinia. Shoferi profesionist i vëmendshëm i kamionit Kevin Kimmel vërejti aktivitetet të dyshimtë rreth atij RV-je, i cili ishte tërhequr nga linja e kamionit dhe kuptoi se diçka nuk ishte në rregull. Në vend që të mbyllte një sy, ai bëri një telefonatë që nxori forcat e rendit në vendngjarje brenda pak minutash. Pasi intervistuan pasagjerët e mjetit, ata zbuluan se një e re, 20 vjeçe, ishte rrëmbyer nga Iowa dy javë më parë. Ajo ishte rrahur, përdhunuar, i gjithë trupi i saj ishte djegur nga instrumentet e ngrohura në sobën RV, gjithë shenja dhe e uritur. Ajo po shitej nga trafikantët e saj, Laura Sorenson dhe Aldair Hodza, përmes reklamave seksuale në Craigslist, ku burrat e blinin dhe më pas vinin në RV për ta përdhunuar. Ajo po vdiste nga kequshqyerja dhe torturat të cilave po iu nënshtrohej... po të mos ishte bërë thirrja që solli zbatimin e ligjit në atë stacion kamioni, mjekët thanë se ajo do të kishte vdekur brenda ditëve të ardhshme. Tani një e mbijetuar në rikuperim, kjo grua e re e quan Kimmelin, engjëllin e saj mbrojtës. Ai e quan veten një shofer kamioni kundër trafikimit.

«Kamionistët kundër trafikimit» është një organizatë jofitimprurëse që ka punuar me industrinë e kamionëve që nga viti 2009 për të ofruar trajnimin dhe mjetet e nevojshme për t'u mundësuar anëtarëve të industrisë të njohin trafikimin e qenieve njerëzore kur e shohin të ndodhë dhe të dinë se çfarë veprimesh duhet të ndërmarrin për të mundësuar zbatimin e ligjit për të luftuar efektivisht këtë krim. Nëpërmjet këtij trajnimi dhe këtyre mjeteve, shoferët e kamionëve po bëhen Heronjtë e Përditshëm si Kevin Kimmel, i cili gjithashtu u emërua fitues i çmimit Harriet Tubman 2015 nga TAT.

Një nga mjetet që ofron TAT është një kartë portofoli me flamuj të kuq që duhen kërkuar, pyetjet që duhen bërë nëse dyshoni se dikush është viktimë dhe informacioni i mundshëm që duhet raportuar. Kjo kartë portofoli disponohet nga aplikacioni, nga App Store përkatës, në të gjithë telefonat inteligjentë, qofshin format Android, iPhone ose Windows, si dhe duke dërguar email në tat.truckers@gmail.com, për një version, të cilin mund ta mbani në portofolin tuaj.

Për më tepër, TAT ofron një video të fuqishme trajnimi 26-minutëshe në faqen e saj të internetit (www.truckersagainstrafficking.org), e cila, kur shikohet së bashku me marrjen dhe kalimin e një testi të shkurtër, certifikon shoferët si të trajnuar nga TAT, një përcaktim që mund ta paraqisni në CV. Për shkak se shoferët profesionistë shpesh e gjejnë veten në vende të frekuentuara dhe të shfrytëzuara nga trafikantët e qenieve njerëzore, ata janë në një pozicion unik për të njohur shenjat e trafikimit të qenieve njerëzore dhe për të bërë thirrjen që mund të çojë në rikuperimin e viktimave dhe arrestimin e autorëve. Merrni kartën tuaj të portofolit sot. Bëhuni një Hero i Përditshëm! Telefononi në (1-888-3737-888); shpëtoni jetë!

Human trafficking is modern-day slavery. Traffickers use force, fraud and coercion to control their victims. Any minor engaged in commercial sex is a victim of human trafficking. Trafficking can occur in many locations, including truck stops, restaurants, rest areas, hotels/motels, strip clubs, private homes, etc. Truckers are the eyes and the ears of our nation's highways. If you see a minor working any of those areas or suspect that the person selling sex is under someone else's control in order to make a quota, call the National Hotline and report your tip:

1-888-3737-888 (US) • 1-800-222-TIPS (Canada)
01800-5533-000 (Mexico) • Text INFO or HELP to BeFree (233733)

For law enforcement to open an investigation on your tip, they need "actionable information," and as many details as you can provide.

- Specific tips helpful when reporting to the hotline would include:
- Descriptions of cars (make, model, color, license plate number, etc.) and people (height, weight, hair color, eye color, age, etc.)
 - Take a picture if you can.
 - Specific times and dates (When did you see the event in question take place? What day was it?)
 - Addresses and locations where suspicious activity took place

Make the Call, Save Lives.

Questions to Ask:

- Do you keep your own money? If not, who does?
- Do your parents/siblings/relatives know where you are? If not, why not?
- When was the last time you saw your family?
- Are you physically or sexually abused? Are you or your family threatened? What is the nature of the threats?

Trafficking Red Flags to Look For:

- Lack of knowledge of their community or whereabouts
- Restricted or controlled communication-not allowed to speak for self
- CB chatter about "commercial company" or flashing lights signaling "buyer" location
- Not in control of own identification documents (ID/passport)
- Any acknowledgement that she/he has a pimp and is making a quota
- Signs of branding or tattooing of trafficker's name (often on the neck)



1-888-3737-888 (US)

1-800-222-TIPS (Kanada)

01800-5533-000 (Meksikë)

Dërgo mesazh INFO ose HELP në BeFree (233733)

TABELA E PËRMBAJTJES

PJESA E PARË

SEKSIONI 1

HYRJE	1 - 1
KLASIFIKIMET	1 - 3
MIRATIMET/KUFIZIMET	1 - 3
TESTET E LEJES KOMERCIALE TË DREJTIMIT	1 - 4
Testet e njohurive	1 - 4
Testet e aftësive	1 - 5
Aplikimi për një CDL kur jeni tashmë i pajisur me leje në Pensilvani	1 - 7
Aplikimi për një PA CDL kur keni marrë lejen në një shtet tjetër	1 - 7
KËRKESAT PËR DOKUMENTACION MJEKËSOR	1 - 8
Tregti ndërshtetërore ose brenda shtetit	1 - 8
Tregtia ndërshtetërore/brenda shtetit: Statusi i papërfshatuar apo i përfshatuar?	1 - 8
Deklaratat e vetëcertifikimit	1 - 9
SKUALIFIKIMET E SHOFRIT	1 - 10
Në përgjithësi	1 - 10
Alkooli, largimi nga vendi i një aksidenti dhe kryerja e një krimi	1 - 10
Shkeljet e rënda të trafikut	1 - 11
Shkelje e urdhrave jashtë shërbimit	1 - 11
Shkeljet e kryqëzimit në nivel hekurudhë–autostradë	1 - 11
Materialet e rrezikshme (HAZMAT) Kontrolli i historikut të miratimit dhe skualifikimit	1 - 11
Shkelje të trafikut me mjetin tuaj personal	1 - 12
RREGULLA TË TJERA SIGURIE	1 - 12
Rregulloret e orëve të shërbimit	1 - 13
Mbrojtja e sinjalizuesit	1 - 13
PLANI NDËRKOMBËTAR I REGJISTRIMIT DHE MARRËVESHJA NDËRKOMBËTARE	
E TAKSËS SË KARBURANTIT	1 - 13

SEKSIONI 2 - DREJTIMI I SIGURT

INSPEKTIMI I MJETIT	2 - 1
Pse ta inspektoni	2 - 1
Llojet e inspektimit të mjeteve	2 - 2
Çfarë të kërkon	2 - 2
Testi i inspektimit CDL	2 - 5
Metoda e inspektimit me shtatë hapa	2 - 5
Inspektimi gjatë një udhëtimi	2 - 11
Inspektimi dhe raporti pas udhëtimit	2 - 11
KONTROLI BAZË I MJETIT	2 - 12
Përshpejtimi	2 - 12
Drejtimi	2 - 12
Ndalimi	2 - 12
Ecja e sigurt mbrapsht	2 - 12
NDËRRIMI I MARSHEVE	2 - 13
Transmisionet manuale	2 - 13
Boshtet e pasme me disa shpejtësi dhe transmisionet ndihmëse	2 - 14
Transmisionet automatike	2 - 14
Ngadalësuesit	2 - 14
SHIKIMI	2 - 15
Shikimi përpara	2 - 15
Shikimi anash dhe mbrapa	2 - 16
KOMUNIKIMI	2 - 17
Sinjalizoni qëllimet tuaja	2 - 17

Tabela e përmbajtjes (vazhdon)

Komunikimi i pranisë suaj	2 - 17
KONTROLLI I SHPEJTËSISË	2 - 19
Distanca e ndalimit	2 - 19
Përputhja e shpejtësisë me sipërfaqen e rrugës	2 - 19
Shpejtësia dhe kthesat	2 - 20
Shpejtësia dhe distanca përpara	2 - 20
Shpejtësia dhe rrjedha e trafikut	2 - 20
Shpejtësia në zbritje	2 - 21
Zonat e punimeve në rrugë	2 - 21
MENAXHIMI I HAPËSIRËS	2 - 21
Hapësira përpara	2 - 21
Hapësira prapa	2 - 22
Hapësira anash	2 - 23
Hapësira sipër	2 - 23
Hapësira poshtë	2 - 23
Hapësirë për kthesat	2 - 23
Hapësira e nevojshme për të kaluar ose për të hyrë në trafik	2 - 25
SHIKIMI I RREZIQEVE	2 - 25
Rëndësia e shikimit të rreziqeve	2 - 25
Rrugët e rrezikshme	2 - 25
Shoferët që janë të rrezikshëm	2 - 26
Kini gjithmonë një plan	2 - 28
DREJTIMI I SHPËRQENDRUAR	2 - 28
Problemi i përplasjes gjatë drejtimit të shpërqendruar	2 - 29
Efektet e drejtimit të shpërqendruar	2 - 29
Llojet e shpërqendrimeve	2 - 29
Telefonat celularë	2 - 29
Dërgimi i mesazheve	2 - 30
Mos drejtoni i shpërqendruar	2 - 30
Kujdes nga shoferët e tjerë të shpërqendruar	2 - 31
SHOFERË AGRESIVË/INAT NË RRUGË	2 - 31
Çfarë është?	2 - 31
Mos jini një shofer agresiv	2 - 31
Çfarë duhet të bëni kur përballeni me një shofer agresiv	2 - 31
DREJTIMI NATËN DHE LODHJA E SHOFRIT	2 - 32
Është më e rrezikshme	2 - 32
Faktorët e shoferit	2 - 32
Faktorët e rrugës	2 - 34
Faktorët e mjetit	2 - 34
Procedurat e drejtimit gjatë natës	2 - 34
DREJTIMI NË MJEGULL	2 - 35
DREJTIMI NË DIMËR	2 - 35
Kontrollet e mjetit	2 - 35
Drejtimi	2 - 36
DREJTIMI NË MOT SHUMË TË NXEHTË	2 - 36
Kontrollet e mjetit	2 - 36
Drejtimi	2 - 37
KALIMET E KRYQËZIMEVE AUTOSTRADË-HEKURUDHË	2 - 37
Llojet e kalimeve	2 - 37
Tabelat paralajmëruese dhe pajisjet	2 - 38
Procedurat e drejtimit	2 - 39
Ndalimi i sigurt në kryqëzimet autostradë-hekurudhë	2 - 39
Kalimi i shinave	2 - 39

Tabela e përmbajtjes (vazhdon)

Situata të veçanta.	2 - 39
DREJTIMI NË MAL.	2 - 39
Zgjidhni një shpejtësi "të sigurt".	2 - 40
Zgjidhni marshin e duhur përpara se të filloni zbritjen.	2 - 40
Zbehja ose mosfunksionimi i frenave.	2 - 40
Teknika e duhur e frenimit.	2 - 40
DREJTIMI GJATË EMERGJENCAVE.	2 - 41
Drejtimi për të shmangur një përplasje.	2 - 41
Si të ndaloni shpejt dhe në mënyrë të sigurt.	2 - 41
Mosfunksionimi i frenave.	2 - 42
Mosfunksionimi i gomave.	2 - 42
SISTEMET E FRENIMIT KUNDËR BLOKIMIT (ABS).	2 - 43
Si funksionojnë sistemet e frenimit kundër bllokimit.	2 - 43
Mjetet që kërkojnë të kenë sisteme frenimi kundër bllokimit.	2 - 43
Si të dini nëse mjeti juaj është i pajisur me ABS.	2 - 43
Si ju ndihmon ABS-i.	2 - 43
ABS vetëm në traktor ose vetëm në rimorkio.	2 - 44
Frenimi me ABS.	2 - 44
Frenimi nëse ABS-i nuk funksionon.	2 - 44
Përkujtues të sigurisë.	2 - 44
KONTROLLI DHE RIKUPERIMI I RRËSHQITJES.	2 - 44
Rrëshqitja e rrotave lëvizëse.	2 - 45
Korrigjimi i një rrëshqitjeje të frenimit të rrotave.	2 - 45
Rrëshqitja e rrotave të përparme.	2 - 45
PROCEDURAT GJATË AKSIDENTIT.	2 - 46
Mbroni zonën.	2 - 46
Njoftoni autoritetet.	2 - 46
Kujdesi për të lënduarit.	2 - 46
ZJARRET.	2 - 46
Shkaqet e zjarrit.	2 - 46
Parandalimi i zjarrit.	2 - 46
Shuarja e zjarrit.	2 - 47
ALKOOLI, DROGA TË TJERA DHE DREJTIMI I MJETIT.	2 - 48
Alkoholi dhe drejtimi i mjetit.	2 - 48
Droga të tjera.	2 - 49
RREGULLAT E MATERIALEVE TË RREZIKSHME PËR TË GJITHË SHOFERËT KOMERCIALË.	2 - 50
Çfarë janë materialet e rrezikshme?	2 - 50
Pse ekzistojnë rregullat?	2 - 50
Listat e produkteve të rregulluara.	2 - 51
SEKSIONI 3 - TRANSPORTI I SIGURT I NGARKESAVE	
INSPEKTIMI I NGARKESAVE.	3 - 1
PESHA DHE EKUILIBRI I NGARKESËS.	3 - 2
Përkufizime që duhet të dini.	3 - 2
Kufijtë ligjorë të peshës.	3 - 2
Mos jini shumë të rëndë.	3 - 2
Balanconi peshën.	3 - 2
SIGURIMI I NGARKESAVE.	3 - 3
Blokimi dhe përforcimi.	3 - 3
Lidhja e ngarkesave.	3 - 3
Tabela e titullit.	3 - 3
Mbulimi i ngarkesave.	3 - 3

Tabela e përmbajtjes (vazhdon)

Ngarkesa të mbyllura dhe të futura në kontejnerë	3 - 3
NGARKESA QË KA NEVOJË PËR VËMENDJE TË VEÇANTË	3 - 4
Mallra të thata	3 - 4
Mishi i varur	3 - 4
Bagëti	3 - 4
Ngarkesa të mëdha	3 - 4

PJESA E DYTË

SEKSIONI 4 - TRANSPORTI I PASAGJERËVE NË MËNYRË TË SIGURT

INSPEKTIMI I MJETIT	4 - 1
Sistemet e mjeteve	4 - 1
Dyert dhe panelet e hyrjes	4 - 1
Brendësia e autobusit	4 - 1
Kapakët e çatisë	4 - 2
Përdorni rripin tuaj të sigurimit!	4 - 2
NGARKIMI DHE FILLIMI I UDHËTIMIT	4 - 2
Akti për Amerikanët me aftësi të kufizuara (ADA)	4 - 3
Materialet e rrezikshme	4 - 3
Materialet e rrezikshme të ndaluara	4 - 3
Vija që pasagjerët nuk duhet të kalojnë	4 - 3
Në destinacionin tuaj	4 - 3
NË RRUGË	4 - 3
Mbikëqyrja e pasagjerëve	4 - 3
Në ndalesa	4 - 4
Aksidentet e zakonshme	4 - 4
Shpejtësia në kurba ose kthesa	4 - 4
Ndalesat e kryqëzimeve hekurudhë–autostradë	4 - 4
Urat e lëvizshme	4 - 4
INSPEKTIMI I MJETIT PAS UDHËTIMIT	4 - 5
PRAKTIKA TË NDALUARA	4 - 5
PËRDORIMI I NDËRLIDHJES FRENA–DYER	4 - 5

SEKSIONI 5 - FRENAT ME AJËR

PJESËT E SISTEMIT TË FRENIMIT ME AJËR	5 - 1
Kompresori i ajrit	5 - 1
Rregullatori i kompresorit të ajrit	5 - 1
Depozitat e ruajtjes së ajrit	5 - 1
Shkarkimet e depozitave të ajrit	5 - 1
Avulluesi i alkoolit	5 - 2
Valvula e sigurisë	5 - 2
Pedali i frenave	5 - 2
Frenat e themelit	5 - 2
Matësit e presionit të furnizimit	5 - 3
Matësi i presionit të aplikimit	5 - 3
Paralajmërim për presionin e ulët të ajrit	5 - 3
Çelësi i dritës së ndalimit	5 - 3
Valvula kufizuese e frenave të përparme	5 - 3
Frenat me sustë	5 - 3
Kontrollet e frenave të parkimit	5 - 4
Sistemet e frenimit kundër bllokimit (ABS)	5 - 4
SISTEMET E FRENAVE ME AJËR TË DYFISHTË	5 - 6
INSPEKTIMI I FRENAVE ME AJËR	5 - 6
Gjatë kontrolleve të ndarjes së motorit në hapin 2	5 - 6
Gjatë hapit 5 të inspektimit rreth e rrotull	5 - 6

Tabela e përmbajtjes (vazhdon)

Hapi 7 Kontrolli përfundimtar i freave me ajër	5 - 7
PËRDORIMI I FREAVE ME AJËR.	5 - 8
Ndalesat normale	5 - 8
Frenimi me frenat kundër bllokimit	5 - 8
Ndalesa emergjente	5 - 9
Distanca e ndalimit	5 - 9
Zbehja ose dështimi i frenave	5 - 9
Teknika e duhur e frenimit (Frenimi SNUB)	5 - 10
Presioni i ulët i ajrit	5 - 10
Frenat e parkimit	5 - 10
SEKSIONI 6 - MJETET E KOMBINUARA	
DREJTIMI I SIGURT I MJETEVE TË KOMBINUARA	6 - 1
Rreziqet e përmbysjes	6 - 1
Drejtojeni mjetin butësisht	6 - 1
Frenoni herët	6 - 1
Kryqëzimet hekurudhë–autostradë	6 - 2
Parandaloni rrëshqitjet e rimorkios	6 - 3
Merrni kthesën gjerë	6 - 3
Lëvizja mbrapa me një rimorkio	6 - 4
FRENAT ME AJËR NË MJETET E KOMBINUARA	6 - 5
Valvula e dorës së rimorkios	6 - 5
Valvula mbrojtëse e traktorit	6 - 5
Kontrolli i furnizimit me ajër të rimorkios	6 - 5
Linjat e ajrit të rimorkios	6 - 5
Bashkuesit e tubit (Glad Hands)	6 - 6
Depozitat e ajrit të rimorkios	6 - 7
Valvulat mbyllëse	6 - 7
Shërbimi i rimorkios, parkimi dhe frenat e emergjencës	6 - 7
SISTEMET E FRENIMIT KUNDËR BLOKIMIT.	6 - 8
Rimorkiot që kërkojnë të kenë ABS	6 - 8
Frenimi me ABS	6 - 8
BASHKIMI DHE SHKËPUTJA	6 - 9
Traktor bashkues–Gjysmë-rimorkio	6 - 9
Shkëputja e traktorit–Gjysmë-rimorkio	6 - 11
Lidhja e një ganxhe	6 - 12
Shkëputja e një ganxhe	6 - 12
Bashkimi i një shufre tërheqëse	6 - 13
Shkëputja e shufrës tërheqëse	6 - 14
Lidhja e një çengeli si qafë pate	6 - 14
Shkëputja e një çengeli si qafë pate	6 - 14
INSPEKTIMI I NJË MJETI TË KOMBINUAR	6 - 15
Gjëra shtesë për t'u kontrolluar gjatë një inspektimi përreth	6 - 15
Kontrolli i frenave në mjetet e kombinuara	6 - 16
SEKSIONI 7 - MJETE ME DY DHE TRI RIMORKIO	
TËRHEQJA E MJETEVE ME DY DHE TRI RIMORKIO.	7 - 1
Parandaloni rrokullisjen e rimorkios	7 - 1
Kujdes nga efekti “Thyerje zinxhirësh”	7 - 1
Inspektori plotësisht	7 - 1
Shikoni shumë përpara	7 - 1
Menaxhoni hapësirën	7 - 1
Kushtet e pafavorshme	7 - 1
Parkimi i mjetit	7 - 2
Sistemet e frenimit kundër bllokimit në ingranazhet e konvertuesit	7 - 2

Tabela e përmbajtjes (vazhdon)

ÇIFTIMI DHE SHKËPUTJA	7 - 2
Çiftimi i rimorkiove binjake	7 - 2
Shkëputja e rimorkiove binjake	7 - 3
Çiftimi dhe shkëputja e rimorkiove të trefishta	7 - 3
Çiftimi dhe shkëputja e kombinimeve të tjera	7 - 4
INSPEKTIMI I MJETEVE ME DY DHE TRI RIMORKIO	7 - 4
Kontrolle shtesë	7 - 4
Gjëra shtesë për t'u kontrolluar gjatë një inspektimi rrethues	7 - 5
KONTROLLI I FRENAVE ME AJËR NË MJETET ME DY DHE TRI RIMORKIO	7 - 5
Kontrolle shtesë të frenave me ajër	7 - 5
SEKSIONI 8 - MJETET CISTERNË	
INSPEKTIMI I MJETEVE CISTERNË	8 - 1
Rrjedhjet	8 - 1
Kontrolloni pajisjet për qëllime të veçanta	8 - 1
Pajisje speciale	8 - 1
DREJTIMI I MJETEVE CISTERNË	8 - 1
Qendra e lartë e gravitetit	8 - 1
Rreziku i rritjes	8 - 2
Ndarjet e brendshme	8 - 2
Cisterna me ndarje	8 - 2
Cisterna pa ndarje	8 - 2
Ndërprerje	8 - 2
Sa mund të ngarkohet?	8 - 2
RREGULLAT E DREJTIMIT TË SIGURT	8 - 3
Drejtoni qetë	8 - 3
Kontrollimi i rritjes (frenimi)	8 - 3
Kthesat	8 - 3
Distanca e ndalimit	8 - 3
Rrëshqitjet	8 - 3
SEKSIONI 9 - MATERIALET E RREZIKSHME	
QËLLIMI I RREGULLOREVE	9 - 3
Mbani materialin	9 - 3
Komunikoni rrezikun	9 - 3
Siguroni shoferë dhe pajisje të sigurta	9 - 3
TRANSPORTI I MATERIALEVE TË RREZIKSHME—KUSH BËN ÇFARË	9 - 4
Dërguesi	9 - 4
Transportuesi	9 - 4
Shoferi	9 - 4
RREGULLAT E KOMUNIKIMIT	9 - 4
Përkufizime	9 - 4
Etiketat e paketave	9 - 5
Listat e produkteve të rregulluara	9 - 5
Letra e transportit	9 - 8
Përshkrimi i artikullit	9 - 8
Certifikata e dërguesit	9 - 9
Shënimet dhe etiketat e paketave	9 - 9
Njohja e materialeve të rrezikshme	9 - 10
Manifesti i mbetjeve të rrezikshme	9 - 10
Pankarta	9 - 10
Tabelat e pankartave	9 - 11
NGARKIMI DHE SHKARKIMI	9 - 12
Kërkesat e përgjithshme të ngarkimit	9 - 12

Tabela e përmbajtjes (vazhdon)

SHËNIMI, NGARKIMI DHE SHKARKIMI I PAKETIMEVE TË GRUPUARA	9 - 15
Shenjat	9 - 15
Ngarkimi i cisternës	9 - 15
Lëngje të ndezshme	9 - 15
Gaz i ngjeshur	9 - 15
MATERIALET E RREZIKSHME — RREGULLAT E DREJTIMIT DHE PARKIMIT	9 - 16
Parkimi me eksplozivët e Divizionit 1.1, 1.2 ose 1.3	9 - 16
Parkimi i një mjeti me pankarta që nuk transporton eksplozivë të Divizionit 1.1, 1.2 ose 1.3 (Kategoria A ose B)	9 - 16
Pjesëmarrja në mjete të parkuara	9 - 16
Pa sinjale me flakë!	9 - 16
Kufizimet e rrugës	9 - 17
Ndalohet pirja e duhanit	9 - 17
Mbushje me karburant me motorin fikur	9 - 17
10 B:C Fikëse zjarri	9 - 17
Kontrolloni gomat	9 - 17
Ku t'i ruani letrat e transportit dhe informacionin e reagimit gjatë emergjencave	9 - 17
Pajisje për klorin	9 - 18
Ndalesa përpara kalimeve hekurudhore	9 - 18
EMERGJENCAT – MATERIALET E RREZIKSHME	9 - 18
Udhëzues për reagimin gjatë emergjencave (ERG)	9 - 18
Përplasjet/Incidentet	9 - 18
Zjarret	9 - 19
Përgjigjet ndaj rreziqeve specifike	9 - 19
Njoftimi i kërkuar	9 - 20
FJALORI I MATERIALEVE TË RREZIKSHME	9 - 24

PJESA E TRETË

SEKSIONI 10M - TESTI I INSPEKTIMIT TË MJETIT

INSPEKTIMI I BRENDSHËM (TË GJITHA MJETET)	10M - 2
Ndezja e mjetit/motorit	10M - 2
Kontrolli i frenave me ajër ose hidraulike (në bazë të llojit të sistemit të frenave)	10M - 4
VETËM PËR PASAGJERËT DHE AUTOBUSËT E SHKOLLAVE	10M - 5
VETËM PËR AUTOBUS SHKOLLE	10M - 6
KONTROLLI I FUNKSIONIMIT TË DRITAVE (PËR TË GJITHA MJETET)	10M - 6
INSPEKTIMI I JASHTËM (TË GJITHA MJETET)	10M - 7
Pjesa e përparme e mjetit/zona e motorit (Motori i fikur)	10M - 7
Komponentët e aksit/aksi i drejtimit	10M - 8
Pjesa anësore e mjetit	10M - 10
Pjesa e pasme e mjetit ose rimorkios	10M - 11
MJETET E KOMBINUARA	10M - 11
Vetëm për mjetet e kombinuara	10M - 11
Vetëm për rimorkiot	10M - 14

SEKSIONI 11M - TESTI I AFTËSIVE BAZË TË KONTROLLIT

VLERËSIMI	11M - 1
USHTRIMET	11M - 2

SEKSIONI 12 - TESTI I DREJTIMIT TË MJETIT NË RRUGË

MËNYRA E TESTIMIT	12 - 1
Kthesat	12 - 1
Kryqëzimet	12 - 2
Rrugët urbane	12 - 2

Tabela e përmbajtjes (vazhdon)

Ndryshimi i korsisë	12 - 2
Autostrada/Rrugë rurale/Autostradë me akses të limituar	12 - 2
Ndalimi/Nisja	12 - 3
Kthesa	12 - 4
Kalimi në nivel	12 - 4
Urë/Mbikalim/Shenjë	12 - 4
Zbritja e nxënësve (Për autobusin e shkollës)	12 - 4
Sjelljet e përgjithshme të drejtimit	12 - 5
Përdorimi i friksionit (për transmision manual)	12 - 5
Përdorimi i marshit (për transmision manual)	12 - 6
Përdorimi i frenave	12 - 6
Përdorimi i korsisë	12 - 6
Timoni	12 - 6
Kontrollet e rregullta të trafikut	12 - 6
Përdorimi i sinjaleve të drejtimit	12 - 6

PJESA E PARË

1. Hyrje

2. Drejtimi i sigurt

3. Transporti i sigurt i ngarkesave

***KJO PJESË ËSHTË PËR TË GJITHË
SHOFERËT KOMERCIALË***

SEKSIONI 1

★Hyrje

**★TESTET E
NJOHURIVE**

★CDL

★GVWR

★Shkelje të rënda trafiku

KY SEKSION ËSHTË PËR
TË GJITHË
SHOFERËT KOMERCIALË

SEKSIONI 1

HYRJE

Ky seksion mbulon

- Testet e lejes komerciale të drejtimit
- Kërkesat për dokumentacion mjekësor
- Skualifikimet e shoferit
- Rregulla të tjera sigurie
- Programi ndërkombëtar i regjistrimit

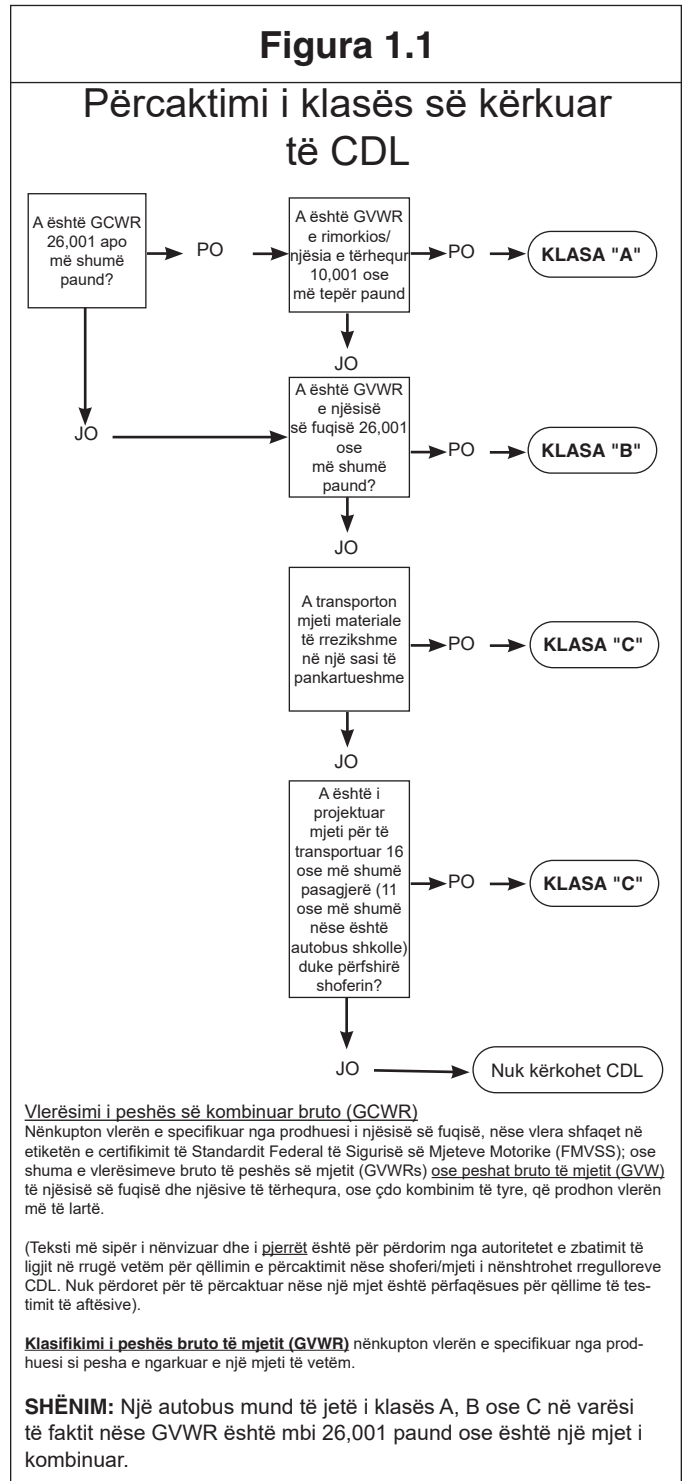
Si rezultat i Aktit Federal të Sigurisë së Mjeteve Motorike Komerciale të vitit 1986, Pensilvania krijoi një Program Komercial të Licencimit të Shoferit. Ky program është zhvilluar për të përmirësuar cilësinë e shoferit, për të siguruar që shoferët komerciale të kenë aftësitë e nevojshme për të drejtuar mjetet komerciale dhe për të parandaluar që hoferët të kenë më shumë se një leje drejtimi. Programi kërkon që ju të keni një CDL nëse përdorni ose planifikoni të përdorni ndonjë nga Mjetet Komerciale (CMV) të mëposhtme:

- Një kombinim i mjeteve me një vlerësim peshe të kombinuar bruto (GCWR) prej 26 001 paund ose më shumë, me kusht që mjeti që tërhiqet të jetë më i madh se 10 000 paund.
- Një mjet i vetëm me një vlerësim bruto të peshës së mjetit (GVWR) prej 26 001 ose më shumë paund.
- Një mjet i projektuar për të transportuar 16 ose më shumë persona, duke përfshirë shoferin.
- Një autobus shkollor i projektuar për të transportuar 11 pasagjerë ose më shumë, duke përfshirë shoferin.
- Mjeti i çdo madhësie, i cili transporton materiale të rrezikshme dhe kërkohet të vendoset me pllaka në përputhje me rregulloret federale.
- Mjeti i çdo madhësie që përdoret në transportin e çdo materiali që kërkon pankarta të materialeve të rrezikshme ose çdo sasi të një materiali të listuar si agjent ose toksinë e zgjedhur në 42 CFR 73. Rregulloret federale përmes Departamentit të Sigurisë Kombëtare kërkojnë një kontroll të sfondit dhe gjurmë gishtash për miratimin e Materialeve të Rrezikshme.

Për të marrë një CDL, duhet të përfundoni Trajnimin e Nivelit Hyrës të Shoferit (nëse është e aplikueshme), të kaloni testet e njohurive dhe aftësive. Ky manual do t'ju ndihmojë të kaloni testet. Ky manual nuk është një zëvendësim për një klasë ose program trajnimi për shoferët e kamionit. Trajnimi formal është mënyra më e besueshme për të mësuar shumë aftësi të veçanta të nevojshme për drejtimin e sigurt të një mjeti të madh komercial dhe për t'u bërë shofer profesionist në industrinë e kamionëve.

Figura 1.1 ju ndihmon të përcaktoni nëse keni nevojë për një CDL

Përcaktimi i klasës së kërkuar të CDL



Përfshirjet: Nuk ju nevojitet një CDL për të drejtuar pajisje ushtarake ndërkohë që keni të veshur uniformë ushtarake; disa pajisje zjarri dhe emergjence në pronësi të një kompanie zjarrfikëse; ose mjete rekreative; mjetet e blegtorisë; ose pajisje të caktuara ndërtimi të motorizuara.

Ky seksion shqyrton kërkesat e CDL-së dhe se si mund ta merrni CDL-në tuaj.

Si pjesë e Aktit për Përmirësimin e Sigurisë së Transportuesit Motorik, Administrata Federale e Sigurisë së Transportuesit Motorik (FMCSA) amendoi Rregulloret Federale të Sigurisë së Transportuesit Motorik (FMCSR) për t'u kërkuar personave të pajisur me leje komerciale drejtimi ndërshtetërore (CDL), që i nënshtrohen kërkesave të kualifikimit fizik të FMCSR-ve, për të ofruar një kopje aktuale të certifikatës mjekësore të njohur si Certifikata e Ekzaminuesit Mjekësor (e njohur edhe si kartela fizike e Departamentit Amerikan të Transportit) në Agjencinë e tyre Shtetërore të Licencimit të Shoferit.

Ndërshtetërore përkufizohet si tregti, trafik ose transport në Shtetet e Bashkuara:

- Midis një vendi në një shtet dhe një vendi jashtë atij shteti (përfshirë një vend jashtë Shteteve të Bashkuara); ose
- Midis dy vendeve në një shtet nëpërmjet një shteti tjetër ose një vendi jashtë Shteteve të Bashkuara; ose
- Midis dy vendeve në një shtet si pjesë e tregtisë, trafikut ose transportit që ka origjinë ose përfundon jashtë shtetit ose Shteteve të Bashkuara.

Për më tepër, rregulloret e Pensilvanisë (Titulli 67, Kapitulli 231:

http://www.pacode.com/secure/data/067/chapter231/067_0231.pdf) në lidhje me personat e pajisur me CDL që operojnë në tregtinë ndërshtetërore, përfshijnë FMCSR-të me referencë, prandaj, duke kërkuar, me përjashtim të kufizuar, pothuajse të gjithë shoferët komercialë të dorëzojnë një kopje të Certifikatës së Ekzaminuesit Mjekësor në PennDOT.

Këto rregullore do të sigurojnë që informacioni i saktë dhe i përditësuar në lidhje me Certifikatën e Ekzaminuesit Mjekësor të personit të pajisur me CDL do të përmbahet në regjistrin elektronik të drejtimit.

Administrata Federale e Sigurisë së Transportuesve Motorikë (FMCSA) vendosi rregullore federale që u kërkojnë shoferëve të nivelit fillestar të përfundojnë trajnimin e shoferit të nivelit fillestar (ELDT) kur kërkojnë për herë të parë një leje komerciale drejtimi të klasit A ose B (CDL), duke u përmirësuar në një CDL të klasit A ose B ose duke marrë një miratim për pasagjer (P), autobus shkolle (S) ose një material të rrezikshëm për herën e parë. Rregulloret e FMCSA-së për Trajnimin e Shoferëve të Nivelit Fillestar (ELDT) vendosin bazën për kërkesat minimale të trajnimit për shoferët e nivelit fillestar.

Shoferët aplikantë të nivelit fillestar duhet të marrin trajnim nga një ofrues trajnimi i listuar në Regjistrin e Ofruesve të Trajnimit (TPR).

Për informacionin më të përditësuar në lidhje me rregulloret federale ELDT, ju lutemi vizitoni faqen e internetit të FMCSA në www.fmcsa.dot.gov. Informacioni i mësipërm është subjekt ndryshimi bazuar në udhëzimet nga FMCSA ose çdo ndryshim në rregullat dhe rregulloret federale.

Për informacion mbi CDL-të, ju lutemi shikoni më poshtë:

Na telefononi në 717-412-5300

Telefonues TTY - ju lutemi telefononi 711 për të na kontaktuar

nga e hëna në të premte: 08:00 - 17:00.

Vizitoni faqen tonë të internetit në www.dmv.pa.gov

ose shkruani:

**PennDOT - Bureau of Driver Licensing
Programi CDL, P.O. Box 68679
Harrisburg, PA 17106-8679**

KLASIFIKIMET

Me zbatimin e Programit Komercial të Licencimit të Shoferit, Pensilvania miratoi sistemin federal të klasifikimit. Klasifikimet CDL përfshijnë:

KLASA A

Një licencë e klasës A u lëshohet atyre personave, 18 vjeç e lart, që kanë demonstruar kualifikimet e tyre për të operuar çdo kombinim mjetesh me një GCWR prej 26,001 paund ose më shumë, me kusht që GVWR e mjetit ose mjeteve që tërhiqen të jetë më e madhe se 10 000 paund. Personi i pajisur me një licence të klasit A është i kualifikuar për të drejtuar mjete për të cilat është lëshuar një licencë e klasit B ose e klasit C. Kur kërkohet, duhet të merren miratimet e duhura.

KLASA B

Një licencë e klasit B u lëshohet atyre personave, 18 vjeç ose më tepër, që kanë demonstruar kualifikimet e tyre për të operuar çdo mjet të vetëm me një GVWR prej 26,001 paund ose më shumë ose ndonjë mjet të tillë që tërheq një mjet me një GVWR jo më shumë se 10 000 paund. Personi i pajisur me një licencë të klasit B është i kualifikuar për të drejtuar mjete për të cilat është lëshuar një licencë e klasit C. Kur kërkohet, duhet të merren miratimet e duhura.

KLASA C

Një licencë e klasit C u lëshohet atyre personave, 18 vjeç ose më tepër, që kanë demonstruar kualifikimet e tyre për të drejtuar çdo mjet të vetëm me një GVWR jo më shumë se 26 000 paund ose çdo kombinim mjetesh, përveç mjeteve të kombinuara që përfshijnë motoçikleta, që nuk plotësojnë përkufizimin e një mjeti të klasit A ose të klasit B. Kur kërkohet, duhet të merren miratimet e duhura.

SHËNIM: Duhet të jeni 21 vjeç ose më tepër për të drejtuar një mjet komercial ndërshtetëror. Kjo vlen për TË GJITHA klasat.

Përveç klasave CDL, ekzistojnë gjithashtu miratime dhe kufizime të veçanta që duhet të keni për të drejtuar disa lloje mjetesh komerciale. Ato janë:

MIRATIMET/KUFIZIMET

MIRATIMET

- H - Kërkohet për të drejtuar një mjet me pankarta të materialeve të rrezikshme (duhet të jeni 21 vjeç).
- N - Kërkohet për të drejtuar një mjet cisternë. (49 CFR 383.5 Përkufizime)
- T - Kërkohet për të drejtuar rimorkio dyshe dhe treshe.
- P - Kërkohet për të drejtuar një mjet të projektuar për të transportuar 16 pasagjerë ose më shumë, duke përfshirë shoferin (autobusë).
- S - Kërkohet për të drejtuar një autobus shkolle të krijuar për të transportuar 11 pasagjerë ose më shumë, duke përfshirë shoferin.
- X - Përfaqëson një kombinim të materialeve të rrezikshme dhe miratimeve të mjeteve-cisternë (duhet të jeni 21 vjeç).

KUFIZIMET

- A - Kufizon shoferin që të drejtojë vetëm brenda një zone të përjashtuar brenda rrugës (49 CFR § 391.62).
- E - Ndalon drejtimin e një mjeti komercial të pajisur me një transimion manual.
- G - Tregon se shoferi është i kualifikuar nga ana mjekësore duke përdorur 49 CFR § 391.62.
- K - Kufizon shoferin të drejtojë brenda shtetit.
- L - Kufizon shoferin për mjetet që nuk janë të pajisura me frena me ajër.
- M - Kufizimi i miratimit të pasagjerëve - nuk mund të drejtojë autobusët e klasit A.
- N - Kufizimi i miratimit të pasagjerëve - nuk mund të drejtojë autobusët e klasit A ose B.
- O - Ndalon një shofer të klasit A të drejtojë një kombinim traktor kamioni-gjysmë rimorkio me një lidhje të rrotës së pestë.
- P - Ndalon një shofer që mëson të drejtojë një autobus komercial pasagjerësh (do të shfaqet vetëm në lejen komerciale të studentit).
- Q - Kërkon që shoferi të mbajë lente korrigjuese gjatë drejtimit të një mjeti komercial.
- S - Kufizon shoferin që të përdorë autobusët e shkollës vetëm në klasën ose klasën më të ulët të treguar në lejen e drejtimit. (Vetëm kufizim PA)
- V - Tregon se shoferi është i kualifikuar dhe i është lëshuar një variancë mjekësore. (Dokumentacioni i variacioneve mjekësore duhet të mbahet gjatë gjithë kohës kur përdorni një mjet komercial.)
- X - Ndalon një shofer që mëson të drejtojë mjete cisternë që transportojnë ngarkesë (do të shfaqet vetëm në lejen komerciale të nxënësit).
- Y - Kërkon që shoferi të mbajë një aparat dëgjimi gjatë drejtimit të një mjeti komercial.
- Z - Ndalon drejtimin e një mjeti komercial me frena plotësisht me ajër.

1.1 – TESTET E LEJES KOMERCIALE TË DREJTIMIT

1.1.1 – Testet e njohurive

Ju do të duhet të bëni një ose më shumë teste njohurish, në varësi të klasës së licencës dhe çfarë miratimesh ju nevojiten. Testet e njohurive CDL përfshijnë:

Testi i njohurive të përgjithshme:

Aplikantët për leje komerciale drejtimi duhet të kalojnë një test me shkrim për të demonstruar njohuri të mjaftueshme për ligjet, rregullat dhe rregulloret në lidhje me funksionimin e Mjeteve Motorike Komerciale që keni ndërmend të drejtoni.

Një mjet komercial përcaktohet si më poshtë:

- Ka një vlerësim bruto të kombinimit të peshës prej 26 001 paund ose më shumë, me kusht që GVWR e mjetit që tërhiqet të jetë mbi 10 000 paund; ose
- Ka një vlerësim bruto të peshës së mjetit prej 26 001 paund ose më shumë; ose
- Është projektuar për të transportuar 16 ose më shumë pasagjerë, duke përfshirë shoferin; ose
- Një autobus shkollor i projektuar për të transportuar 11 pasagjerë ose më shumë, duke përfshirë shoferin; ose
- Çdo mjet i përmasave të përdorura në transportin e materialeve të gjetura si të rrezikshme për qëllimet e Aktit të Transportit të Materialeve të Rrezikshme, i cili kërkon që mjeti motorik të vendoset sipas rregulloreve të materialeve të rrezikshme.

Testi i njohurive të pasagjerëve:

Kërkohet nga të gjithë shoferët e autobusëve, duke përfshirë funksionimin e një autobusi shkollor siç përcaktohet në Titullin 75 (Kodi i Mjeteve PA), Kapitulli 15, Seksionet 1508 dhe 1509.

Testi i njohurive për frenat me ajër:

Ju duhet të bëni testin e njohurive për frenat me ajër nëse mjeti juaj ka frena me ajër, duke përfshirë ajrin mbi frenat hidraulike.

Testi i njohurive për mjetet e kombinuara:

Testi i mjeteve të kombinuara kërkohet nëse dëshironi të drejtoni mjete të kombinuara (klasa A).

Testi i njohurive për materialet e rrezikshme:

Testi i materialeve të rrezikshme kërkohet nëse dëshironi të transportoni materiale ose mbetje të rrezikshme në sasi që kërkojnë vendosje të pllakave ose ndonjë sasi të një materiali të listuar si agjent ose toksinë e zgjedhur në 42 CFR 73. Përveç kësaj, për të përmbushur kërkesat federale, do t'ju duhet të siguronit prova të nënshtetësisë së SHBA-së ose statusit të duhur të imigracionit; (referojuni PUB 195NC) plotësoni një Vlerësim Federal të Kërcënimeve të Sigurisë (DL-288); paguani tarifa shtesë federale; merrni shenjat e gishtave; dhe plotësoni me sukses një kontroll federal të historikut kriminal. Miratimi i Materialeve të Rrezikshme duhet të ricertifikohet çdo katër vjet. Për t'u ricertifikuar, duhet të bëni dhe të kaloni Testin e Njohurive për Materialet e Rrezikshme dhe të përfundoni me sukses Vlerësimin e Kërcënimeve të Sigurisë.

Testi i njohurive për cisternat:

Testi i cisternës kërkohet nëse doni të transportoni një lëng ose gaz të lëngshëm në një depozitë ngarkesash të montuar në mënyrë permanente me vlerë 119 galon ose më shumë ose në një depozitë portative të vlerësuar me 1000 galon ose më shumë.

Testi i njohurive për rimorkiot dyshe / treshe:

Testi për rimorkiot dyshe/treshe kërkohet nëse dëshironi të tërhiqni rimorkio dyshe ose treshe.

Test njohurish për autobusin e shkollës:

Testi i autobusit të shkollës kërkohet nëse dëshironi të drejtoni një autobus shkolle. Certifikimi i ri përfshin një klasë minimale 14-orëshe dhe trajnim në autobus minimalisht 6 orë. Një miratim për autobus shkolle duhet të ricertifikohet çdo katër vjet. Për t'u ricertifikuar, aplikanti duhet të kryejë dhe të kalojë Testin e njohurive për autobusin e shkollës, vlerësimin e aftësive dhe duhet të plotësojë 7 orë të kërkuara në klasë dhe 3 orë vlerësim të aftësive në autobus.

1.1.2 – Testet e aftësive

Nëse kaloni testin e njohurive të kërkuara, mund të bëni testet e aftësive CDL. Ekzistojnë tre lloje të aftësive të përgjithshme që do të testohen dhe duhet të plotësohen dhe të kalohen me sukses në rendin e mëposhtëm: inspektimi i mjetit, kontrolli bazë i mjetit dhe drejtimi në rrugë. Ju duhet t'i bëni këto teste në llojin e mjetit për të cilin dëshironi të licencoheni. Pas marrjes së lejes së nxënësit, **Ligji i Pensilvanisë kërkon që të prisni 15 ditë përpara se të mund të bëni testimin e aftësive të klasës A, B ose C. Çdo mjet që ka komponentë të shënuar ose të etiketuar nuk mund të përdoret për "Testin e Inspektimit të Mjeteve". Ju lutemi, vini re se nëse bëni ndonjë ndryshim dhe/ose përmirësim në lejen tuaj të nxënësit CDL, pritja 15-ditore rillogaritet bazuar në datën e re të lëshimit të lejes së nxënësit CDL.**

Inspektimi i mjetit: Do të testoheni për të parë nëse jeni në dijeni nëse mjeti juaj është i sigurt për t'u drejtuar. Do t'ju kërkohet të bëni një inspektim të mjetit tuaj dhe t'i shpjegoni ekzaminuesit se çfarë do të inspektonit dhe pse. Ju dhe ekzaminuesi do të kryeni inspektim sigurie duke i ardhur rrotull mjetit të testimit. Inspektimi i sigurisë së mjetit do të konsistojë në kontrollimin e pjesës së jashtme, të brendshme dhe nën kofano ose në ndarjen e motorit të mjetit. Nëse mjeti është i pajisur me frena me ajër, do t'ju kërkohet të kryeni një test të frenave me ajër në mjet.

Kontrolli bazë i mjetit: Më pas do të testoheni për aftësitë tuaja për të kontrolluar mjetin. Do t'ju kërkohet të lëvizni mjetin tuaj përpara, prapa dhe ta ktheni atë brenda një zone të caktuar. Këto zona mund të shënohen me shirita trafiku, kone, barriera ose diçka të ngjashme. Ekzaminuesi do t'ju tregojë se si duhet bërë çdo test kontrolli. Do t'ju kërkohet të kryeni katër (4) ushtrime të kërkuara me radhë. Do të vlerësoheni se sa mirë qëndroni brenda kufijve të ushtrimeve, sa herë ecni përpara dhe pozicioni përfundimtar i mjetit. Aftësitë bazë të kontrollit do të administrohen në bazë të paraqitjes së vendit të testimit.

Testi i aftësive rrugore: Në fund do të kaloni një itinerar të përcaktuar nga ekzaminuesi. Ju do të testoheni për aftësitë tuaja për të drejtuar në mënyrë të sigurt mjetin tuaj në një sërë situatash trafiku. Situatat mund të përfshijnë: kthesat majtas dhe djathtas; kryqëzimet; kalimet hekurudhore; kthesa; zbritja dhe rritja e marsheve; rrugë me një ose shumë kors; rrugë apo autostrada. Ekzaminuesi do të shënojë detyra specifike: të tilla si kthesat; hyrja në trafik; ndryshimi i korsisë dhe kontrolli i shpejtësisë në vende të veçanta përgjatë itinerarit. Ekzaminuesi do të shënojë gjithashtu nëse i kryeni saktë detyrat si sinjalizimi, kërkimi i rrezeve, kontrolli i shpejtësisë dhe pozicionimi i korsisë.

Ky manual do t'ju ndihmojë të kaloni testin CDL. Figura 1.2 detajon se cilat seksione të këtij manuali duhet të studioni për secilën klasë të veçantë të licencës dhe për çdo miratim. Nëse keni nevojë për miratimin "S" të Autobusit të Shkollës, duhet të studioni gjithashtu Manualin e shoferit të autobusit të shkollës (PUB 117) dhe informacionin e mjetit të pasagjerëve në seksionin 4 të këtij manuali.

Kur të keni përfunduar me sukses të gjitha testet tuaja të kërkuara të njohurive dhe aftësive CDL, do t'ju lëshohet një Dokument Drejtimi CDL (kartë kamera ose leje drejtimi me fotografi). Pas marrjes së kartës suaj të kamerës, duhet të shkoni në një Qendër të lejeve të drejtimit për fotografi, të bëni fotografinë dhe të merrni CDL-në tuaj. Do t'ju duhet të merrni me vete dëshmi të pranueshme identifikimi për teknikun e fotografisë së licencës.

Shënim: Ka pyetje dhe përgjigje për teste specifike që gjenden në seksione të tjera përveç atyre të specifikuara në "seksionet e studimit" më poshtë.

Figura 1.2

LICENCA E NEVOJSHME DHE TABELA E NDIHMËS STUDIMORE		
NËSE DËSHIRONI TË DREJTONI	LLOJI I CDL QË JU NEVOJITET	SEKSIONI STUDIMOR*
Çdo kombinim i mjeteve me një GCWR prej 26 001 ose më shumë paund, me kusht që GVWR e mjetit që tërhiqet të jetë më shumë se 10 000 paund	KLASA A	Seksioni 2: Drejtimi i sigurt Seksioni 3: Transportimi i sigurt i ngarkesave Seksioni 6: Mjetet e kombinuara
• Me rimorkio dyshe ose treshe	Miratimi T	Seksioni 7: Rirmorkio dyshe ose treshe
• Mjet cisternë	Miratimi N	Seksioni 8: Mjetet cisternë
• Materialet e rrezikshme	Miratimi H	Seksioni 9: Materialet e rrezikshme
• Me frena me ajër		Seksioni 5: Frenat me ajër
• Me frena të pjesshme me ajër	Kufizimi Z	
• Pa frena me ajër	Kufizimi L	
Çdo mjet i vetëm me një GVWR prej 26 001 ose më shumë paund, ose çdo autobus ose autobus shkolle, ose çdo mjet i tillë që tërheq një mjet jo më shumë se 10 000 paund	KLASA B	Seksioni 2: Drejtimi i sigurt Seksioni 3: Transportimi i sigurt i ngarkesave
• Mjet cisternë	Miratimi N	Seksioni 8: Mjetet cisternë
• Transportimi i pasagjerëve	Miratimi P	Seksioni 4: Transporti i pasagjerëve
• Autobus shkollor	Miratimi P & S	Seksioni 4: Transporti i pasagjerëve dhe manuali i shoferit të autobusit shkollor në Pensilvani (PUB 117)
• Materialet e rrezikshme	Miratimi H	Seksioni 9: Materialet e rrezikshme
• Me frena me ajër		Seksioni 5: Frenat me ajër
• Me frena të pjesshme me ajër	Kufizimi Z	
• Pa frena me ajër	Kufizimi L	
Çdo mjet i vetëm me një GVWR prej më pak se 26 001 paund ose çdo mjet i tillë që tërheq një mjet jo më të madh se 10 000 paund, duke përfshirë çdo autobus të projektuar për të transportuar 16 ose më shumë pasagjerë, duke përfshirë shoferin ose një autobus shkollor të projektuar për të transportuar 11 ose më shumë pasagjerë, duke përfshirë shoferin.	KLASA C	Seksioni 2: Drejtimi i sigurt Seksioni 3: Transportimi i sigurt i ngarkesave
• Transportimi i pasagjerëve	Miratimi P	Seksioni 4: Transporti i pasagjerëve
• Autobus shkollor	Miratimi P & S	Seksioni 4: Transporti i pasagjerëve dhe manuali i shoferit të autobusit shkollor në Pensilvani (PUB 117)
• Materialet e rrezikshme	Miratimi H	Seksioni 9: Materialet e rrezikshme
• Me frena me ajër		Seksioni 5: Frenat me ajër
• Me frena të pjesshme me ajër	Kufizimi Z	
• Pa frena me ajër	Kufizimi L	

* Seksionet e studimit janë dhënë si udhëzues. Pyetjet mund të nxirren nga seksione të tjera përkatëse të Manualit CDL.

1.1.3 – Aplikimi për një CDL kur jeni tashmë i pajisur me leje në Pensilvani

Ju duhet të jeni i pajisur me leje si shofer jokomercial në Pensilvani në mënyrë që të merrni një CDL. Ju do të aplikoni për lejen(t) duke përdorur formularin DL-31CD, Aplikim për Lejen e Studentit Komercial. Përveç kësaj, ju duhet të vetëcertifikoni edhe llojin e drejtimit në të cilin keni ndërmend të angazhoheni duke përdorur një DL-11CD. Versioni më aktual i këtyre formularëve mund të gjendet në faqen tonë të internetit në www.dmv.pa.gov. Formularët janë gjithashtu të disponueshëm në qendrat tona të lejeve të drejtimit dhe në shumicën e shërbimeve të mesazheve dhe klubeve të mjeteve në Pensilvani. DL-31CD përdoret gjithashtu nga shoferë të pajisur me leje PA CDL për të përmirësuar ose shtuar miratime tek privilegjet aktuale të CDL.

Kur plotësoni një aplikim për lejet e nevojshme për të përmirësuar patentën tuaj të shoferit jokomercial në një CDL, do t'ju duhet të paguani një tarifë vjetore të shtuar për lejen dhe një tarifë fotografie, përveç tarifave të lejes për çdo privilegj të kërkuar. Tarifa e rritjes, e kërkuar si pjesë e tarifës suaj më të lartë vjetore, do të përpjesëtohet në bazë të numrit të viteve, të plota ose të pjesshme, të mbetura në patentën tuaj aktuale jokomerciale të drejtimit.

Leja aktuale për një shofer komercial duhet të përmbajë gjithmonë informacionin e saktë. Ndërsa mund të keni marrë një kartë miratimi kur informacioni ka ndryshuar në lejen tuaj të drejtimit jokomerciale, pasi të kaloni testimin për CDL-në tuaj, do të merrni një leje të re drejtimi me fotografi për të pasqyruar statusin tuaj të ri CDL. (Kjo kërkesë do të thotë gjithashtu se nëse keni një CDL dhe keni një ndryshim të emrit ose adresës, do t'ju duhet të aplikoni për një dublikatë të lejes suaj të drejtimit për të regjistruar ndryshimin tuaj.)

Tarifa për lejen tuaj CDL do të bazohet në numrin e privilegjeve për të cilat aplikoni si pjesë e aplikimit tuaj. Ka tarifa për çdo klasë, miratim dhe heqje kufizimesh.

Çdo test i kërkuar i njohurive duhet të kryhet përpara se të kualifikoheni për testimin e aftësive. Kur aplikimi juaj të përpunohet, do t'ju lëshohet një autorizim i testit të njohurive nëse ndonjë privilegj për të cilin keni aplikuar kërkon një testim njohurish. Pasi të keni përfunduar me sukses testin(et) e njohurive, Qendra e Lejeve të Drejtimit do t'ju lëshojë lejen e aftësive për testimin e aftësive.

SHËNIM: Rregullat përfundimtare të FMCSA kërkojnë që mbajtësit e lejes të dëshmojnë (personalisht) shtetësinë ose praninë ligjore me anën e një certifikate lindjeje, me një vulë në të (në SHBA e lëshuar nga një agjenci e autorizuar qeveritare, duke përfshirë territoret e SHBA-së ose Porto-Rikon), pasaportë, dokumente natyralizimi ose dokumente aktuale emigracioni. (Ju lutemi, vini re se certifikatat e lindjes që nuk janë nga SHBA, nuk do të pranohen. Asnjë dokument tjetër lindjeje nuk do të pranohet.) Të gjithë aplikantët e rinj të CDL-së dhe mbajtësit aktualë që ju kërkohet të rinovojnë ose të bëjnë ndonjë ndryshim ose përmirësim në CDL-në e tyre do të duhet ta bëjnë këtë personalisht, përveçse nëse dokumentet janë paraqitur tashmë në PennDOT. Kërkesat për të vërtetuar shtetësinë ose praninë ligjore për banorët e përhershëm dhe qytetarët do të duhet të kryhen vetëm një herë pasi do të bëhet një shënim në dosjen tuaj që konfirmon se është bërë verifikimi dhe datën e kryerjes. Për më tepër, dokumentet e rezidencës do të kërkohen në fillim, në rinovim dhe sa herë që të ndodhë një ndryshim adrese. Vërtetimi i rezidencës mund të realizohet duke siguruar një nga sa vijon: të dhënat tatimore, marrëveshjet e qirasë, dokumentet e hipotekës, formularin W-2, lejen aktuale të armëve, faturat aktuale të shërbimeve (uji, gaz, energjia elektrike, kabllori etj.), njoftimin tuaj për rinovim ose lejen aktuale.

1.1.4 – Aplikimi për një PA CDL kur keni marrë lejen në një shtet tjetër

Nëse jeni banor i ri dhe dëshironi të aplikoni për një CDL në Pensilvani, duhet të dorëzoni të gjitha lejet e vlefshme të drejtimit të lëshuara për ju nga çdo shtet tjetër. Akti i Sigurisë së Mjeteve Komerciale kërkon që asnjë person të mos ketë më shumë se një leje drejtimi të vlefshme njëkohësisht. Pensilvania mund të ndalojë lëshimin e produkteve të lejes së drejtimit në një adresë jashtë shtetit.

Për të dorëzuar lejen e drejtimit të marrë jashtë shtetit dhe për të aplikuar për një leje drejtimi në Pensilvani, duhet të shkoni në një qendër për leje drejtimi PennDOT dhe të merrni me vete dokumentet e mëposhtme:

- | | |
|---|-------------------------------|
| (1) Lejen tuaj të vlefshme të drejtimit për jashtë shtetit, | (3) Dëshmi identiteti, dhe |
| (2) Kartën tuaj të Sigurimeve Shoqërore, | (4) Dy dëshmi për vendbanimin |
- (Qytetarët jo amerikanë do të kenë kërkesa shtesë.)

Dëshmia e pranueshme e identitetit përfshin:

- Certifikatë lindjeje me vulë të ngritur (në SHBA e lëshuar nga një agjenci e autorizuar qeveritare, duke përfshirë territoret e SHBA-së ose Porto-Rikos. Certifikatat e lindjes që nuk janë lëshuar nga SHBA, nuk do të pranohen.) Ju lutemi, vini re se PennDOT në fuqi nuk pranon më certifikatat e lindjes së Porto-Rikos të lëshuara përpara 1 korrikut 2010.
- Certifikatë nënshtetësie e SHBA, (**Formulari BCIS/INS N-560**)
- Certifikatë natyralizimi (**Formulari BCIS/INS N-550 ose N-570**)
- Pasaportë e vlefshme e SHBA

SHËNIM: Do të pranohen vetëm pasaporta të vlefshme dhe dokumente origjinale.

Dokumentet e pranueshme për vërtetimin e vendbanimit përfshijnë:

- Faturat aktuale të shërbimeve (*ujë, gaz, elektricitet, kabllor, telefon, etj.*)
- Të dhënat tatimore
- Marrëveshjet e qirasë
- Dokumentet e hipotekës
- Formulari W-2
- Leja aktuale e armëve

SHËNIM: Nëse banoni me dikë dhe nuk keni fatura në emrin tuaj, do t'ju duhet gjithsesi të jepni dy dëshmi për vendbanimin. Një dëshmi është të sillni personin me të cilin banoni së bashku me lejen e drejtimit ose me ID me foto në Qendrën e Lejeve të Drejtimit. Ju gjithashtu do t'ju duhet të siguronit një dëshmi të dytë për vendbanimin, si p.sh. posta zyrtare (pasqyrë bankare, njoftim tatimor, etj.) që ka emrin dhe adresën tuaj në të. Adresa duhet të përputhet me atë të personit me të cilin banoni.

Nëse leja e drejtimit që dorëzoni është një CDL e vlefshme, atëherë do t'ju kërkohet t'i nënshtroheni një kontrolli shikimi. Do të kërkohen testime shtesë për të marrë leje për të transportuar materiale të rrezikshme ose për të drejtuar një autobus shkollor.

Nëse leja e drejtimit që dorëzoni nuk është një CDL, do t'ju lëshohet një leje drejtimi jokomerciale dhe do t'ju duhet të aplikoni për lejen e duhur të studentit përpara se të lejoheni të përdorni një mjet komercial në Pensilvani. Leja e studentit ju jep të drejtën të drejtoni vetëm llojin e mjetit për të cilin keni aplikuar. Për të drejtuar me një leje për studentët komercialë, duhet të shoqëroheni nga një person që ka leje drejtimi të vlefshëm për llojin e mjetit që drejtoni. Ky person duhet të zërë vendin pranë jush dhe të jetë të paktën 21 vjeç.

1.2 – KËRKESAT PËR DOKUMENTACION MJEKËSOR

Nëse po aplikoni për një leje CDL; ose po e rinovoni, përmirësoni, shtoni miratime në CDL; ose po transferoni një CDL nga një shtet tjetër, ju kërkohet t'i jepni informacion Agjencisë Shtetërore të Lejeve të Drejtimit (SDLA) në lidhje me llojin e funksionimit të mjetit komercial të cilin drejtoni ose pritët të drejtoni me CDL-në tuaj. Shoferëve që operojnë në lloje të caktuara tregtie do t'u kërkohet të paraqesin një certifikatë aktuale ekzaminimi mjekësor dhe/ose çdo dokument për përjashtime mjekësore që ju është lëshuar (p.sh. përjashtime për shikimin, performancën e aftësive ose diabeti, ose përjashtime të tjera) në SDLA-në tuaj për të marrë një status mjekësor të "certifikuar" si pjesë e të dhënave tuaja të drejtimit CDLIS.

Nëse ju kërkohet të keni një status mjekësor "të certifikuar" dhe nuk arrini të mbani të përditësuar certifikatën e ekzaminuesit tuaj mjekësor, do të bëheni "të pacertifikuar" dhe CDL-ja juaj do të ulet.

Për të përmbushur kërkesat e reja për certifikimin mjekësor, është e rëndësishme të dini se si po përdorni CMV. Informacioni i mëposhtëm do t'ju ndihmojë të vendosni se si të vetëcertifikoheni:

1.2.1 – Tregtia ndërshtetërore ose brenda shtetit

A përdorni apo do të përdorni një CDL për të operuar një CMV në **tregti ndërshtetërore** ose **tregti brenda shtetit**?

Tregtia ndërshtetërore është kur drejtoni një CMV:

Nga një shtet në një shtet tjetër ose në një vend të huaj;

Midis dy vendeve brenda një shteti, por gjatë një pjese të udhëtimit, CMV-ja kalon në një shtet tjetër ose në një vend të huaj; ose

Ndërmjet dy vendeve brenda një shteti, por ngarkesa ose pasagjerët janë pjesë e një udhëtimi që ka filluar ose do të përfundojë në një shtet tjetër ose në një vend të huaj.

Tregtia brenda shtetit është kur drejtoni një CMV brenda një shteti dhe nuk përmbushni asnjë nga përshkrimet e mësipërme për **tregtinë ndërshtetërore**.

Nëse veproni si në tregtinë ndërshtetërore ashtu edhe në atë brenda shtetit, duhet të zgjidhni tregtinë ndërshtetërore.

1.2.2 – Tregtia ndërshtetërore/brenda shtetit: Statusi i papërfjashtuar apo i përjashtuar?

Pasi të vendosni nëse do të veproni në **tregti ndërshtetërore** ose **tregti brenda shtetit**, duhet të vendosni nëse do të operoni (ose prisni të operoni) me një status **të papërfjashtuar** ose **të përjashtuar**. Ky vendim do t'ju tregojë se cilin nga katër llojet e tregtisë duhet të vetëcertifikoni.

Tregtia ndërshtetërore:

Ju operoni në **tregtinë ndërshtetërore të përjashtuar** kur drejtoni një CMV në tregtinë ndërshtetërore vetëm për aktivitetet e mëposhtme të përjashtuara:

Të transportoni fëmijët e shkollës dhe/ose stafin e shkollës ndërmjet shtëpisë dhe shkollës;

Si punonjës i qeverisjes federale, shtetërore ose vendore;

Për të transportuar kufoma njerëzore ose persona të sëmurë ose të lënduar;

Shoferët e kamionëve zjarrfikës ose mjeteve të shpëtimit gjatë emergjencave dhe aktiviteteve të tjera të ndërlidhura;

Kryesisht në transportin e karburantit për ngrohje dimërore të propanit kur i përgjigjemi një gjendjeje emergjente që kërkon përgjigje të menjëhershme, si p.sh. dëmtimi i sistemit të gazit propan pas një stuhie ose përmbajtjeje;

Në përgjigje të një gjendjeje emergjente të tubacionit, si rrjedhje ose këputje tubacioni, e cila kërkon përgjigje të menjëhershme;

Në korrije me porosi në një fermë ose për të transportuar makineri bujqësore dhe furnizime të përdorura në operacionin e korrijës me porosi për në dhe nga një fermë ose për të transportuar të korrat e korrura me porosi në depo ose në treg;

Bletari në transportin sezonal të bletëve;

Kontrollohet dhe operohet nga një fermer, por nuk është një mjet i kombinuar (njësia e energjisë dhe njësia e tërhequr), dhe përdoret për transportin e produkteve bujqësore, makinerive bujqësore ose furnizimeve të fermës (pa materiale të rrezikshme të plasaritshme) në dhe nga një fermë dhe brenda 150 millesh ajrore nga ferma;

Si automobilist privat i pasagjerëve për qëllime jobiznesi; **ose**

Për të transportuar punëtorë migrantë.

Nëse i jeni përgjigjur po një ose më shumë prej aktiviteteve të mësipërme si i **vetmi** operacion në të cilin ju drejtoni, ju veproni **në tregti ndërshtetërore të përjashtuara** dhe nuk keni nevojë për një certifikatë ekzaminuesi mjekësor federal.

Nëse i jeni përgjigjur jo të gjitha aktiviteteve të mësipërme, ju veproni **në tregti ndërshtetërore jo të përjashtuara** dhe ju kërkohet t'i jepni Agjencisë suaj Shtetërore të Lejeve të Drejtimit (SDLA) një certifikatë aktuale nga një ekzaminues mjekësor (49 CFR 391.45), zakonisht referuar si një certifikatë mjekësore ose kartë fizike DOT. Shumica e atyre që mbajnë një CDL që drejtojnë CMV-të në tregtinë ndërshtetërore janë shoferë të **tregtisë ndërshtetërore që nuk përjashtohen**.

Nëse operoni si në tregtinë ndërshtetërore të përjashtuar ashtu edhe në tregtinë ndërshtetërore jo të përjashtuar, duhet të zgjidhni tregtinë ndërshtetërore të papërjashtuar për t'u kualifikuar për të vepruar në të dy llojet e tregtisë ndërshtetërore.

Tregtia brenda shtetit:

Ju veproni në **tregtinë e përjashtuar brenda shtetit** ku drejtoni një CMV vetëm në aktivitetet e tregtisë brenda shtetit për të cilat shteti juaj i licencimit ka përcaktuar se nuk kërkojnë që ju të përmbushni kërkesat e shtetit për certifikimin mjekësor.

Ju operoni në **tregtinë brenda shtetit jo të përjashtuar** ku drejtoni një CMV vetëm në tregtinë brenda shtetit dhe ju kërkohet të përmbushni kërkesat e certifikimit mjekësor të shtetit tuaj të licencimit.

Nëse operoni si në **tregtinë brenda shtetit të përjashtuar**, ashtu edhe në **tregtinë brenda shtetit jo të përjashtuar**, duhet të zgjidhni **tregtinë brenda shtetit që nuk përjashtohet**.

1.2.3 – Deklaratat e vetëcertifikimit

Kur plotësoni një aplikim për CDL-në tuaj, do t'ju kërkohet të zgjidhni kutinë pranë deklaratës që përshkruan statusin tuaj.

- **NI - Ndërshtetërore jo e përjashtuar:** Unë drejtoj një mjet komercial brenda dhe jashtë kufijve të Pensilvanisë dhe aktualisht kam një certifikatë nga ekzaminuesi mjekësor (KARTË FIZIKE DOT).
- **NA - Ndërshtetërore e përjashtuar:** Unë drejtoj një mjet komercial vetëm brenda kufijve të Pensilvanisë dhe aktualisht kam një certifikatë nga ekzaminuesi mjekësor (KARTË FIZIKE DOT).
- **EI - Brenda shtetit jo e përjashtuar:** Unë drejtoj një mjet komercial si brenda ashtu dhe jashtë kufijve të Pensilvanisë dhe NUK kam një certifikatë nga ekzaminuesi mjekësor.
- **EI - Brenda shtetit e përjashtuar:** Unë drejtoj një mjet komercial vetëm brenda kufijve të Pensilvanisë dhe NUK kam një certifikatë nga ekzaminuesi mjekësor.

1.3 – SKUALIFIKIMET E SHOFRERIT

1.3.1 – Në përgjithësi

Ju nuk mund të drejtoni një mjet komercial (CMV), nëse jeni skualifikuar për ndonjë arsye.

1.3.2 – Alkooli, largimi nga vendi i një aksidenti dhe kryerja e një krimi

Është e paligjshme të drejtoni një CMV nëse përqendrimi i alkoolit në gjak (BAC) është 0,04% ose më tepër. Nëse drejtoni një CMV, do të konsiderohet se keni dhënë pëlqimin tuaj për testin e alkoolit.

Ju do të humbni CDL-në tuaj për të paktën një (1) vit në rastin e parë të një shkelje:

- Drejtimi i një CMV nëse përqendrimi i alkoolit në gjak është 0,04% ose më i lartë.
- Drejtimi i një CMV nën ndikimin e alkoolit.
- Refuzimi për t'iu nënshtruar testit të alkoolit në gjak.
- Drejtimi i një CMV-je ndërkohë që jeni nën ndikimin e një substance të kontrolluar.
- Largimi nga vendi i një aksidenti që përfshin një CMV.
- Kryerja e një krimi që përfshin përdorimin e një CMV.
- Përplasjet që përfshijnë vdekjen ose lëndimin personal gjatë drejtimit të një CMV.
- Përplasje që përfshijnë dëmtim të mjetit ose pronës së pambikëqyrrur gjatë drejtimit të një CMV.
- Drejtimi i një CMV ndërkohë që privilegji juaj i drejtimit është i pezulluar, revokuar, anuluar ose tërhequr ose ndërkohë që i nënshtrohet skualifikimit nga një urdhër shërbimi jashtë shtetit.
- Përdorimi i një CMV për të kryer një krim.

Ju do ta humbni CDL-në tuaj për të paktën tre (3) vjet nëse shkelja ndodh ndërkohë që jeni duke përdorur një CMV që është e caktuar për materiale të rrezikshme.

Ju do ta humbni CDL-në tuaj përgjithmonë në rast të një shkeljeje të dytë.

Ju do ta humbisni CDL-në tuaj përgjithmonë nëse përdorni një CMV për të kryer një krim që përfshin substanca të kontrolluara.

Ju do të nxirreni jashtë shërbimi për 24 orë nëse keni ndonjë sasi të dallueshme alkooli nën 0,04%.

Nëse drejtoni një mjet shkollor ose autobus shkollor kur përqendrimi i alkoolit në gjak (BAC) është 0.02% ose më shumë, jeni duke drejtuar nën ndikimin e alkoolit. Nëse drejtoni ndonjë lloj tjetër mjeti komercial dhe BAC juaj është 0.04% ose më shumë, jeni duke drejtuar nën ndikimin e alkoolit. Ju do të humbni CDL-në tuaj për një vit në rastin e parë të shkeljes. Nëse përqendrimi i alkoolit në gjakun tuaj është më pak se 0,02% për shoferët e autobusëve dhe mjeteve shkollore, ose më pak se 0,04% për shoferët e mjeteve të tjera komerciale, por keni një sasi të dallueshme, mund të nxirreni jashtë shërbimi deri në 30 ditë.

Ligji për pëlqimin e nënkuptuar në Pensilvani

Si shofer komercial, është shumë e rëndësishme që të kuptoni ligjin e "Pëlqimit të nënkuptuar" të PA-së. Nëse një oficer policie ka baza të arsyeshme për të besuar se keni qenë duke drejtuar një CMV ndërkohë që keni alkool në sistemin tuaj dhe ju refuzoni të bëni një ose më shumë teste kimike të frymëmarrjes, gjakut ose urinës, privilegji juaj i drejtimit do të pezullohet për një (1) vit (12 muaj) ose 18 muaj nëse keni një refuzim të mëparshëm ose dënim nga DUI në kartelën tuaj të drejtimit. Një shkelje e vetme e refuzimi, e kombinuar me një dënim të DUI-së do të bënte që privilegji juaj i drejtimit të mjetit të pezullohej për të paktën dy (2) vjet (më gjatë, nëse keni një refuzim të mëparshëm ose dënime nga DUI).

Ligji që mbulon testimin kimik thotë se ju keni rënë dakord të bëni një test të tillë thjesht duke qenë i pajisur me leje për të drejtuar në Pensilvani. Edhe nëse shpallen të pafajshëm për drejtimin e mjetit ndërkohë që jeni nën ndikim, privilegji juaj i drejtimit do të pezullohet për të paktën një (1) vit nëse refuzoni të bëni testin e gjakut, frymëmarrjes ose të urinës. Përveç kësaj, nëse përfshihen në një aksident ku përfshihet një mjet transportues motorik ose CMV, dhe një oficer policie kërkohet të hetojë, do t'ju kërkohet t'i nënshtroheni testit të alkoolit ose substancave të kontrolluara dhe kostot e testimit që do të paguhet nga punëdhënësi juaj. Nëse refuzoni t'i nënshtroheni testimit të alkoolit ose substancave të kontrolluara dhe jeni dënuar sipas nenit 3756, do t'i nënshtroheni gjobave deri në 200 dollarë (plus kostot).

Këto rregulla do të përmirësojnë sigurinë e autostradës për ju dhe për të gjithë përdoruesit e autostradës.

SHËNIM: Penalitetet e identifikuar në këtë publikim mund të rishikohen, tërësisht ose pjesërisht, nga Asambleja e Përgjithshme në çdo kohë. Ju lutemi referojuni Titullit 75 Kodit të Mjeteve PA, ose Buletinit të PA për rregullore dhe përditësime specifike.

1.3.3 – Shkeljet e rënda të trafikut

Shkeljet e rënda të trafikut janë shpejtësia e tepërt (15 mph ose më shumë, mbi kufirin e afishuar), drejtimi i pakujdesshëm, ndryshimi i gabuar ose i çrregullt i korsisë, ndjekja e një mjeti shumë afër dhe shkeljet e trafikut të kryera në një CMV në lidhje me aksidentet fatale të trafikut.

Do ta humbni CDL-në tuaj:

- Për të paktën 60 ditë nëse keni kryer dy shkelje të rënda trafiku brenda një periudhe trevjeçare që përfshin një CMV.
- Për të paktën 120 ditë për tre shkelje të rënda trafiku brenda një periudhe trevjeçare që përfshin një CMV. "Shkeljet e rënda të trafikut" përfshijnë, por nuk kufizohen në: shkeljet e trafikut të kryera në një CMV në lidhje me aksidentet fatale të trafikut, shpejtësinë e tepërt, drejtimit të pakujdesshëm ose shmangies së policisë.

1.3.4 – Shkelje e urdhrave jashtë shërbimit

Do ta humbni CDL-në tuaj:

- Për të paktën 90 ditë nëse keni kryer shkeljen tuaj të parë të një urdhri jashtë shërbimi për shkelje.
- Për të paktën një (1) vit nëse keni kryer dy (2) shkelje të urdhrave jashtë shërbimit për shkelje në një periudhë (10) vjeçare.
- Për të paktën tre (3) vjet nëse keni kryer tre ose më shumë shkelje të urdhrave jashtë shërbimit në një periudhë (10) vjeçare.

1.3.5 – Shkeljet e kryqëzimit në nivel hekurudhë–autostradë

Do ta humbni CDL-në tuaj:

- Për të paktën 60 ditë për shkeljen tuaj të parë.
- Për të paktën 120 ditë për shkeljen tuaj të dytë brenda çdo periudhe trevjeçare.
- Për të paktën një vit për shkeljen tuaj të tretë brenda çdo periudhe trevjeçare.

Këto shkelje përfshijnë shkeljen e një ligji ose rregulloreje federale, shtetërore ose lokale që ka të bëjë me një nga gjashtë shkeljet e mëposhtme në një kryqëzim në nivel hekurudhë–autostradë:

- Për shoferët që nuk janë të detyruar të ndalojnë gjithmonë, mosndalimi përpara se të arrini në kryqëzim nëse shinat nuk janë të lira.
- Për shoferët të cilëve nuk u kërkohet të ndalojnë gjithmonë, dështimi për të ngadalësuar dhe kontrolluar nëse në shina nuk ka një tren që po afrohet.
- Për shoferët të cilëve u kërkohet të ndalojnë gjithmonë, dështimi për të ndaluar përpara se të kalojnë një kryqëzim.
- Për të gjithë shoferët që dështojnë të kenë hapësirë të mjaftueshme për të kaluar plotësisht kryqëzimin pa u ndalur.
- Për të gjithë shoferët që nuk i binden një pajisjeje për kontrollin e trafikut ose udhëzimeve të një zyrtari zbatimi në kryqëzim.
- Për të gjithë shoferët që nuk arrijnë të negociojnë një kryqëzim për shkak të hapësirës së pamjaftueshme të shasisë.

1.3.6 – Materialet e rrezikshme (HAZMAT) Kontrolli i historikut të miratimit dhe skualifikimet

Nëse keni nevojë për një miratim të materialeve të rrezikshme, do t'ju kërkohet të dorëzoni gjurmët e gishtërinye dhe t'i nënshtroheni një kontrolli të sfondit.

Ju do të refuzoheni ose do të humbni miratimin tuaj HAZMAT nëse:

- Nuk jeni banor i përhershëm dhe i ligjshëm i Shteteve të Bashkuara.
- Hiqni dorë nga shtetësia e Shteteve të Bashkuara.
- Jeni në kërkim ose nën aktakuzë për vepra penale të caktuara.
- Keni një dënim në gjykatë ushtarake ose civile për krime të caktuara.
- Jeni vlerësuar se keni aftësi të pamjaftueshme mendore ose jeni shtruar në mënyrë të pavullnetshme në një institucion të shëndetit mendor siç specifikohet në 49 CFR 1572.109.
- Konsideroheni se paraqisni një kërcënim sigurie siç përcaktohet nga Administrata e Sigurisë së Transportit.

Procedurat e kontrollit të aktivitetit penal janë të ndryshme nga shteti në shtet. (Juridiksion në juridiksion)

1.3.7 – Shkelje të trafikut me mjetin tuaj personal

Akti i Përmirësimit të Sigurisë së Transportuesit Motorik (MCSIA) i vitit 1999 kërkon që një person i pajisur me CDL të skualifikohet nga drejtimi i një mjeti komercial, nëse personi i pajisur me CDL është dënua për lloje të caktuara shkeljeve në lëvizje me mjetin e tij personal.

Nëse privilegji juaj i drejtimit për të drejtuar mjetin tuaj personal revokohet, anulohet ose pezullohet për shkak të shkeljeve në trafik (përveç shkeljeve të parkimit), do ta humbni privilegjin tuaj të drejtimit CDL.

Nëse privilegji juaj i drejtimit për të përdorur mjetin tuaj personal revokohet, anulohet ose pezullohet për shkak të shkeljeve me alkoolin, substancat e kontrolluara ose krimin, ju do të humbni CDL-në tuaj për një (1) vit. Nëse dënoheni për herë të dytë për shkak të alkoolit me mjetin tuaj personal, do ta humbni CDL-në tuaj përgjithmonë.

Nëse leja juaj e drejtimit për mjetin personal revokohet, anulohet ose pezullohet, nuk mund të merrni një leje drejtimi "të vështirë" për të operuar një CMV.

1.4 – RREGULLA TË TJERA SIGURIE

Ka rregulla të tjera federale dhe shtetërore që prekin shoferët që operojnë CMV në të gjitha shtetet. Midis tyre renditen:

- Ju nuk mund të keni më shumë se një (1) leje drejtimi. Nëse e shkelni këtë ligj, gjykata mund t'ju gjobisë deri në 5000 dollarë ose mund t'ju burgosë dhe të mbajë lejen tuaj të drejtimit të lëshuar nga shteti i origjinës dhe të kthejë të tjerat.
- Ju duhet të njoftoni punëdhënësin tuaj brenda 30 ditësh nga dënimi për çdo shkelje në trafik (përveç parkimit). Kjo vlen në të gjitha rastet, pavarësisht nga lloji i mjetit që drejtonit.
- Ju duhet të njoftoni PennDOT brenda 30 ditësh nëse jeni dënua në ndonjë juridiksion tjetër për ndonjë shkelje në trafik (përveç parkimit). Kjo vlen në të gjitha rastet, pavarësisht nga lloji i mjetit që drejtonit.
- Ju duhet të njoftoni punëdhënësin tuaj nëse leja juaj e drejtimit është pezulluar, revokuar ose anuluar ose nëse jeni skualifikuar nga drejtimi.
- Ju duhet t'i jepni punëdhënësit tuaj informacion për të gjitha punët në lidhje me drejtimin që keni kryer gjatë 10 viteve të fundit. Ju duhet ta bëni këtë kur aplikoni për një punë drejtimi komercial.
- Askush nuk mund të drejtojë një CMV në Pensilvani pa një CDL. Gjikata mund t'ju gjobisë deri në 5000 dollarë ose mund t'ju burgosë për shkelje të këtij ligji.
- Nëse keni një miratim për materialet e rrezikshme, duhet të njoftoni dhe t'ia dorëzoni miratimin tuaj për materialet e rrezikshme shtetit që ju ka pajisur me CDL brenda 24 orëve nga çdo dënim ose aktakuzë në çdo juridiksion, civil ose ushtarak, ose jeni shpallur i pafajshëm për shkak të çmendurisë për një krim skualifikues të renditur në 49 CFR 1572.103; kush gjykohet për paaftësi mendore ose është shtruar në mënyrë të pavullnetshme në një institucion të shëndetit mendor siç specifikohet në 49 CFR 1572.109; ose kush heq dorë nga shtetësia e Shteteve të Bashkuara.
- Punëdhënësi juaj mund të mos ju lejojë të drejtoni një CMV nëse keni më shumë se një (1) leje drejtimi ose nëse CDL-ja juaj pezullohet ose revokohet (kjo përfshin anulimet dhe skualifikimet). Gjikata mund të gjobisë punëdhënësin deri në 5000 dollarë ose ta burgosë për shkelje të këtij rregulli.
- Të gjitha shtetet janë të lidhura me një (1) sistem të kompjuterizuar për të ndarë informacione rreth shoferëve CDL. PennDOT do të kontrollojë të dhënat tuaja të drejtimit për t'u siguruar që nuk keni më shumë se një CDL.
- Shoferëve komercialë të përfshirë në lloje të caktuara të drejtimit të mjeteve u kërkohet gjithashtu të paraqesin një certifikatë të vlefshme nga eksperti mjekësor për të mbajtur lejen komerciale të drejtimit.
- NI - Transporti ndërshtetëror i papërgjashtuar: Shoferët ndërshtetërorë që u nënshtrohen rregulloreve federale të kualifikimeve dhe provimeve fizike. Një certifikatë nga ekzaminuesi mjekësor duhet të shoqërojë formularin e vetëverifikimit (DL-11CD).
- NA - Transporti brenda shtetit i papërgjashtuar: Shoferët brenda shtetit që i nënshtrohen rregulloreve federale të kualifikimeve dhe provimeve fizike. Një certifikatë nga ekzaminuesi mjekësor duhet të shoqërojë formularin e vetëverifikimit (DL-11CD).
- Nuk ju lejohet të mbani një telefon celular për të kryer një komunikim zanor ose të telefononi një numër celular duke shtypur më shumë se një buton të vetëm gjatë drejtimit të mjetit.
- Nuk ju lejohet të dërgoni ose të lexoni mesazhe me tekst gjatë drejtimit.
- Gjatë përdorimit të një mjeti komercial, ju duhet të qëndroni i lidhur siç duhet nga një rrip sigurie gjatë gjithë kohës. Dizajni i rripit të sigurisë mban shoferin të sigurt pas timonit gjatë një përplasjeje, duke e ndihmuar shoferin të kontrollojë mjetin dhe zvogëlon mundësinë e lëndimit serioz ose vdekjes. Nëse nuk vendosni rripin e sigurisë, keni katër herë më shumë gjasa të lëndoheni në mënyrë vdekjeprurëse nëse mjeti iu nxjerr jashtë.
- Shteti juaj mund të ketë rregulla shpesh të cilave duhet t'u bindeni gjithashtu.

(Informacione shtesë, duke përfshirë shembuj, disponohen në qendrën komerciale të informacionit të shoferit në faqen tonë të internetit në www.dmv.pa.gov.)

1.4.1 – Rregulloret e orëve të shërbimit

MBAJTJA E MALLRAVE - SHOFRERËT

Kufiri i drejtimit prej 11 orësh. Mund të drejtojë një mjet për maksimumi 11 orë pas 10 orëve të njëpasnjëshme jashtë detyrës.

Kufiri i drejtimit prej 14 orësh. Nuk mund të drejtojë përtej orës së 14-të radhazi pas ardhjes në detyrë, pas 10 orëve të njëpasnjëshme jashtë detyrës. Koha jashtë orarit të punës nuk shkon përtej periudhës 14-orëshe.

Pushime për t'u çlodhur. Mund të drejtojë vetëm nëse kanë kaluar 8 orë ose më pak nga përfundimi i periudhës së fundit të qëndrimit jashtë detyrës ose të periudhës në shtratin e gjumit të shoferit prej të paktën 30 minutash. Nuk zbatohet për shoferët që përdorin njërën nga përjashtimet e distancave të shkurtra në 395.1(e). (49 CFR 397.5 koha e detyrueshme e "pjesëmarrjes" mund të përfshihet në pushim nëse nuk kryhen detyra të tjera).

SHOFRERËT QË TRANSPORTOJNË PASAGJERË

Kufiri i drejtimit prej 10 orësh. Mund të drejtojë për maksimumi 10 orë pas 8 orësh të njëpasnjëshme jashtë detyrës. Koha jashtë detyrës nuk përfshihet në periudhën 15-orëshe.

Kufiri i drejtimit prej 15 orësh. Nuk mund të drejtojë pasi të ketë qenë në detyrë për 15 orë, pas 8 orësh rresht jashtë detyrës. Koha jashtë detyrës nuk përfshihet në periudhën 15-orëshe.

Limiti orar prej 60/70 - Nuk mund të drejtojë pas 60/70 orëve në detyrë në 7/8 ditë rresht. Një shofer mund të rifillojë një periudhë 7/8 ditore radhazi pasi të ketë marrë 34 ose më shumë orë rresht jashtë detyrës.

1.4.2 – Mbrojtja e sinjalizuesit

E drejta e një punonjësi për të vënë në dyshim praktikën e sigurisë së një punëdhënësi pa rrezikuar humbjen e vendit të punës ose të qenit subjekt i hakmarrjeve thjesht për shkak të shprehjes së një shqetësimi sigurie (29 CFR Pjesa 1978)

1.5 – PLANI NDËRKOMBËTAR I REGJISTRIMIT DHE MARRËVESHJA NDËRKOMBËTARE E TAKSËS SË KARBURANTIT

Nëse në tregtinë ndërshtetërore përdorni një mjet CDL të kërkuar, mjeti, me disa përjashtime, kërkohej të regjistrohet sipas Planit ndërkombëtar të regjistrimit (IRP) dhe Marrëveshjes ndërkombëtare të taksës së karburantit (IFTA). Këto programe të mandatuara nga federata parashikojnë mbledhjen dhe shpërndarjen e barabartë të tarifave të lejeve të mjeteve dhe taksave të karburanteve motorike për mjetet që udhëtojnë në të 48 Shtetet e Bashkuara të Amerikës dhe 10 provincat kanadeze.

Sipas IRP-së, juridiksionet duhet të regjistrojnë mjetet e ndara duke përfshirë lëshimin e targave dhe kartave të kabinës ose kredencialet e duhura, të llogarisin, mbledhin dhe shpërndajnë tarifat e IRP-së, të auditojnë transportuesit për saktësinë e distancës dhe tarifave të raportuara dhe të zbatojnë kërkesat e IRP.

Përgjegjësitë e regjistruesit sipas planit përfshijnë aplikimin për regjistrimin e IRP-së me juridiksionin bazë, sigurimin e dokumentacionit të duhur për regjistrim, pagesën e tarifave të duhura të regjistrimit të IRP-së, shfaqjen e duhur të kredencialeve të regjistrimit, mbajtjen e shënimeve të sakta në distancë dhe vënien e regjistrimeve të disponueshme për shqyrtim juridiksioni.

Koncepti bazë pas IFTA-s është të lejojë një të licencuar (transportues motorik) të licencojë në një juridiksion bazë për raportimin dhe pagesën e taksave të përdorimit të karburantit motorik.

Sipas IFTA-s, një të licencuari i lëshohet një grup kredencialesh që do të autorizojnë operacionet përmes të gjitha juridiksioneve anëtare të IFTA-s. Taksat e përdorimit të karburantit të mbledhura në bazë të IFTA-s llogariten në bazë të numrit të miljeve (kilometrave) të përshkuara dhe numrit të galonëve (litrave) të konsumuara në juridiksionet anëtare. I licencuari paraqet një deklaratë tatimore tremujore me juridiksionin bazë, me anë të së cilës i licencuari do të raportojë të gjitha operacionet përmes të gjitha juridiksioneve anëtare të IFTA-s.

Është përgjegjësi e juridiksionit bazë që të paguajë taksat e mbledhura të juridiksionet e tjera anëtare dhe të përfaqësojë juridiksionet e tjera anëtare në procesin e mbledhjes së taksave, duke përfshirë kryerjen e kontrolleve.

Një i licencuar IFTA duhet të mbajë të dhëna regjistri për të mbështetur informacionin e raportuar në deklaratën tremujore të taksave IFTA

Regjistruesi IRP dhe i licencuari IFTA mund të jenë pronari i mjetit ose operatori i mjetit.

Kërkesa për marrjen e targave IRP për një mjet dhe licencën IFTA për një transportues motorik përcaktohet nga përkufizimet e planit IRP dhe IFTA për Mjetet e kualifikuara dhe Mjetet motorike të kualifikuara:

Për qëllime të IRP-së:

Një mjet i kualifikuar është (përveçse siç parashikohet më poshtë) çdo njësi energjie që përdoret ose synohet për përdorim në dy ose më shumë juridiksione anëtare dhe që përdoret për transportin e personave me qira ose ashtu si është projektuar, përdorur ose mirëmbajtur kryesisht për transportin e mallrave, dhe:

- (i) ka dy akse dhe një peshë bruto mjeti ose pesha bruto e regjistruar e mjetit në
- (ii) tejkalon 26 000 paund (11 793,401 kilogramë), ose
- (iii) ka tre ose më shumë akse pavarësisht nga pesha, ose
- (iv) përdoret në kombinim, ku pesha bruto e mjetit të një kombinimi të tillë i kalon 26 000 paund (11 793.401 kilogramë).

Ndërkohë që është i ngjashëm, mjeti motorik i kualifikuar në IFTA nënkupton një mjet motorik të përdorur, projektuar ose mirëmbajtur për transportin e personave ose mallrave dhe:

- 1) Ka dy akse dhe një peshë bruto mjeti ose pesha bruto e regjistruar e mjetit tejkalon 26 000 paund ose 11 797 kilogramë; ose
- 2) Përdoret në kombinim, ku pesha e një kombinimi të tillë i kalon 26 000 paund ose 11 797 kilogramë bruto mjet ose peshë bruto të regjistruar të mjetit. Mjeti i kualifikuar nuk përfshin mjete rekreative.

Nëse mjeti që përdorni është i regjistruar nën IRP dhe ju jeni një transportues motorik i licencuar sipas IFTA, atëherë ju kërkohet të pajtoheni me kërkesat e detyrueshme të mbajtjes së të dhënave për operimin e mjetit. Një metodë e pranuar botërisht për kapjen e këtij informacioni është plotësimi i një Regjistrimi Individual të Distancave të Mjeteve (IVDR), ndonjëherë i referuar si Raport i Udhëtimit të Shoferit. Ky dokument pasqyron distancën e përshkuar dhe karburantin e blerë për një mjet që operon në mënyrë ndërshtetërore sipas regjistrimit të ndarë (IRP) dhe kredencialeve të taksës së karburantit IFTA.

Megjithatë formati aktual i IVDR-së mund të ndryshojë, informacioni që kërkohet për mbajtjen e duhur të të dhënave nuk ndryshon.

Për të përmbushur kërkesat për regjistrimet individuale të distancës së mjetit, këto dokumente duhet të përfshijnë informacionin e mëposhtëm:

Distanca

Për nenin IV të planit IRP

- (i) Data e udhëtimit (fillimi dhe mbarimi)
- (ii) Origjina dhe destinacioni i udhëtimit - Qyteti dhe shteti ose provinca
- (iii) Rruga(ët) e udhëtimit
- (iv) Fillimi dhe mbarimi i odometrit ose hubometrit të udhëtimit
- (v) Distanca totale e përshkuar
- (vi) Distanca brenda juridiksionit
- (vii) Numri i njësisë së energjisë ose numri i identifikimit të mjetit.

Karburanti

Sipas seksionit P560 të Manualit të Procedurave IFTA .300 Një faturë e pranueshme duhet të përfshijë, por nuk do të kufizohet në sa vijon:

- .005 Data e blerjes
- .010 Emri dhe adresa e shitësit
- .015 Numri i galonëve ose litrave të blera;
- .020 Lloji i karburantit
- .025 Çmimi për galon ose litër ose shuma totale e shitjes
- .030 Numri i njësisë ose identifikues tjetër unik i mjetit
- .035 Emri i blerësit

Një shembull i një IVDR-je që duhet të plotësohet në tërësi për çdo udhëtim mund të gjendet në figurën 1.3 më poshtë. Çdo IVDR individuale duhet të plotësohet vetëm për një mjet. Rregullat që duhen ndjekur kur përpiqeni të përcaktoni se si dhe kur të regjistroni leximin e odometrit janë si më poshtë:

- Në fillim të ditës
- Kur largoheni nga shteti ose provinca
- Në fund të udhëtimit/ditës

Jo vetëm udhëtimet duhet të regjistrohen, por edhe blerjet e karburantit duhet të dokumentohen. Ju duhet të merrni një faturë për të gjithë furnizimin me karburant dhe ta përfshini atë me IVDR-në tuaj të plotësuar.

Sigurohuni që çdo udhëtim që regjistroni të plotësohet gjithmonë në rend zbritës dhe që udhëtimet tuaja të përfshijnë të gjitha shtetet/provincat nëpër të cilat keni udhëtuar në itinerarin tuaj.

Ka rrugë të ndryshme që një shofer mund të marrë, dhe shumica e miljeve mund të jenë brenda një shteti ose province. Pavarësisht nëse distanca në të cilën udhëtoni është kryesisht në një juridiksion apo është e shpërndarë në disa juridiksione, të gjitha informacionet për udhëtimin duhet të regjistrohen. Kjo përfshin datat, itineraret, leximet e odometrit dhe blerjet e karburantit.

Duke plotësuar plotësisht këtë dokument dhe duke mbajtur të gjitha të dhënat e kërkuara si nga IRP ashtu edhe nga IFTA, ju do të jeni siguruar që ju dhe kompania juaj të jeni në përputhje me të gjitha ligjet shtetërore dhe provinciale që lidhen me kërkesat për mbajtjen e të dhënave të karburantit dhe distancës.

IVDR shërben si dokumenti burimor për llogaritjen e tarifave dhe taksave që u paguhen juridiksioneve në të cilat operon mjeti, kështu që këto të dhëna origjinale duhet të mbahen për një minimum prej katër vjetësh.

Përveç kësaj, këto të dhëna janë subjekt i auditimit nga juridiksionet tatimore. Dështimi për të mbajtur të dhëna të plota dhe të sakta mund të rezultojë në gjyba, penalitete dhe pezullim ose revokim të regjistrimeve të IRP dhe licencave IFTA.

Për informacion shtesë mbi IRP-në dhe kërkesat në lidhje me IRP-në, kontaktoni departamentin e mjeteve motorike të juridiksionit bazë ose arkivin zyrtar të IRP, Inc. Informacione shtesë mund të gjenden në faqen e internetit të IRP, Inc. në www.irponline.org. Ekziston një video trajnimi në faqen kryesore të uebsajtit, e disponueshme në anglisht, spanjisht dhe frëngjisht.

Për informacione shtesë mbi IFTA dhe kërkesat në lidhje me IFTA, kontaktoni agjencinë përkatëse në juridiksionin tuaj bazë. Ju gjithashtu do të gjeni informacione të dobishme rreth Marrëveshjes në arkivin zyrtar të IFTA në <http://www.iftach.org/index.php>.

Figura 1.3

[illegible]

SEKSIONI 2

DREJTIMI I SIGURT



KY SEKSION ËSHTË PËR TË GJITHË SHOFRËT KOMERCIALE

SEKSIONI 2 - DREJTIMI I SIGURT

Ky seksion mbulon

- Inspektimi i mjetit
- Kontrolli bazë i mjetit
- Ndërrimi i marsheve
- Pamja
- Komunikimi
- Kontrolli i shpejtësisë
- Menaxhimi i hapësirës
- Shikimi i rreziqeve
- Drejtimi i shpërqendruar
- Shoferët agresivë/Zemërimi në rrugë
- Drejtimi gjatë natës dhe lodhja e shoferit
- Drejtimi në mjegull
- Drejtimi në dimër
- Drejtimi në mot shumë të nxehtë
- Kalimet e autostradave hekurudhore
- Drejtimi në mal
- Drejtimi gjatë emergjencave
- Sistemet e frenimit kundër bllokimit (ABS)
- Kontrolli dhe rikuperimi i rrëshqitjes
- Procedurat e aksidenteve
- Zjarret
- Alkooli, drogat e tjera dhe drejtimi i mjetit
- Rregullat e materialeve të rrezikshme për të gjithë shoferët komercialë

Ky seksion përmban njohuri dhe informacione të drejtimit të sigurt të mjeteve që duhet t'i dinë të gjithë shoferët komercialë. Ju duhet të kaloni një test për këtë informacion për të marrë një CDL. Ky seksion nuk ka informacion specifik për frenat me ajër, mjetet e kombinuara, mjetet me dy rimorkio ose ato të pasagjerëve. Kur përgatiteni për testin e inspektimit, duhet të rishikoni materialin në Seksionin 10 përveç informacionit në këtë seksion. Ky seksion ka informacione bazë për materialet e rrezikshme HAZMAT që duhet t'i njohin të gjithë shoferët. Nëse keni nevojë për një miratim HazMat, duhet të studioni Seksionin 9.

2.1 – INSPEKTIMI I MJETIT

2.1.1 – *Pse ta inspektoni*

Siguria është arsyeja më e rëndësishme për të inspektuar mjetin, siguria për veten dhe për përdoruesit e tjerë të rrugës.

Një defekt mjeti i gjetur gjatë një kontrolli mund t'ju kursejë probleme më vonë. Mund të keni një avari në rrugë që do t'ju kushtojë kohë dhe para, ose edhe më keq, një përplasje të shkaktuar nga defekti.

Ligjet federale dhe shtetërore kërkojnë që shoferët t'i inspektojnë mjetet e tyre. Edhe inspektorët federalë dhe shtetërorë mund t'i inspektojnë mjetet tuaja. Nëse e gjykojnë se mjeti është i pasigurt, do ta vendosin "jashtë shërbimit" derisa të rregullohet.

2.1.2 – Llojet e inspektimit të mjeteve

Inspektimi para udhëtimit. Një inspektim do t'ju ndihmojë të gjeni probleme që mund të shkaktojnë një përplasje ose avari.

Gjatë një udhëtimit. Për siguri, duhet:

- Të shikoni matësit për shenja problemesh.
- Të përdorni shqisat tuaja për të kontrolluar problemet (shikoni, dëgjoni, nuhatni dhe ndjeni).
- Të kontrolloni artikujt kritikë kur ndaloni, të tilla si:
 - Gomat, rrotat dhe disqet.
 - Frenat.
 - Dritat dhe dritat fosforeshente.
 - Frenat dhe lidhjet elektrike me rimorkion.
 - Pajisjet e bashkimit të rimorkios.
 - Pajisjet e sigurisë së ngarkesës.

Inspektimi dhe raportimi pas udhëtimit. Ju duhet të bëni një inspektim pas udhëtimit në fund të udhëtimit, ditës ose radhës së detyrës për çdo mjet që përdorni. Mund të përfshijë plotësimin e një raporti të gjendjes së mjetit, duke renditur çdo problem që gjeni. Raporti i inspektimit ndihmon një transportues mjetesh të dijë kur mjeti ka nevojë për riparime.

2.1.3 – Çfarë të kërkonti

Problematika të gomave

Shumë ose pak presion ajri.

Veshje e prishur. Keni nevojë për të paktën 4/32 inç thellësi gjurme në çdo vijë të madhe në gomat e përparme. Ju duhet 2/32 inç në gomat e tjera. Asnjë pëlhurë nuk duhet të shfaqet përmes lules së gomës ose murit anësor.

Prerje ose dëmtime të tjera.

Ndarje të luleve të gomës.

Gomat e dyfishta që bien në kontakt me njëra-tjetrën ose me pjesët e mjetit.

Përmasat e papërputhshme nuk duhet të përdoren në të njëjtin mjet.

Gomat radiale dhe ato me anim të përdorura së bashku.

Trupat e valvulave të prera ose të çara.

Goma të rigdhendura, të rimbushura ose të ritrajuara në rrotat e përparme të autobusit. Këto janë të ndaluara.

Probleme me rrotën dhe diskun

Disqe të dëmtuara.

Ndryshku rreth dadove të rrotave mund të nënkuptojë se dadot janë të lirshme - kontrolloni shtrëngimin. Pasi të jetë ndërruar një gomë, ndaloni pak më vonë dhe kontrolloni përsëri shtrëngimin e dadove.

Mungesa e kapëseve, ndarësve, kunjave ose thumbave do të thotë rrezik.

Unazat e kyçjes që nuk përputhen, të përkulura ose të plasaritura janë të rrezikshme.

Rrotat ose disqet që kanë pasur riparime saldimi nuk janë të sigurt.

Tambur ose ferrota të këqija të frenave

Tambure të plasaritura.

Ferrota ose shtresa me vaj, yndyrë ose lëng frenash mbi to.

Ferrota që mungojnë, të holluara në mënyrë të rrezikshme ose të dëmtuara.

Defektet e sistemit shofer

Dado, bulona, çelësa kabine ose pjesë të tjera që mungojnë.

Pjesë të përkulura, të lirshme ose të thyera, të tilla si shufra e timonit, kutia e marsheve ose shufrat e lidhjes.

Nëse ka timon me energji, kontrolloni tubat, pompat dhe nivelin e lëngut; kontrolloni për rrjedhje.

Lëvizja e timonit me më shumë se 10 gradë (përafërsisht dy (2) inç lëvizje në diskun e një timoni 20 inç) mund ta bëjë të vështirë drejtimin.

Figura 2.1 ilustron një sistem tipik drejtimi.

Defektet e sistemit të amortizimit. Sistemi i amortizimit mban mjetin dhe ngarkesën e tij. Mban akset në vend. Prandaj, pjesët e thyera të amortizatorit mund të jenë jashtëzakonisht të rrezikshme. Kërkoni për:

- Varëse me susta që lejojnë lëvizjen e boshtit nga pozicioni i duhur. Shih figurën 2.2.
- Varëse me susta të çara ose të thyera.
- Shtresa të thyera ose që mungojnë në çdo balestër. Nëse mungon një e katërta ose më shumë, kjo do ta nxjerrë mjetin "jashtë shërbimit", por çdo defekt mund të jetë i rrezikshëm. Shih figurën 2.3.
- Shtresat e thyera në një balestër me shumë shtresa ose susta që janë zhvendosur në atë mënyrë që mund të godasin një gomë ose një pjesë tjetër.
- Amortizatorë që rrjedhin.
- Shufra ose krahu rrotullues, bulonat në formë U-je, varëset me susta ose pjesë të tjera të pozicionimit të boshtit që janë të çara, të dëmtuara ose që mungojnë.
- Sistemet e amortizimit të ajrit që janë të dëmtuara dhe/ose rrjedhin. Shih figurën 2.4.
- Çdo pjesë e kornizës e lirshme, e plasaritur, e thyer ose që mungon.

Figura 2.1

SISTEMI I DREJTIMIT

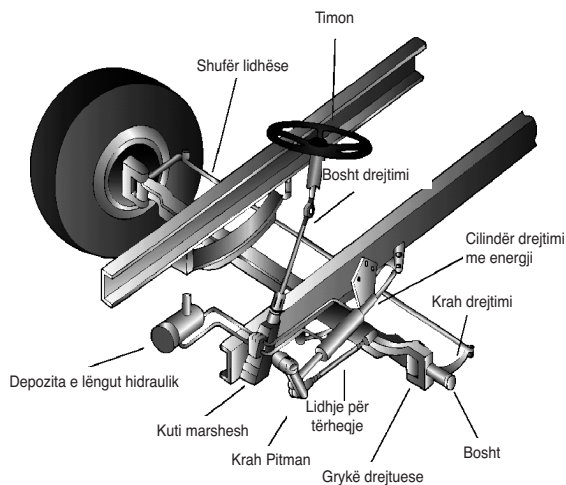


Figura 2.2

PJESËT KYÇE TË AMORTIZIMIT

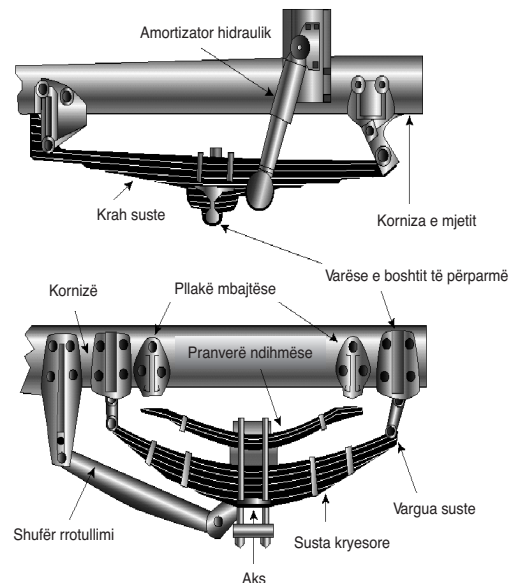


Figura 2.3

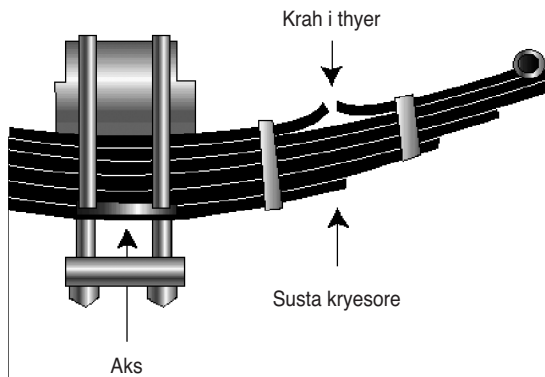
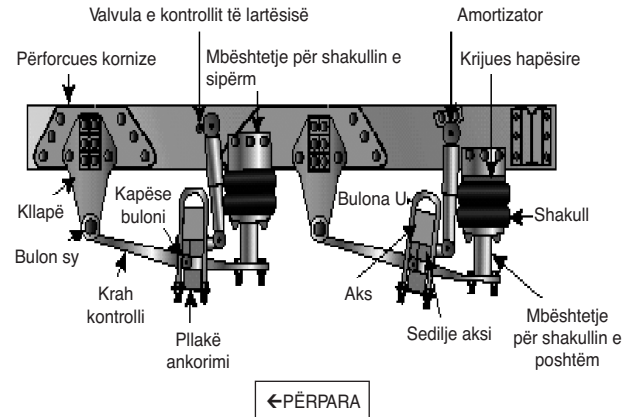
**DEFEKTI I SIGURISË:
KRAH I THYER NË SUSTË**

Figura 2.4

PJESË AMORTIZATORI ME AJËR

Defektet e sistemit të shkarkimit. Një sistem i prishur shkarkimi mund të lëshojë tym helmues në kabinë ose në sediljet e gjumit. Kërkoni për:

- Tuba shkarkimi të liruar, të thyer ose që mungojnë, silenciatorë, gypa të fundit ose pirgje vertikale.
- Kllapa, kapëse, bulona ose dado të lirshme, të thyera ose që mungojnë.
- Pjesë sistemi shkarkimi të cilat fërkohen me pjesët e sistemit të karburantit, gomat ose pjesët e tjera të lëvizshme të mjetit.
- Pjesë sistemi shkarkimi që rrjedhin.

Pajisjet e emergjencës. Mjetet duhet të jenë të pajisura me pajisjet e emergjencës. Kërkoni për:

- Fikëse zjarri.
- Siguresat elektrike rezervë (nëse nuk janë të pajisura me automat).
- Pajisje paralajmëruese për mjetet e parkuara (**tre trekëndësha reflektues ose të paktën 6 siguresa ose 3 sinjale me dritë me djegie të lëngshme**).

Ngarkesa (kamionë). Duhet të siguroheni që kamioni të mos jetë i mbingarkuar dhe ngarkesa të jetë e balancuar dhe e siguruar përpara çdo udhëtimi. (Shihni seksionin 3) Nëse ngarkesa përmban materiale të rrezikshme, duhet të inspektoni për letrat dhe pankartat e duhura. (Shihni seksionin 9)

2.1.4 – Testi i inspektimit CDL

Për të marrë një CDL, do t'ju kërkohet të kaloni një test për inspektimin e mjeteve. Do të testoheni për të parë nëse e dini nëse mjeti juaj është i sigurt për t'u drejtuar. Do t'ju kërkohet të bëni një inspektim mjeti. Ju duhet të tregoni/prekni dhe emërtoni pjesën që po inspektoni dhe t'i shpjegoni ekzaminuesit se çfarë do të inspektoni dhe pse. Seksioni 10 i këtij manuali ju tregon se çfarë të inspektoni dhe si ta kontrolloni atë.

Metoda e mëposhtme e inspektimit me shtatë hapa mund t'ju hyjë në punë.

2.1.5 – Metoda e inspektimit me shtatë hapa

Metoda e inspektimit. Ju duhet të bëni një inspektim në të njëjtën mënyrë çdo herë, në mënyrë që të mësoni të gjitha hapat dhe të keni më pak gjasa të harroni diçka.

Afrohuni tek mjeti. Vini re gjendjen e përgjithshme. Shikoni për dëmtime ose anime të mjetit në njërën anë. Shikoni poshtë mjetit për rrjedhje vaji të freskët, ftohës, graso ose karburant. Kontrolloni zonën përreth mjetit për rreziqe për lëvizjen e mjetit (njerëz, mjete të tjera, objekte, tela që varen ulët, degë, etj.).

Udhëzuesi i inspektimit të mjetit

Hapi 1: Pasqyra e përgjithshme e mjetit

Rishikoni raportin e inspektimit të fundit të mjetit. Shoferëve mund t'u duhet të bëjnë një raport inspektimi të mjetit me shkrim çdo ditë. Transportuesi i mjeteve duhet të riparojë çdo pjesë në raport që ndikon në siguri dhe të vërtetojë në raport që riparimet janë bërë ose që ishin të panevojshme. Ju duhet ta nënshkruani raportin vetëm nëse janë vërejtur defekte dhe janë vërtetuar për t'u riparuar ose nuk kanë nevojë të riparohen.

Hapi 2: Kontrolloni ndarjen e motorit

Kontrolloni që frenat e parkimit të jenë të aktivizuara dhe/ose rrotat të bllokuara. Mund t'ju duhet të ngrini kapakun, të anoni kabinën (siguroni gjërat e lira që të mos bien dhe të mos thyejnë diçka) ose të hapni kapakun e ndarjes së motorit. Kontrolloni sa vijon:

- Nivelin e vajit të motorit.
- Nivelin e ftohësit në radiator; gjendjen e tubove.
- Nivelin e lëngut të timonit me energji; gjendjen e tubove (nëse është e pajisur).
- Nivelin e lëngut për larjen e xhamit.
- Nivelin e lëngut të baterisë, lidhjet dhe bashkimet (bateria mund të jetë e vendosur diku tjetër).
- Nivelin e lëngut në transmisionin automatik (mund të kërkojë që motori të jetë i ndezur).
- Kontrolloni shtrëngimin e rripave dhe konsumimin e tepërt (alternatori, pompa uji, kompresori me ajër) - mësoni se sa "tendosje" duhet të kenë rripat kur rregullohen siç duhet dhe kontrolloni secilin prej tyre.
- Rrjedhje në ndarjen e motorit (karburanti, ftohësi, vaji, lëngu i timonit me energji, lëngu hidraulik, lëngu i baterisë).
- Plasaritje, konsumim të izolimit të telave elektrike.

Dera e kabinës ose kapaku i motorit i ulët dhe i sigurt.

Hapi 3: Ndizni motorin dhe inspektoni brenda kabinës

Hyni dhe ndizni motorin

Sigurohuni që freni i parkimit të jetë i aktivizuar.

Vendosni marshin në neutral (ose "parko" nëse është automatik).

Ndizni motorin; dëgjoni për zhurma të pazakonta.

Nëse është e pajisur, kontrolloni dritat treguese të "Sistemit kundër bllokimit të frenimit" (ABS). Drita e panelit duhet të ndizet dhe më pas të fiket. Nëse qëndron ndezur, ABS nuk funksionon siç duhet. Vetëm për rimorkio, nëse drita e verdhë në anën e majtë të pasme të rimorkios qëndron e ndezur, ABS nuk funksionon siç duhet.

Shikoni matësit

Presioni i vajit duhet të kthehet në normalitet brenda disa sekondave pas ndezjes së motorit. Shihni figurën 2.5

Presioni i ajrit duhet të rritet nga 50 në 90 psi brenda tri (3) minutave. Krijoni presion ajri në kufizuesin e shpejtësisë (zakonisht rreth 120 – 140 psi). Njihuni me kërkesat e mjetit tuaj.

Ampermetri dhe/ose voltmetri duhet të jenë në diapazonin(et) normal(e).

Temperatura e ftohësit duhet të fillojë të rritet gradualisht në intervalin normal të funksionimit.

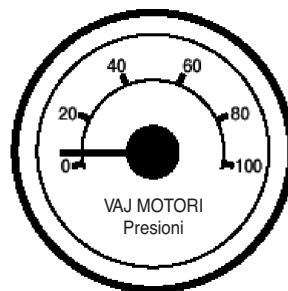
Temperatura e vajit të motorit duhet të fillojë të rritet gradualisht në intervalin normal të funksionimit.

Dritat paralajmëruese dhe sinjalizuesit për vajin, ftohësin, paralajmërimin e qarkut të karikimit dhe dritat e sistemit kundër frenimit duhet të fiken menjëherë.

Kontrolloni gjendjen e kontrolleve. Kontrolloni të gjitha sa vijon për lirshmëri, ngjitje, dëmtim ose cilësim jo të duhur:

- Timoni.
- Levë marshi.
- Përsheptues ("pedal gazi").
- Kontrollet e frenave:
 - Frena e këmbës.
 - Frena e rimorkios (nëse mjeti ka një të tillë).
 - Frena e parkimit.
 - Kontrollet e ngadalësuesit (nëse mjeti i ka ato).
- Kontrollet e transmisionit.
- Bllokim diferencial ndërbohtor (nëse mjeti ka një të tillë).
- Bori(të).
- Fshirës/larëse xhami.
- Dritat:
 - Fenerët.
 - Çelësi i ndriçimit.
 - Sinjali i kthesës.
 - Bllokazhi.
 - Parkimi, pastrimi, identifikimi, çelësi(at) shënues.

Figura 2.5



PRESIONI I VAJIT

- Ndalur 5-20 PSI
- Në punë 35-75 PSI
- E ulët, në rënie, e luhatshme::
NDALONI MENJËHERË!
 Pa vaj, motori mund të shkatërrohet me shpejtësi

Kontrolloni pasqyrat e trafikut/pasqyrat dhe xhamin e përparmë. Inspektoni pasqyrat e trafikut/pasqyrat dhe xhamin e përparmë për të çara, papastërti, ngjitëse të paligjshme ose pengesa të tjera për të parë qartë. Pastroni dhe rregulloni sipas nevojës.

Kontrolloni pajisjet e emergjencës

Kontrolloni për pajisjet e sigurisë:

- Fikëse zjarri e mbushur dhe e vlerësuar siç duhet.
- Tre (3) trekëndësha reflektues të kuq, 6 siguresa ose 3 sinjale me dritë me djegie të lëngshme
- Siguresa elektrike rezervë (përveçse nëse mjeti ka automatë).

Kontrolloni për pjesë opsionale si:

- Zinxhirët (aty ku kërkohet për shkak të kushteve të dimrit).
- Pajisjet e ndërrimit të gomave.
- Lista e numrave të telefonit të emergjencës.
- Komplet i raportimit të përplasjeve (paketë).

Hapi 4: Fikni motorin dhe kontrolloni dritat

Sigurohuni që freni i parkimit të jetë i aktivizuar, fikni motorin dhe merrni çelësin me vete. Ndizni fenerët (dritat e ulëta) dhe bllokazhin dhe dilni nga mjeti.

Hapi 5: Kryeni inspektimin duke i ardhur rrotull

Shkoni në pjesën e përparme të mjetit dhe kontrolloni nëse dritat e ulëta janë ndezur dhe nëse të dy fenerët me katër drejtime punojnë.

Shtyni çelësin e ndriçimit dhe kontrolloni nëse dritat e gjata funksionojnë.

Fikni fenerët dhe bllokazhin.

Aktivizoni dritat e parkimit, hapësirës, shënuesit anësor dhe dritat e identifikimit.

Aktivizoni sinjalistikën e kthimit djathtas dhe filloni inspektimin duke i ardhur rrotull.

Të përgjithshme

Ejani vërdallë dhe inspektoni.

Pastroni të gjitha dritat, dritat fosforeshente dhe xhamat ndërsa ecni.

Kontrolloni për dritare të plasaritura, të copëtuara ose që mungojnë.

Ana e përparme e majtë

Xhami i derës së shoferit duhet të jetë i pastër.

Shulat ose bravat e dyerve duhet të funksionojnë siç duhet.

Rrota e përparme e majtë:

- Gjendja e rrotës dhe diskut - kapëse, thumba ose kunja të thyer, të përkulur ose që mungojnë ose ndonjë shenjë mospërputhjeje.
- Gjendja e gomave - të fryra siç duhet, boshti i valvulës dhe kapaku në rregull, pa prerje serioze, fryrje ose konsumim të lules së gomës.
- Përdorni çelësin për të testuar dadot me vija ndryshku, që tregojnë lirshmëri.
- Niveli i vajit në qendër është në rregull, nuk ka rrjedhje.

Amortizatori përpara majtas:

- Gjendja e sustës, varësës me sustë, vargoit, bulonave u.
- Gjendja e amortizatorit.

Frena e përparme e majtë:

- Gjendja e tamburit ose diskut të frenave.
- Gjendja e tubove.

Përpara

- Gjendja e boshtit të përparmë:
 - Gjendja e sistemit të drejtimit.
 - Nuk ka pjesë të lirshme, të konsumuara, të përkulura, të dëmtuara ose që mungojnë.
 - Duhet të kapni mekanizmin e drejtimit për të testuar lirshmërinë.
- Gjendja e xhamit të përparmë:
 - Kontrolloni për dëmtime dhe pastrojeni, nëse është i ndotur.
 - Kontrolloni krahët e fshirëses së xhamit për tensionin e duhur të sustës.
 - Kontrolloni tehet e fshirëseve për dëmtime, gomë "të ngurtë" dhe siguri.
- Dritat dhe dritat fosforeshente:
 - Dritat e parkimit, të pastrimit dhe të identifikimit të pastra, funksionale dhe me ngjyrën e duhur (qelibar përpara).
 - Dritat fosforeshente me ngjyrë të pastër dhe të përshtatshme (qelibar përpara).
 - Drita e sinjalit të kthesës së përparme djathtas është e pastër, funksionale dhe me ngjyrën e duhur (qelibar ose e bardhë në sinjalet e kthyera përpara).

Ana e djathtë

Përpara djathtas: kontrolloni të gjitha pjesët siç bëtë për pjesën e përparme majtas.

Blllokimet kryesore dhe dytësore të kabinës së sigurisë të aktivizuara (nëse janë projektuar mbi motor).

Serbatori(ët) i djathtë i karburantit:

- Montuar në mënyrë të sigurt, pa dëmtime ose rrjedhje.
- Linja e kryqëzimit të karburantit është e sigurt.
- Serbatori(ët) kanë karburant të mjaftueshëm.
- Kapakët e vendosur dhe të sigurt.

Gjendja e pjesëve të dukshme:

- Pjesa e pasme e motorit - nuk rrjedh.
- Transmisioni - nuk rrjedh.
- Sistemi i shkarkimit - i sigurt, pa rrjedhje, nuk prek telat, linjat e karburantit ose ajrit.
- Korniza dhe shtalkat - pa përkulje ose çarje.
- Linjat e ajrit dhe instalimet elektrike - të siguruara kundër kapjes, fërkimit, konsumimit.
- Mbajtësi ose rafti i gomave rezervë i padëmtuar (nëse është e pajisur).
- Goma rezervë dhe/ose rrota e montuar mirë në raft.
- Goma rezervë dhe rrota janë të përshtatshme (madhësia e duhur, e fryrë siç duhet).

Sigurimi i ngarkesës (kamionë):

- Ngarkesa e bllokuar siç duhet, e shtrënguar, e lidhur, e lidhur me zinxhirë, etj.
- Tabela e kokës është e duhura, e sigurt (nëse kërkohet).
- Tabela anësore, shtyllat mjaft të forta, pa dëmtime, të vendosura siç duhet (nëse janë të pajisura).
- Kanavacë ose tendë (nëse kërkohet) e siguruar siç duhet për të parandaluar çarjen, fryrjen ose bllokimin e pasqyrave të trafikut/pasqyrave.
- Nëse janë të mëdha, të gjitha tabelat e kërkuara (flamujt, llambat dhe dritat fosforeshente) të montuara në mënyrë të sigurt dhe të duhur dhe të gjitha lejet e kërkuara në posedim të shoferit.
- Dyert e ndarjes së ngarkesës në anën e poshtme në gjendje të mirë, të mbyllura mirë, të mbyllura/kyçura dhe me vula të nevojshme sigurie në vend.

Prapa djathtas

Gjendja e rrotave dhe disqeve -- nuk ka kunja, kapëse ose thumba të thyer, të përkulur ose që mungojnë.

Gjendja e gomave -- të fryra siç duhet, shtyllat e valvulave dhe kapakët në rregull, pa prerje serioze, fryrje, konsumim të lules së gomës, gomat që nuk fërkohen me njëra-tjetrën dhe asgjë nuk ka ngecur mes tyre.

Goma të të njëjtit lloj, p.sh., lloje jo të përziera radiale dhe me anim.

Gomat përputhen në mënyrë të barabartë (e njëjta madhësi).

Kushinetat/vulat e rrotave nuk rrjedhin.

Amortizimi:

- Gjendja e sustave, varëseve me sustave, vargonjve dhe bulonave u.
- Aksi i sigurt.
- Akset me energji që nuk rrjedhin lubrifikant (vaji i marsheve).
- Gjendja e krahëve të shufrës së rrotullimit, levës së marshit.
- Gjendja e amortizatorëve.
- Nëse ka aks të tërheqshëm, kontrolloni gjendjen e mekanizmit të ngritjes. Nëse furnizohet me ajër, kontrolloni për rrjedhje.
- Gjendja e komponentëve të drejtimit me ajër.

Frenat:

- Rregullimi i frenave.
- Gjendja e tamburëve të frenave ose disqeve.
- Gjendja e tubave - shikoni për ndonjë konsumim për shkak të fërkimit.

Dritat dhe dritat fosforeshente:

- Dritat e shënjesit anësor janë të pastra, funksionale dhe me ngjyrën e duhur (e kuqe në pjesën e pasme, të tjerat qelibar).
- Dritat fosforeshente të shënjesit anësor janë të pastra dhe me ngjyrën e duhur (e kuqe në pjesën e pasme, të tjerët qelibar).

Prapa

Dritat dhe dritat fosforeshente:

- Hapësira e pasme dhe dritat e identifikimit janë të pastra, funksionale dhe me ngjyrën e duhur (të kuqe në pjesën e pasme).
- Dritat fosforeshente janë të pastra dhe me ngjyrën e duhur (të kuqe në pjesën e pasme).
- Dritat e pasme janë të pastra, funksionale dhe me ngjyrën e duhur (të kuqe në pjesën e pasme).
- Sinjali i pasmë i kthesës djathtas funksionon dhe ka ngjyrën e duhur (e kuqe, e verdhë ose e qelibartë në pjesën e pasme).

Targat e paraqitura, të pastra dhe të siguruara.

Mbrojtësit nga spërkatjet janë të pranishëm, të padëmtuar, të lidhur siç duhet, që nuk zvarriten në tokë ose që nuk fërkojnë gomat.

Ngarkesë e sigurt (kamionë).

Ngarkesa e bllokuar siç duhet, e shtrënguar, e lidhur, e lidhur me zinxhirë, etj.

Pllakat e pasme janë lart dhe të siguruara siç duhet.

Portat fundore pa dëmtime, të siguruara siç duhet në bazat e kunjeve.

Kanavaca ose tenda (nëse kërkohet) është siguruar siç duhet për të parandaluar çarjen, fryrjen ose bllokimin e pasqyrave me pamje nga pas/pasqyrave ose dritave të pasme.

Nëse është më e gjerë ose më e gjatë se mjeti, sigurohuni që të gjitha tabelat dhe/ose dritat/flamujt shtesë të jenë montuar në mënyrë të sigurt dhe të duhur dhe të gjitha lejet e kërkuara të jenë në zotërim të shoferit.

Dyert e pasme të mbyllura mirë, të mbyllura/të kyçura.

Ana e majtë

Kontrolloni të gjitha pjesët siç bëtë me anën e djathtë, plus:

- Bateria (nëse nuk është e montuar në ndarjen e motorit).
- Kutia e baterisë është montuar mirë në mjet.
- Kutia ka mbulesë të sigurt.
- Bateria e siguar kundër lëvizjes.
- Bateria nuk është e prishur ose nuk rrjedh.
- Lëngu në bateri është në nivelin e duhur (përveç llojit pa mirëmbajtje).
- Kapakët mbrojtës janë të pranishëm dhe të shtrënguar mirë (përveç llojit pa mirëmbajtje).
- Ventilimet në kapakët mbrojtës pa materiale të huaja (përveç llojit pa mirëmbajtje).

Hapi 6: Kontrolloni dritat e sinjalit

Hyni dhe fikni dritat

Fikni të gjitha dritat.

Aktivizoni dritat e ndalimit (aktivizoni frenat e dorës së rimorkios ose vendosni një ndihmës në pedalin e frenave).

Aktivizoni dritat e sinjalit majtas.

Dilni dhe kontrolloni dritat

Drita e sinjalit të kthimit e përparme majtas është e pastër, funksionale dhe me ngjyrën e duhur (qelibar ose e bardhë në sinjalet përballë).

Drita e sinjalit të kthimit e pasme majtas dhe të dy dritat e ndalimit janë të pastra, funksionale dhe me ngjyrën e duhur (e kuqe, e verdhë ose e qelibartë).

Hyni në mjet

Kontrolloni rripin e sigurisë.

Fikni dritat që nuk nevojiten për drejtim.

Kontrolloni të gjitha dokumentet e kërkuara, manifestet e udhëtimit, lejet, etj.

Siguroni të gjitha pjesët e lirshme në kabinë (ato mund të ndërhyjnë në funksionimin e komandave ose mund t'ju godasin në rast përplasjeje).

Ndizni motorin.

Hapi 7: Ndizni motorin dhe kontrolloni

Sistemi i frenimit

Testi për rrjedhje hidraulike. Nëse mjeti ka frena hidraulike, pomponi pedalin e frenave tri herë. Më pas, aplikoni presion të fortë në pedale dhe mbajeni për pesë sekonda. Pedali nuk duhet të lëvizë. Nëse lëviz, mund të ketë një rrjedhje ose një problem tjetër. Rregullojeni përpara se të filloni drejtimin. Nëse mjeti ka frena me ajër, bëni kontrollet e përshkruara në seksionet 5 dhe 6 të këtij manuali.

Testoni frenat e parkimit

Lidhni rripin e sigurisë.

Aktivizoni frenën e parkimit (vetëm njësinë e energjisë).

Lëshoni frenën e parkimit të rimorkios (nëse ka).

Vendoseni mjetin në një marsh të ulët.

Tërhiqeni butësisht përpara kundër frenave të parkimit për t'u siguruar që freni i parkimit mban.

Përsëritni të njëjtat hapa për rimorkion me grupin e frenave të parkimit të rimorkios dhe frenat e parkimit të njësisë së fuqisë të liruara (nëse ka).

Nëse nuk e mban mjetin, është me defekt; rregullojeni.

Veprimi i testimit të ndalimit të frenave të shërbimit

Lëvizni me rreth pesë milje në orë.

Shtypni fort pedalin e frenave.

"Tërheqja" në njërën anë ose në tjetrën mund të nënkuptojë probleme me frenat.

Çdo "ndjenjë" e pazakontë e pedalit të frenimit ose veprim i vonuar i ndalimit mund të sjellë probleme.

Nëse konstatoi ndonjë gjë të pasigurt gjatë inspektimit, rregullojeni. Ligjet federale dhe shtetërore ndalojnë përdorimin e një mjeti të pasigurt.

2.1.6 – Inspektimi gjatë një udhëtimi

Kontrolloni rregullisht funksionimin e mjetit

Duhet të kontrolloni:

- Instrumentet.
- Matësi i presionit të ajrit (nëse keni frena me ajër).
- Matësit e temperaturës.
- Matësit e presionit.
- Ampermetrin/voltmetrin.
- Pasqyrat
- Gomat.
- Ngarkesën, mbulesat e ngarkesës.
- Dritat.
- Etj.

Nëse shihni, dëgjoni, nuhatni ose ndjeni diçka që mund të sjellë telashe, kontrollojeni.

Inspektimi i sigurisë. Shoferët e kamionëve dhe traktorëve të kamionëve, kur transportojnë ngarkesa, duhet të inspektojnë sigurinë e ngarkesës brenda 50 miljeve të para të një udhëtimi dhe çdo 150 milje ose çdo tre orë (cilado që të vijë e para) më pas.

2.1.7 – Inspektimi dhe raporti pas udhëtimit

Mund t'ju duhet të bëni një raport me shkrim çdo ditë për gjendjen e mjetit(ve) që keni drejtuar. Raportoni çdo gjë që ndikon në siguri ose që mund të çojë në prishje mekanike.

Nënseksioni 2.1

Testoni njohuritë tuaja

Raporti i inspektimit të mjetit i tregon transportuesit të mjeteve për problemet që mund të kenë nevojë të rregullohen. Mbani një kopje të raportit tuaj në mjet për një ditë. Në këtë mënyrë, shoferi tjetër mund të mësojë për çdo problem që keni hasur.

1. Cila është arsyeja më e rëndësishme për të bërë një kontroll mjeti?
2. Çfarë gjërash duhet të kontrolloni gjatë një udhëtimi?
3. Emërtoni disa pjesë kyçe të sistemit të drejtimit.
4. Emërtoni disa defekte të sistemit të amortizimit.
5. Cilat janë tre llojet e pajisjeve të emergjencës që duhet të keni?
6. Sa është thellësia minimale e lules për gomat e përparme? Po për gomat e tjera?
7. Emërtoni disa gjëra që duhet t'i kontrolloni në pjesën e përparme të mjetit gjatë inspektimit duke i ardhur rrotull.
8. Për çfarë duhet të kontrollohen vulat e kushinetave të rrotave?
9. Sa trekëndësha reflektues të kuq duhet të mbani?
10. Si i testoni frenat hidraulike për rrjedhje?
11. Pse duhet ta vendosni çelësin e startuesit në xhep gjatë inspektimit?

Këto pyetje mund të jenë pjesë e testit tuaj. Nëse nuk mund t'u përgjigjeni të gjitha pyetjeve, rilexoni nënseksionin 2.1.

2.2 – KONTROLLI BAZË I MJETIT

Për të drejtuar një mjet të sigurt, duhet të jeni në gjendje të kontrolloni shpejtësinë dhe drejtimin e tij. Funksionimi i sigurt i një mjeti komercial kërkon aftësi në:

- Përsheptim.
- Drejtim.
- Ndalim.
- Kthim në mënyrë të sigurt.

Lidheni rripin e sigurimit kur jeni në rrugë. Aktivizoni frenin e parkimit kur largoheni nga mjeti.

2.2.1 – Përsheptimi

Mos u ktheni prapa kur niseni. Mund të godisni dikë pas jush. Nëse keni një mjet me transmision manual, kyçni pjesërisht levën e marshit përpara se të hiqni këmbën e djathtë nga frena. Aktivizoni frenën e parkimit sa herë që është e nevojshme për të mos u rrokullisur. Lëshojeni frenin e parkimit vetëm kur të keni aplikuar fuqinë e mjaftueshme të motorit për të mos u rrokullisur. Në një traktor-rimorkio të pajisur me një valvul dore frenimi të rimorkios, mund të vendoset valvula e dorës për të mos u rrokullisur.

Shpejtoni ngadalë dhe gradualisht në mënyrë që mjeti të mos dridhet. Përsheptimi i ashpër mund të shkaktojë dëmtime mekanike. Kur tërhiqni një rimorkio, përsheptimi i ashpër mund të dëmtojë pjesën bashkuese.

Shpejtoni shumë gradualisht kur tërheqja është e dobët, si në shi ashtu edhe në borë. Nëse përdorni shumë energji, rrotat lëvizëse mund të rrotullohen. Mund të humbisni kontrollin. Nëse rrotat lëvizëse fillojnë të rrotullohen, hiqeni këmbën nga përsheptuesi.

2.2.2 – Drejtimi

Mbajeni timonin fort me të dyja duart. Duart tuaja duhet të jenë në anët e kundërta të timonit. Nëse godisni një bordurë ose një gropë (pengesë), timoni mund t'ju hiqet nga duart, nëse nuk e mbani fort.

2.2.3 – Ndalimi

Shtypni gradualisht pedalin e frenave. Sasia e presionit të frenimit që ju nevojitet për të ndaluar mjetin do të varet nga shpejtësia e mjetit dhe sa shpejt ju duhet të ndaloni. Kontrolloni presionin në mënyrë që mjeti të ndalojë qetë dhe i sigurt. Nëse keni një transmision manual, shtyni levën e marshit kur motori është afër ndalimit.

2.2.4 – Ecja e sigurt mbrapsht

Duke qenë se nuk mund të shihni gjithçka pas mjetit tuaj, ecja mbrapsht është gjithmonë e rrezikshme. Shmangni ecjen mbrapsht sa herë që mundeni. Kur parkoni, përpikuni të parkoni në mënyrë që të mund të ecni përpara kur të largoheni. Kur ju duhet të ktheheni, këtu janë disa rregulla të thjeshta sigurie:

- Filloni në pozicionin e duhur.
- Shikoni rrugën.
- Përdorni pasqyrat në të dyja anët.
- Ecni mbrapsht ngadalë.
- Ecni mbrapsht dhe kthehuni nga ana e shoferit sa herë që është e mundur.
- Përdorni një ndihmës kurdo që të jetë e mundur.
- Këto rregulla diskutohen me radhë më poshtë.

Filloni në pozicionin e duhur. Vendoseni mjetin në pozicionin më të mirë për t'ju lejuar të ktheheni në mënyrë të sigurt. Ky pozicion do të varet nga lloji i ecjes mbrapsht që do të bëhet.

Shikoni rrugën. Shikoni linjën tuaj të udhëtimit përpara se të niseni. Dilni dhe ecni rreth mjetit. Kontrolloni hapësirën në anësore dhe lart, brenda dhe pranë rrugës që do të marrë mjeti.

Përdorni pasqyrat në të dyja anët. Kontrolloni shpesh pasqyrat e jashtme në të dyja anët. Dilni nga mjeti dhe kontrolloni rrugën nëse nuk jeni të sigurt.

Ecni mbrapsht ngadalë. Gjithmonë ecni mbrapsht sa më ngadalë. Përdorni marshin më të ulët indietro. Në këtë mënyrë ju mund të korrigjoni më lehtë çdo gabim në drejtim. Gjithashtu mund të ndaloni shpejt nëse është e nevojshme.

Ecni mbrapsht dhe kthehuni drejt anës së shoferit. Ecni mbrapsht në anën e shoferit që të mund të shihni më mirë. Ecja mbrapsht në anën e djathtë është shumë e rrezikshme sepse nuk mund të shihni. Nëse ecni mbrapsht dhe ktheheni nga ana e shoferit, mund të shikoni pjesën e pasme të mjetit tuaj duke parë nga dritarja anësore. Përdorni ecjen mbrapsht nga ana e shoferit - edhe nëse kjo do të thotë të shkoni rreth lagjes për ta vendosur mjetin tuaj në këtë pozicion. Siguria e shtuar është e vlefshme.

Përdorni një ndihmës kur është e mundur. Ka pika të verbra nga ku nuk mund të shihni. Kjo është arsyeja pse një ndihmës është i rëndësishëm. Ndihmësi duhet të qëndrojë afër pjesës së pasme të mjetit, aty ku mund ta shihni. Përpara se të filloni të ecni mbrapsht, krijoni një sërë sinjalesh me dorë që t'i kuptoni të dy. Bini dakord për një sinjal "ndal."

Ecja mbrapsht me një rimorkio. Kur ecni mbrapsht me një makinë, kamion të drejtë ose autobus, ktheni timonin drejt drejtimit që dëshironi të shkoni. Kur ecni mbrapsht me një rimorkio, ktheni timonin në drejtim të kundërt. Pasi rimorkioja të fillojë të kthehet, duhet ta ktheni timonin në anën tjetër për të ndjekur rimorkion.

Sa herë që ecni mbrapsht me rimorkio, përpquni ta poziciononi mjetin tuaj në mënyrë që të mund të ktheheni në një vijë të drejtë. Nëse duhet të ktheheni në një rrugë të lakuar, kthehuni në anën e shoferit që të mund të shihni.

Ecni mbrapsht ngadalë

Kjo do t'ju lejojë të bëni korigjime përpara se të dilni shumë larg kursit.

Përdorni pasqyrat

Pasqyrat do t'ju ndihmojnë të shihni nëse rimorkioja po lëviz në njërin anë ose në tjetrën.

Korigjoheni lëvizjen menjëherë

Sapo të shihni rimorkion duke dalë nga rruga e duhur, korigjoheni atë duke e kthyer pjesën e sipërme të timonit në drejtim të lëvizjes.

Lëvizni përpara

Kur ecni mbrapsht me një rimorkio, bëni tërheqje për të ripozicionuar mjetin sipas nevojës.

2.3 – NDËRRIMI I MARSHEVE

Ndërrimi i saktë i marsheve është i rëndësishëm. Nëse nuk mund ta vendosni mjetin në marshin e duhur gjatë drejtimit, do të keni më pak kontroll.

2.3.1 – Transmisionet manuale

Metoda bazë për rritje marshi. Shumica e mjeteve të rënda me **transmisione manuale të pasinkronizuara kërkojnë shtrëngim të dyfishtë** për të ndërruar marshin. Nëse është i pajisur me një transmision manual të sinkronizuar, NUK kërkohej shtrëngim i dyfishtë. Kjo është metoda bazë:

- Lëshoni përshpejtuesin, shtyni levën e marshit dhe kaloni në neutral në të njëjtën kohë.
- Lëshoni levën e marshit.
- Lëreni motorin dhe marshin të ngadalësohen deri në rpm-në e kërkuar për marshin tjetër (kjo kërkon praktikë).
- Shtyni levën e marshit dhe kaloni në marshin më të lartë në të njëjtën kohë.
- Lëshoni levën e marshit dhe shtyni përshpejtuesin në të njëjtën kohë.

Ndërrimi i marsheve duke përdorur shtrëngimin e dyfishtë kërkon praktikë. Nëse qëndroni shumë gjatë në neutral, mund të keni vështirësi në vendosjen e mjetit në marshin tjetër. Nëse ky është rasti, mos u përpqni ta detyroni. Kthehuni në neutral, lëshoni levën e marshit, rritni shpejtësinë e motorit që të përputhet me shpejtësinë e rrugës dhe provoni sërish.

Të dini se kur të rrisni marshin. Ka dy mënyra për të ditur se kur duhet të rrisni marshin:

- **Përdorni shpejtësinë e motorit (rpm).** Studioni manualin e shoferit për mjetin tuaj dhe mësoni diapazonin e rpm-ve të funksionimit. Shikoni takometrin tuaj dhe rrisni marshin kur motori juaj të arrijë maksimumin e diapazonit. (Disa mjete më të reja përdorin ndërrim "progresiv": rpm-ja në të cilën ndërroni marshin bëhet më e lartë ndërsa lëvizni me marshe. Zbuloni se çfarë është e duhura për mjetin që do të përdorni.)
- **Përdorni shpejtësinë e rrugës (milje për orë).** Mësoni se cila shpejtësi është e përshtatshme për çdo marsh. Më pas, duke përdorur matësin e shpejtësisë, do të dini se kur duhet të rrisni marshin.

Me secilën metodë, mund të mësoni të përdorni zhurmën e motorit për të ditur se kur duhet të ndërroni marshin.

Procedurat bazë për uljen e marshit

Lëshoni përshpejtuesin, shtyni levën e marshit dhe kaloni në neutral në të njëjtën kohë.

Lëshoni levën e marshit.

Shtypni përshpejtuesin, rrisni shpejtësinë e motorit dhe marshit në rpm-në e kërkuar për marshin e poshtëm.

Shtyni levën e marshit dhe kaloni në marshin më të ulët në të njëjtën kohë.

Lëshoni levën e marshit dhe shtypni përshpejtuesin në të njëjtën kohë.

Zvogëlimi i shpejtësisë, ashtu si rritja e shpejtësisë, kërkon të dini se kur ta ndërroni marshin. Përdorni takometrin ose matësin e shpejtësisë dhe zvogëloni shpejtësinë e duhur në rpm ose në shpejtësinë e rrugës.

Kushtet e veçanta ku duhet të ulni shpejtësinë janë:

- **Përpara se të filloni të zbrisni një kodër.** Ngadalësoni shpejtësinë dhe kaloni në një shpejtësi që mund ta kontrolloni pa përdorur fort frenat. Përndryshe, frenat mund të mbinxehen dhe të humbasin fuqinë e frenimit.
Zbrisni shpejtësinë përpara se të filloni të zbrisni poshtë kodrës. Sigurohuni që të jeni me një marsh mjaft të ulët, zakonisht më të ulët se marshi që kërkohet për t'u ngjitur në të njëjtën kodër.
- **Përpara se të hyni në një kthesë.** Ngadalësoni shpejtësinë në një shpejtësi të sigurt dhe zvogëloni shpejtësinë në marshin e duhur përpara se të hyni në kthesë. Kjo ju lejon të përdorni pak fuqi përmes kthesës për të ndihmuar mjetin të jetë më i qëndrueshëm gjatë kthimit. Gjithashtu ju lejon të përshpejtoni sapo të keni dalë nga kthesa.

2.3.2 – Boshtet e pasme me disa shpejtësi dhe transmisionet ndihmëse

Boshtet e pasme me disa shpejtësi dhe transmisionet ndihmëse përdoren në shumë mjete për të siguruar marshe shtesë.

Zakonisht i kontrolloni ato nga një çelës përzgjedhësi ose duke ndezur levën e marsheve të transmisionit kryesor. Ka shumë modele të ndryshme marshesh. Mësoni mënyrën e duhur të ndërrimit të marsheve në mjetin që do të drejtoni.

2.3.3 – Transmisionet automatike

Disa mjete kanë transmisionet automatike. Transmisionet automatike mund të mos ofrojnë marshe shtesë në disa kamionë. Mund të zgjidhni një diapazon të ulët për të bërë frenim më të madh të motorit kur jeni në zbritje. Diapazonet më të ulëta parandalojnë që transmisioni të zhvendoset përtej marshit të zgjedhur (përveç rastit kur tejkalohej rpm-ja e kufizuesit të shpejtësisë). Është shumë e rëndësishme të përdoret ky efekt frenimi kur ulni marshet.

Vini re: Nëse kryeni dhe kaloni testin e aftësive tuaja në një mjet komercial të pajisur me një kambio automatike, një kufizim "E" do të vendoset në CDL-në tuaj, duke mos ju lejuar të përdorni një mjet komercial me një kambio manuale.

2.3.4 – Ngadalësuesit

Disa mjete kanë "ngadalësues". Ngadalësuesit ndihmojnë në ngadalësimin e një mjeti, duke reduktuar nevojën për të përdorur frenat. Ato zvogëlojnë konsumin e frenave dhe ju ofrojnë një mënyrë tjetër për të ngadalësuar shpejtësinë. Ekzistojnë katër lloje bazë të ngadalësuesve (me shkarkim, motorik, hidraulikë dhe elektrikë). Të gjithë ngadalësuesit mund të ndizen ose fiken nga shoferi. Në disa mjete, fuqia ngadalësuese mund të rregullohet. Kur ngadalësuesit janë "të ndezur", ata zbatojnë fuqinë e tyre të frenimit (vetëm te rrotat lëvizëse) sa herë që e lini pedalin e gazit deri në fund.

Për shkak se këto pajisje mund të jenë të zhurmshme, sigurohuni që të dini se ku lejohet përdorimi i tyre.

Kujdes. Kur rrotat lëvizëse kanë tërheqje të dobët, ngadalësuesi mund të bëjë që ato të rrëshqasin. Prandaj, duhet ta fikni ngadalësuesin sa herë që rruga është e lagësht, me akull ose me borë.

Nëseksionet 2.2 dhe 2.3 Testoni njohuritë tuaja

1. Pse duhet të ecni mbrapsht nga ana e shoferit?
2. Nëse ndaleni në një kodër, si mund të filloni të lëvizni pa u rrokullisur?
3. Përse është e rëndësishme të përdorni një ndihmës kur bëni ecje mbrapsht?
4. Cili është sinjali më i rëndësishëm i dorës për të cilin duhet të bini dakord ju dhe ndihmësi?
5. Cilat janë dy kushtet e veçanta ku duhet të zvogëloni shpejtësinë?
6. Kur duhet të ulni shpejtësinë e transmisionit automatik?
7. Ngadalësuesit ju pengojnë të rrëshqitni kur rruga është e rrëshqitshme. E vërtetë apo e gabuar?
8. Cilat janë dy mënyrat për të ditur se kur duhet ta ndërroni marshin?

Këto pyetje mund të jenë në test. Nëse nuk mund t'u përgjigjeni të gjithave, rilexoni nëseksionet 2.2 dhe 2.3.

2.4 – SHIKIMI

Për të qenë një shofer i sigurt, duhet të dini se çfarë po ndodh rreth mjetit tuaj. Të mos parit në mënyrën e duhur është shkaku kryesor i aksidenteve.

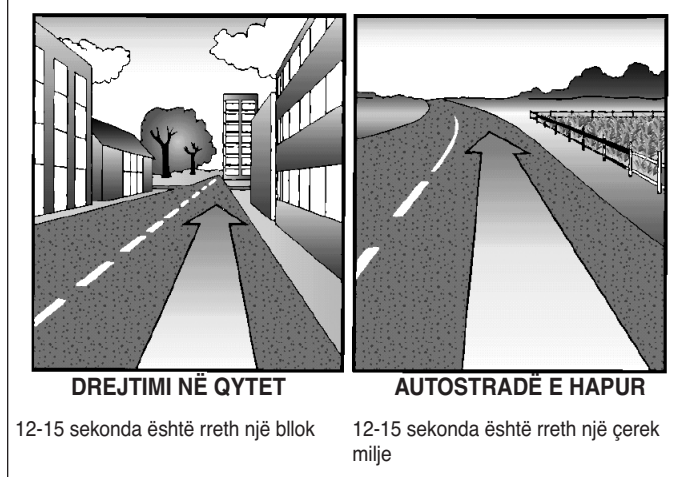
2.4.1 – Shikimi përpara

Të gjithë shoferët shikojnë përpara; por shumë nuk shohin mjaftueshëm përpara.

Rëndësia e të shikuarit mjaftueshëm larg përpara. Për shkak se ndalimi ose ndryshimi i korsië mund të marrë një distancë të konsiderueshme, është shumë e rëndësishme të dini se si është trafiku në të gjitha anët tuaja. Duhet të shikoni përpara për t'u siguruar që keni hapësirë për t'i bërë këto lëvizje të sigurt.

Sa larg përpara duhet të shikoni. Shumica e shoferëve të mirë shohin të paktën 12 deri në 15 sekonda përpara. Kjo do të thotë të shikoni përpara distancën që do të udhëtoni për 12 deri në 15 sekonda. Me shpejtësi më të ulët, kjo është rreth një bllok. Me shpejtësi autostrade është rreth një çerek milje. Nëse nuk po shikoni aq përpara, mund t'ju duhet të ndaloni shumë shpejt ose të bëni ndryshime të shpejta korsie. Të shikosh 12 deri në 15 sekonda përpara nuk do të thotë të mos i kushtosh vëmendje gjërave që janë më afër. Shoferët e mirë e zhvendosin vëmendjen e tyre përpara dhe mbrapa, afër dhe larg. Figura 2.6 ilustron se sa larg duhet të shikoni përpara.

Figura 2.6



DREJTIMI NË QYTET

12-15 sekonda është rreth një bllok

AUTOSTRADË E HAPUR

12-15 sekonda është rreth një çerek milje

Shikoni trafikun. Shikoni mjetet që futen në autostradë, në korsinë tuaj ose që kthehen. Kujdes dritat e frenave të mjeteve që ngadalësojnë. Duke i parë këto gjëra mjaftueshëm përpara, ju mund të ndryshoni shpejtësinë ose korsinë nëse është e nevojshme për të shmangur një problem. Nëse semafori ka qenë i gjelbër për një kohë të gjatë, me siguri do të ndryshojë përpara se të arrini atje. Filloni të ngadalësoni dhe jini gati për të ndaluar.

Shikoni kushtet e rrugës. Shikoni kodrat dhe kthesat - çdo gjë për të cilën do t'ju duhet të ngadalësoni ose të ndryshoni korsinë. Kushtojini vëmendje sinjaleve dhe tabelave të qarkullimit. Nëse një dritë semafori ka qenë e gjelbër për një kohë të gjatë, ndoshta do të ndryshojë përpara se të arrini atje. Filloni të ngadalësoni dhe jini gati për të ndaluar. Tabelat e qarkullimit mund t'ju paralajmërojnë për kushtet e rrugës ku mund t'ju duhet të ndryshoni shpejtësinë.

2.4.2 – Shikimi anash dhe mbrapa

Është e rëndësishme të dini se çfarë po ndodh prapa dhe anash. Kontrolloni rregullisht pasqyrat. Kontrolloni më shpesh në situata të veçanta.

Rregullimi i pasqyrave. Rregullimi i pasqyrave duhet të kontrollohet përpara fillimit të çdo udhëtimi dhe mund të kontrollohet me saktësi vetëm kur rimorkio(t) janë drejt. Ju duhet të kontrolloni dhe të rregulloni çdo pasqyrë për të treguar një pjesë të mjetit. Kjo do t'ju japë një pikë referimi për të gjykuar pozicionin e imazheve të tjera.

Kontrollet e rregullta. Duhet të bëni kontrolle të rregullta të pasqyrave për të qenë në dijeni të trafikut dhe për të kontrolluar mjetin.

Trafiku. Kontrolloni pasqyrat për mjete në të dyja anët dhe në pjesën e pasme. Në rast emergjence, mund t'ju duhet të dini nëse mund të bëni një ndryshim të shpejtë të korsisë. Përdorni pasqyrat për të dalluar mjetet që parakalojnë. Ka "pika të verbra" që pasqyrat nuk mund t'ju tregojnë. Kontrolloni rregullisht pasqyrat për të ditur se ku ndodhen mjetet e tjera përreth jush dhe për të parë nëse ato lëvizin në pikat e verbra.

Kontrolloni mjetin. Përdorni pasqyrat për të pasur një sy tek gomat. Është një mënyrë për të dalluar zjarrin e gomave. Nëse jeni duke transportuar ngarkesë të hapur, mund të përdorni pasqyrat për ta kontrolluar. Shikoni për rripa, litarë ose zinxhirë të liruar. Shikoni për një tendë që përplaslet ose fluturon.

Situata të veçanta. Situatat e veçanta kërkojnë më shumë se kontrollet e rregullta të pasqyrave. Këto janë ndryshimet e korsisë, kthesa, bashkimet dhe manovrat e detyrueshme.

Ndryshimet e korsive. Duhet të kontrolloni pasqyrat për t'u siguruar që askush nuk është pranë jush ose nuk do t'ju kalojë. Kontrolloni pasqyrat:

- Përpara se të ndërroni korsinë, për t'u siguruar që ka hapësirë të mjaftueshme.
- Pasi të keni sinjalizuar, për të kontrolluar që askush nuk ka lëvizur në pikën e verbër.
- Menjëherë pasi të filloni ndryshimin e korsisë, për të kontrolluar dy herë nëse rruga është e lirë.
- Pasi të keni përfunduar ndryshimin e korsisë.

Kthesat. Në kthesa, kontrolloni pasqyrat për t'u siguruar që pjesa e pasme e mjetit nuk do të godasë asgjë.

Bashkimet. Kur ka bashkime, përdorni pasqyrat për t'u siguruar që hendeuku në trafik është mjaft i madh që të mund të hyni në mënyrë të sigurt.

Manovra të detyrueshme. Sa herë që jeni duke drejtuar në afërsi, kontrolloni shpesh pasqyrat. Sigurohuni që të keni hapësirë të mjaftueshme.

Si t'i përdorni pasqyrat. Përdorni saktë pasqyrat duke i kontrolluar ato shpejt dhe duke kuptuar atë që shihni.

Kur përdorni pasqyrat gjatë drejtimit në rrugë, kontrolloni shpejt. Shikoni përpara dhe mbrapa midis pasqyrave dhe rrugës përpara. Mos u përqendroni tek pasqyrat për një kohë të gjatë. Përndryshe, do të udhëtoni mjaft larg pa e ditur se çfarë po ndodh përpara. Shumë mjete të mëdha kanë pajisje të dobishme për monitorimin e trafikut/pasqyra të lakuara (konvekse, "sy peshku", "pikë", "sy insekti"). Por gjithçka duket më e vogël në një pasqyrë konvekse sesa do të ishte nëse do ta shikonit drejtpërdrejt. Gjërat gjithashtu duken më larg se sa janë në të vërtetë. Është e rëndësishme ta kuptojmë dhe ta lejojmë këtë. Figura 2.7 tregon fushën e shikimit duke përdorur një pasqyrë konvekse.



2.5 – KOMUNIKIMI

2.5.1 – Sinjalizoni qëllimet tuaja

Shoferët e tjerë nuk mund ta dinë se çfarë do të bëni derisa t'ua tregoni.

Sinjalizimi i asaj që keni ndërmend të bëni është i rëndësishëm për sigurinë. Këtu janë disa rregulla të përgjithshme për sinjalizimin.

Kthesat. Ka tre rregulla të mira për përdorimin e sinjalizuesve të kthesave:

- Sinjalizoni herët. Sinjalizoni mirë përpara se të ktheheni. Është mënyra më e mirë për të mos i lejuar të tjerët t'ju parakalojnë
- Sinjalizoni vazhdimisht. Ju duhen të dyja duart në timon për t'u kthyer në mënyrë të sigurt. Mos e ndërprisni sinjalin derisa të keni përfunduar kthesën.
- Ndërpriteni sinjalin. Mos harroni ta fikni sinjalin e kthimit pasi të jeni kthyer (nëse nuk keni sinjale që fikën vetë).

Ndryshimet e korsive. Ndizni sinjalin e kthimit përpara se të ndërroni korsinë. Ndryshoni korsinë ngadalë dhe pa probleme. Në këtë mënyrë një shofer që nuk e keni parë mund të ketë një mundësi që t'i bjerë borisë ose të shmangë mjetin tuaj.

Ngadalësimi. Paralajmëroni shoferët pas jush kur të shihni se do t'ju duhet ta ngadalësoni shpejtësinë. Disa prekje të lehta në pedalin e frenave -- të mjaftueshme për të ndezur dritat e frenave -- duhet të paralajmërojnë shoferët që janë pas jush. Përdorni bllokazhin për rastet kur jeni duke drejtuar mjetin shumë ngadalë ose keni ndaluar. Paralajmëroni shoferët e tjerë në cilëndo nga situatat e mëposhtme:

- Probleme përpara. Madhësia e mjetit tuaj mund ta bëjë të vështirë për shoferët pas jush të shohin rreziqet që ndodhin përpara. Nëse shihni një rreziq që do të kërkojë ngadalësim, paralajmëroni shoferët pas jush duke ndezur dritat e frenimit.
- Kthesat e ngushta. Shumica e shoferëve nuk e dinë se sa ngadalë duhet të lëvizni për të bërë një kthesë të ngushtë me një mjet të madh. Paralajmëroni shoferët pas jush duke frenuar herët dhe duke ngadalësuar gradualisht.
- Ndalimi në rrugë. Shoferët e kamionëve dhe autobusëve ndonjëherë ndalojnë në rrugë për të shkarkuar ngarkesën ose pasagjerët, ose për të ndaluar në një vendkalim hekurudhor. Paralajmëroni shoferët pas jush duke ndezur dritat e frenave. Mos u ndalni papritur.
- Drejtimi i ngadalë. Shoferët shpesh nuk e kuptojnë se sa shpejt po i afrohen një mjeti të ngadalësuar derisa janë shumë afër.

Nëse duhet të lëvizni ngadalë, lajmëroni shoferët pas jush duke ndezur bllokazhin nëse është e ligjshme. (Ligjet në lidhje me përdorimin e bllokazhit ndryshojnë nga një shtet në tjetrin. Kontrolloni ligjet e shteteve ku do të drejtoni.)

Mos e drejtoni trafikun. Disa shoferë përpiqen të ndihmojnë të tjerët duke sinjalizuar kur është e sigurt për të kaluar. Ju nuk duhet ta bëni këtë. Mund të shkaktoni një aksident. Mund të fajësoheni dhe mund t'ju kushtojë mijëra dollarë.

2.5.2 – Komunikimi i pranisë suaj

Shoferët e tjerë mund të mos e vërejnë mjetin tuaj edhe kur është shumë e qartë. Për të ndihmuar në parandalimin e aksidenteve, bëjini të ditur se jeni aty.

Kur kaloni. Sa herë që jeni gati të kaloni një mjet, këmbësor ose çiklist, supozoni se nuk ju shohin. Ata mund të lëvizin papritur para jush. Kur është e ligjshme, shtypni lehtë borinë ose, natën, ndizni dritat nga drita e ulët në të lartë dhe anasjellas. Dhe, drejtoni me mjaft kujdes për të shmangur një përplasje, edhe nëse nuk ju shohin apo dëgjojnë.

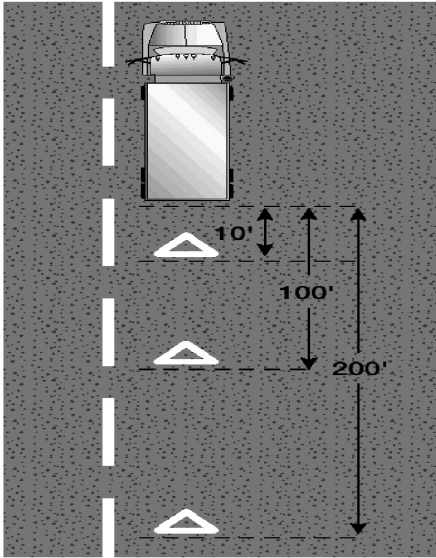
Kur është e vështirë të shikoni. Në agim, muzg, në shi ose borë, ju duhet ta bëni veten më të lehtë për t'u parë. Nëse keni probleme me shikimin e mjeteve të tjera, shoferët e tjerë do të kenë vështirësi t'ju shohin. Ndizni dritat. Përdorni fenerët, jo vetëm dritat e identifikimit ose të hapjes. Përdorni dritat e ulëta; dritat e gjata mund t'i shqetësojnë njerëzit si gjatë ditës ashtu edhe gjatë natës. Nëse keni nevojë të përdorni fshirëset e xhamit, fenerët duhet të jenë të ndezur.

Kur jeni i parkuar në anë të rrugës. Kur dilni nga rruga dhe ndaloni, sigurohuni që të ndizni bllokazhin. Kjo është e rëndësishme gjatë natës. Mos u besoni dritave të pasme për të dhënë paralajmërim. Shoferët janë përplasur me pjesën e pasme të një mjeti të parkuar sepse kanë menduar se po lëvizte normalisht.

Nëse duhet të ndaloni në një rrugë ose në anën e ndonjë rruge, duhet të fikni pajisjet e paralajmërimit të emergjencës brenda dhjetë minutave. Vendosini pajisjet paralajmëruese në vendndodhjet e mëposhtme:

Figura 2.8

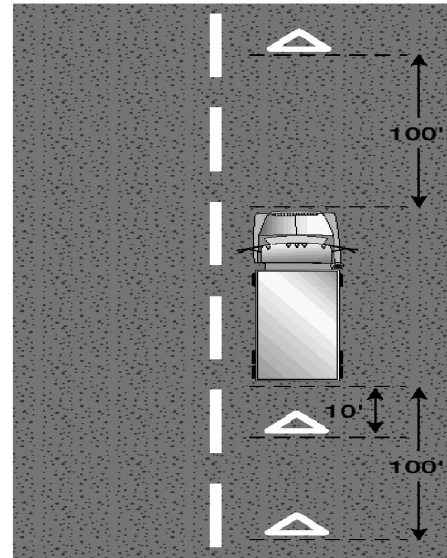
Autostradë me një kalim, e ndarë



- Nëse duhet të ndaloni në një autostradë me një drejtim ose me drejtime të ndara ose pranë saj, vendosni pajisjet paralajmëruese 10 këmbë, 100 këmbë dhe 200 këmbë drejt trafikut që po afrohet. Shihni figurën 2.8.

Figura 2.9

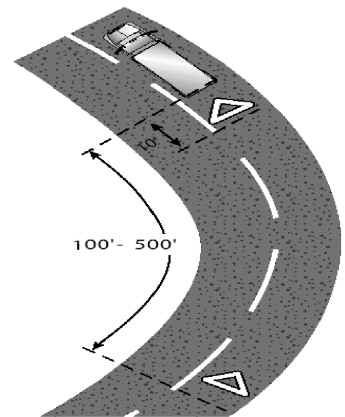
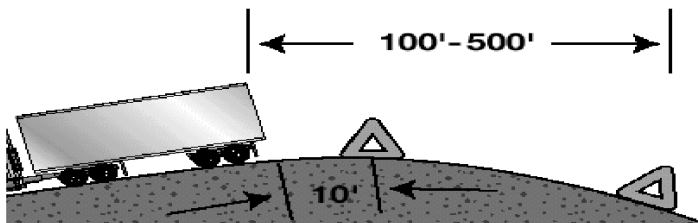
Autostradë me dy drejtime ose e pandarë



- Nëse ndaloni në një rrugë me dy korsi që transporton trafik në të dyja drejtimet ose në një autostradë të pandarë, vendosni pajisjet paralajmëruese brenda 10 këmbëve nga qoshet e përparme ose të pasme për të shënuar vendndodhjen e mjetit dhe 100 këmbë prapa dhe përpara mjetit, në kalim ose në korsinë ku keni ndaluar. Shihni figurën 2.9.

Figura 2.10

PAMJE E PENGUAR



- Pas, përtej çdo kodre, kthese ose pengese tjetër që pengon shoferët e tjerë të shohin mjetin brenda 500 këmbëve largësi. Nëse vija e pamjes së shikimit pengohet për shkak të kodrës ose kthesës, lëvizni trekëndëshin e pasmë në një pikë pas rrugës, në mënyrë që të jepet një paralajmërim. Shih figurën 2.10.

Kur nxirrni trekëndëshat, mbajini midis vetes dhe trafikut që vjen përballë për sigurinë tuaj.
(Kështu mund t'ju shohin shoferët e tjerë.)

Përdorni borinë kur është e nevojshme. Boria mund t'u bëjë të ditur të tjerëve se jeni atje. Mund të ndihmojë për të shmangur një përplasje.

Përdorni borinë kur është e nevojshme. Megjithatë, mund të trembë të tjerët dhe mund të jetë e rrezikshme kur përdoret në mënyrë të panevojshme.

2.6 – KONTROLLI I SHPEJTËSISË

Drejtimi shumë i shpejtë është shkaku kryesor i aksidenteve fatale. Ju duhet të rregulloni shpejtësinë në varësi të kushteve të drejtimit. Këto përfshijnë tërheqjen, kthesat, dukshmërinë, trafikun dhe kodrat.

2.6.1 – Distanca e ndalimit

Distanca e perceptimit + Distanca e reagimit + Distanca e frenimit = Distanca totale e ndalimit

Distanca e perceptimit. Kjo është distanca që përshkon mjeti juaj nga koha kur sytë tuaj shohin një rrezik derisa truri juaj ta njohë atë rrezik. Koha e perceptimit për një shofer vigjilent është rreth 3/4 e sekondës. Me shpejtësi 55 milje për orë, ju udhëtoni 60 këmbë në 3/4 e sekondës ose rreth 81 këmbë për sekondë.

Distanca e reagimit. Distanca e përshkruar nga koha kur truri juaj i thotë këmbës tuaj të lëvizë nga gazi derisa këmba juaj të shtyjë në të vërtetë pedalën e frenave. Shoferi mesatar ka një kohë reagimi prej 3/4 e sekondës. Kjo llogaritet për rreth 60 këmbë shtesë të udhëtuar me shpejtësi 55 milje për orë.

Distanca e frenimit. Distanca që duhet për të ndaluar pasi të frenoni. Me shpejtësi 55 milje për orë në asfalt të thatë me frena të mira, një mjet të rëndë mund t'i duhen rreth 390 këmbë për të ndaluar. Duhet rreth 4 e 1/2 sekonda. Me shpejtësi 45 milje për orë, duhen 310 këmbë, sa një fushë futbollit, për të ndaluar mjetin tuaj.

Distanca totale e ndalimit. Me shpejtësi 55 milje për orë, do të duhen rreth gjashtë sekonda për të ndaluar dhe mjeti juaj do të udhëtojë rreth 450 këmbë.

Efekti i shpejtësisë në distancën e ndalimit. Sa herë që dyfishoni shpejtësinë, duhet rreth katër herë më shumë distancë për të ndaluar dhe mjeti juaj do të ketë katër herë më shumë fuqi shkatërruese nëse përplasen. Shpejtësitë e larta rrisin shumë distancat e ndalimit. Duke ngadalësuar pak, mund të fitoni shumë në distancën e reduktuar të frenimit. Shihni figurën 2.11

Figura 2.11

Grafiku i distancës së ndalimit				
Milje në orë	Sa larg do të udhëtojë kamioni me platformë në një sekondë	Distanca e reagimit të shoferit	Distanca e frenimit të mjetit	Distanca totale e ndalimit
15 milje për orë	22 këmbë.	17 këmbë.	29 këmbë.	46 këmbë.
30 milje për orë	44 këmbë.	33 këmbë.	115 këmbë.	148 këmbë.
45 milje për orë	66 këmbë.	50 këmbë.	260 këmbë.	310 këmbë.
50 milje për orë	73 këmbë.	55 këmbë.	320 këmbë.	375 këmbë.
55 milje për orë	81 këmbë.	61 këmbë.	390 këmbë.	451 këmbë.

Efekti i peshës së mjetit në distancën e ndalimit. Sa më i rëndë të jetë mjeti, aq më shumë punë duhet të bëjnë frenat për ta ndaluar atë dhe aq më shumë nxehtësi thithin. Por frenat, gomat, sustat dhe amortizatorët në mjetet e rënda janë krijuar për të punuar më mirë kur mjeti është plotësisht i ngarkuar. Kamionët e zbrazët kërkojnë distanca më të mëdha ndalimi sepse një mjet bosh ka më pak tërheqje. Ai mund të kërcejë dhe të bllokojë rrotat e tij, duke dhënë frenim shumë më të dobët. (Ky nuk është zakonisht rasti me autobusët.)

2.6.2 – Përputhja e shpejtësisë me sipërfaqen e rrugës

Ju nuk mund të drejtoni ose frenoni një mjet nëse nuk keni tërheqje. Tërheqja është fërkimi midis gomave dhe rrugës. Ka disa kushte rrugore që reduktojnë tërheqjen dhe kërkojnë shpejtësi më të ulët.

Sipërfaqe të rrëshqitshme. Do t'ju duhet më shumë kohë për të ndaluar dhe do të jetë më e vështirë të ktheheni pa rrëshqitur, kur rruga është e rrëshqitshme. Rrugët e lagështa mund ta dyfishojnë distancën e ndalimit. Ju duhet të drejtoni më ngadalë për të qenë në gjendje të ndaloni në të njëjtën distancë krahasuar me një rrugë të thatë. Ulni shpejtësinë me rreth një të tretën (p.sh. ngadalësoni nga 55 në rreth 35 milje për orë) në një rrugë të lagësht. Në dëborë të ngjeshur, zvogëloni shpejtësinë për gjysmë ose më shumë. Nëse sipërfaqja është e akullt, zvogëloni shpejtësinë në një zvarritje dhe ndaloni lëvizjen sa më shpejt që të mundeni ta bëni me siguri.

Identifikimi i sipërfaqeve të rrëshqitshme. Ndonjëherë është e vështirë të dihet nëse rruga është e rrëshqitshme. Këto janë disa shenja të rrugëve të rrëshqitshme:

- **Zona në hije.** Pjesët në hije të rrugës do të mbeten të akullta dhe të rrëshqitshme për shumë kohë pasi zonat e hapura të jenë shkrirë.
- **Urat.** Kur temperaturat ulen, urat do të ngrijnë përpara rrugës. Jini veçanërisht të kujdesshëm kur temperatura është afër 32 gradë Fahrenheit.
- **Shkrija e akullit.** Shkrija e lehtë do ta bëjë akullin të lagësht. Akulli i lagësht është shumë më i rrëshqitshëm se akulli që nuk është i lagësht.
- **Akull i zi.** Akulli i zi është një shtresë e hollë, mjaft i qartë sa që ju mund ta shihni rrugën poshtë tij. E bën rrugën të duket e lagësht. Sa herë që temperatura është nën zero dhe rruga duket e lagësht, shikoni me kujdes akullin e zi.
- **Akulli në mjet.** Një mënyrë e thjeshtë për të kontrolluar akullin është të hapni dritaren dhe të prekni pjesën e përparme të pasqyrës, mbështetjen e pasqyrës ose antenën. Nëse ka akull në to, sipërfaqja e rrugës ka të ngjarë të fillojë të ngrijë.
- **Pasi fillon shiu.** Menjëherë pasi fillon të bjerë shi, uji përzihet me vajin e mbetur në rrugë nga mjetet. Kjo e bën rrugën shumë të rrëshqitshme. Nëse shiu vazhdon, ai do ta lajë vajin.
- **Rrëshqitja.** Në disa kushte moti, uji ose lluca mblidhen në rrugë. Kur ndodh kjo, mjeti juaj mund të rrëshqasë. Është si skijimi në ujë—gomat humbasin kontaktin e tyre me rrugën dhe kanë pak ose aspak tërheqje. Mund të mos jeni në gjendje të drejtoni ose frenoni. Ju mund ta rifitoni kontrollin duke lëshuar gazin dhe duke shtyrë levën e marshit. Kjo do ta ngadalësojë mjetin dhe do t'i lërë rrotat të rrotullohen lirshëm. Nëse mjeti po rrëshqet, mos përdorni frenat për të ngadalësuar shpejtësinë. Nëse rrotat lëvizëse fillojnë të rrëshqasin, shtyni levën e marshit për t'i lënë të rrotullohen lirshëm.

Nuk duhet shumë ujë për të shkaktuar rrëshqitje. Rrëshqitja mund të ndodhë me shpejtësi deri në 30 milje për orë nëse ka shumë ujë. Rrëshqitja ka më shumë gjasa të ndodhë nëse presioni i gomave është i ulët, ose lulja e gomës është e konsumuar. (Gdhendjet e një gome e largojnë ujën; nëse nuk janë të thella, nuk funksionojnë mirë.)

Sipërfaqet e rrugës ku mund të grumbullohet uji mund të krijojnë kushte që shkaktojnë rrëshqitjen e një mjeti. Shikoni për reflektime të qarta, spërkatje gomash dhe pika shiu në rrugë. Këto janë tregues të ujit të mbetur. Jini veçanërisht të kujdesshëm kur drejtoni nëpër pellgje. Uji shpesh është mjaft i thellë për të shkaktuar rrëshqitje.

2.6.3 – Shpejtësia dhe kthesat

Shoferët duhet të rregullojnë shpejtësinë e tyre për kthesat në rrugë. Nëse merrni një kthesë shumë shpejt, mund të ndodhin dy gjëra. Gomat mund të humbasin tërheqjen e tyre dhe të vazhdojnë drejt përpara, duke bërë që ju të dilni nga rruga. Ose, gomat mund ta mbajnë tërheqjen e tyre dhe mjeti të rrokulliset. Testet kanë treguar se kamionët me një qendër të lartë graviteti mund të rrokullisen në kufirin e vendosur të shpejtësisë në kthesë.

Ngadalësoni në një shpejtësi të sigurt përpara se të hyni në kthesë. Frenimi në kthesë është i rrezikshëm sepse është më e lehtë të bllokohet rrotat dhe të shkaktojë rrëshqitje. Ngadalësoni sipas nevojës. Mos e tejkaloni kurrë kufirin e vendosur të shpejtësisë në kthesë. Qëndroni në një marsh që do t'ju lejojë të përshpejtoni pak në kthesë. Kjo do t'ju ndihmojë të mbani kontrollin.

2.6.4 – Shpejtësia dhe distanca përpara

Duhet të jeni gjithmonë në gjendje të ndaloni brenda distancës që mund të shihni përpara. Mjegulla, shiu ose kushte të tjera mund të kërkojnë që të ngadalësoni shpejtësinë për të qenë në gjendje të ndaloni në distancën që mund të shihni. Natën, ju nuk mund të shihni aq larg me dritat e ulëta sa mund të shihni me dritat e gjata. Kur duhet të përdorni dritat e ulëta, ngadalësoni.

2.6.5 – Shpejtësia dhe rrjedha e trafikut

Kur jeni duke drejtuar në trafik të rënduar, shpejtësia më e sigurt është shpejtësia e mjeteve të tjera. Mjetet që lëvizin në të njëjtin drejtim me të njëjtën shpejtësi nuk kanë të ngjarë të përplasen me njëra-tjetrën. Në shumë shtete, kufijtë e shpejtësisë janë më të ulëta për kamionët dhe autobusët sesa për makinat. Mund të ndryshojë deri në 15 milje për orë. Tregoni kujdes shtesë kur ndërroni korsi ose kur kaloni në këto rrugë. Lëvizni me shpejtësinë e trafikut, nëse mundeni pa ecur me një shpejtësi të paligjshme ose të pasigurt. Mbani një distancë të sigurt nga mjetet përpara.

Arsyeja kryesore që shoferët tejkalojnë kufijtë e shpejtësisë është për të kursyer kohë. Por, kushdo që përpiqet të lëvizë më shpejt se shpejtësia e trafikut nuk do të jetë në gjendje të kursejë shumë kohë. Duke marrë parasysh rreziqet e përfshira, nuk ia vlen. Nëse ecni më shpejt se shpejtësia e pjesës tjetër të trafikut, do t'ju duhet të vazhdoni të parakaloni mjetet e tjera. Kjo rrit mundësinë e një përplasjeje dhe është më e lodhshme. Lodhja rrit mundësinë e një përplasjeje. Ecja me rrjedhën e trafikut është më e sigurt dhe më e lehtë.

2.6.6 – Shpejtësia në zbritje

Shpejtësia e mjetit do të rritet në zbritje për shkak të gravitetit. Objektivi më i rëndësishëm është të zgjidhni dhe të ruani një shpejtësi që nuk është shumë e shpejtë për:

- Peshën totale të mjetit dhe ngarkesës.
- Gjatësinë e pjerrësisë.
- Gradën e pjerrësisë.
- Kushtet e rrugës.
- Motin.

Nëse është afishuar një kufi shpejtësie, ose ka një shenjë që tregon "Shpejtësia maksimale e sigurt", mos e tejkaloni kurrë shpejtësinë e treguar. Gjithashtu, kërkoni dhe vini re shenjat paralajmëruese që tregojnë gjatësinë dhe gradën e pjerrësisë. Ju duhet të përdorni efektin e frenimit të motorit si mënyrën kryesore për të kontrolluar shpejtësinë tuaj në zbritje. Efekti i frenimit të motorit është më i madh kur është afër rpm-ve të kufizuesit të shpejtësisë dhe transmisioni është në marshin e ulët. Kujdes me frenat në mënyrë që të jeni në gjendje të ngadalësoni ose ndaloni siç kërkohet nga kushtet e rrugës dhe trafikut. Kalojeni transmisionin në një marsh të ulët përpara se të nisni zbritjen dhe përdorni teknikat e duhura të frenimit. Lexoni me kujdes seksionin për zbritje të sigurt të rrugëve të gjata dhe të pjerrëta në "Drejtimi në mal".

2.6.7 – Zonat e punimeve në rrugë

Shpejtësia në trafik është shkaku numër një i lëndimeve dhe vdekjeve në zonat e punimeve në rrugë. Vëzhgoni kufijtë e vendosur të shpejtësisë gjatë gjithë kohës kur afroheni dhe lëvizni nëpër një zonë ku ka punime. Vëzhgoni shpejtësinë tuaj dhe mos lejoni që shpejtësia juaj të ngadalësohet ndërsa drejtoni nëpër seksione të gjata të punimeve në rrugë. Uleni shpejtësinë për kushtet e pafavorshme të motit ose rrugës. Uleni shpejtësinë edhe më shumë kur një punëtor është afër rrugës.

Nënseksionet 2.4, 2.5 dhe 2.6 Testoni njohuritë tuaja

1. Sa larg thotë manuali që duhet të shikoni?
2. Cilat janë dy gjërat kryesore që duhet të shikoni përpara?
3. Cila është mënyra më e rëndësishme për të parë pjesët anësore dhe të pasme të mjetit?
4. Çfarë do të thotë "të komunikosh" në drejtimin e sigurt?
5. Ku duhet të vendosen dritat fosforeshente kur ndaloni në një autostradë të ndarë?
6. Cilat janë tri gjërat që i shtohen distancës totale të ndalimit?
7. Nëse ecni dy herë më shpejt, a do të rritet distanca juaj e ndalimit me dy apo katër herë?
8. Kamionët bosh kanë frenim më të mirë. E vërtetë apo e gabuar?
9. Çfarë është rrëshqitja në ujë?
10. Çfarë është "akulli i zi"?

Këto pyetje mund të jenë në test. Nëse nuk mund t'u përgjigjeni të gjitha pyetjeve, rilexoni nënseksionet 2.4, 2.5 dhe 2.6.

2.7 – MENAXHIMI I HAPËSIRËS

Për të qenë një shofer i sigurt, ju duhet hapësirë rreth mjetit. Kur gjërat shkojnë keq, hapësira të jep kohë për t'u menduar dhe për të ndërmarrë veprime.

Për të pasur hapësirë të disponueshme kur diçka shkon keq, duhet të menaxhoni hapësirën. Edhe pse kjo është e vlefshme për të gjithë shoferët, është shumë e rëndësishme për mjetet e mëdha. Ato zënë më shumë hapësirë dhe kërkojnë më shumë hapësirë për të ndaluar dhe për t'u kthyer.

2.7.1 – Hapësira përpara

Nga e gjithë hapësira rreth mjetit, është zona përpara mjetit -- hapësira në të cilën po lëvizni -- ajo që është më e rëndësishmja.

Nevoja për hapësirë përpara. Ju duhet hapësirë përpara në rast se duhet të ndaloni papritur. Sipas njoftimeve të aksidenteve, mjeti me të cilin përplasen më shpesh kamionët dhe autobusët është ai para tyre. Shkaku më i shpeshtë është ecja shumë afër. Mos harroni, nëse mjeti përpara jush është më i vogël se i juaji, ndoshta mund të ndalojë më shpejt se ju. Mund të përplaseni nëse po e ndiqni shumë afër mjetin përpara.

Sa hapësirë? Sa hapësirë duhet të mbani para jush? Një rregull i mirë thotë se ju duhet të paktën një sekondë për çdo 10 këmbë gjatësi të mjetit me shpejtësi nën 40 milje për orë. Në shpejtësi më të mëdha, duhet të shtoni 1 sekondë për siguri. Për shembull, nëse jeni duke drejtuar një mjet 40 këmbë, duhet të lini 4 sekonda midis jush dhe mjetit përpara. Në një mjet 60 këmbësh, do t'ju duhen 6 sekonda. Mbi 40 milje për orë, do t'ju duhen 5 sekonda për një mjet 40 këmbë dhe 7 sekonda për një mjet 60 këmbë. Shihni figurën 2.12.

Për të ditur se sa hapësirë keni, prisni derisa mjeti përpara të bëjë një hije në rrugë, një shenjë trotuari ose ndonjë pikë referimi tjetër të qartë. Pastaj numëroni sekondat kështu: "një mijë e një, një mijë e dy" dhe kështu me radhë, derisa të arrini në të njëjtin vend. Krahasoni numërimin tuaj me rregullin e një sekonde për çdo dhjetë këmbë gjatësi.

Nëse jeni duke drejtuar një kamion 40 këmbë dhe numëroni vetëm deri në 2 sekonda, jeni shumë afër. Qëndroni pak prapa dhe numëroni përsëri derisa të keni 4 sekonda distancë pasuese (ose 5 sekonda, nëse jeni duke ecur me mbi 40 milje për orë). Pas pak praktike, do ta dini se sa larg duhet të qëndroni. Mos harroni të shtoni 1 sekondë për shpejtësi mbi 40 milje për orë. Mos harroni gjithashtu se kur rruga është e rrëshqitshme, ju duhet shumë më tepër hapësirë për të ndaluar.

2.7.2 – Hapësira prapa

Ju nuk mund t'i ndaloni të tjerët që t'ju ndjekin nga afër. Por ka gjëra që mund të bëni për ta bërë atë më të sigurt.

Qëndroni në të djathtë. Mjetet e rënda bllokohen shpesh kur nuk mund të ruajnë shpejtësinë e trafikut. Kjo ndodh shpesh kur jeni duke ecur në ngjitje. Nëse një ngarkesë e rëndë po ju ngadalëson, qëndroni në korsinë e duhur nëse mundeni. Kur jeni duke u ngjitur, nuk duhet të parakaloni një mjet tjetër të ngadalë nëse nuk mund të lëvizni shpejt dhe me siguri.

Si të veproni në lidhje me bllokuesit e trafikut në mënyrë të sigurt. Në një mjet të madh, shpesh është e vështirë të shihet nëse një mjet është afër jush. Ju mund të bllokoheni:

- **Kur jeni duke udhëtuar ngadalë.** Shoferët e bllokuar pas mjeteve të ngadalta shpesh i ndjekin nga afër.
- **Në mot të keq.** Shumë shoferë makinash ndjekin nga afër mjetet e mëdha gjatë motit të keq, veçanërisht kur është e vështirë të shohësh rrugën përpara.

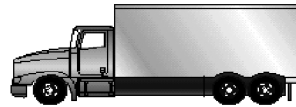
Nëse e gjeni veten të bllokuar, këtu janë disa gjëra që mund të bëni për të ulur shanset për një përplasje:

- **Shmangni ndryshimet e shpejta.** Nëse duhet të ngadalësoni ose të ktheheni, sinjalizoni herët dhe ulni shpejtësinë shumë gradualisht.
- **Rrisni distancën tuaj të ndjekjes.** Hapja e hapësirës para jush do t'ju ndihmojë të shmangni nevojën për të bërë ndryshime të papritura të shpejtësisë ose drejtimit. Gjithashtu e bën më të lehtë për makinat pas jush t'ju parakalojnë.
- **Mos përshpejtoni.** Është më e sigurt të jesh i bllokuar me shpejtësi të ulët sesa me shpejtësi të lartë.
- **Shmangni truket.** Mos i ndizni dritat e pasme ose dritat e frenave. Ndiqni sugjerimet e mësipërme.

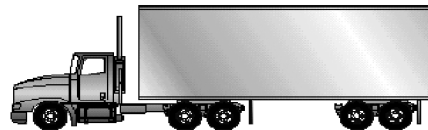
Figura 2.12

FORMULA E MJETEVE TË RËNDA **Për intervalin kohor të distancës ndjekëse**

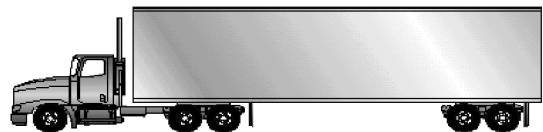
- Kërkohet 1 sekondë për çdo 10 këmbë gjatësi të mjetit me shpejtësi nën 40 milje për orë
- Mbi 40 milje për orë përdorni të njëjtën formulë, më pas shtoni 1 sekondë për shpejtësinë shtesë



Kamion 40 këmbë (nën 40 milje për orë) = 4 sekonda



Kamion 50 këmbë (mbi 40 milje për orë) = 6 sekonda



Kamion 60 këmbë (nën 40 milje për orë) = 6 sekonda

2.7.3 – Hapësira anash

Mjetet komerciale janë shpesh të gjera dhe zënë pjesën më të madhe të një korsie. Shofert e sigurt do ta menaxhojnë atë pak hapësirë që kanë. Ju mund ta bëni këtë duke e mbajtur mjetin të përqendruar në korsinë tuaj dhe duke shmangur drejtimin krahas të tjerëve.

Qëndrimi i përqendruar në një korsi. Ju duhet ta mbani mjetin të përqendruar në korsi për të ruajtur hapësirën e sigurt në të dyja anët. Nëse mjeti juaj është i gjerë, ju keni pak hapësirë për të lënë.

Udhëtimi pranë të tjerëve. Ka dy rreziqe kur udhëtoni në krah të mjeteve të tjera:

- Një shofer tjetër mund të ndryshojë korsinë papritmas dhe të kthehet tek ju.
- Ju mund të bllokoheni kur t'ju duhet të ndryshoni korsinë.

Gjeni një vend të hapur ku nuk jeni pranë makinave të tjera. Kur trafiku është i rënduar, mund të jetë e vështirë të gjeni një vend të hapur. Nëse duhet të udhëtoni pranë mjeteve të tjera, përpikuni të mbani sa më shumë hapësirë mes jush. Gjithashtu, bëni prapa ose përpara në mënyrë që të jeni i sigurt se shoferi tjetër mund t'ju shohë.

Erëra të forta. Erërat e forta e bëjnë të vështirë qëndrimin në korsinë tuaj. Problemi zakonisht është më i keq për mjetet më të lehta. Ky problem mund të jetë veçanërisht i keq kur dilni nga tunelet. Nëse mund ta shmangni, mos ecni në krah të makinave të tjera kur erërat në drejtim të kundërt mund të ndikojnë tek ju.

2.7.4 – Hapësira sipër

Goditja e objekteve lart është një rrezik. Sigurohuni që të keni gjithmonë hapësirë sipër.

Mos supozoni se lartësitë e vendosura në ura dhe mbikalime janë të sakta. Riasfaltimi ose bora e ngjeshur mund të kenë zvogëluar hapësirat që nga koha kur janë vendosur lartësitë. Peshja e një furgoni mallrash e ndryshon lartësinë e tij. Një furgon bosh është më i lartë se një furgon i ngarkuar. Hapësira që kishit nën një urë kur keni qenë me ngarkesë mund të mos jetë ajo që mund të keni kur jeni pa ngarkesë.

Nëse keni dyshime për mungesë hapësire të sigurt për të kaluar poshtë një objekti, ecni ngadalë. Nëse nuk jeni të sigurt se mund t'ia dilni, zgjidhni një rrugë tjetër.

Paralajmërimet shpesh vendosen në ura të ulëta ose nënkalime, por ndonjëherë ato mungojnë.

Disa rrugë mund të shkaktojnë anim të mjetit. Mund të ketë një problem në pastrimin e objekteve përgjatë skajit të rrugës, të tilla si tabela, pemë ose këmbë ure. Aty ku kjo është problematike, lëvizni pak më afër qendrës së rrugës.

Përpara se të ktheheni në një zonë, dilni jashtë dhe kontrolloni për objekte të varura si pemë, degë ose tela elektrike. Është e lehtë të mos shihni kur jeni duke ecur mbrapsht. (Gjithashtu kontrolloni për rreziqe të tjera në të njëjtën kohë.)

2.7.5 – Hapësira poshtë

Shumë shoferë harrojnë hapësirën nën mjet. Kjo hapësirë mund të jetë shumë e vogël kur një mjet është i ngarkuar shumë. Ky është shpesh një problem në rrugët e dheut dhe në zona të paasfaltuara. Kanalet e kullimit nëpër rrugë mund të shkaktojnë zvarritje të skajeve të disa mjeteve. Vështirësitë e tilla kalojini me kujdes.

Binarët hekurudhorë mund të ngjiten disa centimetra dhe mund të shkaktojnë probleme. Ky është një problem, veçanërisht kur tërhiqni rimorkio me një hapësirë të ulët poshtë dhe ku sipërfaqja rreth shinave është konsumuar. Mos e ndërmerri rrezikun e të mbeten në gjysmë të rrugës.

2.7.6 – Hapësirë për kthesat

Hapësira rreth një kamioni ose autobusi është e rëndësishme në kthesa. Për shkak të kthesës së gjerë dhe kalimit jashtë korsisë, mjetet e mëdha mund të godasin mjete ose objekte të tjera gjatë kthesave.

Kthesa djathtas. Këtu janë disa rregulla për të ndihmuar në parandalimin e përplasjeve nga ana e djathtë:

- Kthehuni ngadalë për t'i dhënë vetes dhe të tjerëve më shumë kohë për të shmangur problemet.
- Nëse jeni duke drejtuar një kamion ose autobus që nuk mund ta bëjë kthesën djathtas pa kaluar në një korsi tjetër, kthehuni gjerësisht ndërsa përfundoni kthesën. Mbajeni pjesën e pasme të mjetit tuaj afër bordurës. Kjo do të ndalojë shoferët e tjerë që të kalojnë në të djathtë.
- Mos u ktheni gjerësisht majtas kur filloni kthesën. Një shofer nga mbrapa mund të mendojë se po ktheheni majtas dhe të përpiket t'ju kalojë në të djathtë. Ju mund të përplaseni me mjetin tjetër ndërsa përfundoni kthesën.

- Nëse duhet të kaloni në korsinë e ardhshme për të bërë një kthesë, kini kujdes për mjetet që vijnë drejt jush. Jepuni hapësirë për të kaluar ose për të ndaluar. Megjithatë, mos bëni mbrapa për ta, sepse mund të godisni dikë pas jush. Shihni figurën 2.13.

Kthesa majtas. Në një kthesë majtas, sigurohuni që të jeni në gjysmë të udhës përpara se të filloni kthesën majtas. Nëse ktheheni shumë shpejt, ana e majtë e mjetit mund të godasë një mjet tjetër për shkak të mungesës së hapësirës.

Nëse ka dy korsi kthese, merrni gjithmonë korsinë e kthesës djathtas. Mos e nisni në korsinë e brendshme sepse mund t'ju duhet të kaloni djathtas për të bërë kthesën. Shoferët në të majtë mund të shihen më lehtë. Shihni figurën 2.14.

Figura 2.13

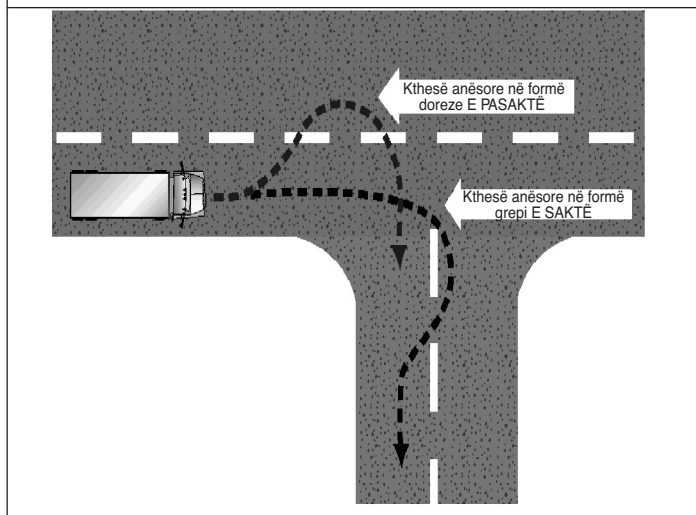
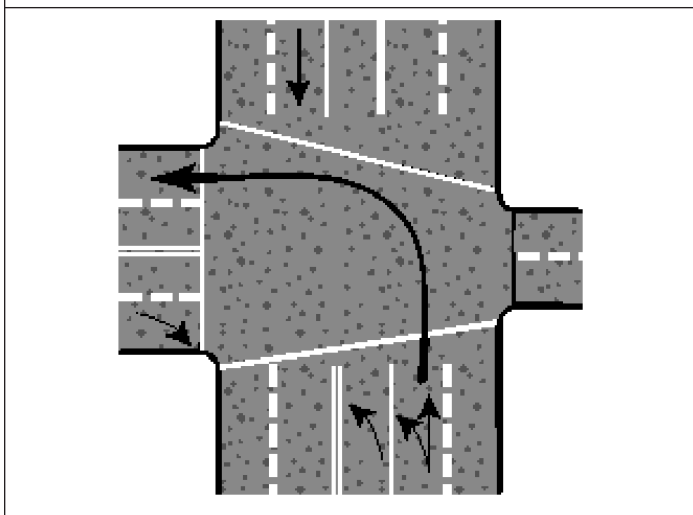


Figura 2.14



Rrethrotullimet. Rrethrotullimet moderne janë ndërtuar në të gjithë Shtetet e Bashkuara që nga fillimi i viteve 1990 dhe në të gjithë Pensilvaninë që nga viti 2005.

Rrethrotullimet janë provuar të jenë shumë më të sigurta dhe më efikase se kryqëzimet tradicionale, si dhe llojet e tjera të kryqëzimeve rrethore.

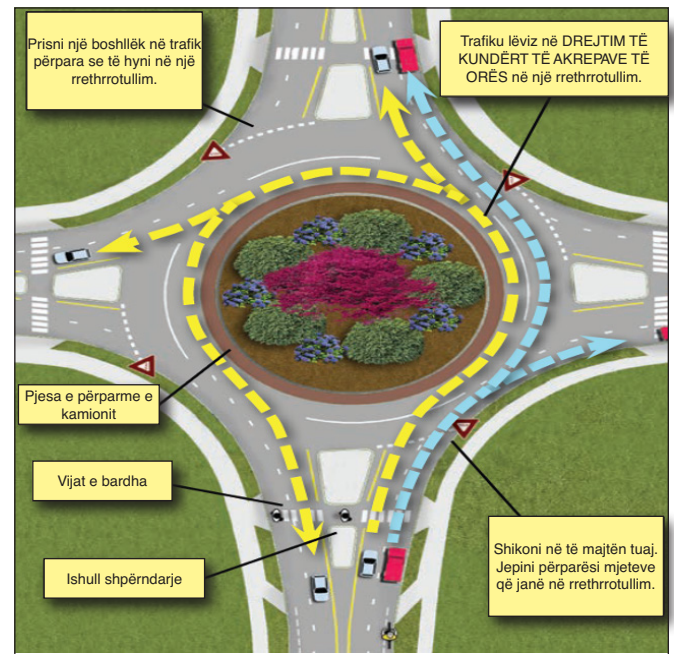
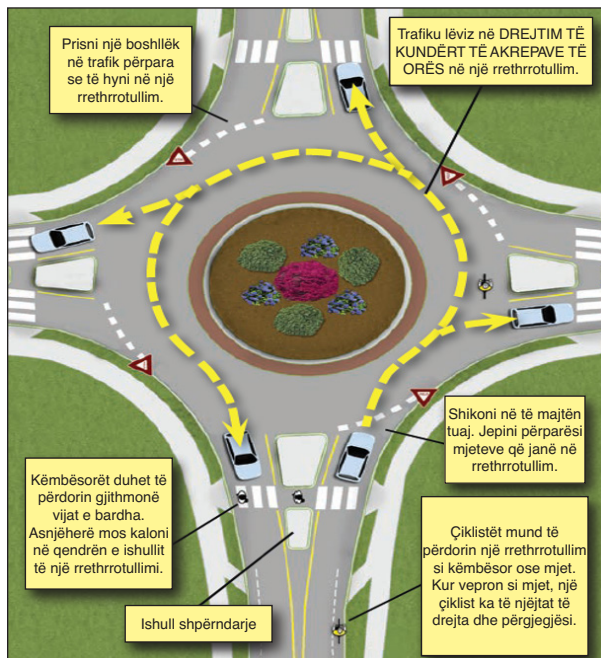
Pikat kryesore për lundrimin në rrethrotullim:

- Jepini përparësi këmbësorëve.
- Jepini përparësi hyrjeve. Trafiku qarkullues ka të drejtë kalimi.
 - Nëse është e nevojshme, ndaloni në vijën e përparësisë derisa të ketë një boshllëk të saktë në trafik.
- Vazhdoni ngadalë në të kundërt të akrepave të orës nëpër rrethrotullim për të shmangur rrokullisjen ose zhvendosjen e ngarkesës.
- Traktori/kabina duhet të qëndrojë në rrugën e qarkullimit.
- Gomat e pasme të rimorkios duhet të gjurmohen në platformën e kamionit sipas nevojës.
 - Platformat e kamionëve mund të jenë gjithashtu në skajet e jashtme të rrugës qarkulluese dhe/ose korsi të hyrjes.
- Në disa vende, gjysmëkamionët dhe kamionët më të mëdhenj mund të kenë nevojë të qarkullojnë rreth rrethrotullimit për të bërë kthesën e dëshiruar djathtas. Këto rrethrotullime duhet të shënohen për manovrën e kërkuar.

Rrethrotullimet me shumë korsi rrallë projektohen për të akomoduar kamionë krah për krah njëri-tjetrit. Prandaj, kamionët zakonisht duhet të përdorin të dyja korsi të brenda rrugës qarkulluese dhe gjithashtu mund të kenë nevojë të përdorin të dyja korsi të hyrje dhe dalje.

Informacione shtesë rreth rrethrotullimeve:

- <https://www.penndot.gov/ProjectAndPrograms/RoadDesignEnvironment/RoadDesign/Pages/Roundabouts.aspx>
- <https://safety.fhwa.dot.gov/intersection/innovative/roundabouts/>
- Publikimi 578 – Rrethrotullimet me një korsi, Informacion i përgjithshëm dhe këshilla për drejtimin e mjeteve për shoferët
- Publikimi 579 – Rrethrotullimet, Informacione të përgjithshme për çiklistët dhe këmbësorët
- Publikimi 580 – Rrethrotullime me shumë korsi, Informacione të përgjithshme dhe këshilla për drejtimin e mjetit për shoferët



2.7.7 – Hapësira e nevojshme për të kaluar ose për të hyrë në trafik

Kini parasysh madhësinë dhe peshën e mjetit kur kaloni ose hyni në trafik. Këtu janë disa gjëra të rëndësishme për t'u mbajtur parasysh:

- Për shkak të përshpejtimit të ngadaltë dhe hapësirës që kërkojnë mjetet e mëdha, mund t'ju duhet një hapësirë shumë më e madhe për të hyrë në trafik se sa një makine. Prisni për një hapësirë mjaft të madhe në trafik për të hyrë në rrugë.
- Përshpejtimi ndryshon me ngarkesën. Lejoni më shumë hapësirë nëse mjeti juaj është shumë i ngarkuar.
- Përpara se të kaloni një rrugë, sigurohu që të mund të kaloni deri në fund përpara se trafiku të arrijë tek ju.

2.8 – SHIKIMI I RREZIQEVE

2.8.1 – Rëndësia e shikimit të rreziqeve

Çfarë është një rrezik? Rrezik është çdo kusht që bën që udhëtimi ynë të jetë i pasigurt. Një gjendje e rrugës ose një përdorues tjetër i rrugës (shofer, çiklist, këmbësor) që është një rrezik i mundshëm, mund të jetë një rrezik. Për shembull, një makinë para jush është nisur drejt daljes së autostradës, por dritat e saj të frenave ndizen dhe ata fillojnë të frenojnë fort. Kjo mund të nënkuptojë se shoferi është i pasigurt për të dalë nga rampa. Ata mund të kthehen papritmas në autostradë. Kjo makinë është një rrezik. Nëse shoferi i makinës ndërpret rrugën para jush, nuk është më vetëm një rrezik; është një emergjencë.

Të shohësh rreziqet të bën të jesh i përgatitur. Do të keni më shumë kohë për të vepruar nëse i shihni rreziqet përpara se të bëhen emergjente. Në shembullin e mësipërm, mund të bëni një ndërrim korsie ose të ngadalësoni shpejtësinë për të parandaluar një përplasje nëse makina papritmas ndërpret rrugën para jush. Vërejtja e këtij rreziku ju jep kohë të kontrolloni pasqyrën dhe të sinjalizoni një ndryshim korsie. Të qenit i përgatitur zvogëlon rrezikun. Një shofer që nuk e shikon rrezikun ndërsa makina e ngadalësuar tërhiqet në autostradë përpara tyre, do të duhej të bëjë diçka shumë papritur. Frenimi i papritur ose ndryshimi i shpejtë të korsisë ka më shumë gjasa të çojë në një aksident.

Të mësoni të vini re rreziqet. Shpesh ka të dhëna që do t'ju ndihmojnë të shihni rreziqet. Sa më shumë ta drejtoni mjetin, aq më mirë mund të mësoni të shihni rreziqet. Ky seksion do të flasë për rreziqet që duhet të keni parasysh.

2.8.2 – Rrugët e rrezikshme

Ngadalësoni shpejtësinë dhe jini shumë të kujdesshëm nëse shihni ndonjë nga rreziqet e mëposhtme në rrugë:

- **Zona pune.** Kur njerëzit janë duke punuar në rrugë, është një rrezik. Mund të ketë korsi të ngushtuara, kthesa të mprehta ose sipërfaqe të pabarabarta. Shoferët e tjerë shpesh shpërqendrohen dhe drejtojnë në mënyrë jo të sigurt. Punëtorët dhe mjetet e ndërtimit mund të pengojnë. Drejtoni ngadalë dhe me kujdes pranë zonave të punës. Përdorni bllokazhin ose dritat e frenave për të paralajmëruar shoferët pas jush. Sipas ligjit, ju duhet të ndizni fenerët. Janë rritur gjokat për shkeljet në zonat e punës!
- **Zbritja.** Ndonjëherë trotuari bie ndjeshëm pranë buzës së rrugës. Drejtimi shumë afër skajit mund ta anojë mjetin tuaj drejt anës së rrugës. Kjo mund të bëjë që pjesa e sipërme e mjetit të godasë objektet në anë të rrugës (tabelat, degët e pemëve). Gjithashtu, mund të jetë e vështirë të drejtoni ndërsa kaloni në pikën e zbritjes, jeni duke dalë nga rruga ose duke u kthyer përsëri.
- **Objekte të huaja.** Gjërat që kanë rënë në rrugë mund të jenë të rrezikshme. Ato mund të jenë një rrezik për gomat dhe rrotat tuaja. Ato mund të dëmtojnë linjat elektrike dhe të frenave. Ato mund të kapen midis gomave të dyfishta dhe të shkaktojnë dëme të rënda. Disa pengesa që duken të padëmshme mund të jenë shumë të rrezikshme. Për shembull, kutitë e kartonit mund të jenë bosh, por ato gjithashtu mund të përmbajnë disa materiale të forta ose të rënda që mund të shkaktojnë dëme. E njëjta gjë vlen edhe për thasët prej letre dhe pëlhere. Është e rëndësishme të qëndroni vigjilent për objekte të të gjitha llojeve, në mënyrë që t'i shihni ato në kohë për t'i shmangur pa bërë lëvizje të papritura dhe të pasigurta.
- **Rampat e daljes/rampat e hyrjes.** Daljet e autostradës dhe rrugëve me pagesë mund të jenë veçanërisht të rrezikshme për mjetet komerciale. Në rampat e daljes dhe në rampat e hyrjes shpesh vendosen tabela për kufirin e shpejtësisë. Mos harroni, këto shpejtësi mund të jenë të sigurta për makinat, por mund të mos jenë të sigurta për mjetet më të mëdha ose mjetet e ngarkuara shumë. Daljet me zbritje dhe kthesë në të njëjtën kohë mund të jenë veçanërisht të rrezikshme. Pjerrësia e bën të vështirë uljen e shpejtësisë. Frenimi dhe kthimi në të njëjtën kohë mund të jetë një praktikë e rrezikshme. Sigurohuni që po ecni mjaft ngadalë përpara se të hyni në pjesën e lakuar të një rampe në dalje ose rampe në hyrje.

2.8.3 – Shoferët që janë të rrezikshëm

Për të mbrojtur veten dhe të tjerët, duhet të dini kur shoferët e tjerë mund të bëjnë diçka të rrezikshme. Disa të dhëna për këtë lloj rreziku diskutohen më poshtë:

- **Shikimi i bllokuar.** Njerëzit që nuk mund t'i shohin të tjerët janë një rrezik shumë i madh. Jini vigjilentë për shoferët e mjeteve të cilëve u është bllokuar shikimi. Furgonat, vagonët e ngarkuar dhe makinat me xhamin e pasmë të bllokuar janë disa shembuj. Kamionët me qira duhet të shikohen me kujdes. Shoferët e tyre shpesh nuk janë mësuar me shikimin e kufizuar që kanë në anët dhe pjesën e pasme të kamionit. Në dimër, mjetet me xhama të ngrirë, të mbuluar me akull ose me borë janë të rrezikshme.

Mjetet mund të fshihen pjesërisht nga kryqëzimet ose rrugicat qorre. Nëse ju mund të shihni vetëm pjesën e pasme ose të përparme të një mjeti, por nuk mund të shihni shoferin, atëherë ata nuk mund t'ju shohin. Jini vigjilent sepse ata mund të tërhiqen ose të hyjnë në korsinë tuaj. Jini gjithmonë të përgatitur për të ndaluar.
- **Kamionët e transportit të mallrave mund të paraqesin rrezik.** Paketat ose dyert e mjeteve shpesh bllokojnë shikimin e shoferit. Shoferët e furgonëve, mjeteve postare dhe mjeteve lokale të dërgesave shpesh janë me nxitim dhe mund të dalin papritmas nga mjeti i tyre ose ta drejtojnë mjetin e tyre në korsinë e trafikut.
- **Mjetet e parkuara mund të jenë të rrezikshme,** sidomos kur njerëzit fillojnë të dalin prej tyre. Ose, ata mund të nisen papritmas dhe të hyjnë në rrugën tuaj. Vëzhgoni lëvizjen brenda mjetit ose lëvizjen e vetë mjetit që tregon se njerëzit janë brenda. Shiko për dritat e frenave ose dritat rezervë, shkarkimin e gazit dhe të dhëna të tjera që një shofer po lëviz.
- **Kini kujdes nga një autobus i ndalur.** Pasagjerët mund të kalojnë përpara ose pas autobusit dhe shpesh nuk mund t'ju shohin.
- **Motoçiklistët dhe motoçikletat mund të jenë rreziqe të mundshme,** sepse mund të jenë të vështira për t'u parë ose të lehta për t'u anashkaluar. Jini të përgatitur për motoçiklistët.
- **Këmbësorët dhe çiklistët gjithashtu mund të jenë të rrezikshëm.** Shëtitësit, vrapuesit dhe çiklistët mund të jenë në rrugë me shpinë nga trafiku, kështu që nuk mund t'ju shohin. Ndonjëherë ata vendosin kufje stereo portative, kështu që as nuk mund t'ju dëgjojnë. Kjo mund të jetë e rrezikshme. Në ditët me shi, këmbësorët mund të mos ju shohin për shkak të kapelave ose çadrave. Ata mund të nxitohen të largohen nga shiu dhe mund të mos i kushtojnë vëmendje trafikut. Kur ata ju shohin, nuk është kurrë e sigurt të përshëndesni me dorë një këmbësor në linjën e trafikut në çfarëdo kohe dhe veçanërisht në vende të pashënuara ose në mes të bllokut.

Këtu janë disa pika për t'u mbajtur mend rreth çiklistëve që mund të hasni në rrugë:

1. Kur i afroheni ose kaloni një biçikletë, ngadalësoni shpejtësinë në një shpejtësi të sigurt.

2. Përpara se të kaloni, fillimisht duhet të vendosni nëse mund të manovroni rreth çiklistit. Sigurohuni që të kontrolloni për trafikun që vjen. Kur kaloni, **duhet të lini të paktën katër këmbë (1,2 metra)** ndërmjet mjetit tuaj dhe një biçiklete në mënyrë që të kaloni të sigurt. Nëse është e nevojshme dhe nëse mund ta bëni në mënyrë të sigurtë, ju lejohe të kaloni vijën e verdhë të dyfishtë në qendër, në mënyrë që të mund të ruani hapësirën prej katër këmbësh midis mjetit tuaj dhe biçikletës.
 3. Përveç rastit kur bëni një kthesë majtas, çiklistët që udhetojnë më ngadalë se mjetet që kalojnë duhet të qëndrojnë në anën e djathtë të rrugës dhe duhet të udhetojnë në të njëjtin drejtim si pjesa tjetër e trafikut. Megjithatë, kjo kërkesë hiqet në rrugët me një korsi të vetme në çdo drejtim.
 4. Kur ka vetëm një korsi udhëtimi, çiklistët mund të përdorin çdo pjesë të korsisë për të shmangur rreziqet në rrugë, duke përfshirë mbajtjen e një distance të sigurt nga makinat e ndaluara dhe të parkuara.
 5. Shoferët nuk mund të kthehen në rrugën e një çiklisti që është duke ecur drejt përpara në një rrugë ose kalim.
 6. Pasi ta keni kaluar një çiklist, mos ngadalësoni ose mos ndaloni shpejt. Një ndalesë e shpejtë mund të çojë në përplasjen e çiklistit në mjetin tuaj.
 7. Ju nuk mund ta detyroni një çiklist të largohet nga rruga. Nëse e bëni këtë, mund të përballeni me akuza penale.
 8. Çiklistët konsiderohen përdorues mjetesh dhe pritet t'u binden të gjitha ligjeve të qarkullimit; megjithatë, ata mund të udhetojnë me më pak se shpejtësia minimale e afishuar dhe nuk mund të citohen për pengimin e trafikut. Çiklistët mund të kalojnë në korsitë e emergjencës ose xhepa, por nuk u kërkohet ta bëjnë këtë.
 9. Mos i bini borisë afër çiklistëve, përveç nëse duhet ta bëni këtë për të shmangur një përplasje.
- **Shpërqëndrimet.** Njerëzit që janë të shpërqëndruar janë të rrezikshëm. Shikoni se ku po shikojnë. Nëse po shikojnë në drejtim tjetër, nuk mund t'ju shohin. Por jini vigjilent edhe kur ju shikojnë. Ata mund të besojnë se kanë të drejtën e kalimit.
 - **Fëmijët.** Fëmijët priren të veprojnë shpejt pa kontrolluar trafikun. Fëmijët që luajnë me njëri-tjetrin mund të mos e shohin trafikun dhe janë një rrezik serioz.
 - **Folësit.** Shoferët ose këmbësorët që flasin me njëri-tjetrin mund të mos i kushtojnë vëmendje trafikut.
 - **Punëtorët.** Njerëzit që punojnë në rrugë ose pranë saj janë një tregues rreziku. Puna krijon një shpërqëndrim për shoferët e tjerë dhe vetë punëtorët mund të mos ju shohin.
 - **Kamionët e akulloreve.** Dikush që shet akullore është një tregues rreziku. Fëmijët mund të jenë afër dhe mund të mos ju shohin.
 - **Mjetet e personave me aftësi të kufizuara.** Shoferët që ndryshojnë një gomë ose rregullojnë një motor shpesh nuk i kushtojnë vëmendje rrezikut që iu kanoset nga trafiku rrugor. Ata janë shpesh të pakujdesshëm. Rrotat e ngjitura ose kapakët e ngritur janë të dhëna rreziku.
 - **Aksidentet.** Aksidentet janë veçanërisht të rrezikshme. Njerëzit e përfshirë në aksident mund të mos e shohin trafikun. Shoferët kalimtarë priren të shikojnë aksidentin. Njerëzit shpesh vrapojnë nëpër rrugë pa parë. Mjetet mund të ngadalësohen ose të ndalojnë papritur.
 - **Blerësit.** Njerëzit në zonat e blerjeve dhe përreth tyre shpesh nuk e shohin trafikun sepse janë në kërkim të dyqaneve ose duke parë vitrinat e dyqaneve.
 - **Shoferët e hutuar.** Shoferët e hutuar shpesh ndryshojnë drejtimin papritur ose ndalojnë pa paralajmërim. Hutimi është i zakonshëm pranë kryqëzimeve të autostradave automobilistike ose kthesave dhe kryqëzimeve kryesore. Turistët që nuk janë të njohur me zonën mund të jenë shumë të rrezikshëm. Të dhëna për turistët përfshijnë bagazhet mbi makina dhe targa jashtë shtetit. Veprimet e papritura (ndalimi në mes të një blloku, ndryshimi i korsive pa ndonjë arsye të dukshme, ndezja e papritur e dritave rezervë) janë të dhëna për hutim. Hezitimi është një tjetër e dhënë, duke përfshirë drejtimin shumë ngadalë, përdorimin e shpeshtë të frenave ose ndalimin në mes të një kryqëzimi. Ju gjithashtu mund të shihni shoferë që shikojnë tabelat e rrugëve, hartat dhe numrat e shtëpive. Këta shoferë mund të mos ju kushtojnë vëmendje.
 - **Shoferët e ngadaltë.** Motoristët që nuk arrijnë të ruajnë shpejtësinë normale janë të rrezikshëm. Kur shikoni në kohë mjetet që lëvizin ngadalë mund të parandaloni një përplasje. Disa mjete, për nga natyra e tyre, janë të ngadalta dhe nëse i vini re, kjo është një e dhënë rreziku (motoçikleta, makineri bujqësore, makineri ndërtimi, traktorë, mjete me kuaj, etj.). Disa prej tyre do të kenë simbolin "mjet me lëvizje të ngadaltë" për t'ju paralajmëruar. Ky është një trekëndësh i kuq me një qendër portokalli. Vini re.
 - **Shoferët që sinjalizojnë një kthesë mund të jenë një rrezik.** Shoferët që sinjalizojnë një kthesë mund të ngadalësojnë më shumë se sa pritej ose të ndalojnë. Nëse ata janë duke bërë një kthesë të ngushtë në një rrugicë ose rrugë makinash, ata mund të lëvizin shumë ngadalë. Nëse këmbësorët ose mjetet e tjera i bllokojnë, mund t'u duhet të ndalojnë në rrugë. Mjetet që kthehen majtas mund të duhet të ndalojnë për mjetet që vijnë përballë.

- **Shoferët me nxitim.** Shoferët mund të mendojnë se mjeti juaj komercial po i pengon ata të arrijnë atje ku duan të shkojnë në kohë. Shoferë të tillë mund t'ju parakalojnë pa një hapësirë të sigurt në trafikun që vjen, duke u afruar shumë përpara jush. Shoferët që hyjnë në rrugë mund të ndalojnë para jush për të shmangur ngecjen pas jush, duke bërë që të frenoni. Jini të vetëdijshëm për këtë dhe vini re shoferët që janë me nxitim.
- **Shoferët e dëmtuar.** Shoferët që janë të përgjumur, kanë pirë shumë, janë të droguar ose të sëmurë janë të rrezikshëm.

Disa të dhëna për këta shoferë janë:

- Endja përgjatë rrugës ose lëvizja nga njëra anë në tjetrën.
- Dalja nga rruga (kalimi i rrotave të djathta mbi kalim, ose përplasja në një bordurë në një kthesë).
- Ndalimi në kohën e gabuar (ndalimi në një dritë jeshile, ose pritja për një kohë të gjatë në një ndalesë).
- Dritarja e hapur në mot të ftohtë.
- Përsheptimi ose ngadalësimi i papritur, drejtimi shumë shpejt ose shumë ngadalë.

Jini vigjilentë për shoferët e dehur dhe shoferët e përgjumur natën vonë.

- **Lëvizja e trupit të shoferit si një e dhënë.** Shoferët e mjetëve shikojnë në drejtimin që do të kthehen. Ndonjëherë mund të merrni të dhëna nga lëvizjet e kokës dhe trupit të shoferit se një shofer mund të bëjë një kthesë, edhe pse sinjalet e kthimit nuk janë ndezur. Shoferët që bëjnë kontrolle mbi supe mund të ndryshojnë korsinë. Këto të dhëna shihen më lehtë te motoçiklistët dhe çiklistët. Shikoni përdoruesit e tjerë të rrugës dhe përpikuni të kuptoni nëse ata mund të bëjnë diçka të rrezikshme.
- **Konfliktet.** Jeni në konflikt kur duhet të ndryshoni shpejtësinë dhe/ose drejtimin për të shmangur goditjen e dikujt. Konfliktet ndodhin në kryqëzimet ku mjetet takohen, në bashkime (të tilla si kthesat në rampa) dhe ku ka ndryshime të nevojshme korsie (si fundi i një korsie, duke detyruar një lëvizje në një korsi tjetër trafiku). Situata të tjera përfshijnë lëvizjen e ngadalte ose trafikun e bllokuar në një korsi trafiku dhe skenat e aksidentit. Kujdes nga shoferët e tjerë që janë në konflikt sepse janë të rrezikshëm për ju. Kur ata reagojnë ndaj këtij konflikti, ata mund të bëjnë diçka që do t'i vërë në konflikt me ju.

2.8.4 – Kini gjithmonë një plan

Gjithmonë duhet të vini re rreziqet. Vazhdoni të mësoni të vini re rreziqet në rrugë. Megjithatë, mos harroni arsyen e vëzhgimit të rreziqeve--ato mund të kthehen në emergjencë. Ju vini re rreziqet në mënyrë që të keni kohë për të planifikuar një rrugëdalje nga çdo emergjencë. Kur shihni një rrezik, mendoni për emergjencat që mund të zhvillohen dhe kuptoni se çfarë do të bëni. Jini gjithmonë të përgatitur për të ndërmarrë veprime bazuar në planet tuaja. Në këtë mënyrë, ju do të jeni një shofer i përgatitur dhe i mbrojtur, i cili do të përmirësojë sigurinë e vetes, si dhe sigurinë e të gjithë përdoruesve të rrugës.

Nënseksionet 2.7 dhe 2.8 Testoni njohuritë tuaja

1. Si e zbuloni se sa sekonda hapësirë keni në distancë?
2. Nëse jeni duke drejtuar një mjet 30 këmbë me shpejtësi 55 milje për orë, sa sekonda distancë duhet të lini?
3. Duhet të zvogëloni distancën tuaj pasuese nëse dikush ju ndjek nga shumë afër. E vërtetë apo e gabuar?
4. Nëse kaloni gjerësisht majtas përpara se të ktheheni djathtas, një shofer tjetër mund të përpiket t'ju kalojë në të djathtë. E vërtetë apo e gabuar?
5. Çfarë është një rrezik?
6. Pse të bëni plane emergjence kur shihni një rrezik?

Këto pyetje mund të jenë në test. Nëse nuk mund t'u përgjigjeni të gjitha pyetjeve, rilexoni nënseksionet 2.7 dhe 2.8

2.9 – DREJTIMI I SHPËRQENDRUAR

Një shpërqendrim i shoferit është çdo gjë që ju largon vëmendjen nga drejtimi. Sa herë që jeni duke drejtuar një mjet dhe vëmendja juaj e plotë nuk është në detyrën e drejtimit, ju jeni duke vënë në rrezik veten, pasagjerët tuaj, mjetet e tjera dhe këmbësorët. Drejtimi i shpërqendruar mund të shkaktojë përplasje, duke rezultuar në lëndime, vdekje ose dëmtime prone.

Aktivitetet brenda mjetit që mund t'ju largojnë vëmendjen përfshijnë: biseda me pasagjerët; rregullimi i radios, luajtësit të CD-ve ose kontrolleve të klimës; ngrënia, pirja ose pirja e duhanit; leximi i hartave ose literature tjetër; marrja e diçkaje që ka rënë; biseda në telefon celular ose radio komunikimi; leximi ose dërgimi i mesazheve; përdorimi i çdo lloj pajisjeje telematike ose elektronike (si sistemet e navigimit, sinjalizuesve, asistentit personal dixhital, kompjuterëve, etj.) Ëndërrimi gjatë ditës ose të qenit i zënë me shpërqendrim të tjera mendore; dhe shumë të tjera.

Shqetësime të mundshme që mund të ndodhin jashtë një mjeti në lëvizje: trafiku i jashtëm, mjete ose këmbësorë; ngjarje të jashtme të tilla si: policia ndalon dikë ose një skenë përplasjeje; rrezet e diellit/perëndimi i diellit; objekte në rrugë; ndërtimi i rrugës; leximi i tabelave ose reklamave të tjera rrugore; dhe shumë të tjera.

2.9.1 – Problemi i përplasjes gjatë drejtimit të shpërqendruar

Studimi i shkaktimit të përplasjeve me kamionët e mëdhenj (LTCCS) raportoi se 8 për qind e përplasjeve të kamionëve të mëdhenj kanë ndodhur kur shoferët e mjeteve komerciale (CMV) ishin të hutuar nga jashtë dhe 2 për qind e përplasjeve të kamionëve të mëdhenj ndodhën kur shoferi ishte i hutuar nga brenda.

Përafërsisht 5 500 njerëz vriten çdo vit në rrugët në SHBA-së dhe rreth 448 000 lëndohen në përplasjet e mjeteve që përfshijnë drejtimin e shpërqendruar (Fakte të Sigurisë së Trafikut NHTSA: Drejtimi i shpërqendruar).

Hulumtimet tregojnë se ngarkesa e të folurit në një telefon celular - edhe nëse është pa duar - i heq vëmendjen me 39% të energjisë që zakonisht do t'i kushtonte drejtimit të sigurt. Shoferët që përdorin një pajisje dore kanë më shumë gjasa të pësojnë një përplasje mjaft serioze duke shkaktuar lëndime. (Uebajti i NHTSA-së për drejtimin e shpërqendruar, www.distractiion.gov).

2.9.2 – Efektet e drejtimit të shpërqendruar

Efektet e drejtimit të shpërqendruar përfshijnë perceptimin e ngadalësuar, gjë që mund të shkaktojë që ju të vonoheni në perceptim ose të mos arrini plotësisht të perceptoni një ngjarje të rëndësishme trafiku; vendimmarrje të vonuar dhe veprime të pahijshme, të cilat mund t'ju bëjnë të vonoheni në marrjen e veprimeve të duhura ose të bëni veprime të pasakta me timonin, gazin ose frenat.

2.9.3 – Llojet e shpërqendrimeve

Ka shumë shkaqe të shpërqendrimit, të gjitha me potencial për të rritur rrezikun.

Shpërqendrimi fizik – ai që ju bën të hiqni duart nga timoni ose sytë nga rruga, si p.sh. kapja e një objekti.

Shpërqendrimi mendor – aktivitete që të largojnë mendjen nga rruga, të tilla si përfshirja në bisedë me një pasagjer ose të menduarit për diçka që ka ndodhur gjatë ditës.

Shpërqendrimi fizik dhe mendor – një shans edhe më i madh i mundësisë që të ndodhë një përplasje, si p.sh. të folurit në celular; ose dërgimi ose leximi i mesazheve.

2.9.4 – Telefonat celularë

49 CFR Pjesa 383, 384, 390, 391 dhe 392 e Rregulloreve Federale të Sigurisë së Transportuesit të Mjeteve (FMCSR) dhe Rregulloreve të Materialeve të Rrezikshme (HMR) kufizon përdorimin e telefonave celularë që mbahen në dorë nga shoferët e mjeteve komerciale (CMV); dhe zbaton sanksione të reja për skualifikimin e shoferëve për drejtimin e CMV-ve që nuk përmbushin këtë kufizim federal; ose që kanë dënime të shumta për shkeljen e një ligji ose urdhërese shtetërore ose vendore për kontrollin e trafikut të mjeteve motorike që kufizon përdorimin e telefonave celularë që mbahen në dorë. Për më tepër, transportuesve të mjeteve nuk ju lejohej t'ju kërkojnë ose lejojnë shoferët e CMV-ve të përdorin telefona celularë që mbahen në dorë.

Përdorimi i telefonave celularë që mbahen në dorë do të thotë, "përdorimi i të paktën njërës dorë për të mbajtur një telefon celular për të kryer një komunikim zanor"; "thirrja e një numri celular duke shtypur më shumë se një buton"; ose "lëvizja nga një pozicion i ulur i drejtimit ndërsa është jeni i lidhur me rripin e sigurimit për të arritur telefonin celular". Nëse zgjidhni të përdorni një telefon celular ndërsa përdorni një CMV, mund të përdorni vetëm një telefon celular pa duar që ndodhet afër jush dhe që mund të përdoret në përputhje me rregullin për të kryer një komunikim zanor.

CDL-ja juaj do të skualifikohet pas dy ose më shumë dënimeve të çdo ligji shtetëror për përdorimin e telefonit celular që mbahet në dorë gjatë përdorimit të një CMV-je. Përfshirja është 60 ditë për veprën e dytë brenda 3 vjetësh dhe 120 ditë për tri ose më shumë shkelje brenda 3 vjetësh. Përveç kësaj, shkelja e parë dhe çdo pasuese e një ndalimi të tillë i nënshtrohen gjobave civile të vendosura ndaj shoferëve të tillë, në një shumë deri në 2 750 dollarë. Transportuesit e mjeteve nuk duhet të lejojnë dhe as të kërkojnë nga shoferëve të përdorin një telefon celular që mbahet në dorë gjatë drejtimit të mjetit. Punëdhënësi gjithashtu mund t'u nënshtrohet gjobave civile në një shumë deri në 11 000 dollarë. Ekziston një përjashtim emergjence që ju lejon të përdorni telefonat celularë që mbahen në dorë nëse është e nevojshme për të komunikuar me zyrtarët e zbatimit të ligjit ose shërbime të tjera të emergjencës.

Hulumtimet tregojnë se shanset për t'u përfshirë në një ngjarje kritike për sigurinë (p.sh., përplasje, afër përplasjes, devijimi i paqëllimshëm i korsisë) është 6 herë më i madh për shoferët e CMV-ve që angazhohen në formimin e një numri celular gjatë drejtimit sesa për ata që nuk e bëjnë këtë.

Shoferët që telefonojnë, i heqin sytë nga rruga përpara për një mesatare prej 3,8 sekondash. Me shpejtësi 55 milje për orë (ose 80,7 këmbë për sekondë), kjo është e barabartë me një shofer që udhëton 306 këmbë, gjatësia e përafërt e një fushe futbolli, pa shikuar rrugën.

Përgjegjësia juaj kryesore është të drejtoni një mjet motorik në mënyrë të sigurt. Për ta bërë këtë, duhet të përqendroni vëmendjen tuaj të plotë në detyrën e drejtimit.

Vini re se pajisjet pa duar nuk kanë më pak gjasa se telefonat celularë të dorës që t'ju bëjnë të shpërqendroheni. Vëmendja shmanget nga detyra e drejtimit gjatë përdorimit të secilës pajisje.

2.9.5 – Dërgimi i mesazheve

49 CFR Pjesa 383, 384, 390, 391, 392, Rregulloret Federale të Sigurisë së Transportuesit të Mjeteve (FMCSR) ndalojnë dërgimin e mesazheve nga shoferët e mjeteve motorike komerciale (CMV) ndërsa operojnë në tregtinë ndërshtetërore; dhe zbaton sanksione të reja për skualifikimin e shoferëve që drejtojnë CMV-të dhe që nuk respektojnë këtë ndalim federal; ose që kanë dënime të shumta për shkeljen e një ligji ose urdhërese shtetërore ose vendore për kontrollin e trafikut të mjeteve motorike që ndalon dërgimin e mesazheve gjatë drejtimit të mjetit. Për më tepër, transportuesit e mjeteve e kanë të ndaluar t'ju kërkojnë ose lejojnë shoferët e tyre të angazhohen në dërgimin e mesazheve gjatë drejtimit të mjetit.

Dërgimi i mesazheve nënkupton futjen manuale të tekstit ose leximin e tekstit nga një pajisje elektronike. Kjo përfshin, por nuk kufizohet në, shërbimin e mesazheve të shkurtër, dërgimin e emailëve, mesazhet e çastit, një komandë ose kërkesë për të hyrë në një faqe interneti www, ose angazhimin në çdo formë tjetër të marrjes ose futjes elektronike të tekstit, për komunikim aktual ose të ardhshëm.

Pajisja elektronike përfshin, por nuk kufizohet në, një telefon celular; asistent personal dixhital; sinjalizues; kompjuter; ose ndonjë pajisje tjetër që përdoret për të futur, shkruar, dërguar, marrë ose lexuar tekste.

CDL-ja juaj do të skualifikohet pas dy ose më shumë dënimeve të çdo ligji shtetëror për dërgimin e mesazheve gjatë përdorimit të një CMV-je. Përrjashtimi është 60 ditë për veprën e dytë brenda 3 vjetësh dhe 120 ditë për tri ose më shumë shkelje brenda 3 vjetësh. Përveç kësaj, shkelja e parë dhe çdo pasuese e një ndalimi të tillë i nënshtrohen gjobave civile të vendosura ndaj shoferëve të tillë, në një shumë deri në 2 750 dollarë. Asnjë transportues mjetesh nuk duhet t'ju lejojë ose të kërkojë nga shoferët e tij të angazhohen në dërgimin e mesazheve gjatë drejtimit. Ekziston një përjashtim emergjence që ju lejon të dërgoni mesazhe nëse është e nevojshme për të komunikuar me zyrtarë të zbatimit të ligjit ose shërbime të tjera të emergjencës.

Provat sugjerojnë se mesazhet me tekst janë edhe më të rrezikshme se të folurit në një celular, sepse kërkon që ju të shikoni një ekran të vogël dhe të manipuloni tastierën me duar. Dërgimi i mesazheve është shpërqendrimi më alarmues, sepse përfshin shpërqendrim fizik dhe mendor njëkohësisht.

Hulumtimet tregojnë se shanset për t'u përfshirë në një ngjarje kritike për sigurinë (p.sh., përplasje, afër përplasjes, devijim i paqëllimshëm i korsisë) është 23,2 herë më i madh për shoferët e CMV-ve që angazhohen në dërgimin e mesazheve gjatë drejtimit sesa për ata që nuk e bëjnë këtë. Dërgimi ose marrja e mesazheve me tekst i largon sytë nga rruga për një mesatare prej 4,6 sekondash. Me shpejtësi 55 milje për orë, ju do të udhëtoni 371 këmbë, ose sa gjatësia e një fushe të tërë futbolli - pa parë rrugën.

2.9.6 – Mos drejtoni i shpërqendruar

Qëllimi juaj duhet të jetë të eliminoni të gjitha shpërqendrimet në mjet përpara se të filloni drejtimin. Përmbushja e këtij qëllimi mund të bëhet nga:

- Vlerësimi i të gjitha shpërqendrimeve të mundshme në mjet përpara drejtimit.
- Zhvillimi i një plani parandalues për të reduktuar/eliminuar shpërqendrimet e mundshme.
- Zhvillimi i shpërqendrimeve të pritshme.
- Diskutimi i skenarëve të mundshëm përpara se të hipni në mjet.
- Bazuar në vlerësimin e shpërqendrimeve të mundshme, mund të formuloni një plan parandalues për të reduktuar/eliminuar shpërqendrimet e mundshme.

Nëse shoferët reagojnë gjysmë sekonde më ngadalë për shkak të shpërqendrimeve, përplasjet dyfishohen. Disa këshilla që duhen ndjekur që të mos shpërqendroheni:

- Fikni të gjitha pajisjet e komunikimit.
- Nëse duhet të përdorni një telefon celular, sigurohuni që ai të jetë në afërsi, që të funksionojë kur jeni të kufizuar, përdorni një kufje ose funksionin e altoparantit të telefonit, përdorni opsionin e aktivizimit me zë të telefonatës; ose përdorni funksionin pa duar. Shoferët e mjeteve nuk po veprojnë drejt nëse arrijnë në mënyrë të pasigurt një telefon celular, edhe nëse synojnë të përdorin funksionin pa duar.
- Mos shkruani dhe mos lexoni një mesazh me tekst në një pajisje celulare gjatë drejtimit.
- Njihuni me veçoritë dhe pajisjet e mjetit tuaj, përpara se të hipni në të.
- Rregulloni të gjitha kontrollet e mjetit dhe pasqyrën sipas preferencave tuaja përpara se të drejtoni.
- Paraprogramoni stacionet radiofonike dhe ngarkoni paraprakisht CD-të tuaja të preferuara.
- Pastroni mjetin nga çdo objekt i panevojshëm dhe siguroni ngarkesën.

- Rishikoni hartat, programoni GPS-n dhe planifikoni rrugën përpara se të filloni të drejtoni.
- Mos u përpuni të lexoni ose të shkruani ndërsa jeni duke drejtuar.
- Shmangni pirjen e duhanit, ngrënien dhe pirjen gjatë drejtimit. Nisuni herët për t'i lënë vetes kohë për të ndaluar për të ngrënë.
- Mos u përfshini në biseda komplekse ose emocionalisht intensive me pasagjerë të tjerë.
- Siguroni angazhimin e pasagjerëve të tjerë për t'u sjellë me përgjegjësi dhe për të mbështetur shoferin në reduktimin e shpërqendrimeve.

2.9.7 – Kujdes nga shoferët e tjerë të shpërqendruar

Ju duhet të jeni në gjendje të njihni shoferët e tjerë të cilët janë të përfshirë në çfarëdo forme shpërqendrimi nga drejtimi. Mosnjohja e shoferëve të tjerë të shpërqendruar mund t'ju pengojë të perceptoni ose të reagoni saktë në kohë për të parandaluar një përplasje. Vini re:

Mjete që mund të lëvizin mbi linjat ndarëse të korsisë ose brenda korsisë së tyre.

Mjete që udhetojnë me shpejtësi të paqëndrueshme.

Shoferë që janë të preokupuar me harta, ushqime, cigare, telefona celularë ose objekte të tjera.

Shoferë që duket se janë të përfshirë në biseda me pasagjerët e tyre.

Jepini shumë hapësirë një shoferi të shpërqendruar dhe ruani distancën e sigurt të pasimit.

Jini shumë të kujdesshëm kur kaloni një shofer që duket se është i shpërqendruar. Shoferi tjetër mund të mos jetë i vetëdijshëm për praninë tuaj dhe mund të lëvizë përpara jush.

2.10 – SHOFERË AGRESIVË/INAT NË RRUGË

2.10.1 – Çfarë është?

Drejtimi agresiv i mjetit dhe inati në rrugë nuk është një problem i ri. Megjithatë, në botën e sotme, ku trafiku i rënduar dhe i ngadalshëm dhe oraret e ngjeshura janë normë, gjithnjë e më shumë shoferë po e nxjerrin zemërimin dhe zhgënjimin e tyre në mjetet e tyre. Rrugët e mbushura me njerëz lënë pak vend për gabime, duke çuar në dyshime dhe armiqësi mes shoferëve të mjeteve dhe duke i inkurajuar ata t'i marrin personalisht gabimet e shoferëve të tjerë.

Drejtimi agresiv është akti i drejtimit të një mjeti në një mënyrë egoiste, të guximshme ose shtytëse, pa marrë parasysh të drejtat ose sigurinë e të tjerëve. (d.m.th. ndërimi i korsisë shpesh dhe befas, pa paralajmërim.)

Inati në rrugë është drejtimi i një mjeti me qëllim dëmtimin e të tjerëve ose për të sulmuar fizikisht një shofer ose mjetin e tij.

2.10.2 – Mos jini një shofer agresiv

Mënyra se si ndiheni para se të nisni mjetin ka të bëjë shumë me mënyrën se si stresi do të ndikojë tek ju gjatë drejtimit të mjetit. Ulni stresin para dhe gjatë drejtimit. Dëgjoni muzikë "të lehtë për t'u dëgjuar".

Jepini makinës vëmendjen tuaj të plotë. Mos lejoni që të shpërqendroheni duke folur në celular, duke ngrënë, etj.

Jini realist për kohën tuaj të udhëtimit. Prisni vonesa për shkak të trafikut, punimeve ose motit të keq dhe bëni kompensime.

Nëse do të arrini më vonë se sa prisnit - merruni me të. Merrni frymë thellë dhe pranoni vonesën.

Jepuni shoferëve të tjerë mundësinë e dyshimit. Përpuni të imagjinoni pse po drejtojnë në atë mënyrë. Cilado qoftë arsyeja e tyre, nuk ka të bëjë me ju.

Ngadalësoni shpejtësinë dhe mbani distancën e ndjekjes në mënyrë të arsyeshme.

Mos drejtoni ngadalë në korsinë e majtë të trafikut.

Shmangni gjestet. Mbajini duart në timon. Shmangni çdo gjest që mund të zemërojë një shofer tjetër, madje edhe shprehje acarimi në dukje të padëmshme si tundja e kokës. Jini një shofer i kujdesshëm dhe i sjellshëm. Nëse një shofer tjetër duket i gatshëm për t'ju dalë përpara, thoni: "Vazhdo, të lutem". Kjo përgjigje së shpejti do t'ju bëhet zakon dhe nuk do të ofendoheni aq nga veprimet e shoferëve të tjerë.

2.10.3 – Çfarë duhet të bëni kur përballeni me një shofer agresiv

Para së gjithash, bëni çdo përpjekje për t'u larguar nga rruga e tyre.

Vendoseni krenarinë në sediljen e pasme. Mos i sfidoni duke përshpejtuar ose duke u përpjekur të mbani veten në korsinë tuaj të udhëtimit. Shmangni kontaktin me sy.

Injoroni gjestet dhe refuzoni të reagoni ndaj tyre.

Raportoni shoferët agresivë tek autoritetet përkatëse duke ofruar një përshkrim të mjetit, numrin e targës, vendndodhjen, drejtimin e udhëtimit dhe nëse është e mundur përshkrimin e shoferit.

Nëse keni një celular dhe mund ta bëni këtë në mënyrë të sigurt, telefononi policinë.

Nëse një shofer agresiv përfshihet në një aksident më poshtë rrugës, ndaloni në një distancë të sigurt nga vendi i përplasjes, prisni që policia të mbërrijë dhe raportoni sjelljen e shoferit që keni parë.

Nënseksionet 2.9 dhe 2.10

Testoni njohuritë tuaja

1. Cilat janë disa këshilla për t'u ndjekur në mënyrë që të mos bëheni një shofer i shpërqendruar?
2. Si t'i përdorni me kujdes pajisjet e komunikimit në mjet?
3. Si ta dalloni një shofer të shpërqendruar?
4. Cili është ndryshimi midis drejtimit agresiv dhe zemërimit në rrugë?
5. Çfarë duhet të bëni kur përballeni me një shofer agresiv?
6. Cilat janë disa gjëra që mund të bëni për të reduktuar stresin para dhe gjatë drejtimit?

Këto pyetje mund të jenë në test. Nëse nuk mund t'u përgjigjeni të gjithave pyetjeve, rilexoni nënseksionet 2.9 dhe 2.10.

2.11 – DREJTIMI NATËN DHE LODHJA E SHOFRIT

2.11.1 – Është më e rrezikshme

Ju jeni në rrezik më të madh kur drejtoni natën. Shoferët nuk mund t'i shohin rreziqet aq shpejt sa në ditën e ditës, kështu që ata kanë më pak kohë për të reaguar. Shoferët e kapur në befasi janë më pak në gjendje të shmangin një aksident.

Problemet e drejtimit gjatë natës përfshijnë shoferin, rrugën dhe mjetin.

2.11.2 – Faktorët e shoferit

Shikimi. Njerëzit nuk mund të shohin aq qartë natën ose në dritë të zbehtë. Gjithashtu, sytë e tyre kanë nevojë për kohë për t'u përshtatur për të parë në dritë të zbehtë. Shumica e njerëzve e kanë vënë re këtë kur hyjnë në një kinema të errët.

Ndriçimi verbues. Shoferët e mjeteve mund të verbohen për një kohë të shkurtër nga dritat e forta. Duhet kohë për t'u rikuperuar nga kjo verbëri. Shoferët e moshuar shqetësohen veçanërisht nga ndriçimi verbues. Shumica e njerëzve janë verbuar përkohësisht nga njësitë e blicit të kamerës ose nga dritat e gjata të një mjeti që po afrohet. Mund të duhen disa sekonda për t'u rikuperuar nga ndriçimi verbues. Edhe dy sekonda verbëri nga ndriçimi verbues mund të jenë të rrezikshme. Një mjet me shpejtësi 55 milje për orë do të përshkojë më shumë se gjysmën e distancës së një fushe futbolli gjatë asaj kohe. Mos shikoni drejt dritave vezulluese kur drejtoni. Shikoni në anën e djathtë të rrugës. Shikoni anash kur dikush që vjen drejt jush ka drita shumë vezulluese.

Lodhja dhe mungesa e vigjilencës. Lodhja është lodhje fizike ose mendore që mund të shkaktohet nga tendosje fizike ose mendore, detyra të përsëritura, sëmundje ose mungesë gjumi. Ashtu si alkooli dhe droga, ai dëmton shikimin dhe gjykimin tuaj. Lodhja shkakton gabime në lidhje me shpejtësinë dhe distancën, rrit rrezikun për t'u përfshirë në një aksident, bën që të mos i shihni dhe të mos reagoni ndaj rreziqeve aq shpejt; dhe ndikon në aftësinë tuaj për të marrë vendime kritike. Kur jeni i lodhur, mund t'ju zërë gjumi në timon dhe të përplaseni, duke plagosur ose vranë veten ose të tjerët.

Drejtimi në gjendje të lodhur ose të përgjumur është një nga shkaqet kryesore të përplasjeve në trafik. NHTSA-ja vlerëson se 100 000 aksidente të raportuara nga policia në vit janë rezultat i drejtimit të përgjumur. Sipas sondazhit të gjumit në Amerikë të Fondacionit Kombëtar të Gjumit, 60% e amerikanëve kanë drejtuar ndërsa janë ndier të përgjumur dhe më shumë se një e treta (36 për qind ose 103 milionë njerëz) pranojnë se në të vërtetë i ka zënë gjumi në timon. Shoferët mund të përjetojnë episode të shkurtra gjumi që zgjasin vetëm disa sekonda ose të bien në gjumë për periudha më të gjata kohore. Sido që të jetë, mundësia e një përplasjeje rritet në mënyrë dramatike.

Grupet në rrezik

Rreziku i një aksidenti për shkak të drejtimit të përgjumur nuk shpërndahet në mënyrë uniforme në të gjithë popullsinë. Përplasjet prirën të ndodhin në momentet kur përgjumja është më e theksuar, për shembull, gjatë natës dhe në mesditë. Shumica e njerëzve janë më pak vigjilentë gjatë natës, veçanërisht pas mesnatës. Kjo është veçanërisht e vërtetë nëse keni drejtuar për një kohë të gjatë. Kështu, individët që drejtojnë makinën gjatë natës kanë shumë më tepër gjasa të kenë përplasje për shkak se i ka zënë gjumi.

Hulumtimet kanë identifikuar meshkujt e rinj, punëtorët me turne, shoferët komercialë, veçanërisht shoferët e distancave të gjata dhe njerëzit me çrregullime të patrajtuara të gjumit ose me privim gjumi afatshkurtër ose kronik si në rrezik të shtuar për të pasur një përplasje për shkak të gjumit. Të paktën 15% e të gjitha përplasjeve të kamionëve të rëndë përfshijnë lodhje.

Një studim i kërkuar nga Kongresi për 80 shoferë kamionësh me distanca të gjata në Shtetet e Bashkuara dhe Kanada zbuloi se shoferët flinin mesatarisht më pak se 5 orë në ditë. (Administrata Federale e Sigurisë së Transportuesve të Mjeteve, 1996) Nuk është çudi atëherë që Bordi Kombëtar i Sigurisë së Transportit (NTSB) raportoi se drejtimi në gjendje të përgjumur ishte ndoshta shkaku i më shumë se gjysmës së përplasjeve që çuan në vdekjen e një shoferi kamioni. (NTSB, 1990) Për çdo vdekje të një shoferi kamioni, vriten tre deri në katër persona të tjerë. (NHTSA, 1994).

Shenjat paralajmëruese të lodhjes

Sipas sondazhit të gjumit në Amerikë nga Fondacioni Kombëtar i Gjumit, 60% e amerikanëve kanë drejtuar ndërsa janë ndier të përgjumur dhe 36% pranojnë se në fakt i ka zënë gjumi në timon vitin e kaluar. Megjithatë, shumë njerëz nuk mund të thonë nëse ose kur do të bien në gjumë. Këtu janë disa shenja që duhet t'ju tregojnë të ndaloni dhe të pushoni:

Vështirësi në përqendrim, pulitje të shpeshta të syve ose qepalla të rënda.

Hapja në mënyrë të përsëritur e gojës ose fërkimi i syve.

Ëndërrimi gjatë ditës; ose mendime endacake/të shkëputura.

Probleme me kujtimin e kilometrave të fundit të kaluara; harroni daljet ose tabelat e qarkullimit.

Probleme me mbajtjen e kokës lart.

Lëvizja nga korsia juaj, ndjekja nga shumë afër ose goditja e një rripi të gjërmuar jashtë rrugës.

Ndiheni të shqetësuar dhe nervozë.

Kur jeni të lodhur, përpjekja për të "vazhduar" është shumë më e rrezikshme sesa mendojnë shumica e shoferëve. Është shkaku kryesor i aksidenteve me pasojë vdekjen. Nëse vëreni ndonjë shenjë lodhjeje, ndaloni drejtimin dhe shkoni të flini gjatë natës ose bëni një sy gjumë 15-20 minuta.

Jeni në rrezik?

Përpara se të drejtoni, merrni parasysh nëse jeni:

I privuar nga gjumi ose i lodhur (6 orë gjumë ose më pak trefishon rrezikun).

Vuani nga mungesa e gjumit (pagjumësia), gjumi me cilësi të dobët ose keni fjetur pak gjumë.

Drejtimi për distanca të gjata pa pushimet e duhura.

Drejtimi gjatë natës, mesditës ose kur normalisht do të flinit. Shumë aksidente të mjeteve të rënda ndodhin ndërmjet mesnatës dhe orës 6 të mëngjesit.

Marrja e medikamenteve qetësuese (antidepresantë, tableta të ftohjes, antihistaminë).

Të punuarit më shumë se 60 orë në javë (rrit rrezikun me 40%).

Të punuarit më shumë se një punë dhe puna jote kryesore përfshin punën me turne.

Drejtimi vetëm ose në një rrugë të gjatë, rurale, të errët ose të mërziqshme.

Fluturimi, ndryshimi i zonës kohore.

Parandalimi i përgjumjes përpara një udhëtimi:

Bëni gjumë të mjaftueshëm - të rriturve u nevojiten 8 deri në 9 orë për të ruajtur vigjilencën.

Përgatitni me kujdes itinerarin për të identifikuar distancën totale, pikat e ndalimit dhe konsiderata të tjera logjistike.

Programoni udhëtime gjatë orëve kur normalisht jeni i zgjuar, jo në mes të natës.

Udhëtoni me një pasagjer.

Shmangni medikamentet që shkaktojnë përgjumje.

Konsultohuni me mjekun tuaj nëse vuani nga përgjumja gjatë ditës, keni vështirësi për të fjetur gjatë natës ose flini shpesh.

Përfshini stërvitjen në jetën tuaj të përditshme për t'ju dhënë më shumë energji.

Ruajtja e vigjilencës gjatë drejtimit:

Mbroni veten nga ndriçimi verbues dhe lodhja e syve me syze dielli.

Qëndroni i freskët duke hapur dritaren ose duke përdorur kondicionerin.

Shmangni ushqimet e rënda.

Jini të vetëdijshëm për kohën e pushimit gjatë ditës.

Kërkojini një personi tjetër të udhëtojë me ju dhe të drejtoni me radhë.

Bëni pushime periodike - rreth çdo 100 milje ose 2 orë gjatë udhëtimeve të gjata.

Ndaloni drejtimin dhe pushoni pak ose bëni një sy gjumë.

Konsumimi i kafeinës mund të rrisë ndërgjegjësimin për disa orë, por mos pini shumë. Efekti do të kalojë përfundimisht. Mos u mbështetni në kafeinë për të parandaluar lodhjen.

Shmangni drogën. Ndërsa mund t'ju mbajnë zgjuar për një kohë të caktuar, nuk do t'ju bëjë vigjilentë.

Nëse jeni të përgjumur, e vetmja kurë e sigurt është të dilni nga rruga dhe të flini pak. Nëse nuk e bëni këtë, rrezikoni jetën tuaj dhe të të tjerëve.

2.11.3 – Faktorët e rrugës

Ndriçim i dobët. Gjatë ditës zakonisht ka dritë të mjaftueshme për të parë mirë. Kjo nuk ndodh gjatë natës. Disa zona mund të kenë drita të ndritshme rrugore, por shumë zona do të kenë ndriçim të dobët. Në shumicën e rrugëve ndoshta do t'ju duhet të vareni tërësisht nga fenerët tuaj.

Më pak dritë do të thotë që nuk do të jeni në gjendje t'i shihni rreziqet ashtu si gjatë ditës. Përdoruesit e rrugës që nuk kanë drita janë të vështirë për t'u parë. Ndodhin shumë aksidente gjatë natës që përfshijnë këmbësorë, vrapues, çiklistë dhe kafshë.

Edhe kur ka drita, skena e rrugës mund të jetë konfuzuese. Tabelat e qarkullimit dhe rreziqet mund të jenë të vështira për t'u parë në sfondin e tabelave, vitrinave të dyqaneve dhe dritave të tjera.

Drejtoni më ngadalë kur ndriçimi është i dobët ose konfuzues.

Drejtoni mjaftueshëm ngadalë për t'u siguruar që mund të ndaloni në distancën që mund të shihni përpara.

Shoferët e dehur. Shoferët e dehur dhe shoferët nën ndikimin e drogës janë një rrezik për veten dhe për ju. Jini veçanërisht vigjilent rreth orarit të mbylljes së bareve dhe tavernave. Kujdes nga shoferët që kanë probleme të qëndrojnë në korsinë e tyre ose të ruajnë shpejtësinë, të cilët ndalojnë pa arsye ose shfaqin shenja të tjera të të qenit nën ndikimin e alkoolit ose drogës.

2.11.4 – Faktorët e mjetit

Fenerët. Gjatë natës fenerët tuaj zakonisht do të jenë burimi kryesor i dritës që ju të shihni dhe që të tjerët t'ju shohin. Ju nuk mund të shihni aq shumë me fenerët tuaj sa shihni gjatë ditës. Me dritat e ulëta mund të shihni përpara rreth 250 këmbë dhe me drita të gjata rreth 350-500 këmbë. Duhet të rregulloni shpejtësinë për të ruajtur distancën e ndalimit brenda distancës së shikimit. Kjo do të thotë të ecni mjaft ngadalë për të qenë në gjendje të ndaloni brenda rrezes së fenerëve tuaj. Përndryshe, në kohën kur të shihni një rrezik, nuk do të keni kohë të ndaloni.

Drejtimi natën mund të jetë më i rrezikshëm nëse keni probleme me fenerët. Fenerët e ndotur mund të japin vetëm gjysmën e dritës që duhet. Kjo zvogëlon aftësinë tuaj për të parë dhe e bën më të vështirë për të tjerët që t'ju shohin. Sigurohuni që dritat tuaja të jenë të pastra dhe të funksionojnë. Fenerët mund të jenë jashtë qendrës. Nëse ata nuk tregojnë në drejtimin e duhur, ata nuk do t'ju japin një pamje të mirë dhe mund të verbojnë shoferët e tjerë. Kërkoni nga një person i kualifikuar që të sigurohet që të jenë rregulluar siç duhet.

Drita të tjera. Në mënyrë që të shiheni lehtësisht, elementet e mëposhtëm duhet të jenë të pastër dhe të funksionojnë siç duhet:

- Dritat fosforeshente.
- Dritat e pasme.
- Dritat e identifikimit.
- Dritat e shënjitimit
- Dritat e hapjes.

Sinjalet e kthimit dhe dritat e frenimit. Gjatë natës, sinjalet e kthimit dhe dritat e frenimit janë edhe më të rëndësishme për t'u treguar shoferëve të tjerë se çfarë keni ndërmend të bëni. Sigurohuni që të keni sinjalizues për kthimet dhe drita ndalimi të pastra dhe funksionale.

Xhami i përpamë dhe pajisja për monitorimin e trafikut/pasqyra. Është më e rëndësishme gjatë natës sesa gjatë ditës të keni një xham të pastër dhe një pasqyrë të pastër. Dritat vezulluese gjatë natës mund të shkaktojnë papastërti në xhamin tuaj të përpamë ose në pasqyrë për të krijuar një shkëlqim më vete, duke bllokuar pamjen tuaj. Shumica e njerëzve e kanë përjetuar drejtimin drejt diellit pikërisht kur ai ka lindur ose është gati të perëndojë, dhe kanë zbuluar se ata mezi mund të shohin nga një xham që dukej në rregull në mes të ditës. Pastroni xhamin e përpamë brenda dhe jashtë për drejtim të sigurt gjatë natës.

2.11.5 – Procedurat e drejtimit gjatë natës

Procedurat para udhëtimit. Sigurohuni që të keni pushuar dhe të jeni vigjilent. Nëse jeni të përgjumur, flini para se të drejtoni! Edhe një dremitje mund të shpëtojë jetën tuaj ose të të tjerëve. Nëse mbani syze, sigurohuni që ato të jenë të pastra dhe të pagërvishtura. Mos mbani syze dielli gjatë natës. Bëni një kontroll të plotë të mjetit. Kushtojini vëmendje kontrollimit të të gjitha dritave dhe dritave fosforeshente dhe pastrimit të atyre që mund të arrini.

Shmangni verbimin e të tjerëve. Ndriçimi verbues nga fenerët tuaj mund të shkaktojë probleme për shoferët që vijnë drejt jush. Ato gjithashtu mund të shqetësojnë shoferët që shkojnë në të njëjtin drejtim me ju, kur dritat tuaja shkëlqejnë në pasqyrën për pamjen e pasme. Zbehni dritat përpara se të shkaktojnë ndriçim verbues për shoferët e tjerë. Zbehni dritat brenda 500 këmbëve (150 metrave) nga një mjet që po afrohet dhe kur ndiqni një mjet tjetër brenda 500 këmbëve.

Shmangni verbimin nga mjetet që vijnë. Mos shikoni drejt dritave të mjeteve që vijnë përballë. Shikoni pak në të djathtë në një korsë të djathtë ose në skajet e rrugës, nëse ka. Nëse shoferët e tjerë nuk i ndezin dritat e tyre të ulëta, mos u përpiqni t'ia "ktheni" duke ndezur dritat tuaja të gjata. Kjo rrit ndriçimin verbues për shoferët që vijnë afër dhe rrit mundësinë e një përplasjeje.

Përdorni dritat e gjata kur mundeni. Disa shoferë bëjnë gabim duke përdorur gjithmonë dritat e ulëta. Kjo redukton seriozisht aftësinë e tyre për të parë përpara. Përdorni dritat e gjata kur është e sigurt dhe e ligjshme për ta bërë këtë. Përdorini ato kur nuk jeni brenda 500 këmbëve (150 metrave) nga një mjet që po afrohet. Gjithashtu, mos lejoni që pjesa e brendshme e kabinës tuaj të bëhet shumë e ndritshme. Kjo e bën më të vështirë për të parë jashtë. Mbajeni dritën e brendshme të fikur dhe rregulloni dritat e instrumentit sa më të ulëta që të mundeni që të jeni ende në gjendje të lexoni matësit.

Nëse ju zë gjumi, ndaloni në vendin më të afërt të sigurt. Njerëzit shpesh nuk e kuptojnë se sa afër janë që t'i zerë gjumi, edhe kur qepallat e syve u mbyllen. Nëse mund ta bëni këtë në mënyrë të sigurt, shikoni veten në një pasqyrë. Nëse dukeni i përgjumur, ose thjesht ndiheni i përgjumur, ndaloni drejtimin! Jeni në një gjendje shumë të rrezikshme. E vetmja kurë e sigurt është gjumi.

2.12 – DREJTIMI NË MJEGULL

Mjegulla mund të ndodhë në çdo kohë. Mjegulla në autostrada mund të jetë jashtëzakonisht e rrezikshme. Mjegulla është shpesh e papritur dhe dukshmëria mund të përkeqësohet me shpejtësi. Ju duhet të shikoni për kushtet e mjegullës dhe të jeni gati për të ulur shpejtësinë. Mos supozoni se mjegulla do të hollohet pasi të hyni në të.

Këshilla më e mirë për drejtimin në mjegull është të mos drejtoni. Preferohet që të dilni nga rruga në një zonë pushimi ose ndalesë kamionësh derisa dukshmëria të jetë më e mirë. Nëse duhet të drejtoni, sigurohuni që të keni parasysh sa vijon:

- Binduni të gjitha shenjave paralajmëruese që lidhen me mjegullën.
- Ngadalësoni përpara se të futeni në mjegull.
- Ndizni të gjitha dritat tuaja. Përdorni fenerët me rreze të ulët dhe dritat e mjegullës për shikueshmëri më të mirë edhe gjatë ditës dhe jini vigjilentë për shoferët e tjerë që mund të kenë harruar të ndezin dritat e tyre.
- Aktivizoni bllokazhin. Kjo do t'u japë mjeteve që ju afrohen nga pas një mundësi më të shpejtë për të vënë re mjetin tuaj.
- Kujdes nga mjetet në anë të rrugës. Duke parë dritat e pasme ose fenerët përpara jush mund të mos jetë një tregues i vërtetë se ku është rruga përpara jush. Mjeti mund të mos jetë fare në rrugë.
- Përdorni dritat fosforeshente të autostradës në anë të rrugës si udhërrëfyes për të përcaktuar se si rruga mund të kthehet përpara jush.
- Dëgjoni trafikun që nuk mund ta shihni.
- Shmangni parakalimin e mjeteve të tjera.
- Mos ndaloni përgjatë anës së rrugës, përveç rasteve kur është absolutisht e nevojshme.
- Jini të përgatitur për ndalesa emergjente.

2.13 – DREJTIMI NË DIMËR

2.13.1 – Kontrollat e mjetit

Sigurohuni që mjeti juaj të jetë gati përpara se të drejtoni në mot dimri. Ju duhet të bëni një inspektim të rregullt, duke i kushtuar vëmendje shtesë pjesëve të mëposhtme.

Niveli i ftohësit dhe sasia e antifrizës. Sigurohuni që sistemi i ftohjes të jetë plot dhe të ketë mjaftueshëm antifrizë në sistem për ta mbrojtur kundër ngrirjes. Kjo mund të kontrollohet me një testues special të ftohësit.

Pajisjet për shkrirjen dhe ngrohjen. Sigurohuni që shkrirësit të funksionojnë. Ato nevojiten për drejtim të sigurt. Sigurohuni që ngrohësi të funksionojë dhe të dini se si ta përdorni. Nëse përdorni ngrohës të tjerë dhe prisni që t'ju nevojiten (p.sh., ngrohësit e pasqyrës, ngrohësit e kutive të baterisë, ngrohësit e serbatorit të karburantit), kontrolloni funksionimin e tyre përpara se të nisni udhëtimin.

Fshirëse dhe larëse. Sigurohuni që tehet e fshirëses së xhamit të jenë në gjendje të mirë. Sigurohuni që tehet e fshirëses të uthiten në xham mjaftueshëm për të fshirë xhamin e përpamë, përndryshe mund të mos e fshijnë borën siç duhet. Sigurohuni që larësja e xhamit të funksionojë dhe që të ketë lëng larës në depozitën e larësës.

Përdorni larës antifrizë për xhamin për të parandaluar ngrirjen e lëngut larës. Nëse nuk shihni mjaftueshëm mirë gjatë drejtimit (për shembull, nëse fshirëset tuaja nuk funksionojnë), ndaloni në mënyrë të sigurt dhe rregulloni problemin.

Gomat. Sigurohuni që të keni mjaftueshëm lule në gomat tuaja. Gomat e makinës duhet të sigurojnë tërheqje për të shtyrë pajisjen mbi trotuarin e lagësht dhe përmes borës. Gomat e drejtimit duhet të kenë tërheqje për të drejtuar mjetin. Lulja e mjaftueshme është veçanërisht e rëndësishme në kushtet e dimrit. Duhet të keni të paktën 4/32 inç thellësi luleje në çdo vijë të madhe në gomat e përparme dhe të paktën 2/32 inç në gomat e tjera. Më shumë do të ishte më mirë. Përdor një matës për të përcaktuar nëse ke gdhendje të mjaftueshme për drejtim të sigurt.

Zinxhirët e gomave. Mund të gjendeni në kushte ku nuk mund të drejtoni pa zinxhirë, qoftë edhe për të arritur në një vend të sigurt. Mbani numrin e duhur të zinxhirëve dhe lidhjeve shtesë. Sigurohuni që ato të përshtaten me gomat tuaja të makinës. Kontrolloni zinxhirët për hallka të thyera, lidhje tërthore të konsumuara ose të thyera dhe zinxhirë anësorë të përkulur ose të thyer. Mësoni si t'i vendosni zinxhirët përpara se t'ju duhet ta bëni atë në dëborë dhe akull. Zinxhirët e gomave duhet të mbahen gjatë drejtimit në mot dimri.

Dritat dhe dritat fosforeshente. Sigurohuni që dritat dhe dritat fosforeshente të jenë të pastra. Dritat dhe dritat fosforeshente janë veçanërisht të rëndësishme gjatë motit të keq. Kontrolloni herë pas here gjatë motit të keq për t'u siguruar që ato janë të pastra dhe funksionojnë siç duhet.

Xhamat dhe pasqyrat. Hiqni çdo akull, borë, etj., nga xhami i përpamë, dritaret dhe pasqyra përpara se të niseni. Përdorni një kruese xhami, furçë dëbore dhe shkrirës të xhamit sipas nevojës.

Mbajtëset e duarve, shkallët, dhe pllakat e kuvertës. Hiqni të gjithë akullin dhe borën nga mbajtëset e duarve, shkallët dhe pllakat e kuvertës që duhet të përdorni për të hyrë në kabinë ose për të lëvizur rreth mjetit. Kjo do të zvogëlojë rrezikun e rrëshqitjes.

Grilat e radiatorit dhe ballina e dimrit. Hiqni akullin nga grilat e radiatorit. Sigurohuni që ballina e dimrit të mos jetë e mbyllur shumë fort. Nëse grilat ngrijnë ose ballina e dimrit mbyllet shumë fort, motori mund të mbinxehet dhe të ndalojë.

Sistemi i shkarkimit. Rrjedhjet e sistemit të shkarkimit janë veçanërisht të rrezikshme kur ajrimi i kabinës mund të jetë i dobët (dritaret të mbështjella, etj.). Lidhjet e lira mund të lejojnë që monoksidi i karbonit helmues të rrjedhë në mjetin tuaj. Gazi i monoksidit të karbonit do t'ju bëjë të jeni të përgjumur. Në sasi të mjaftueshme mund t'ju vrasë. Kontrolloni sistemin e shkarkimit për pjesë të liruara dhe për tinguj dhe shenja rrjedhjeje.

2.13.2 – Drejtimi

Sipërfaqe të rrëshqitshme. Drejtoni ngadalë dhe pa probleme në rrugët e rrëshqitshme. Nëse është shumë e rrëshqitshme, nuk duhet të drejtoni fare. Ndaloni në vendin e parë të sigurt.

Nisuni butësisht dhe ngadalë. Kur niseni për herë të parë, merrni ndjesinë e rrugës. Mos nxitoni.

Kontrolloni për akull. Kontrolloni për akull në rrugë, veçanërisht urat dhe mbikalimet. Mungesa e spërkatjes nga mjetet e tjera tregon se është formuar akull në rrugë. Gjithashtu, kontrolloni pasqyrën dhe tehet e fshirëseve të akullit. Nëse kanë akull, ka shumë të ngjarë që edhe rruga të ketë akull.

Regulloni kthimin dhe frenimin sipas kushteve. Bëni kthesat sa më butësisht që të jetë e mundur. Mos frenoni më fort se ç'duhet dhe mos përdorni frenimin e motorit ose ngadalësuesin e shpejtësisë. (Ato mund të bëjnë që rrotat lëvizëse të rrëshqasin në sipërfaqe të rrëshqitshme.)

Regulloni shpejtësinë sipas kushteve. Mos parakaloni mjete më të ngadalta nëse nuk është e nevojshme. Shkoni ngadalë dhe shikoni mjaft përpara për të mbajtur një shpejtësi të qëndrueshme. Shmangni nevojën për të ngadalësuar dhe përsheptuar. Merrni kthesat me shpejtësi më të ngadalta dhe mos frenoni kur jeni në kthesa. Kini parasysh se ndërsa temperatura rritet deri në pikën ku akulli fillon të shkrihet, rruga bëhet edhe më e rrëshqitshme. Ngadalësoni më shumë.

Regulloni hapësirën sipas kushteve. Mos drejtoni krahas mjeteve të tjera. Mbani një distancë më të gjatë ndjekjeje. Kur shihni një bllokim trafiku përpara, ngadalësoni ose ndaloni për të pritur që të pastrohet. Përpikuni t'i parashikoni ndalesat herët dhe ngadalësoni gradualisht. Shikoni për borëpastruesit, si dhe kamionët me kripë dhe rërë, dhe jepuni atyre shumë hapësirë.

Frenat e lagura. Kur drejtoni në shi të dendur ose ujë të thellë, frenat tuaja do të lagen. Uji në frena mund të shkaktojë që frenat të jenë të dobëta, të aplikohen në mënyrë të pabarabartë ose të kapen. Kjo mund të shkaktojë mungesë të fuqisë së frenimit, bllokim të rrotave, tërheqje në njërin anë ose në tjetrën dhe anim nëse tërhiqni një rimorkio.

Shmangni drejtimin nëpër pellgje të thella ose ujë të rrjedhshëm nëse është e mundur.

Nëse nuk është e mundur, ju duhet të:

- Ngadalësoni shpejtësinë dhe të vendosni transmisionin në një shpejtësi të ulët.
- Shtypni butësisht frenat. Kjo shtyp veshjet kundër tamburëve të frenave ose disqeve dhe nuk lejon që balta, llumi, rëra dhe uji të hyjnë gjatë drejtimit nëpër ujë.
- Rritni rpm-të e motorit dhe kaloni ujin duke mbajtur presion të lehtë mbi frena.
- Kur të dilni jashtë ujit, mbani presion të lehtë mbi frena për një distancë të shkurtër për t'i ngrohur dhe tharë.
- Bëni një ndalesë provë kur është e sigurt për ta bërë këtë. Kontrolloni prapa për t'u siguruar që askush nuk po ju ndjek, më pas shtypni frenat për t'u siguruar që funksionojnë mirë. Nëse jo, thajini ato më tej siç përshkruhet më sipër. (KUJDES: Mos ushtroni shumë presion frenimi dhe përsheptues në të njëjtën kohë, përndryshe mund të mbinxehni tamburet dhe veshjet e frenave.)

2.14 – DREJTIMI NË MOT SHUMË TË NXEHTË

2.14.1 – Kontrollet e mjetit

Bëni një inspektim normal, por kushtojini vëmendje të veçantë pikave të mëposhtme:

- **Gomat.** Përpara se të drejtoni, kontrolloni montimin e gomave dhe presionin e ajrit. Inspektoni gomat çdo dy orë ose çdo 100 milje kur drejtoni në mot shumë të nxehtë. Presioni i ajrit rritet me temperaturën. Mos lejoni që të dalë ajri ose presioni do të jetë shumë i ulët kur gomat të ftohen. Nëse një gomë është shumë e nxehtë për t'u prekur, ndaloni derisa goma të ftohet. Përndryshe, goma mund të shpërthejë ose të marrë flakë.
- **Vaji i motorit.** Vaji i motorit ndihmon në mbajtjen e motorit të freskët, si dhe në lubrifikimin e tij. Sigurohuni që të ketë mjaftueshëm vaj motori. Nëse keni një matës të temperaturës së vajit, sigurohuni që temperatura të jetë brenda intervalit të duhur ndërsa jeni duke drejtuar.

- **Ftohësi i motorit.** Përpara se të niseni, sigurohuni që sistemi i ftohjes së motorit të ketë mjaftueshëm ujë dhe antifrizë sipas udhëzimeve të prodhuesit të motorit. (Antifrizja ndihmon motorin në kushte të nxehta, si dhe në kushte të ftohta.) Kur drejtoni, kontrolloni herë pas here temperaturën e ujit ose matësin e temperaturës së ftohësit. Sigurohuni që të mbetet në intervalin normal. Nëse matësi shkon mbi temperaturën më të lartë të sigurt, mund të ketë diçka të gabuar që mund të çojë në dështim të motorit dhe ndoshta në zjarr. Ndaloni drejtimin sa më shpejt që të jetë e mundur dhe përpiquni të zbuloni se çfarë nuk shkon.
Disa mjete kanë syze shikimi, kontejnerë të tejmbushur të ftohësit ose kontejnerë për rikuperimin e ftohësit. Këto ju lejojnë të kontrolloni nivelin e ftohësit ndërsa motori është i nxehtë. Nëse kontejneri nuk është pjesë e sistemit nën presion, kapaku mund të hiqet në mënyrë të sigurt dhe të shtohet ftohës edhe kur motori është në temperaturën e punës.
Asnjëherë mos e hiqni kapakun e radiatorit ose ndonjë pjesë të sistemit nën presion derisa sistemi të jetë ftohur. Avulli dhe uji i vluar mund të spërkatën nën presion dhe të shkaktojnë djegie të rënda. Nëse mund ta prekni kapakun e radiatorit me dorën tuaj të zhveshur, ndoshta është mjaft i ftohtë për t'u hapur.
Nëse duhet të shtohet ftohësi në një sistem pa depozitë rikuperimi ose depozitë të tejmbushjes, ndiqni këto hapa:
 - Fikni motorin.
 - Prisni derisa motori të ftohet.
 - Mbroni duart (përdorni doreza ose një leckë të trashë).
 - Rrotulloni kapakun e radiatorit ngadalë në ndalesën e parë, e cila liron vulën e presionit.
 - Largohuni prapa ndërsa presioni lirohet nga sistemi i ftohjes.
 - Kur të jetë liruar i gjithë presioni, shtypni kapakun dhe rrotulloni më tej për ta hequr.
 - Kontrolloni vizualisht nivelin e ftohësit dhe shtoni më shumë ftohës nëse është e nevojshme.
 - Vendoseni kapakun dhe kthejeni deri në pozicionin e mbyllur.
- **Rripat e motorit.** Mësoni se si të kontrolloni ngushtësinë e rripit në formë V-je në mjetin tuaj duke shtypur rripat. Rripat e liruar nuk do ta kthejnë siç duhet pompën e ujit dhe/ose ventilatorin. Kjo do të rezultojë në mbinxehje. Gjithashtu, kontrolloni rripat për plasaritje ose shenja të tjera konsumimi. Kjo është veçanërisht e vërtetë në mot të nxehtë. Rripat e çarë janë një rrezik sigurie.
- **Tubat.** Sigurohuni që tubat e ftohësit të jenë në gjendje të mirë. Një tub i thyer gjatë drejtimit të mjetit mund të çojë në mosfunksionim të motorit dhe madje edhe në zjarr.

2.14.2 – Drejtimi

- **Kujdes nga katrani i rrjedhur.** Katrani në trotuarin e rrugës shpesh ngrihet në sipërfaqe në mot shumë të nxehtë. Pikat ku katrani "rrjedh" në sipërfaqe janë shumë të rrëshqitshme.
- **Ecni mjaft ngadalë për të parandaluar mbinxehjen.** Shpejtësitë e larta krijojnë më shumë nxehtësi për gomat dhe motorin. Në kushtet e shkretëtirës, nxehtësia mund të rritet deri në atë pikë sa të jetë e rrezikshme. Nxehtësia do të rrisë shanset e mosfunksionimit të gomave apo edhe të zjarrit dhe mosfunksionimit të motorit.

Nënseksionet 2.11, 2.12, 2.13 dhe 2.14 Testoni njohuritë tuaja

1. Duhet të përdorni dritat e ulëta sa herë që mundeni. E vërtetë apo e gabuar?
2. Çfarë duhet të bëni përpara se të drejtoni nëse jeni të përgjumur?
3. Çfarë efektsh mund të shkaktojnë frenat e lagura? Si mund t'i shmangni këto probleme?
4. Duhet të nxirrni ajrin nga gomat e nxehta në mënyrë që presioni të kthehet në normalitet. E vërtetë apo e gabuar?
5. Mund ta hiqni me siguri kapakun e radiatorit për sa kohë që motori nuk është mbinxehur. E vërtetë apo e gabuar?

Këto pyetje mund të jenë në test. Nëse nuk mund t'u përgjigjeni të gjitha pyetjeve, rilexoni nënseksionet 2.11, 2.12, 2.13 dhe 2.14.

2.15 – KALIMET E KRYQËZIMEVE AUTOSTRADË-HEKURUDHË

Kryqëzimet autostradë-hekurudhë janë një lloj i veçantë kryqëzimi ku rruga përshton shinat e trenit. Këto kalime janë gjithmonë të rrezikshme. Çdo vendkalimi të tillë duhet t'i afroheni me pritshmërinë se një tren po afroh. Është jashtëzakonisht e vështirë të gjykosësh distancën e trenit nga vendkalimi si dhe shpejtësinë e një treni që afrohet.

2.15.1 – Llojet e kalimeve

Kalimet pasive. Ky lloj kalimi nuk ka asnjë lloj pajisjeje të kontrollit të trafikut. Vendimi për të ndaluar ose për të vazhduar qëndron tërësisht në duart tuaja. Kalimet pasive kërkojnë që ju ta njihni vendkalimin, të vëreni për çdo tren që mund të jetë në shina dhe të vendosni nëse ka hapësirë të mjaftueshme për të kaluar në mënyrë të sigurt. Vendkalimet pasive kanë shenja paralajmëruese të verdha rrethore, shenja trotuari dhe tërthore për t'ju ndihmuar të dalloni një vendkalim.

Kalimet aktive. Ky lloj kalimi ka një pajisje të kontrollit të trafikut të instaluar në vendkalim për të rregulluar trafikun në vendkalim. Këto pajisje aktive përfshijnë dritat e kuqe ndezëse, me ose pa zile dhe dritat e kuqe ndezëse me zile dhe porta.

2.15.2 – Tabelat paralajmëruese dhe pajisjet

Tabelat paraprake paralajmëruese. Tabela paralajmëruese e rrumbullakët, e zezë në të verdhë vendoset përpara një vendkalimi publik hekurudhë-autostradë. Tabela e paralajmërimit paraprak ju thotë të ngadalësoni shpejtësinë, të shikoni dhe dëgjoni trenin dhe të jeni të përgatitur të ndaloni përpara shinave nëse po vjen një tren. Të gjitha mjetet që transportojnë pasagjerë dhe materiale të rrezikshme janë të detyruara të ndalojnë. Shihni figurën 2.15.

Shenjat e trotuareve. Shenjat e trotuarit tregojnë të njëjtën gjë si tabelat paralajmëruese paraprake. Ato përbëhen nga një "X" me shkronjat "RR" dhe një tabelë e ndalimit të kalimit në rrugët me dy korsi. Shihni figurën 2.16.

Në rrugët me dy korsi ka gjithashtu një tabelë të zonës ndalim kalimi. Mund të ketë një vijë të bardhë ndalimi të pikturuar në trotuar përpara shinave hekurudhore. Pjesa e përparme e mjetit duhet të qëndrojë pas kësaj vije ndërsa jeni i ndaluar në vendkalim.

Tabelat x. Kjo tabelë shënon kalimin e shinave. Ajo kërkon që ju t'i jepni të drejtën e kalimit trenit. Nëse nuk ka vijë të bardhë ndalimi të lyer në trotuar, mjetet që duhet të ndalojnë duhet të ndalojnë jo më afër se 15 këmbë ose më shumë se 50 këmbë nga hekurudha më e afërt e trasesë më të afërt. Kur rruga kalon mbi më shumë se një korsi, një tabelë poshtë shiritit të kryqëzuar tregon numrin e binarëve. Shihni figurën 2.17.

Sinjalet e dritës së kuqe pulsuese. Në shumë pikëkalime autostradë-hekurudhë, tabela e kryqëzimit ka drita të kuqe që vezullojnë dhe kambana. Kur dritat fillojnë të pulsojnë, ndaloni! Po afrohet një tren. Ju kërkohet t'i jepni të drejtën e kalimit trenit. Nëse ka më shumë se një korsi, sigurohuni që të gjitha korsitë të jenë bosh përpara se të kaloni. Shihni figurën 2.18.

Portat. Shumë vendkalime hekurudhë-autostradë kanë porta me drita të kuqe pulsuese dhe kambana. Ndaloni kur dritat fillojnë të pulsojnë dhe përpara se porta të ulet përgjatë korsisë së rrugës. Qëndroni të ndaluar derisa portat të ngrihen lart dhe dritat të kenë pushuar së pulsuar. Vazhdoni kur është e sigurt. Shihni figurën 2.18.

Figura 2.15

**E VERDHË E RRUMBULLAKËT
TABELË PARALAJMËRIMI**

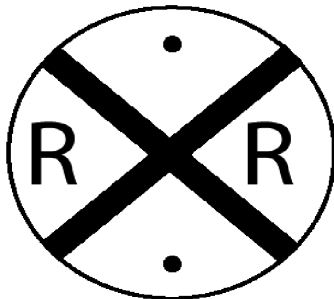


Figura 2.16

SHËNJIMET E TROTUARIT

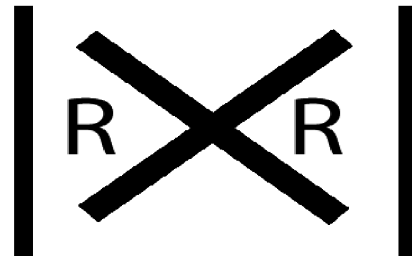


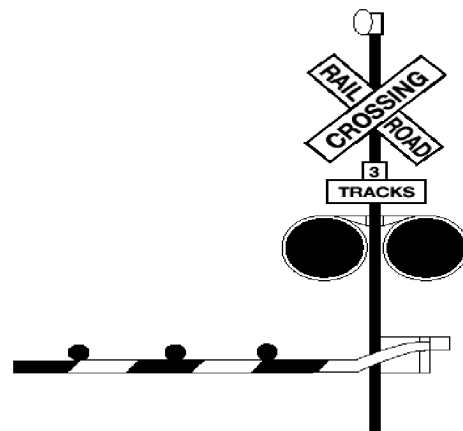
Figura 2.17

KALIME TË SHUMËFISHTA



Figura 2.18

PORTA/DRITA



2.15.3 – Procedurat e drejtimit

Asnjëherë mos garoni me trenin në një vendkalim. Asnjëherë mos u përpini të garoni me trenin në një vendkalim. Është jashtëzakonisht e vështirë të gjykosësh shpejtësinë e një treni që po afrohet.

Reduktoni shpejtësinë. Shpejtësia duhet të zvogëlohet në përputhje me aftësinë tuaj për të parë trenat që afrohen në çdo drejtim dhe shpejtësia duhet të mbahet në një pikë që do t'ju lejojë të ndaloni përpara binarëve në rast se ndalesa është e nevojshme.

Mos prisni të dëgjoni një tren. Trenat nuk mundën ose u ndalohet t'i bien borisë kur i afrohen disa vendkalimeve. Vendkalimet publike ku trenat nuk i bien borive duhet të identifikohen me tabela. Zhurma brenda mjetit tuaj mund t'ju pengojë gjithashtu të dëgjoni borinë e trenit derisa treni të jetë në mënyrë të rrezikshme afër vendkalimit.

Mos u mbështetni në sinjale. Ju nuk duhet të mbështeteni vetëm në praninë e sinjaleve paralajmëruese, portave ose flamurtarëve për të paralajmëruar afrimin e trenave. Jini veçanërisht vigjilent në vendkalimet që nuk kanë porta ose sinjale të kuqe të ndezura.

Kamionët me dy rimorkio kërkojnë një kontroll të dyfishtë. Mos harroni se një tren në një binar mund të fshehë një tren në binarin tjetër. Shikoni të dyja drejtimet përpara se të kaloni. Pasi një tren të ketë kaluar, sigurohuni që asnjë tren tjetër të mos jetë afër përpara se të niseni nëpër shina.

Zonat e kalimit dhe kalimet e shinave në qytete dhe qyteza. Zonat e kalimit dhe kalimet e shinave në qytete dhe qyteza janë po aq të rrezikshme sa kalimet e shinave rurale. Afrojuni atyre me shumë kujdes.

2.15.4 – Ndalimi i sigurt në kryqëzimet autostradë-hekurudhë

Duhet të ndaloni plotësisht në pikëkalimet e shinave sa herë që:

- Natyra e ngarkesës e bën ndalimin e detyrueshëm sipas rregulloreve shtetërore ose federale.
- Një ndalesë e tillë kërkohet ndryshe me ligj.

Kur ndaloni, sigurohuni që:

- Të kontrolloni trafikun pas jush ndërsa ndaloni gradualisht. Të përdorni një korsi tërheqëse, nëse është e mundur.
- Të ndizni bllokazhin.

2.15.5 – Kalimi i shinave

Kalimet hekurudhore me afrime të pjerrëta mund të bëjnë që njësia juaj të mbyllet në shina.

Asnjëherë mos lejoni që kushtet e trafikut t'ju bllokojnë në një pozicion ku duhet të ndaleni në shina. Sigurohuni që mund t'i kaloni shinat deri në fund përpara se të niseni. Një njësie tipike traktor-rimorkio i duhen të paktën 14 sekonda për të kaluar një shinë dhe më shumë se 15 sekonda për të kaluar një shinë të dyfishtë.

Mos ndërroni marshet kur kaloni shinat.

2.15.6 – Situata të veçanta

Bëni kujdes! Këto rimorkio mund të ngecin në kryqëzime të ngritura:

- Njësi me profil të ulët (rimorkio për transport makinerish, transportues makinash, furgon lëvizës, rimorkio për bagëti me depozitë të pasme).
- Traktor me një bosht që tërheq një rimorkio të gjatë me këmbën e tij mbështetëse të vendosur për të akomoduar një traktor me bosht të dyfishtë.

Nëse për ndonjë arsye ngecin në shina, dilni nga mjeti dhe largohuni nga shinat. Kontrolloni tabelat ose strukturat e sinjaleve në kryqëzim për informacionin e njoftimit të emergjencës. Telefononi 911 ose një numër tjetër të emergjencës. Jepni vendndodhjen e vendkalimit duke përdorur të gjitha pikat referuese të identifikueshme, veçanërisht numrin DOT, nëse është postuar.

2.16 – DREJTIMI NË MAL

Gjatë drejtimit në mal, graviteti luan një rol kryesor. Në çdo pjerrësi, graviteti ju ngadalëson. Sa më e pjerrët të jetë rruga, aq më e gjatë është pjerrësia dhe/ose sa më e rëndë të jetë ngarkesa - aq më shumë do t'ju duhet të përdorni marshe më të ulëta për t'u ngjitur kodrave ose maleve. Në tatëpjetat e gjata dhe të pjerrëta, graviteti bën që shpejtësia e mjetit tuaj të rritet. Duhet të zgjidhni një shpejtësi të përshtatshme të sigurt, më pas të përdorni marshin e ulët dhe teknikat e duhura të frenimit. Ju duhet të planifikoni përpara dhe të merrni informacion për çdo tatëpjetë të gjatë e të pjerrët përgjatë rrugës së planifikuar të udhëtimit. Nëse është e mundur, bisedoni me shoferë të tjerë që janë të mësuar me tatëpjeta për të zbuluar se cilat shpejtësi janë të sigurta.

Duhet të ecni mjaft ngadalë në mënyrë që frenat t'ju mbajnë pa u nxehur shumë. Nëse frenat nxehen shumë, ato mund të fillojnë të "zbehen". Kjo do të thotë që ju duhet t'i shtypni ato gjithnjë e më shumë për të marrë të njëjtën fuqi ndaluese. Nëse vazhdoni t'i përdorni fort frenat, ato mund të vazhdojnë të veniten derisa të mos mund të ngadalësoni ose të ndaloni fare.

2.16.1 – Zgjidhni një shpejtësi "të sigurt"

Vendimi juaj më i rëndësishëm është të zgjidhni një shpejtësi që nuk është shumë e shpejtë për:

- Peshën totale të mjetit dhe ngarkesës.
- Gjatësinë e pjerrësisë.
- Gradën e pjerrësisë.
- Kushtet e rrugës.
- Motin.

Nëse është afishuar një kufi shpejtësie, ose ka një shenjë që tregon "Shpejtësia maksimale e sigurt", mos e tejkaloni kurrë shpejtësinë e treguar. Gjithashtu, kërkoni dhe vini re shenjat paralajmëruese që tregojnë gjatësinë dhe pjerrësinë e tatëpjetës.

Ju duhet të përdorni efektin e frenimit të motorit si mënyrën kryesore për të kontrolluar shpejtësinë tuaj. Efekti i frenimit të motorit është më i madh kur është afër rpm-ve të kufizuesit të shpejtësisë dhe transmisioni është në marshin e ulët. Ruani frenat tuaja që të mund të ngadalësoni ose ndaloni siç kërkohet nga kushtet e rrugës dhe trafikut.

2.16.2 – Zgjidhni marshin e duhur përpara se të filloni zbritjen

Ndërroni transmisionin në një shpejtësi të ulët përpara se të nisni zbritjen. Mos u përpini të zvogëloni shpejtësinë pasi ajo është rritur. Ju nuk do të jeni në gjendje të kaloni në një marsh më të ulët. Mund të mos jeni në gjendje të fusni asnjë marsh dhe i gjithë efekti i frenimit të motorit do të humbasë. Detyrimi i një transmisioni automatik në një marsh më të ulët me shpejtësi të lartë mund të dëmtojë transmisionin dhe gjithashtu të çojë në humbjen e të gjithë efektit të frenimit të motorit.

Me kamionët e vjetër, një rregull për zgjedhjen e marshit është që të përdorni të njëjtin marsh në zbritje të një kodre që do t'ju duhej të përdornit në ngjitje. Megjithatë, kamionët e rinj kanë pjesë me fërkim të ulët dhe forma të thjeshta për kursimin e karburantit. Ata gjithashtu mund të kenë motorë më të fuqishëm. Kjo do të thotë se ata mund të ngjiten kodrave me marshe më të larta dhe të kenë më pak fërkime dhe tërheqje ajri për t'i frenuar duke zbritur nga kodrat. Për këtë arsye, shoferëve të kamionëve modernë mund t'u duhet të përdorin marshe më të ulëta për të zbritur një kodër sesa do të kërkohej për të ngjitur një kodër. Ju duhet të dini se çfarë është e duhura për mjetin tuaj.

2.16.3 – Zbeha ose mosfunksionimi i frenave

Frenat janë projektuar në mënyrë që shputat ose pllakat mbështetëse të frenave të fërkohen me tamburin ose disqet e frenave për të ngadalësuar mjetin. Frenimi krijon nxehtësi, por frenat janë krijuar për të marrë shumë nxehtësi. Megjithatë, frenat mund të zbehen ose të mosfunksionojnë nga nxehtësia e tepërt e shkaktuar nga përdorimi i tepërt i tyre dhe nga mosmbështetja në efektin e frenimit të motorit.

Zbeha e frenave ndikohet gjithashtu nga rregullimi. Për të kontrolluar në mënyrë të sigurt një mjet, çdo frenim duhet të bëjë pjesën e tij të punës. Frenat jashtë qendrës do të ndalojnë së bëri pjesën e tyre përpara atyre që janë të rregulluara. Frenat e tjera më pas mund të mbinxehen dhe zbehen, dhe nuk do të ketë frenim të mjaftueshëm për të kontrolluar mjetin. Frenat mund të dalin shpejt nga qendra, veçanërisht kur përdoren shumë; gjithashtu, veshjet e frenave konsumohen më shpejt kur janë të nxehta. Prandaj, rregullimi i frenave duhet të kontrollohet shpesh.

2.16.4 – Teknika e duhur e frenimit

Mos harroni. Përdorimi i frenave në një tatëpjetë të gjatë dhe/ose të pjerrët është vetëm një shtesë e efektit të frenimit të motorit. Pasi mjeti të jetë në marshin e duhur të ulët, teknikat e mëposhtme janë teknikat e duhura të frenimit:

- Aplikoni frenat mjaftueshëm fort për të ndërë një ngadalësim të caktuar.
- Kur shpejtësia juaj të jetë ulur në afërsisht pesë milje për orë nën shpejtësinë tuaj "të sigurt", lëshoni frenat. (Ky frenim duhet të zgjasë për rreth tri sekonda.)
- Kur shpejtësia juaj të jetë rritur në shpejtësinë tuaj "të sigurt", përsëritni hapat 1 dhe 2.

Për shembull, nëse shpejtësia juaj "e sigurt" është 40 milje për orë, nuk do të frenoni derisa shpejtësia juaj të arrijë 40 milje për orë. Tani shtypni frenat mjaftueshëm fort për të ulur gradualisht shpejtësinë në 35 milje për orë dhe më pas lëshoni frenat. Përsëriteni këtë sa herë të jetë e nevojshme derisa të keni arritur në fund të zbritjes. Rampat e emergjencës janë ndërtuar në shumë tatëpjeta të pjerrëta malore. Rampat e emergjencës janë bërë për të ndaluar mjetet e rrugës në mënyrë të sigurt pa lënduar shoferët dhe pasagjerët. Rampat e emergjencës përdorin një shtrat të gjatë me material të lirshëm dhe të butë për të ngadalësuar një mjet në rrugë, ndonjëherë në kombinim me një përmirësim.

Njihni vendndodhjet e rampave të emergjencës në rrugën tuaj. Tabelat i tregojnë shoferëve të mjetit se ku ndodhet rampa. Rampat e emergjencës shpëtojnë jetë, pajisje dhe ngarkesë. Përdorini ato nëse humbisni frenat.

Nënseksionet 2.15 dhe 2.16

Testoni njohuritë tuaja

1. Cilët faktorë përcaktojnë zgjedhjen tuaj të një shpejtësie "të sigurt" kur zbrisni një tatëpjetë të gjatë dhe të pjerrët?
2. Pse duhet të keni marshin e duhur përpara se të filloni zbritjen e një kodre?
3. Përshkruani teknikën e duhur të frenimit kur zbrisni një tatëpjetë të gjatë dhe të pjerrët.
4. Çfarë lloj mjetesh mund të bllokohen në një vendkalim hekurudhë-autostradë?
5. Sa kohë i duhet një njësie tipike traktor-rimorkio për të kaluar një shinë të dyfishtë?

Këto pyetje mund të jenë në test. Nëse nuk mund t'u përgjigjeni të gjitha pyetjeve, rilexoni nënseksionet 2.15 dhe 2.16.

2.17 – DREJTIMI GJATË EMERGJENCAVE

Emergjencat e trafikut ndodhin kur dy mjete janë gati të përplasen. Emergjencat e mjeteve ndodhin kur gomat, frenat ose pjesët e tjera kritike nuk funksionojnë. Ndjekja e praktikave të sigurisë në këtë manual mund të ndihmojë në parandalimin e emergjencave. Por nëse ndodh një emergjencë, shanset tuaja për të shmangur një përplasje varen nga sa mirë do të veproni. Veprimet që mund të ndërmerrni diskutohen më poshtë.

2.17.1 – Drejtimi për të shmangur një përplasje

Ndalimi nuk është gjithmonë gjëja më e sigurt që duhet bërë në rast emergjence. Kur nuk keni hapësirë të mjaftueshme për të ndaluar, mund t'ju duhet të largoheni nga ajo që është përpara. Mos harroni, pothuajse gjithmonë mund të ktheheni për të shmangur një pengesë më shpejt se sa mund të ndaloni. (Megjithatë, mjetet e rënda dhe traktorët me shumë rimorkio mund të rrokullisen.)

Mbani të dyja duart në timon. Për t'u kthyer shpejt, duhet të keni një shtrëngim të fortë në timon me të dyja duart. Mënyra më e mirë për t'i mbajtur të dyja duart në timon, nëse ka një rast emergjence, është t'i mbani aty gjatë gjithë kohës.

Si të ktheheni shpejt dhe në mënyrë të sigurt. Një kthesë e shpejtë mund të bëhet në mënyrë të sigurt, nëse bëhet në mënyrën e duhur. Këtu janë disa pika që përdorin shoferët e sigurt:

- Mos e frenoni kur jeni duke u kthyer. Është shumë e lehtë të bllokoni rrotat gjatë kthimit. Nëse kjo ndodh, ju mund të rrëshqisni dhe të humbni kontrollin.
- Mos u ktheni më shumë se ç'duhet për të shmangur çdo gjë që është në rrugën tuaj. Sa më fort të ktheheni, aq më të mëdha janë shanset për një rrëshqitje ose përmbysje.
- Jini të përgatitur të "kundërdrejtoni", domethënë të ktheni timonin në drejtimin tjetër, pasi të keni kaluar çdo gjë që ishte në rrugën tuaj. Nëse nuk jeni të përgatitur për kundërdrejtim, nuk do të jeni në gjendje ta bëni atë mjaft shpejt. Ju duhet të mendoni për drejtimin gjatë emergjencës dhe kundërdrejtimin si dy pjesë të një veprimi drejtimi.

Ku të drejtoni. Nëse një shofer që vjen përballë ka kaluar në korsinë tuaj, një lëvizje në të djathtën tuaj është më e mira për t'u bërë. Nëse shoferi e kupton se çfarë ka ndodhur, përgjigja e natyrshme do të jetë të kthehet në korsinë e tij.

Nëse diçka po ju bllokoi rrugën, drejtimi më i mirë për të drejtuar do të varet nga situata.

Nëse keni përdorur pasqyrën, do të dini se cila korsi është bosh dhe mund të përdoret në mënyrë të sigurt. Nëse xhepi është bosh, më e mira mund të jetë të shkoni djathtas. Askush nuk ka gjasa të jetë duke drejtuar në xhep, por dikush mund t'ju kalojë në të majtë. Ju do të jeni në dijeni nëse keni përdorur pasqyrën. Nëse jeni të bllokuar nga të dyja anët, një lëvizje në të djathtë mund të jetë më e mira. Të paktën ju nuk do të detyroni askënd të kalojë në një korsi trafiku të kundërt dhe të shkaktojë një përplasje të mundshme kokë më kokë.

Dalja nga rruga. Në disa raste emergjence, mund t'ju duhet të dilni nga rruga. Mund të jetë më pak e rrezikshme sesa përballja me një përplasje me një mjet tjetër.

Shumica e kalimeve janë mjaftueshëm të forta për të mbajtur peshën e një mjeti të madh dhe, për rrjedhojë, ofrojnë një rrugë emergjence të disponueshme. Këtu janë disa udhëzime, nëse dilni nga rruga.

Shmangni frenimin. Nëse është e mundur, shmangni përdorimin e frenave derisa shpejtësia juaj të ketë rënë në rreth 20 milje për orë. Më pas frenoni shumë butësisht për të shmangur rrëshqitjen në një sipërfaqe të lirshme.

Mbani një set rrotash në trotuar, nëse është e mundur. Kjo ndihmon në ruajtjen e kontrollit.

Qëndroni në xhep. Nëse xhepi është bosh, qëndroni në të derisa mjeti juaj të ndalojë. Kur të jetë e sigurt, sinjalizoni dhe kontrolloni pasqyrën përpara se të futeni përsëri në rrugë.

Kthimi në rrugë. Nëse jeni të detyruar të ktheheni në rrugë përpara se të ndaloni, përdorni procedurën e mëposhtme:

- Mbajeni timonin fort dhe kthehuni mjaftueshëm fort për t'u kthyer menjëherë në rrugë të sigurt. Mos u përpiqni të ktheheni gradualisht në rrugë. Nëse e bëni këtë, gomat tuaja mund të kapen papritur dhe mund të humbni kontrollin.
- Kur të dyja gomat e përparme të jenë në sipërfaqen e asfaltuar, drejtohuni menjëherë në kundërvënie. Dy kthesat duhet të bëhen si një lëvizje e vetme "drejtues-kundërdrejtues".

2.17.2 – Si të ndaloni shpejt dhe në mënyrë të sigurt

Nëse dikush ndalon papritur para jush, përgjigja juaj e natyrshme është të shkelni frenat. Kjo është një përgjigje e mirë nëse ka distancë të mjaftueshme për të ndaluar dhe nëse përdorni frenat në mënyrë korrekte.

Ju duhet të frenoni në një mënyrë që do ta mbajë mjetin tuaj në një vijë të drejtë dhe do t'ju lejojë të ktheni nëse është e nevojshme. Mund të përdorni metodën e "frenimit të kontrolluar" ose metodën e "frenimit si thikë".

Frenimi i kontrolluar. Me këtë metodë, ju i aplikoni frenat sa më fort që të mundeni pa bllokuar rrotat. Mbani lëvizjet e timonit shumë të vogla ndërsa e bëni këtë. Nëse keni nevojë të bëni një rregullim më të madh të drejtimit ose nëse rrotat bllokohen, lëshoni frenat. Rishtypni frenat sa më shpejt që të mundeni.

Frenimi si thikë

Aplikoni frenat deri në fund.

Lëshoni frenat kur rrotat bllokohen.

Sapo rrotat të fillojnë të rrotullohen, frenoni përsëri plotësisht. (Mund të duhet deri në një sekondë që rrotat të fillojnë të rrotullohen pasi të keni lëshuar frenat. Nëse frenoni përsëri përpara se rrotat të fillojnë të rrotullohen, mjeti nuk do të drejtohet.)

Mos bllokoni frenat. Frenimi i emergjencës nuk do të thotë të shtypni pedalin e frenave sa më fort që mundeni. Kjo vetëm do t'i mbajë rrotat të palëvizshme dhe do të shkaktojë një rrëshqitje. Nëse rrotat rrëshqasin, nuk mund ta kontrolloni mjetin.

Shënim. Nëse drejtoni një mjet me frena kundër bllokimit, duhet të lexoni dhe ndiqni udhëzimet që gjenden në Manualin e pronarëve për ndalimin e shpejtë.

2.17.3 – Mosfunksionimi i frenave

Frenat e mbajtura në gjendje të mirë mosfunksionojnë rrallë. Shumica e mosfunksionimeve të frenave hidraulike ndodhin për një nga dy arsye: (Frenat me ajër diskutohen në seksionin 5.)

- Humbja e presionit hidraulik.
- Zbehja e frenave në kodra të gjata.

Humbja e presionit hidraulik. Kur sistemi nuk do të krijojë presion, pedali i frenave do të ndihet si sfungjer ose do të shkojë në fund. Këtu janë disa gjëra që mund të bëni.

Zbrisni marshin. Vendosja e mjetit në marshin më të ulët do të ndihmojë në ngadalësimin e mjetit.

Pomponi frenat. Ndonjëherë pompimi i pedalit të frenimit do të gjenerojë presion të mjaftueshëm hidraulik për të ndaluar mjetin.

Përdorni frenat e parkimit. Freni i parkimit ose i emergjencës është i ndarë nga sistemi i frenimit hidraulik. Prandaj, mund të përdoret për të ngadalësuar mjetin. Megjithatë, sigurohuni që të shtypni butonin e lirit ose të tërhiqni levën e lëshimit në të njëjtën kohë kur përdorni frenin e emergjencës, në mënyrë që të mund të rregulloni presionin e frenave dhe të mos bllokoni rrotat.

Gjeni një rrugë emergjence. Ndërsa ngadalësoni mjetin, kërkoni një rrugë emergjence - një fushë të hapur, rrugë anësore ose rampë emergjence. Kthimi në përpjetë është një mënyrë e mirë për të ngadalësuar dhe ndaluar mjetin. Sigurohuni që mjeti të mos fillojë të rrokulliset prapa pasi të ndaloni. Vendoseni në marshin e ulët, shtypni frenin e parkimit dhe nëse është e nevojshme, kthehuni përsëri në një pengesë që do ta ndalojë mjetin.

Mosfunksionimi i frenimit në tatëpjetë. Duke ecur mjaft ngadalë dhe duke frenuar siç duhet, pothuajse gjithmonë do të parandaloni mosfunksionimin e frenave në tatëpjeta të gjata. Megjithatë, sapo frenat të mosfunksionojnë, do t'ju duhet të shikoni jashtë mjetit tuaj për diçka për ta ndaluar.

Shpresa juaj më e mirë është një rampë emergjence. Nëse ka një të tillë, do të ketë shenja që ju tregojnë për të. Përdoreni. Rampat zakonisht ndodhen disa milje nga tatëpjeta. Çdo vit, qindra shoferë shmangin lëndimin e tyre ose dëmtimin e mjeteve të tyre duke përdorur rampat e emergjencës. Disa rampa emergjence përdorin zhavorr të butë që i reziston lëvizjes së mjetit dhe e ndalon atë. Të tjerë kthehen përpjetë, duke përdorur kodrën për të ndaluar mjetin dhe kanë zhavorr të butë për ta mbajtur atë në vend. Përpara se të drejtoni në male, duhet të njihni rampat e emergjencës që ndodhen në itinerarin tuaj.

Çdo shofer që humbet frenat në tatëpjetë duhet të përdorë një rampë emergjence nëse është e disponueshme. Nëse nuk e përdorni, shanset tuaja për të pasur një përplasje serioze mund të jenë shumë më të mëdha.

Nëse nuk disponohet rampa e emergjencës, merrni rrugën më pak të rrezikshme të emergjencës që mundeni - si p.sh. një fushë e hapur ose një rrugë anësore që rrafshohet ose kthehet përpjetë. Bëni lëvizjen sapo të kuptoni që frenat tuaja nuk funksionojnë. Sa më gjatë të prisni, aq më shpejt do të ecë mjeti dhe aq më i vështirë do të jetë ndalimi.

2.17.4 – Mosfunksionimi i gomave

Njihni mosfunksionimin e gomave. Duke kuptuar shpejt se keni një mosfunksionim të gomave do t'ju lejojë të keni më shumë kohë për të reaguar. Mund t'ju ndihmojë të keni vetëm disa sekonda shtesë për të kujtuar se çfarë duhet të bëni. Shenjat kryesore të mosfunksionimit të gomave janë:

- **Tingulli.** "Bumi" i fortë i një çarje është një shenjë lehtësisht e njohur. Për shkak se mund të duhen disa sekonda që mjeti juaj të reagojë, ju mund të mendoni se ishte një mjet tjetër. Por sa herë që dëgjoni një goditje gome, do të ishte më e sigurt të supozoni se është e juaja.
- **Dridhja.** Nëse mjeti bën zhurmë ose dridhet shumë, mund të jetë një shenjë se njëra prej gomave ka rënë. Në një gomë të pasme, kjo mund të jetë e vetmja shenjë që do të keni.
- **Ndjësia.** Nëse timoni ndihet "i rëndë", ndoshta është një shenjë se një nga gomat e përparme nuk funksionon. Ndonjëherë,

mosfunksionimi i një gome të pasme do të bëjë që mjeti të rrëshqasë përpara dhe mbrapa ose do të krijohet efekti "bisht peshku". Sidoqoftë, gomat e pasme të dyfishta zakonisht e parandalojnë këtë.

Reagoni ndaj mosfunksionimit të gomave. Kur një gomë nuk funksionon, mjeti juaj është në rrezik. Ju duhet menjëherë:

- **Të mbani timonin fort.** Nëse një gomë e përparme nuk funksionon, mund t'ua heqë timonin nga dora. Mënyra e vetme për ta parandaluar këtë është ta mbani gjithmonë të shtrënguar fort timonin me të dyja duart.
- **Qëndroni larg frenimit.** Është e natyrshme të doni të frenoni në rast emergjence. Megjithatë, frenimi kur një gomë ka rënë mund të shkaktojë humbje të kontrollit. Nëse nuk jeni pranë përplasjes me diçka, qëndroni larg frenimit derisa mjeti të jetë ngadalësuar. Më pas frenoni shumë butësisht, dilni nga rruga dhe ndaloni.
- **Kontrolloni gomat.** Pasi të keni ndaluar, dilni dhe kontrolloni të gjitha gomat. Bëjeni këtë edhe nëse mjeti duket se po funksionon mirë. Nëse një nga gomat tuaja të dyfishta çahet, e vetmja mënyrë që mund ta kuptoni është të dilni dhe ta shikoni atë.

2.18 – SISTEMET E FRENIMIT KUNDËR BLOKIMIT (ABS)

ABS është një sistem i kompjuterizuar që i pengon rrotat tuaja të bllokohen gjatë frenimit të fortë.

ABS është një shtesë për frenat normale. Nuk zvogëlon ose rrit aftësinë tuaj normale të frenimit. ABS aktivizohet vetëm kur rrotat janë gati të bllokohen.

ABS nuk shkurton domosdoshmërisht distancën tuaj të ndalimit, por ju ndihmon të mbani nën kontroll mjetin gjatë frenimit të fortë.

2.18.1 – Si funksionojnë sistemet e frenimit kundër bllokimit

Sensorët zbulojnë bllokimin e mundshëm të rrotave. Një njësi kontrolli elektronik (ECU) do të ulë më pas presionin e frenimit për të shmangur bllokimin e rrotave.

Presioni i frenimit është rregulluar për të siguruar frenimin maksimal pa rrezik bllokimi.

ABS funksionon shumë më shpejt sesa shoferi mund t'i përgjigjet bllokimit të mundshëm të rrotave. Në të gjitha rastet e tjera, sistemi i frenimit do të funksionojë normalisht.

2.18.2 – Mjetet që kërkohet të kenë sisteme frenimi kundër bllokimit

Departamenti i transportit kërkon që ABS-i të jetë i aktivizuar:

- Traktorë kamionësh me frena me ajër të prodhuara më 1 mars 1997 ose më pas.
- Mjete të tjera me frena me ajër (kamionë, autobusë, rimorkio dhe rimorkiatorë) të ndërtuara më 1 mars 1998 ose më pas.
- Kamionë dhe autobusë me frena hidraulike me një vlerësim bruto të peshës së mjetit prej 10 000 lbs ose më shumë, të prodhuar më 1 mars 1999 ose më pas. Shumë mjete komerciale të prodhuara përpara këtyre datave janë pajisur vullnetarisht me ABS.

2.18.3 – Si të dini nëse mjeti juaj është i pajisur me ABS

Traktorët, kamionët dhe autobusët do të kenë llamba të verdha për mosfunksionim të ABS-it në panelin e instrumenteve.

Rimorkiot do të kenë llamba të verdha për mosfunksionimin e ABS-it në anën e majtë, qoftë në këndin e përparmë ose të pasmë.

Rimorkiatorët e prodhuar më 1 mars 1998 ose më pas, kërkohet të kenë një llambë në anën e majtë.

Si një kontroll i sistemit në mjetet më të reja, llamba e mosfunksionimit ndizet në fillim për një kontroll të llambës dhe më pas fiket shpejt. Në sistemet e vjetra, llamba mund të qëndrojë e ndezur derisa të jeni duke drejtuar mbi pesë milje për orë.

Nëse llamba qëndron e ndezur pas kontrollit të llambës ose ndizet pasi të jeni në lëvizje, mund të keni humbur kontrollin e ABS-it.

Në rastin e mjeteve të prodhuara përpara datës së kërkuar, mund të jetë e vështirë të përcaktohet nëse njësia është e pajisur me ABS. Shikoni poshtë mjetit për fijen e ECU-së dhe sensorit të shpejtësisë së rrotave që vijnë nga pjesa e pasme e frenave.

2.18.4 – Si ju ndihmon ABS-i

Kur frenoni fort në sipërfaqe të rrëshqitshme me një mjet pa ABS, rrotat tuaja mund të bllokohen. Kur rrotat e drejtimit bllokohen, ju humbni kontrollin e drejtimit. Kur rrotat e tjera bllokohen, ju mund të rrëshqitni, të përkulni apo edhe të përmbysni mjetin.

ABS-i ju ndihmon të shmangni bllokimin e rrotave dhe të ruani kontrollin. Ju mund ose nuk mund të ndaloni më shpejt me ABS, por duhet të jeni në gjendje të shmangni një pengesë gjatë frenimit dhe të shmangni rrëshqitjet e shkaktuara nga frenimi i tepërt.

2.18.5 – ABS vetëm në traktor ose vetëm në rimorkio

Duke pasur ABS vetëm në traktor, vetëm në rimorkio, apo edhe vetëm një aks, ju jep akoma më shumë kontroll mbi mjetin gjatë frenimit. Frenoni normalisht.

Kur ka vetëm traktori ABS, ju duhet të jeni në gjendje të ruani kontrollin e drejtimit dhe ka më pak shanse për të ndaluar thikë. Por, mbajini sytë nga rimorkioja dhe lëshoni frenat (nëse mund ta bëni me siguri) nëse ajo fillon të lëkundet nga jashtë.

Kur vetëm rimorkioja ka ABS, rimorkioja ka më pak gjasa të lëkundet jashtë, por nëse humbet kontrollin e drejtimit ose fillon përkulja, lëshoni frenat (nëse mund ta bëni me siguri) derisa të fitoni kontrollin.

2.18.6 – Frenimi me ABS

Kur drejtoni një mjet me ABS, duhet të frenoni si gjithmonë. Me fjalë të tjera:

- Përdorni vetëm forcën frenuese të nevojshme për të ndaluar në mënyrë të sigurt dhe për të mbajtur kontrollin.
- Frenoni në të njëjtën mënyrë, pavarësisht nëse keni ABS në autobus, traktor, rimorkio ose të dyja.
- Ndërsa ngadalësoni shpejtësinë, monitoroni traktorin dhe rimorkion dhe hiqni frenat (nëse është e sigurt për ta bërë këtë) për të ruajtur kontrollin.

Ekziston vetëm një përjashtim nga kjo procedurë. Nëse drejtoni një kamion të drejtë ose kombinim me ABS që funksionon në të gjitha akset, në një ndalesë emergjence, mund të frenoni plotësisht.

Nëse ABS-i juaj funksionon siç duhet, nuk duhet të përdoret frenimi "thikë".

2.18.7 – Frenimi nëse ABS-i nuk funksionon

Pa ABS ju keni ende funksione normale frenimi. Drejtoni dhe frenoni si keni bërë gjithmonë.

Mjetet me ABS kanë llamba të verdha për mosfunksionim për t'ju treguar nëse diçka nuk funksionon.

Si një kontroll i sistemit në mjetet më të reja, llamba e mosfunksionimit ndizet në fillim për një kontroll të llambës dhe më pas fiket shpejt. Në sistemet e vjetra, llamba mund të qëndrojë e ndezur derisa të jeni duke drejtuar mbi pesë milje për orë.

Nëse llamba qëndron e ndezur pas kontrollit të llambës ose ndizet pasi të jeni në lëvizje, mund të keni humbur kontrollin e ABS-it në një ose më shumë rrota. Mos harroni, nëse ABS-i juaj keqfunksionon, keni ende frena të rregullta. Drejtoni mjetin normalisht, por kryeni shërbimin e sistemit së shpejti.

2.18.8 – Përkujtues të sigurisë

ABS-i nuk do t'ju lejojë të drejtoni më shpejt, të ndiqni më nga afër ose të drejtoni me më pak kujdes. ABS-i nuk do të parandalojë fuqinë ose rrotullimin e rrëshqitjes. ABS-i duhet të parandalojë rrëshqitjet ose përkuljet e shkaktuara nga frenat, por jo ato të shkaktuara nga rrotullimi i rrotave lëvizëse ose nga ecja shumë e shpejtë në një kthesë.

ABS-i nuk do të shkurtojë domosdoshmërisht distancën e ndalimit. ABS-i do të ndihmojë në ruajtjen e kontrollit të mjetit, por jo gjithmonë do të shkurtojë distancën e ndalimit.

ABS-i nuk do të rrisë ose zvogëlojë fuqinë përfundimtare të ndalimit – ABS-i është një "shtesë" për frenat tuaja normale, jo një zëvendësim për to.

ABS-i nuk do të ndryshojë mënyrën se si frenoni normalisht. Në kushte normale frenimi, mjeti juaj do të ndalojë ashtu siç ka ndaluar gjithmonë. ABS-i hyn në lojë vetëm kur një rrotë normalisht do të ishte bllokuar për shkak të frenimit të tepërt.

ABS-i nuk do të kompensojë frenat e këqija ose mirëmbajtjen e dobët të frenave.

Mbani mend: Karakteristika më e mirë e sigurisë së mjetit është ende një shofer i sigurt.

Mbani mend: Drejtoni në mënyrë të tillë që të mos keni nevojë të përdorni kurrë ABS.

Mbani mend: Nëse ju nevojitet, ABS-i mund të ndihmojë në parandalimin e një përplasjeje serioze.

2.19 – KONTROLLI DHE RIKUPERIMI I RRËSHQITJES

Një rrëshqitje ndodh sa herë që gomat humbasin kontrollin e tyre në rrugë. Kjo shkaktohet në një nga katër mënyra:

- **Frenimi i tepërt.** Frenimi shumë i fortë dhe bllokimi i rrotave. Rrëshqitjet mund të ndodhin gjithashtu kur përdorni ngadalësuesin e shpejtësisë kur rruga është e rrëshqitshme.
- **Kthimi i tepërt i timonit.** Rrotullimi i rrotave më fort sesa mund të rrotullohet mjeti.
- **Përsheptimi i tepërt.** Furnizimi i tepërt i energjisë me rrotat lëvizëse, duke i bërë ato të rrotullohen.
- **Drejtimi shumë i shpejtë.** Shumica e rrëshqitjeve serioze vijnë nga drejtimi shumë i shpejtë për kushtet e rrugës. Shoferët që e përshtatin drejtimin e tyre sipas kushteve nuk e tejkalojnë shpejtësinë dhe nuk duhet të frenojnë ose të drejtojnë më shumë nga shpejtësia e tepërt.

2.19.1 – Rrëshqitja e rrotave lëvizëse

Deri tani, rrëshqitja më e zakonshme është ajo në të cilën rrotat e pasme humbasin tërheqjen përmes frenimit ose nxitimit të tepërt. Rrëshqitjet e shkaktuara nga nxitimi zakonisht ndodhin në akull ose borë. Heqja e këmbës nga pedali i gazit mund t'i ndalojë lehtësisht. (Nëse është shumë e rrëshqitshme, shtyjeni marshin brenda. Përndryshe, motori mund të mos i lejojë rrotat të rrotullohen lirshëm dhe të rifitojnë tërheqjen.)

Rrëshqitjet e frenimit të rrotave të pasme ndodhin kur bllokohen rrotat e pasme. Për shkak se rrotat e kyçura kanë më pak tërheqje se rrotat e rrotullimit, rrotat e pasme zakonisht rrëshqasin anash në një përpjekje për të "kapur hapin" me rrotat e përparme. Në një autobus ose kamion të drejtë, mjeti do të rrëshqasë anash në një "lëvizje jashtë". Me mjetet që tërheqin rimorkio, një rrëshqitje me rrota lëvizëse mund ta lërë rimorkion të shtyjë mjetin tërheqës anash, duke shkaktuar një përkulje të papritur. Shihni figurën 2.19.

2.19.2 – Korrigjimi i një rrëshqitjeje të frenimit të rrotave

Bëni sa më poshtë për të korrigjuar një rrëshqitje të frenimit të rrotave:

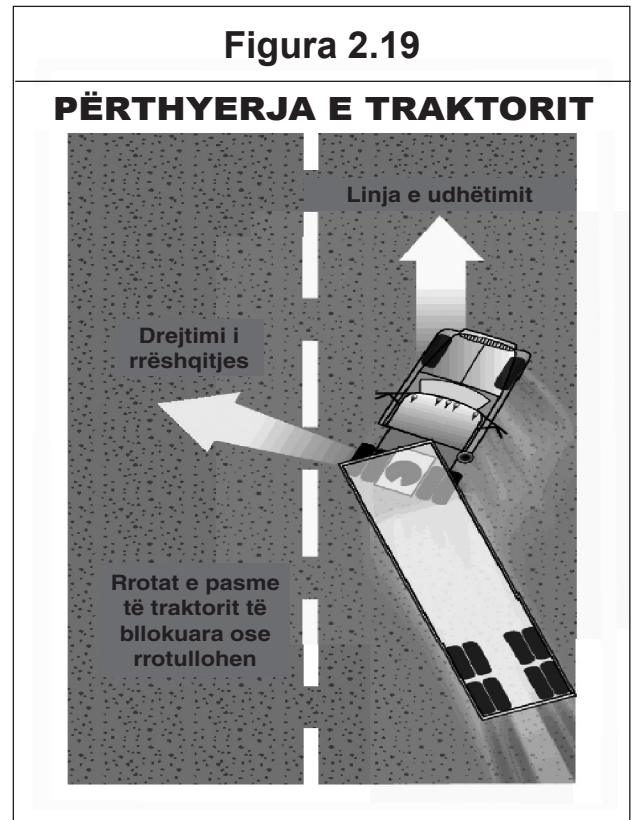
- **Ndaloni frenimin.** Kjo do të lejojë që rrotat e pasme të rrotullohen përsëri dhe rrotat e pasme të mos rrëshqasin më tej. Nëse jeni në akull, shtypni marshin për t'i lënë rrotat të rrotullohen lirshëm.
- **Kthehuni shpejt.** Kur një mjet fillon të rrëshqasë anash, **drejtoni timonin shpejt** në drejtimin që dëshironi që mjeti të zbresë në rrugë. Duhet të ktheni timonin shpejt.
- **Kundërdrejtimi.** Ndërsa një mjet kthehet në korsi, ai ka një tendencë të vazhdojë të kthehet. Nëse nuk e ktheni timonin shpejt nga ana tjetër, mund ta gjeni veten duke rrëshqitur në drejtim të kundërt.

Të mësoni të qëndroni larg frenimit, të ktheni timonin shpejt, të shtypni marshin dhe të kundërdrejtoni në rrëshqitje kërkon shumë praktikë. Vendi më i mirë për të marrë këtë praktikë është në një distancë të madhe drejtimi ose "mbirrrëshqitje".

2.19.3 – Rrëshqitja e rrotave të përparme

Drejtimi shumë shpejt për kushtet, shkakton shumicën e rrëshqitjeve të rrotave të përparme. Shkaqe të tjera përfshijnë mungesën e luleve në gomat e përparme dhe ngarkesën e ngarkuar, kduke bërë që pesha të mos jetë e mjaftueshme në boshtin e përparmë. Në një rrëshqitje të rrotave të përparme, pjesa e përparme ka tendencë të shkojë në një vijë të drejtë, pavarësisht se sa e rrotulloni timonin. Në një sipërfaqe shumë të rrëshqitshme, mund të mos jeni në gjendje të drejtoni në një kthesë.

Kur ndodh një rrëshqitje e rrotave të përparme, mënyra e vetme për të ndaluar rrëshqitjen është ta lini mjetin ta ngadalësojë shpejtësinë. Ndaloni së kthyeri dhe/ose së frenuari kaq fort. Ngadalësoni sa më shpejt të jetë e mundur pa rrëshqitur.



Nënseksionet 2.17, 2.18 dhe 2.19 Testoni njohuritë tuaja

1. Ndalimi nuk është gjithmonë gjëja më e sigurt për të bërë në rast emergjence. E vërtetë apo e gabuar?
2. Cilat janë disa nga avantazhet e të ecurit djathtas në vend të të ecurit majtas rreth një pengese?
3. Çfarë është një "rampë emergjence"?
4. Nëse një gomë plas, duhet të shkëlpi frenat fort për të ndaluar shpejt. E vërtetë apo e gabuar?
5. Si mund ta dini nëse mjeti juaj ka frena kundër bllokimit?
6. Cila është teknika e duhur e frenimit kur drejtoni një mjet me frena kundër bllokimit?
7. Si ju ndihmonë frenat kundër bllokimit?

Këto pyetje mund të jenë në test. Nëse nuk mund t'u përgjigjeni të gjitha pyetjeve, rilexoni nënseksionet 2.17, 2.18 dhe 2.19.

2.20 – PROCEDURAT GJATË AKSIDENTIT

Kur jeni përfshirë në një aksident dhe nuk jeni lënduar seriozisht, duhet të veproni për të parandaluar dëmtime ose lëndime të mëtejshme. Hapat bazë që duhen ndërmarrë në çdo aksident janë:

- Mbroni zonën.
- Njoftoni autoritetet.
- Kujdesuni për të lënduarit.

2.20.1 – Mbroni zonën

Gjëja e parë që duhet bërë në një skenë aksidenti është të parandaloni që një aksident tjetër të ndodhë në të njëjtin vend. Për të mbrojtur zonën e aksidentit:

- Nëse mjeti juaj është përfshirë në aksident, përpikuni ta çoni në anë të rrugës. Kjo do të ndihmojë në parandalimin e një aksidenti tjetër dhe do të lejojë lëvizjen e trafikut.
- Nëse po ndaloni për të ndihmuar, parkoni larg aksidentit. Zona afër aksidentit do të nevojitet për mjetet e emergjencës.
- Ndizni bllokazhet.
- Vendosni trekëndëshat reflektues për të paralajmëruar mjetet e tjera. Sigurohuni që shoferët e tjerë t'i shohin në kohë për të shmangur aksidentin.

2.20.2 – Njoftoni autoritetet

Nëse keni një telefon celular ose CB, telefononi për ndihmë përpara se të dilni nga mjeti juaj. Nëse jo, prisni derisa vendi i aksidentit të jetë i mbrojtur siç duhet, më pas telefononi ose dërgoni dikë të telefonojë policinë. Mundohuni të përcaktoni se ku jeni në mënyrë që të mund të jepni vendndodhjen e saktë.

2.20.3 – Kujdesi për të lënduarit

Nëse një person i kualifikuar ndodhet në aksident dhe ndihmon të plagosurin, qëndroni larg rrugës nëse nuk ju kërkohet të ndihmoni. Përndryshe, bëni më të mirën që mundeni për të ndihmuar palët e dëmtuara. Këtu janë disa hapa të thjeshtë që duhen ndjekur në dhënien e ndihmës:

- Mos lëvizni një person të lënduar rëndë, përveç nëse rreziku i zjarrit ose trafiku kalimtar e bën të nevojshme.
- Ndaloni gjakderdhjen e rëndë duke ushtruar presion të drejtpërdrejtë në plagë.
- Mbajeni ngrohtë personin e lënduar.

2.21 – ZJARRET

Zjarret e kamionëve mund të shkaktojnë dëme dhe lëndime. Mësoni shkaqet e zjarreve dhe si t'i parandaloni ato. Mësoni se çfarë të bëni për të shuar zjarret.

2.21.1 – Shkaqet e zjarrit

Më poshtë janë disa nga shkaqet e zjarreve të mjeteve:

- **Pas aksidenteve.** Karburanti i derdhur, përdorimi jo i duhur i ndriçimit verbues.
- **Gomat.** Goma të pafryra dhe goma dyshe që prekin.
- **Sistemi elektrik.** Qarqet e shkurtra për shkak të izolimit të dëmtuar, lidhjet e lira.
- **Karburanti.** Pirja e duhanit nga shoferi, furnizimi jo i duhur i karburantit, lidhjet e lira të karburantit.
- **Ngarkesa.** Ngarkesë e ndezshme, ngarkesë e mbyllur ose e ngarkuar në mënyrë të papërshtatshme, ventilim i dobët.

2.21.2 – Parandalimi i zjarrit

Kushtojini vëmendje sa vijon:

- **Inspektimi para udhëtimit.** Bëni një inspektim të plotë të sistemeve elektrike, karburantit dhe shkarkimit, gomave dhe ngarkesës. Sigurohuni që të kontrolloni nëse fikësja e zjarrit është e mbushur.
- **Inspektimi i rrugës.** Kontrolloni gomat, rrotat dhe trupin e kamionit për shenja nxehtësie sa herë që ndaloni gjatë një udhëtimit.
- **Ndiqu procedurat e sigurta.** Ndiqu procedurat e duhura të sigurisë për furnizimin me karburant të mjetit, përdorimin e frenave, trajtimin e zjarreve dhe aktivitete të tjera që mund të shkaktojnë zjarr.

- **Monitorimi.** Kontrolloni shpesh instrumentet dhe matësit për shenja mbinxehjeje dhe përdorni pasqyrën për të kërkuar shenja tymi nga gommat ose mjeti.
- **Kujdes.** Kini kujdes normal në trajtimin e çdo gjëje të ndezshme.

2.21.3 – Shuarja e zjarrit

Njohuria se si të fikni zjarret është e rëndësishme. Shoferët që nuk dinin se çfarë të bënin i kanë përkeqësuar zjarret. Mësoni se si funksionon fikësja e zjarrit. Studioni udhëzimet e printuara në fikësen e zjarrit para se t'ju nevojitet. Këtu janë disa procedura që duhen ndjekur në rast zjarri.

Dilni nga rruga. Hapi i parë është të nxirrni mjetin nga rruga dhe të ndaloni. Duke vepruar kështu:

- Parkoni në një zonë të hapur, larg ndërtesave, pemëve, shkurreve, mjeteve të tjera ose çdo gjëje që mund të marrë flakë.
- Mos u futni në një stacion shërbimi!
- Njoftoni shërbimet e emergjencës për problemin dhe vendndodhjen tuaj.

Mos e lejoni zjarrin të përhapet. Para se të përpiqeni të shuani zjarrin, sigurohuni që ai të mos përhapet më tej. Në rast ndezje të motorit, fiken motorin sa më shpejt që të mundeni. Mos e hapni kapakun nëse mund ta shmangni. Shpërndani shkumë përmes grilave, radiatorit ose nga pjesa e poshtme e mjetit.

Në rast zjarri të ngarkesës në një furgon ose kutie rimorkio, mbajini dyert mbyllur, veçanërisht nëse ngarkesa juaj përmban materiale të rrezikshme. Hapja e dyerve të furgonit do ta furnizojë zjarrin me oksigjen dhe mund ta bëjë atë të digjet shumë shpejt.

Fikni zjarrin. Këtu janë disa rregulla që duhen ndjekur për të shuar zjarrin:

- Kur përdorni fikësen e zjarrit, qëndroni sa më larg zjarrit.
- Synoni burimin ose bazën e zjarrit, jo flakën.

Përdorni fikësen e duhur të zjarrit

Figurat 2.20 dhe 2.21 detajojnë llojin e fikëses së zjarrit që do të përdoret sipas llojit të zjarrit.

Fikësja e zjarrit e tipit B:C është projektuar për të funksionuar në zjarret elektrike dhe lëngjet që digjen.

Lloji A:B:C është projektuar për të funksionuar në djegien e drurit, letrës dhe pëlhurës gjithashtu.

Uji mund të përdoret në dru, letër ose pëlhurë, por mos përdorni ujë në një zjarr elektrik (mund të shkaktojë goditje) ose në një zjarr me benzinë (do të përhapë flakët).

Një gomë që digjet duhet të ftohet me ujë. Mund të nevojitet shumë ujë.

Nëse nuk jeni të sigurt se çfarë të përdorni, veçanërisht në rast zjarri me materiale të rrezikshme, prisni zjarrfikësit.

Pozicionohuni në drejtim të erës. Lëreni erën ta çojë fikësen e zjarrit në vend që t'ju sjellë flakët.

Vazhdoni derisa gjithçka që digjet të jetë ftohur. Mungesa e tymit ose flakës nuk do të thotë se zjarri nuk mund të rifillojë.

Nënseksionet 2.20 dhe 2.21

Figura 2.20

Kategoria/lloji i zjarreve	
Kategoria	Lloji
A	Dru, letër, lëndë djegëse të zakonshme Shuani duke ftohur dhe shuar duke përdorur ujë ose kimikate të thata
B	Benzinë, vaj, yndyrë, lëngje të tjera yndyrore Shuhen nga mbytja, ftohja ose kimikatet e thata. Mbrojtja ndaj nxehtësisë duke përdorur dyoksid karboni
C	Zjarret e pajisjeve elektrike Shuhen me agjentë jopërçues si dyoksidi i karbonit ose kimikatet e thata. MOS PËRDORNI UJË
D	Zjarret në metale të djegshme Shuani duke përdorur pluhura të specializuara shuese

Figura 2.21

Kategoria e zjarrit/lloji i fikëses	
Kategoria e zjarrit	Lloji i fikëses së zjarrit
B ose C	Kimikat i rregullt i thatë
A, B, C ose D	Kimikat i thatë për shumë qëllime
D	Kimikat i thatë Vjollcë K
B ose C	Kimikat i thatë KCL
D	Përbërës special i pudrës së thatë
B ose C	Dyoksid karboni (i thatë)
B ose C	Agjent halogjen (gaz)
A	Ujë
A	Ujë me antifrizë
A ose B	Ujë, stili i avullit të ngarkuar
B, në disa A	Shkumë

Testoni njohuritë tuaja

1. Cilat janë disa nga gjërat që duhen bërë në një skenë aksidenti për të parandaluar një aksident tjetër?
2. Emërtoni dy shkaqe të ndezjes së gomave.
3. Për çfarë lloje zjarresh nuk është e mirë një fikëse B:C?
4. Kur përdorni fikësen tuaj, a duhet t'i afroheni sa më shumë zjarrit?
5. Emërtoni disa shkaqe të zjarreve të mjeteve.

Këto pyetje mund të jenë në test. Nëse nuk mund t'u përgjigjeni të gjitha pyetjeve, rilexoni nënseksionet 2.20 dhe 2.21.

2.22 – ALKOOLI, DROGA TË TJERA DHE DREJTIMI I MJETIT

2.22.1 – Alkooli dhe drejtimi i mjetit

Pirja e alkoolit dhe më pas drejtimi është shumë e rrezikshme dhe një problem serioz. Njerëzit që pinë alkool përfshihen në aksidente trafiku që rezultojnë në mbi 20 000 vdekje çdo vit. Alkooli dëmton koordinimin e muskujve, kohën e reagimit, perceptimin e thellësisë dhe shikimin gjatë natës. Ajo gjithashtu ndikon në pjesët e trurit që kontrollojnë gjykimin dhe frenimin. Dëmtimi fillon me pijen e parë.

Duhet të dini:

- Si funksionon alkooli në trupin e njeriut.
- Si ndikon në drejtimin e mjetit.
- Ligjet në lidhje me pijen dhe drejtimin e mjetit.
- Rreziqet ligjore, financiare dhe të sigurisë nga pirja e alkoolit dhe drejtimi.

E vërteta rreth alkoolit

Ka shumë ide të rrezikshme për përdorimin e alkoolit. Shoferi që beson në këto ide të gabuara do të ketë më shumë gjasa të futet në telashe. Këtu janë disa shembuj:

- **Si funksionon alkooli.** Alkooli shkon direkt nga stomaku në qarkullimin e gjakut dhe bartet në tru. Pas kalimit nëpër tru, një përqindje e vogël largohet me urinën, djersitjen dhe frymëmarrjen, ndërsa pjesa tjetër bartet në mëlçi. Mëlçia mund të përpunojë vetëm një të tretën e një ons alkooli në orë, që është dukshëm më pak se alkooli në një pije standarde. Kjo është një normë fikse, kështu që vetëm koha, jo kafeja e zezë apo një dush i ftohtë, do t'ju kthellojë. Nëse pini pije më shpejt se sa trupi juaj mund t'i heqë ato, do të keni më shumë alkool në trupin tuaj dhe drejtimi do të ndikohet më shumë. Përqendrimi i alkoolit në gjak (BAC) zakonisht mat sasinë e alkoolit në trupin tuaj. Shihni figurën 2.22.
- **Çfarë është një pije?** Është alkooli në pije që ndikon në performancën e njeriut. Nuk ka asnjë ndryshim nëse ai alkool vjen nga "nja dy birra" ose nga dy gota verë ose nga dy gota pije të forta. Të gjitha pijet e mëposhtme **përmbajnë të njëjtën sasi alkooli**:
 - Një gotë 12 ons birrë 5%.
 - Një gotë 5 ons verë 12%.
 - Një gotë 1 1/2 ons shtosa e pijeve me 40% alkool.
- **Çfarë e përcakton përqendrimin e alkoolit në gjak?** BAC-i përcaktohet nga sasia e alkoolit që pini (më shumë alkool do të thotë BAC më i lartë), sa shpejt pini (pirja më e shpejtë do të thotë BAC më i lartë) dhe pesha juaj (një person i vogël nuk duhet të pijë aq shumë për të arritur të njëjtin BAC).

Figura 2.22

Çfarë është një pije? Është alkooli në pije që ndikon në performancën e njeriut. Nuk ka asnjë ndryshim nëse ai alkool vjen nga "nja dy birra", ose nga dy gota verë, ose nga dy gota pije të forta. Përmbajtja e përafërt e alkoolit në gjak									
Pijet	Pesha e trupit në paund								Efektet
	100	120	140	160	180	200	220	240	
0	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	Vetëm kufiri i drejtimit të sigurt
1	.04	.03	.03	.02	.02	.02	.02	.02	Fillon dëmtimi
2	.08	.06	.05	.05	.04	.04	.03	.03	Aftësitë e drejtimit ndikohen ndjeshëm. Dënimet penale
3	.11	.09	.08	.07	.06	.06	.05	.05	
4	.15	.12	.11	.09	.08	.08	.07	.06	
5	.19	.16	.13	.12	.11	.09	.09	.08	
6	.23	.19	.16	.14	.13	.11	.10	.09	I denhur ligjërisht. Dënimet penale
7	.26	.22	.19	.16	.15	.13	.12	.11	
8	.30	.25	.21	.19	.17	.15	.14	.13	
9	.34	.28	.24	.21	.19	.17	.15	.14	
10	.38	.31	.27	.23	.21	.19	.17	.16	

Zbrisni 0,01% për çdo 40 minuta pije. Një pije është 1,5 oz. pije alkoolike me 40% alkool, 12 oz. birrë, ose 5 oz. verë tavoline.

- **Alkooli dhe truri.** Alkooli ndikon gjithnjë e më shumë në tru ndërsa grumbullohet BAC-i. Pjesa e parë e prekur e trurit kontrollon gjykimin dhe vetëkontrollin. Një nga gjërat e këqija për këtë është se mund t'i pengojë ata që pinë të kuptojnë se po dehen. Dhe, sigurisht, gjykimin i mirë dhe vetëkontrolli janë absolutisht të nevojshme për një drejtim të sigurt.

Ndërsa BAC-i vazhdon të rritet, kontrolli i muskujve, vizioni dhe koordinimi preken gjithnjë e më shumë. Efektet në drejtimin e mjetit mund të përfshijnë:

- Kalimi i vijave ndarëse të trafikut.
- Nisje e shpejtë dhe e vrullshme.
- Mospërdorimi i sinjalizimeve, mospërdorimi i dritave.
- Kalimi i tabelave të ndalimit dhe semaforëve të kuq.
- Parakalim i gabuar.

Shihni figurën 2.23.

Këto efekte nënkuptojnë shanse të shtuara për një përplasje dhe shanse për të humbur lejen e drejtimit. Statistikat e aksidenteve tregojnë se mundësia e një aksidenti është shumë më e madhe për shoferët që kanë pirë alkool sesa për shoferët që nuk kanë pirë.

- **Si ndikon alkooli në drejtimin e mjetit.** Të gjithë shoferët preken nga pirja e alkoolit. Alkooli ndikon në gjykimin, vizionin, koordinimin dhe kohën e reagimit. Shkakton gabime serioze në drejtimin e mjetit, të tilla si:
- Rritja e kohës së reagimit ndaj rreziqeve.
- Drejtimi shumë shpejt ose shumë ngadalë.
- Drejtimi në korsinë e gabuar.
- Kalimi mbi bordurë.
- Drejtimi zig-zag.

2.22.2 – Droga të tjera

Përveç alkoolit, droga të tjera të ligjshme dhe të paligjshme po përdoren më shpesh. Ligjet ndalojnë posedimin ose përdorimin e shumë drogave gjatë detyrës. Ato ndalojnë të qenit nën ndikimin e çdo "substancë të kontrolluar", amfetaminash (përfshirë "pilulat pep", "uppers" dhe "bennies"), narkotikë ose çdo substancë tjetër, që mund ta bëjë shoferin të pasigurt. Kjo mund të përfshijë një sërë barnash me recetë dhe pa recetë (ilaçe kundër ftohjes), të cilat mund ta bëjnë shoferin të përgjumur ose të ndikojnë në aftësinë e sigurt të drejtimit. Megjithatë, posedimi dhe përdorimi i një medikamenti që i jepet shoferit nga një mjek, lejohet nëse mjeku informon shoferin se nuk do të ndikojë në aftësinë e drejtimit të sigurt. Sigurohuni që mjeku juaj të jetë në dijeni të të gjitha barnave që po merrni për shkak të ndërveprimeve të mundshme midis barnave që mund të ndikojnë në drejtimin tuaj.

Kushtojini vëmendje etiketave paralajmëruese për barnat dhe ilaçet e ligjshme, dhe urdhrat e mjekut në lidhje me efektet e mundshme. Qëndroni larg drogave ilegale.

Mos përdorni asnjë ilaç që fsheh lodhjen - e vetmja kurë për lodhjen është pushimi. Alkooli mund t'i përkeqësojë shumë efektet e barnave të tjera. Rregulli më i sigurt është të mos përzieni fare drogën me drejtimin.

Përdorimi i drogës mund të çojë në aksidente qarkullimi që rezultojnë në vdekje, lëndim dhe dëmtim të pronës. Për më tepër, kjo mund të çojë në arrestime, gjoba dhe dënime me burg. Mund të nënkuptojë gjithashtu fundin e karrierës si shofer për një person.

Figura 2.23

Efektet e rritjes së përmbajtjes së alkoolit në gjak		
Përmbajtja e alkoolit në gjak është sasia e alkoolit në gjakun tuaj e regjistruar në miligramë alkool për 100 mililitra gjak. BAC-i juaj varet nga sasia e gjakut (e cila rritet me peshën) dhe sasia e alkoolit që konsumoni me kalimin e kohës (sa shpejt pini). Sa më shpejt të pini, aq më i lartë është BAC-i, pasi mëlcia mund të përballojë vetëm një pije në orë - pjesa tjetër grumbullohet në gjakun tuaj.		
BAC-i	Efektet në trup	Efektet në gjendjen e drejtimit
.02	Ndjenjë e qetë, ngrohtësi e lehtë trupore.	Më pak i ndrojtur.
.05	Relaksim i dukshëm.	Më pak vigjilent, më pak i fokusuar te vetja, fillon dëmtimi i koordinimit.
.08	Dëmtim i caktuar në koordinim dhe gjykim.	Kufiri i drejtimit në gjendje të dehur, koordinim dhe gjykim i dëmtuar.
.10*	Sjellje e zhurmshme, mundësisht e sikletshme, ndryshime të humorit.	Reduktimi i kohës së reagimit.
.15	Bilanci dhe lëvizje të dëmtuara, qartësisht i dehur.	Pamundësi për të drejtuar.
.30	Shumë humbin vetëdijen.	
.40	Shumica humbasin vetëdijen, disa vdesin.	
.50	Frymëmarrja ndalet, shumë vdesin.	
* BAC-i prej .10 do të thotë që 1/10 e 1% (ose 1/1000) e përmbajtjes totale të gjakut është alkool.		

E GABUAR	E VËRTETA
Alkooli rrit aftësinë tuaj për të drejtuar	Alkooli është një drogë që do t'ju bëjë më pak vigjilent dhe do të zvogëlojë aftësinë tuaj për të drejtuar në mënyrë të sigurt
Disa njerëz mund të pinë shumë dhe të mos preken	Të gjithë ata që pinë preken nga alkooli
Nëse së pari hani shumë, nuk do të deheni	Ushqimi nuk ju pengon të deheni
Kafeja dhe pak ajër i pastër do ta ndihmojnë një pirës të kthjellohet	Vetëm koha do ta ndihmojë një pirës të bëhet esëll - metodat e tjera thjesht nuk funksionojnë
Më mirë me birrë - nuk është aq e fortë sa vera apo uiski	Disa birra janë njëloj me disa gota uiski ose disa gota verë

2.23 – RREGULLAT E MATERIALEVE TË RREZIKSHME PËR TË GJITHË SHOFRERËT KOMERCIALE

Të gjithë shoferët duhet të dinë diçka për materialet e rrezikshme. Ju duhet të jeni në gjendje ta njihni ngarkesën e rrezikshme dhe duhet të dini nëse mund ta transportoni ose jo pa pasur një miratim të materialeve të rrezikshme në licencën tuaj CDL.

Figura 2.24

Përkufizimet e kategorisë së rrezikut		
Kategoria	Emri i kategorisë	Shembull
1	Eksplozivët	Municione, dinamit, fishekzjarrë
2	Gazet	Propan, oksigjen, helium
3	E ndezshme	Benzinë, aceton
4	Lëndë të ngurta të ndezshme	Shkrepëset, siguresat
5	Oksiduesit	Nitrat amoni, peroksid hidrogjeni
6	Helmet	Pesticide, arsenik
7	Radioaktive	Uranium, plutonium
8	Gërryese	Acidi klorhidrik, lëngu i baterisë
9	Materiale të ndryshme të rrezikshme	Formaldehid, asbest
Asnjë	ORM-D (Material tjetër i rregulluar-shtëpiak)	Llak për flokë ose qymyr druri
Asnjë	Lëngjet e djegshme	Vajra djegëse, lëng çakmaku

2.23.1 – Çfarë janë materialet e rrezikshme?

Materialet e rrezikshme janë produkte që paraqesin rrezik për shëndetin, sigurinë dhe pronën gjatë transportit. Shihni figurën 2.24.

2.23.2 – Pse ekzistojnë rregullat?

Ju duhet të ndiqni rregullat e shumta për transportin e materialeve të rrezikshme. Qëllimi i rregullave është që:

- Të mbani produktin.
- Të komunikoni rrezikun.
- Të siguron shoferë dhe pajisje të sigurta.

Të kufizoni produktin. Shumë produkte të rrezikshme mund të dëmtojnë ose vrasin me kontakt. Të mbron shoferët dhe të tjerët nga kontakti, rregullat u tregojnë transportuesve se si ta paketojnë në mënyrë të sigurt. Rregulla të ngjashme u tregojnë shoferëve se si t'i ngarkojnë, transportojnë dhe shkarkojnë cisternat. Këto janë rregulla kontrolli.

Të komunikoni rrezikun. Dërguesi përdor një letër transporti dhe etiketa rreziku në formë diamanti për të paralajmëruar punonjësit e portit dhe shoferët për rrezikun. Letra e transportit përshkruan materialet e rrezikshme që transportohen. Porositë e transportit, faturat e ngarkesave dhe manifestet janë të gjitha letra të transportit. Dërguesit vendosin etiketa paralajmëruese rreziku në formë diamanti katër inç në shumicën e paketave

të materialeve të rrezikshme. Këto etiketa informojnë të tjerët për rrezikun. Nëse etiketa e diamantit nuk përshtatet në kontejner, dërguesit e vendosin etiketën në etiketën fundore. Për shembull, cilindrat e gazit të ngjeshur që nuk mbajnë një etiketë do të kenë etiketa fundore ose simbole. Etiketat duken si shembujt e paraqitur në figurën 2-25.

Pas një aksidenti ose derdhjeje apo rrjedhjeje të një materiali të rrezikshëm, mund të lëndoheni dhe të mos jeni në gjendje të komunikoni rreziqet e materialeve që po transportoni. Zjarrfikësit dhe policia mund të parandalojnë ose zvogëlojnë dëmin ose lëndimin në vendngjarje nëse e dinë se çfarë materialesh të rrezikshme po transportohen. Jeta juaj dhe jeta e të tjerëve mund të varet nga gjetja e shpejtë e letrave të transportit për materialet e rrezikshme. Për këtë arsye, duhet t'i vendosni letrat e transportit që lidhen me materialet e rrezikshme ose t'i mbani ato sipër letrave të tjera të transportit. Ju gjithashtu duhet të mbani letrat e transportit:

- Në një çantë në derën e shoferit, ose
- në pamje të qartë, ku mund t'i arrini gjatë drejtimit, ose
- në sediljen e shoferit kur jeni jashtë mjetit.

2.23.3 – Listat e produkteve të rreguluara

Pankartat përdoren për të paralajmëruar të tjerët për materialet e rrezikshme. Pankartat janë shenja të vendosura në pjesën e jashtme të një mjeti që identifikojnë kategorinë e rrezikut të ngarkesës. Një mjet me pankarta duhet të ketë të paktën katër pankarta identike. Ato vendosen në pjesën e përparme, të pasme dhe në të dy anët. Pankartat duhet të jenë të lexueshme nga të katër drejtimet. Ato duhet të jenë të paktën 9,84 (250 mm) inç katror, të kthyer drejt në një pikë, në formë diamanti. Depozitat e ngarkesave dhe paketime të tjera me shumicë shfaqin numrin e identifikimit të përmbajtjes së tyre në pankarta ose panele portokalli.

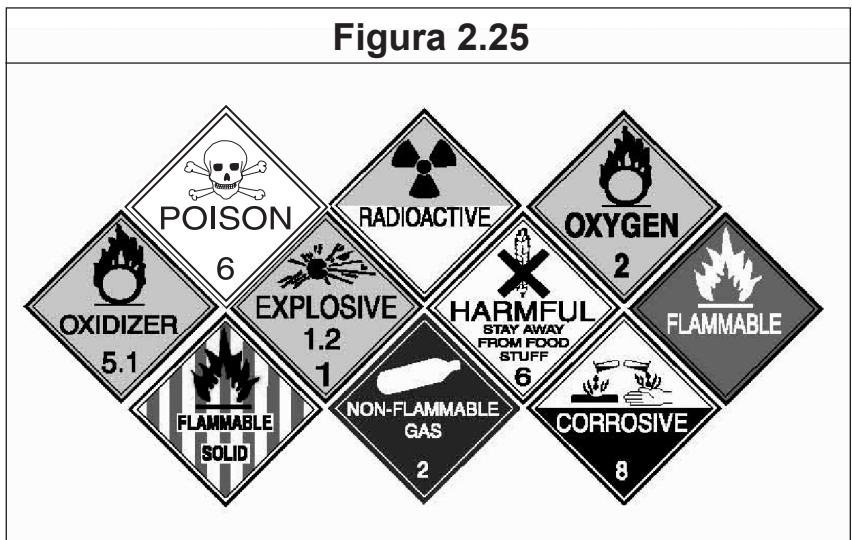
Numrat e identifikimit janë një kod me katër shifra që përdoret nga reaguesit e parë për të identifikuar materialet e rrezikshme. Një numër identifikimi mund të përdoret për të identifikuar më shumë se një kimikat në letrat e transportit.

Numri i identifikimit do të paraprihet nga shkronjat "NA" ose "UN". Udhëzuesi i reagimit ndaj emergjencës në US DOT (ERG) liston kimikatet dhe numrat e identifikimit që u janë caktuar atyre.

Jo të gjitha mjetet që mbajnë materiale të rrezikshme duhet të kenë pankarta. Rregullat për pankartat janë dhënë në seksionin 9 të këtij manuali. Ju mund të drejtoni një mjet që mban materiale të rrezikshme nëse nuk kërkon pankarta. Nëse kërkon pankarta, nuk mund ta drejtoni nëse leja juaj e drejtimit nuk ka miratimin e materialeve të rrezikshme. Shihni figurën 2.26.

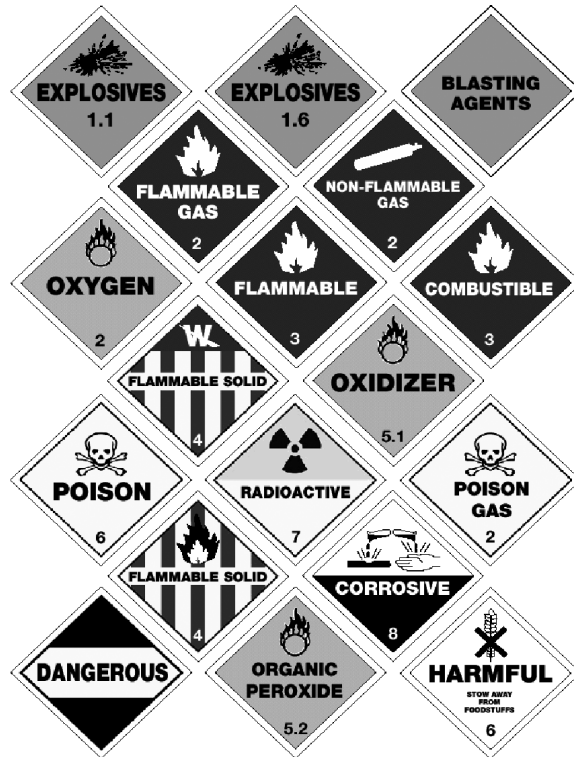
Rregullat kërkojnë që të gjithë shoferët e mjeteve me pankarta të mësojnë se si të ngarkojnë dhe transportojnë në mënyrë të sigurt produkte të rrezikshme. Ata duhet të kenë një leje drejtimi komerciale me miratimin e materialeve të rrezikshme. Për të marrë miratimin e kërkuar, duhet të kaloni një test me shkrim mbi materialin që gjendet në seksionin 9 të këtij manuali. Ju gjithashtu do t'ju duhet një miratim i serbatorit nëse transportoni produkte të rrezikshme në një serbator ngarkesash në një kamion më të madh se 26 000 paund, vlerësim bruto të peshës së mjetit ose mjete të caktuara që transportojnë lëngje ose gaze. Lëngu ose gazi nuk duhet të jetë një material i rrezikshëm. Një miratim i serbatorit kërkohet vetëm nëse mjeti juaj ka nevojë për një CDL të klasit A ose B dhe mjeti juaj ka një serbator ngarkesash të montuar përgjithmonë të çdo kapaciteti; ose mjeti juaj ka një serbator portativ me një kapacitet 1 000 galonë ose më shumë.

Figura 2.25



Shoferët që kanë nevojë për miratimin e materialeve të rrezikshme duhet të mësojnë rregullat për pankartat. Nëse nuk e dini nëse mjete juaj ka nevojë për pankarta, pyesni punëdhënësin. Asnjëherë mos drejtoni një mjet që ka nevojë për pankarta nëse nuk keni miratimin e materialeve të rrezikshme. Nëse e bëni, konsiderohet një krim. Nëse ndaloheni, do të thërriteni në gjyq dhe nuk do t'ju lejohet ta drejtoni kamionin tuaj më tej. Do t'ju kushtojë kohë dhe para. Mosvendosja e pankartave kur është e nevojshme mund të rrezikojë jetën tuaj dhe atë të tjerëve nëse përfshihen në një aksident. Ndihi me emergjencës nuk do ta dijë për ngarkesën tuaj të rrezikshme. Shoferët e materialeve të rrezikshme duhet gjithashtu të dinë se cilat produkte mund të ngarkojnë së bashku dhe cilat jo. Këto rregulla janë gjithashtu në seksionin 9. Përpara se të ngarkoni një kamion me më shumë se një lloj produkti, duhet të dini nëse është e sigurt t'i ngarkoni ato së bashku. Nëse nuk e dini, pyesni punëdhënësin dhe konsultohuni me rregulloret.

Figura 2.26 Pankartat



Nënseksionet 2.22 dhe 2.23 Testoni njohuritë tuaja

1. Medikamentet e zakonshme për ftohjen mund t'ju bëjnë të ndiheni të përgjumur. E vërtetë apo e gabuar?
2. Çfarë duhet të bëni nëse jeni të përgjumur gjatë drejtimit?
3. Kafeja dhe pak ajër i pastër do ta ndihmojnë një pirës të kthjellohet. E vërtetë apo e gabuar?
4. Çfarë është një pankartë për materiale të rrezikshme?
5. Pse përdoren pankartat?
6. Çfarë është "borxhi i gjumit"?
7. Cilat janë sinjalet e rrezikut të drejtimit në gjendje të përgjumur?

Këto pyetje mund të jenë në test. Nëse nuk mund t'u përgjigjeni të gjitha pyetjeve, rilexoni nënseksionet 2.22, 2.23 dhe 2.24.

SEKSIONI 3

TRANSPORTI I SIGURT I NGARKESAVE



KY SEKSION ËSHTË PËR TË GJITHË SHOFERËT KOMERCIALE

SEKSIONI 3 - TRANSPORTI I SIGURT I NGARKESAVE

Ky seksion mbulon

- Inspektimi i ngarkesës
- Pesha dhe balanca e ngarkesës
- Sigurimi i ngarkesës
- Ngarkesa që kërkon vëmendje të veçantë

Ky seksion ju tregon për transportin e sigurt të ngarkesave. Duhet të kuptoni rregullat bazë të sigurisë së ngarkesave për të marrë një CDL.

Nëse ngarkoni gabimisht ngarkesën ose nuk e siguronit atë, mund të jetë një rrezik për të tjerët dhe veten tuaj. Ngarkesa e lirshme që bie nga një mjet mund të shkaktojë probleme trafiku dhe mund të lëndojë ose të vrasë të tjerët. Ngarkesa e lirshme mund t'ju lëndojë ose t'ju vrasë gjatë një ndalimi ose përplasjeje të shpejtë. Mjeti juaj mund të dëmtohet nga një mbingarkesë. Drejtimi mund të ndikohet nga mënyra se si ngarkohet një mjet, duke e bërë më të vështirë kontrollin e mjetit.

Pavarësisht nëse ngarkoni dhe siguronit vetë ngarkesën apo jo, ju jeni përgjegjës që të:

- Inspektoni ngarkesën tuaj.
- Njihni mbingarkesat dhe peshën e ekuilibruar keq.
- Dini se ngarkesa është e siguruar siç duhet dhe nuk e pengon pamjen tuaj përpara ose anash.
- Dini se ngarkesa juaj nuk e kufizon qasjen tuaj në pajisjet e emergjencës.

Nëse keni ndërmend të mbartni materiale të rrezikshme që kërkojnë pankarta në mjetin tuaj, do t'ju duhet gjithashtu të keni një miratim për materialet e rrezikshme. Seksioni 9 i këtij manuali ka informacionin që ju nevojitet për të kaluar testin e materialeve të rrezikshme.

3.1 – INSPEKTIMI I NGARKESAVE

Si pjesë e inspektimit tuaj, sigurohuni që kamioni të mos jetë i mbingarkuar dhe ngarkesa të jetë e balancuar dhe e siguruar siç duhet.

Pas fillimit. Inspektoni përsëri ngarkesën dhe pajisjet e saj të sigurimit brenda 50 miljeve të para pas fillimit të një udhëtimi. Bëni çdo rregullim të nevojshëm.

Kontrolloni sërish. Rikontrolloni ngarkesën dhe pajisjet fiksuese sa herë që është e nevojshme gjatë një udhëtimi për ta mbajtur ngarkesën të sigurt. Duhet të inspektoni sërish:

- Pasi ta keni drejtuar mjetin për 3 orë ose 150 milje.
- Pas çdo pushimi që bëni gjatë drejtimit të mjetit.

Rregulloret federale, shtetërore dhe lokale për peshën e mjeteve komerciale, sigurimin e ngarkesës, mbulimin e ngarkesave dhe ku mund të drejtoni mjete të mëdha ndryshojnë nga vendi në vend. Njihuni me rregullat ku do të drejtoni mjetin.

3.2 – PESHA DHE EKUILIBRI I NGARKESËS

Ju jeni përgjegjës që të mos jeni të mbingarkuar. Më poshtë janë disa përkufizime të peshës që duhet të dini.

3.2.1 – Përkufizime që duhet të dini

Vlerësimi i peshës bruto të mjetit (GVWR). GVW maksimale e specifikuar nga prodhuesi për një mjet të vetëm plus ngarkesën e tij.

Vlerësimi i peshës së kombinuar bruto (GCWR). GCW maksimale e specifikuar nga prodhuesi për një kombinim specifik mjete plus ngarkesën e tij.

Pesha e boshtit. Pesha e transmetuar në tokë nga një bosht ose një grup boshtesh.

Ngarkesa e gomës. Pesha maksimale e sigurt që një gomë mund të mbajë me një presion të caktuar. Ky vlerësim tregohet në anë të çdo gome.

Sistemet e suspensionit. Sistemet e suspensionit kanë vlerësimin e kapacitetit të peshës së prodhuesit.

Kapaciteti i pajisjes bashkuese. Pajisjet bashkuese vlerësohen për peshën maksimale që mund të tërheqin dhe/ose të mbajnë.

3.2.2 – Kufijtë ligjorë të peshës

Ju duhet t'i mbani peshat brenda kufijve ligjorë. Shtetet kanë nga një maksimum për GVW, GCW dhe peshat e boshtit. Shpesh, peshat maksimale të boshtit përcaktohen nga një formulë urë. Një formulë urë lejon më pak peshë maksimale të boshtit për boshtet që janë më afër njëri-tjetrit. Kjo është për të parandaluar mbingarkimin e urave dhe rrugëve. Kur i afroheni një ure, duhet të kontrolloni kufijtë e peshës përpara se të kaloni.

Mbingarkimi mund të ketë efekte të këqija në drejtimin, frenimin dhe kontrollin e shpejtësisë. Kamionët e mbingarkuar duhet të ecin shumë ngadalë në të përpjetë. Edhe më keq, ata mund të fitojnë shumë shpejtësi gjatë një të tatëpjete. Distanca e ndalimit rritet. Frenat mund të dështojnë kur detyrohen të punojnë shumë.

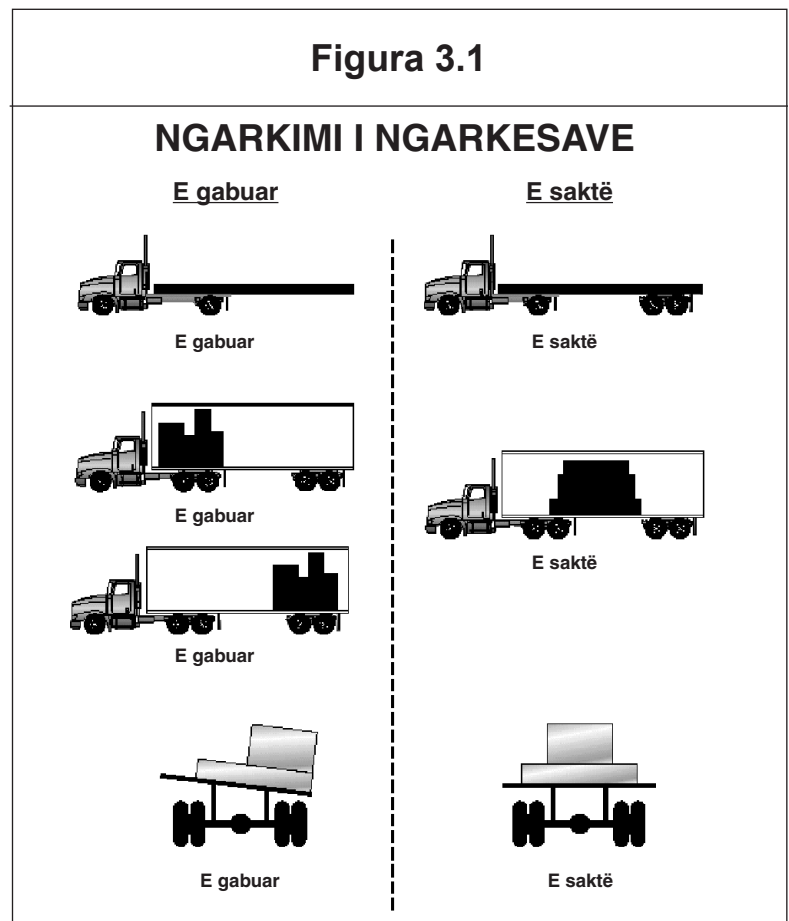
Gjatë motit të keq ose në male, mund të mos jetë e sigurt të operoni me pesha maksimale ligjore. Merreni parasysh këtë përpara se të drejtoni mjetin.

3.2.3 – Mos jini shumë të rëndë

Lartësia e qendrës së gravitetit të mjetit është shumë e rëndësishme për manovrimin e sigurt. Një qendër e lartë graviteti (ngarkesa e grumbulluar lart ose ngarkesa e rëndë sipër) do të thotë që ka më shumë gjasa të përmbyseni. Është më e rrezikshme në kthesa, ose nëse duhet të anashkaloni për të shmangur një rrezik. Është shumë e rëndësishme të shpërndahet ngarkesa në mënyrë që të jetë sa më e ulët që të jetë e mundur. Vendosni pjesët më të rënda të ngarkesës nën pjesët më të lehta.

3.2.4 – Balanconi peshën

Balanca e dobët e peshës mund ta bëjë manovrimin e mjetit të pasigurt. Ngarkesa duhet të jetë e balancuar në zonën e ngarkesave. Pesha e tepërt në boshtin e drejtimit mund të shkaktojë drejtim të vështirë. Mund të dëmtojë boshtin e drejtimit dhe gomat. Boshtet e përparme të nënngarkuara (e shkaktuar nga zhvendosja e peshës shumë prapa) mund ta bëjnë peshën e boshtit drejtues shumë të lehtë për ta drejtuar në mënyrë të sigurt. Pesha shumë e vogël në akset lëvizëse mund të shkaktojë tërheqje të dobët. Rrotat lëvizëse mund të rrotullohen lehtësisht. Gjatë motit të keq, kamioni mund të mos jetë në gjendje të vazhdojë. Pesha që është e ngarkuar në mënyrë që të ketë një qendër të lartë graviteti shkakton më shumë mundësi për t'u përmbysur. Në mjetet me shtrat të sheshtë, ka gjithashtu një shans më të madh që ngarkesa të zhvendoset anash ose të bjerë. Shihni figurën 3.1.



3.3 – SIGURIMI I NGARKESAVE

3.3.1 – Bllokimi dhe përforcimi

Bllokimi përdoret në pjesën e përparme, të pasme dhe/ose anësore të një pjese ngarkese për ta mbajtur atë të mos rrëshqasë. Bllokimi është i formuar për t'u përshtatur mirë me ngarkesën. Ajo është e siguruar në kuvertën e ngarkesave për të parandaluar lëvizjen e tyre. Përforcimi përdoret gjithashtu për të parandaluar lëvizjen e ngarkesave. Përforcimi shkon nga pjesa e sipërme e ngarkesës në dysheme dhe/ose muret e ndarjes së ngarkesës.

3.3.2 – Lidhja e ngarkesave

Në rimorkiot me shtrat të sheshtë ose në ato pa faqe anësore, ngarkesa duhet të sigurohet për të mos u zhvendosur ose rrëzuar. Në furgonët e mbyllur, lidhjet mund të jenë gjithashtu të rëndësishme për të parandaluar zhvendosjen e ngarkesës që mund të ndikojë në trajtimin e mjetit. Lidhjet duhet të jenë të llojit të duhur dhe forcës së duhur. Forca e kombinuar e të gjitha lidhjeve të ngarkesave duhet të jetë mjaft e fortë për të ngritur një herë e gjysmë peshën e pjesës së ngarkesës së lidhur. Rregulloret federale kërkojnë që kufiri i ngarkesës së përgjithshme të punës për çdo sistem sigurie që përdoret për të siguruar një artikull ose grup artikujsh kundër lëvizjes duhet të jetë të paktën gjysma e peshës së artikullit ose grupit të artikujve. Duhet të përdoren pajisjet e duhura lidhëse, duke përfshirë litarët, rripat, zinxhirët dhe pajisjet shtrënguese (çikrikë, kapëse, komponentë shtrëngues). Lidhjet duhet të fiksohen saktë në mjet (grepa, bulona, shina, unaza). Shihni figurën 3.2.

Ngarkesa duhet të ketë të paktën një lidhje për çdo dhjetë këmbë ngarkesë. Sigurohuni që të keni lidhje të mjaftueshme për ta përmbushur këtë nevojë. Pavarësisht se sa e vogël është ngarkesa, ajo duhet të ketë të paktën dy lidhëse që e mbajnë atë.

Ekzistojnë kërkesa të veçanta për sigurimin e pjesëve të ndryshme të rënda të metalit. Zbuloni se cilat janë ato nëse do të mbani ngarkesa të tilla.

3.3.3 – Tabela e titullit

Tabelat e përparme të titullit ("raftet mbrojtëse") ju mbrojnë nga ngarkesa juaj në rast përplasjeje ose ndalimi emergjence. Sigurohuni që struktura e pjesës së përparme të jetë në gjendje të mirë. Struktura e pjesës së përparme duhet të blloktojë lëvizjen përpara të çdo ngarkese që mbani.

3.3.4 – Mbulimi i ngarkesave

Ka dy arsye themelore për mbulimin e ngarkesës:

- Për të mbrojtur njerëzit nga ngarkesat e derdhura.
- Për të mbrojtur ngarkesën nga moti.

Mbrojtja nga derdhja është një kërkesë sigurie në shumë shtete. Njihuni me ligjet në shtetet ku drejtoni mjetin. Për të kontrolluar ligjet për PA, referojuni Kodit të Mjeteve të Pensilvanisë, Pika 75.

Ju duhet të shikoni herë pas here kapakët e ngarkesës në pasqyrën gjatë drejtimit të mjetit. Një mbulesë që përplaslet mund të shkëputet, duke zbuluar ngarkesën dhe mundësisht bllokon pamjen tuaj ose të dikujt tjetër.

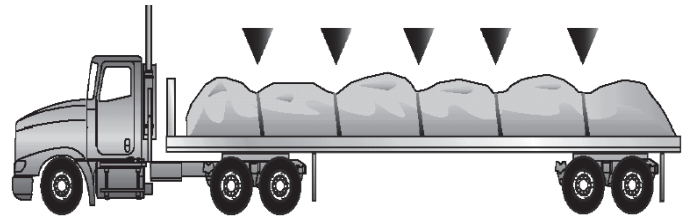
3.3.5 – Ngarkesa të mbyllura dhe të futura në kontejnerë

Ngarkesat me kontejnerë zakonisht përdoren kur mallrat transportohen pjesërisht me hekurudhë ose anije. Dorëzimi me kamion bëhet në fillim dhe/ose në fund të udhëtimit. Disa kontejnerë kanë pajisjet e tyre lidhëse ose brava që lidhen drejtpërdrejt në një kornizë të veçantë. Të tjerat duhet të ngarkohen në rimorkio me shtrat të sheshtë. Ato duhet të sigurohen siç duhet, ashtu si çdo ngarkesë tjetër. Nuk mund të inspektoni ngarkesat e mbyllura, por duhet të kontrolloni që të mos i kaloni kufijtë e peshës bruto dhe të peshës së boshtit.

Figura 3.2

PAJISJET LIDHËSE

Ngarkesa duhet të ketë të paktën një lidhje për çdo 10 këmbë ngarkesë. Sigurohuni që të keni lidhje të mjaftueshme për ta përmbushur këtë nevojë. Pavarësisht se sa e vogël është ngarkesa, duhet të ketë të paktën dy lidhëse që e mbajnë atë.



3.4 – NGARKESA QË KA NEVOJË PËR VËMENDJE TË VEÇANTË

3.4.1 – Mallra të thata

Rezervuarët me mallra të thata kërkojnë kujdes të veçantë sepse kanë një qendër të lartë graviteti dhe ngarkesa mund të zhvendoset. Jini jashtëzakonisht të kujdesshëm (të ngadaltë dhe të kujdesshëm) kur lëvizni rreth kthesave dhe kur bëni kthesa të mprehta.

3.4.2 – Mishit i varur

Varja e mishit (viçi, derri, qengji) në një kamion frigorifer mund të jetë një ngarkesë shumë e paqëndrueshme me një qendër të lartë graviteti. Kujdes i veçantë nevojitet në kthesat e mprehta si p.sh. dalja ose hyrja në rampa. Ecni mbrapsht ngadalë.

3.4.3 – Bagëti

Bagëtia mund të lëvizë në një rimorkio, duke shkaktuar manovrim të pasigurt. Me më pak se një ngarkesë të plotë, përdorni pjesë të rreme për t'i mbajtur bagëtitë të grumbulluara së bashku. Edhe kur grumbullohen, nevojitet kujdes i veçantë sepse bagëtia mund të mbështetet në kthesa. Kjo zhvendos qendrën e gravitetit dhe e bën përmbysjen më të mundshme.

3.4.4 – Ngarkesa të mëdha

Ngarkesat mbi gjatësi, mbi gjerësi dhe/ose mbipeshë kërkojnë leje të veçanta tranziti. Drejtimi zakonisht kufizohet në orare të caktuara. Mund të nevojiten pajisje speciale si shenja "me ngarkesë të gjerë", drita ndezëse, flamuj etj. Ngarkesa të tilla mund të kërkojnë një shoqërim policie ose mjete pilot me shenja paralajmëruese dhe/ose drita ndezëse. Këto ngarkesa të veçanta kërkojnë kujdes të veçantë në drejtim të mjetit.

Seksioni 3

Testoni njohuritë tuaja

1. Për cilat nga katër gjërat që lidhen me ngarkesën janë përgjegjës shoferët?
2. Sa shpesh duhet të ndaloni ndërsa jeni në rrugë për të kontrolluar ngarkesën tuaj?
3. Si ndryshon vlerësimi i peshës së kombinuar bruto nga pesha e kombinuar bruto?
4. Emërtoni dy situata ku peshat maksimale ligjore mund të mos jenë të sigurta.
5. Çfarë mund të ndodhë nëse nuk keni peshë të mjaftueshme në boshtin e përparmë?
6. Cili është numri minimal i lidhjeve për çdo ngarkesë në shtrat të sheshtë?
7. Cili është numri minimal i lidhjeve për një ngarkesë prej 20 këmbësh?
8. Emërtoni dy arsytet themelore për mbulimin e ngarkesës në një shtrat të hapur.
9. Çfarë duhet të kontrolloni përpara se të transportoni një ngarkesë të mbyllur?

Këto pyetje mund të jenë në testin tuaj. Nëse nuk mund t'u përgjigjeni të gjithave, rilexoni seksionin 3.

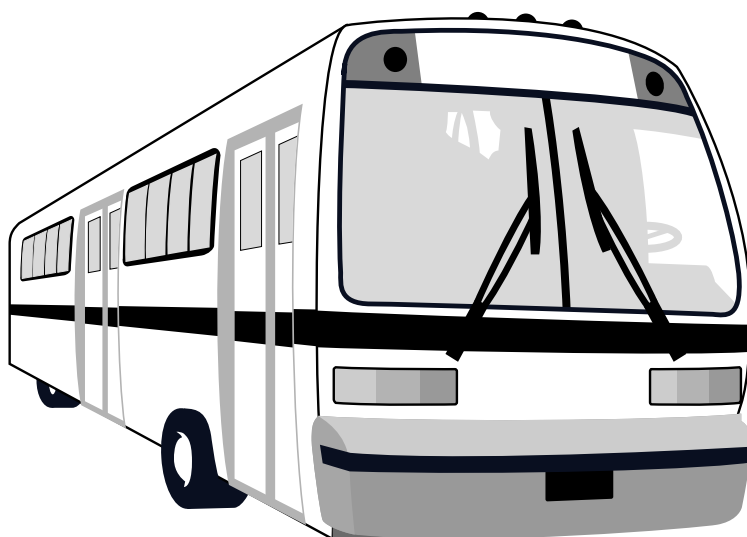
PJESA E DYTË

- 4. Transporti i pasagjerëve në
mënyrë të sigurt**
- 5. Frenat me ajër**
- 6. Mjete të kombinuara**
- 7. Kamionë me dy dhe tre rimorkio**
- 8. Mjete cisternë**
- 9. Materialet e rrezikshme**

**PËRCAKTONI CILIN NGA KËTO
SEKSIONE DUHET TË STUDIONI**

SEKSIONI 4

TRANSPORTIMI I PASAGJERËVE NË MËNYRË TË SIGURT



**KY SEKSION ËSHTË PËR SHOFRËT QË KANË NEVOJË PËR LEJE PËR
PASAGJERË**

SEKSIONI 4 - TRANSPORTI I PASAGJERËVE NË MËNYRË TË SIGURT

Ky seksion mbulon

- Inspektimi i mjetit
- Ngarkimi dhe fillimi i udhëtimit
- Në rrugë
- Inspektimi i mjetit pas udhëtimit
- Praktika të ndaluara
- Përdorimi i ndërlidhjes frena-dyer

Shoferët e autobusëve duhet të kenë leje drejtimi komerciale nëse drejtojnë një mjet të projektuar për t'u ulur 16 ose më shumë persona, duke përfshirë shoferin ose 11 ose më shumë nëse drejtojnë një autobus shkollor.

Shoferët e autobusëve duhet të kenë një miratim pasagjerësh në lejen e tyre komerciale të drejtimit. Për të marrë miratimin, duhet të kaloni një test njohurish në seksionet 2 dhe 4 të këtij manuali. (Nëse autobusi juaj ka frena me ajër, duhet të kaloni gjithashtu një test njohurish në seksionin 5.) Ju gjithashtu duhet të kaloni testet e aftësive të kërkuara për klasën e mjetit që drejtoni.

4.1 – INSPEKTIMI I MJETIT

Para se të drejtoni autobusin tuaj, duhet të siguroheni që është i sigurt. Ju duhet të rishikoni raportin e inspektimit të bërë nga shoferi i mëparshëm. Vetëm nëse defektet e raportuara më herët janë vërtetuar si të riparuar ose nuk kanë nevojë të riparohen, duhet të nënshkruani raportin e mëparshëm të shoferit. Ky është vërtetimi juaj se defektet e raportuara më parë janë rregulluar.

4.1.1 – Sistemet e mjeteve

Sigurohuni që këto gjëra të jenë në gjendje të mirë pune përpara se të drejtoni:

- Frenat e shërbimit, duke përfshirë lidhjet e tubit të ajrit (nëse autobusi juaj ka një rimorkio ose gjysmë-rimorkio).
- Frena e parkimit.
- Mekanizmi i drejtimit.
- Dritat dhe reflektorët.
- Gomat (rrotat e përparme nuk duhet të kenë goma të rimbushura ose të rigrovuara).
- Boria.
- Fshirësja ose fshirëset e xhamit.
- Pasqyra me pamje të pasme / Pasqyra.
- Pajisjet lidhëse (nëse janë të pranishme).
- Rrotat dhe rripat.
- Pajisjet e emergjencës.

Sigurohuni që autobusi juaj të ketë fikësin e zjarrit dhe reflektorët e emergjencës (3 trekëndësha reflektues ose të paktën 6 siguresa ose 3 ndezje me djegie të lëngshme) siguresa elektrike, përveç nëse janë të pajisur me automat.

4.1.2 – Dyert dhe panelet e hyrjes

Ndërsa kontrolloni pjesën e jashtme të autobusit, mbyllni çdo dalje të hapur emergjence. Gjithashtu, mbyllni çdo panel me akses të hapur (për bagazhe, shërbim në banjë, motor, etj.) para drejtimit.

4.1.3 – Brendësia e autobusit

Njerëzit ndonjëherë i dëmtojnë autobusët e pambikëqyrur. Kontrolloni gjithmonë pjesën e brendshme të autobusit përpara se të drejtoni mjetin për të garantuar sigurinë e pasagjerëve. Rrugët dhe shkallët duhet të jenë gjithmonë të qarta. Pjesët e mëposhtme të autobusit tuaj duhet të jenë në gjendje të sigurt pune:

- Çdo dorezë dhe kangjella.
- Mbulesa e dyshemesë.
- Pajisjet sinjalizuese, duke përfshirë sinjalizimin e emergjencës së tualetit, nëse autobusi ka një tualet.
- Dorezat e daljeve emergjente.

Sediljet duhet të jenë të sigurta për pasagjerët. Të gjitha sediljet duhet të jenë të lidhura mirë në autobus.

Asnjëherë mos e drejtoni mjetin me derë ose dritare të hapur për dalje emergjence. Shenja "Dalje emergjente" në një derë

emergjence duhet të jetë qartësisht e dukshme. Nëse ka një dritë të kuqe të derës së emergjencës, ajo duhet të funksionojë. Ndizeni atë natën ose çdo kohë tjetër kur përdorni dritat e jashtme.

4.1.4 – Kapakët e çatisë

Ju mund të kyçni disa kapakë të çatisë emergjente në një pozicion pjesërisht të hapur për ajër të pastër. Mos i lini të hapura si praktikë të zakonshme. Mbani parasysh hapësirën më të lartë të autobusit kur e drejtoni me kapakë të hapur.

4.1.5 – Përdorni rripin tuaj të sigurimit!

Sedilja e shoferit duhet të ketë një rrip sigurimi. Përdoreni gjithmonë për siguri.

4.2 – NGARKIMI DHE FILLIMI I UDHËTIMIT

Mos i lejoni pasagjerët që t'i lënë bagazhet e dorës para një porte ose në korridore. Nuk duhet të ketë asgjë në korridor që mund të pengojë pasagjerët e tjerë. Siguroi bagazhet dhe mallrat në mënyrë që të shmangin dëmtimet dhe:

- Lejoni shoferin të lëvizë lirshëm dhe me lehtësi.
- Lejojini pasagjerët që të dalin nga çdo dritare ose derë në rast emergjence.
- Mbrojini pasagjerët nga lëndimi nëse bagazhet bien ose zhvendosen.

Figura 4.1

Përkufizimet e klasës së rrezikut		
Klasa	Emri i klasës	Shembull
1	Eksplzivët	Mucion, dinamit, fishekzjarrë
2	Gazet	Propan, Oksigjen, Helium
3	E ndezshme	Gazolinë, aceton
4	Lëndët e ngurta të ndezshme	Shkrepëset, siguresat
5	Oksiduesit	Nitrat amoni, Peroksid hidrogjeni
6	Helmet	Pesticide, Arsenik
7	Radioaktive	Uranium, Plutonium
8	Gërryese	Acid klorhidrik, lëng baterish
9	Materiale të ndryshme të rrezikshme	Formaldehid, Asbest
Asnjë	ORM-D (Material tjetër i rregulluar-shtëpiak)	Llak për flokë ose qymyr druri
Asnjë	Lëngje të djegshme	Vajra djegëse, Lëng çakmaku

4.2.1 – Akti për Amerikanët me aftësi të kufizuara (ADA)

Akti për Amerikanët me aftësi të kufizuara (ADA) u bë ligj në 1990. ADA është një ligj për të drejtat civile që ndalon diskriminimin ndaj individëve me aftësi të kufizuara në të gjitha fushat e jetës publike, duke përfshirë vendet e punës, shkollat, transportin dhe të gjitha vendet publike dhe private që janë të hapura për publikun e gjerë. Qëllimi i ligjit është të sigurojë që personat me aftësi të kufizuara të kenë të njëjtat të drejta dhe mundësi si gjithë të tjerët. ADA u jep mbrojtje të të drejtave civile individëve me aftësi të kufizuara të ngjashme me ato që u ofrohen individëve në bazë të racës, ngjyrës, seksit, origjinës kombëtare, moshës dhe fesë. Ai garanton mundësi të barabarta për individët me aftësi të kufizuara në akomodimet publike, punësimin, transportin, shërbimet shtetërore dhe të qeverisjes vendore dhe telekomunikacionet.

4.2.2 – Materialet e rrezikshme

Kujdesuni për ngarkesat ose bagazhet që përmbajnë materiale të rrezikshme. Shumica e materialeve të rrezikshme nuk mund të transportohen në autobus. Ato materiale të rrezikshme të lejuara duhet të plotësojnë disa kushte.

Tabela Federale e Materialeve të Rrezikshme tregon se cilat materiale janë të rrezikshme. Ato paraqesin rrezik për shëndetin, sigurinë dhe pronën gjatë transportit. Rregullat kërkojnë që transportuesit të shënojnë kontejnerët e materialit të rrezikshëm me emrin e materialit, numrin e identifikimit dhe etiketën e rrezikut. Ka nëntë etiketa të ndryshme të rrezikut me katër inç, në formë diamanti. Shihni figurën 4.1. Shikoni për etiketat në formë diamanti. Mos transportoni asnjë material të rrezikshëm nëse nuk jeni të sigurt se rregullat e lejojnë atë.

4.2.3 – Materialet e rrezikshme të ndaluara

Autobusët mund të mbajnë municion me armë të vogla të etiketuara ORM-D, furnizime spitalore emergjence dhe barna. Ju mund të mbani sasi të vogla të disa materialeve të tjera të rrezikshme nëse dërguesi nuk mund t'i dërgojë ato në ndonjë mënyrë tjetër. Autobusët nuk duhet të mbajnë kurrë:

- Divizioni 2.3 gaz helmues, helm i lëngshëm i klasës 6, gaz lotsjellës, material irritues.
- Më shumë se 100 paund helme të ngurta të klasës 6.
- Eksplozivë në hapësirën e zënë nga njerëzit, përveç municioneve të armëve të lehta.
- Materialet radioaktive të etiketuara në hapësirën e zënë nga njerëzit.
- Më shumë se 500 paund gjithsej materiale të rrezikshme të lejuara dhe jo më shumë se 100 paund të çdo klase.

Pasagjerët ndonjëherë hipin në një autobus me një material të rrezikshëm të paetiketuar, për të cilin ata mund të mos e dinë se është i pasigurt. Mos lejoni që pasagjerët të mbajnë rreze të zakonshme si bateritë e makinave ose benzina.

4.2.4 – Vija që pasagjerët nuk duhet të kalojnë

Asnjë pasagjer nuk duhet të kalojë vijën e shënuar që është përpara pjesës së pasme të sediljes së shoferit. Autobusët e projektuar për të lejuar qëndrimin në këmbë duhet të kenë një vijë prej dy inç në dysheme ose ndonjë mjet tjetër për t'u treguar pasagjerëve se ku nuk mund të qëndrojnë. Kjo quhet linja që pasagjerët nuk duhet të kalojnë. Të gjithë pasagjerët në këmbë duhet të qëndrojnë pas saj.

4.2.5 – Në destinacionin tuaj

Kur të mbërrini në destinacion ose në ndalesat e ndërmjetme njoftoni:

Vendndodhjen.

Arsyen e ndalimit.

Orarin e nisjes tjetër.

Numrin e autobusit.

Kujtojeni pasagjerëve që zbresin nga autobusi të marrin bagazhet me vete. Nëse korridori është në një nivel më të ulët se sediljet, kujtojeni pasagjerëve të zbresin. Kjo duhet të njoftohet nga shoferi përpara se të ndalet plotësisht.

Shoferët e autobusëve charter nuk duhet të lejojnë pasagjerë në autobus deri në orarin e nisjes. Kjo do të ndihmojë në parandalimin e vjedhjes ose vandalizmit të autobusit.

4.3 – NË RRUGË

4.3.1 – Mbikëqyrja e pasagjerëve

Shumë transportues charter dhe ndërqytetës kanë rregulla të komoditetit dhe sigurisë së pasagjerëve. Përmendni rregullat për duhanin, pirjen ose përdorimin e radios dhe kasetave (pajisjeve elektronike) në fillim të udhëtimit. Shpjegimi i rregullave në fillim do të ndihmojë për të shmangur telashet më vonë.

Gjatë drejtimit, skanoni pjesën e brendshme të autobusit tuaj, si dhe rrugën përpara, anash dhe mbrapa. Mund t'ju duhet t'u kujtoni pasagjerëve rregullat, ose të t'i kujtoni që duhet të mbajnë krahët dhe kokat brenda autobusit.

4.3.2 – Në ndalesa

Pasagjerët mund të pengohen kur hipin ose zbresin, dhe kur autobusi niset ose ndalon. Njoftojini udhëtarët që të bëjnë kujdes kur hedhin hapat kur dalin nga autobusi. Prisni që ata të ulen ose të sigurohen përpara se të niseni. Nisja dhe ndalimi duhet të jenë sa më të qeta që të jetë e mundur për të shmangur dëmtimin e pasagjerëve.

Ndonjëherë mund të keni një pasagjer të dehur ose shqetësues. Ju duhet të garantoni sigurinë e këtij pasagjeri si dhe të tjerëve. Mos i zbrisni pasagjerë të tillë aty ku do të ishte e pasigurt për ta. Mund të jetë më e sigurt në ndalesën tjetër të planifikuar ose në një zonë të ndriçuar mirë ku ka njerëz të tjerë. Shumë kompani transportuese kanë udhëzime për trajtimin e pasagjerëve shqetësues.

4.3.3 – Aksidentet e zakonshme

Aksidentet më të zakonshme të autobusit. Aksidentet e autobusëve ndodhin shpesh në kryqëzime. Tregoni kujdes, edhe nëse një sinjal ose një shenjë ndalimi kontrollon trafikun tjetër. Autobusët e shkollave dhe të transportit masiv nganjëherë gërvishtin pasqyrën ose godasin mjetet që kalojnë kur dalin nga një stacion autobusi. Mos harroni hapësirën që i nevojitet autobusit tuaj dhe shikoni për shtyllat dhe degët e pemëve në ndalesa. Njihni madhësinë e hendekut që i duhet autobusit tuaj për të përshpejtuar dhe për t'u bashkuar me trafikun. Prisni që hendeku të hapet përpara se të niseni nga ndalesa. Asnjëherë mos supozoni se shoferët e tjerë do të frenojnë për t'ju lënë hapësirë kur sinjalizoni ose filloni të tërhiqeni.

4.3.4 – Shpejtësia në kurba ose kthesa

Përplasjet në kthesa që vrasin njerëz dhe shkatërrojnë autobusët vijnë nga shpejtësia e tepërt, shpesh kur shiu ose bora e kanë bërë rrugën të rrëshqitshme. Çdo kurbë e shtruar ka një "shpejtësi projektimi" të sigurt. Në mot të mirë, shpejtësia e postuar është e sigurt për makinat, por mund të jetë shumë e lartë për shumë autobusë. Me tërheqje të mirë, autobusi mund të rrokulliset; me tërheqje të dobët, mund të rrëshqasë nga kthesa.

Ngadalësoni në një shpejtësi të sigurt përpara se të hyni në kthesa, më pas përshpejtoni pak nëpër kthesa. Nëse autobusi juaj anon nga jashtë në një kthesë të anuar, jeni duke e drejtuar mjetin shumë shpejt.

4.3.5 – Ndalesat e kryqëzimeve hekurudhë–autostradë

Ndaloni në kryqëzimet RR:

- Aktivizoni bllokazhin
- Ndaloni autobusin tuaj midis 15 dhe 50 metra përpara shinave më të afërta.
- Dëgjoni dhe shikoni në të dy drejtimet për afrimin e trenave. Ju kërkohet të hapni derën tuaj përpara dhe dritaren e shoferit për të përmirësuar aftësinë tuaj për të parë ose dëgjuar një tren që po afrohet. Fikni të gjitha pajisjet që lëshojnë zhurmë. Kërkoni qetësi nga pasagjerët nëse është e nevojshme.
- Përpara se të kaloni pasi të ketë kaluar një tren, sigurohuni që të mos ketë një tren tjetër që vjen në drejtimin tjetër në shina të tjera.
- Nëse autobusi juaj ka një kambio manuale, mos e ndërroni kurrë marshin ndërsa kaloni shinat.

Ju nuk duhet të ndaloni, por duhet të ngadalësoni shpejtësinë dhe të kontrolloni me kujdes për trena dhe mjete:

- Në vendkalimet e tramvajit.
- Në shinat hekurudhore, të cilat përdoren vetëm për ndërrim industrial brenda një distrikti biznesi.
- Ku një polic ose flamurtar drejton trafikun.
- Nëse trafiku që kalon nëpër binarë rregullohet nga një sinjal trafiku dhe sinjali i trafikut është i gjelbër.
- Në vendkalimet e shënuara si "të përjashtuara" ose "të braktisura".
- Ju duhet të ndaloni pavarësisht nëse jeni duke transportuar pasagjerë apo jo.

4.3.6 – Urat e lëvizshme

Ndaloni në urat e lëvizshme:

- Ndaloni në ura të lëvizshme që nuk kanë dritë sinjalizuese ose ndihmës të kontrollit të trafikut.
- Ndaloni 50 këmbë përpara ngritjes së urës.
- Shikoni të siguroheni që lëvizja të jetë mbyllur plotësisht përpara se të kaloni.

- Nuk keni nevojë të ndaloni, por duhet të ngadalësoni dhe të siguroheni që është e sigurt, kur:
 - Ka një semafor që tregon jeshile.
 - Ura ka një ndihmës ose oficer trafiku që kontrollon trafikun sa herë që hapet ura.

4.4 – INSPEKTIMI I MJETIT PAS UDHËTIMIT

Inspektoni autobusin tuaj në fund të çdo turni. Nëse punoni për një ent transportues ndërshtetëror, duhet të plotësoni një raport inspektimi me shkrim për çdo autobus të drejtuar. Raporti duhet të specifikojë çdo autobus dhe të listojë çdo defekt që do të ndikonte tek siguria ose do të rezultonte në një avari. Nëse nuk ka defekte, raporti duhet ta thotë këtë.

Pasagjerët ndonjëherë dëmtojnë pjesët që lidhen me sigurinë, si mbajtëset, sediljet, daljet e emergjencës dhe dritaret. Nëse e raportoni këtë dëm në fund të një turni, mekanikët mund të bëjnë riparime përpara se autobusi të dalë në rrugë përsëri. Shoferët e transportit masiv duhet gjithashtu të sigurohen që pajisjet e sinjalizimit të pasagjerëve dhe ndërlidhjet frena-dyer të funksionojnë siç duhet.

4.5 – PRAKTIKA TË NDALUARA

Shmangni mbushjen me karburant të autobusit tuaj me pasagjerë në bord, përveç rasteve kur është absolutisht e nevojshme. Asnjëherë mos hidhni karburant në një ndërtesë të mbyllur me pasagjerë në bord.

Mos flisni me pasagjerë ose mos u përfshini në ndonjë aktivitet tjetër shpërqendruar gjatë drejtimit.

Mos tërhiqni ose shtyni një autobus me probleme me pasagjerë në mjet, përveç rasteve kur zbritja do të ishte e pasigurt. Vetëm tërhiqni ose shtyni autobusin në vendin më të afërt të sigurt për të zbritur pasagjerët. Ndiqni udhëzimet e punëdhënësit tuaj për tërheqjen ose shtyrjen e autobusëve me probleme.

4.6 – PËRDORIMI I NDËRLIDHJES FRENA-DYER

Autobusët e transportit masiv urban mund të kenë një sistem ndërlidhës frenimi dhe përsheptimi. Ndërlidhësi aktivizon frenat e shërbimit dhe e mban pedalën e gazit në pozicionin bosh kur dera e pasme është e hapur. Ndërlidhësi lirohet kur mbyllni derën e pasme. Mos e përdorni këtë veçori sigurie në vend të frenave të parkimit.

Seksioni 4

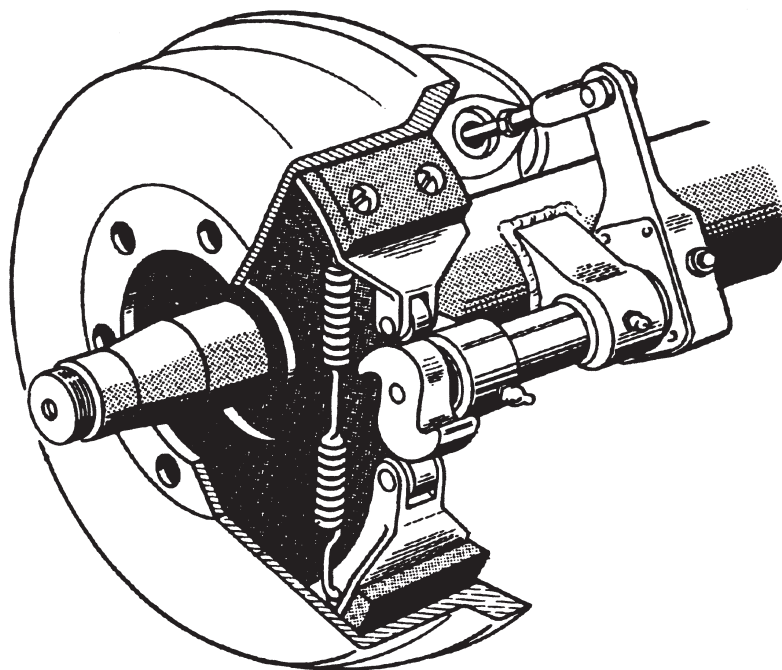
Testoni njohuritë tuaja

1. Emërtoni disa gjëra që duhen kontrolluar në brendësi të një autobusi gjatë një inspektimi.
2. Cilat janë disa materiale të rrezikshme që mund të transportoni me autobus?
3. Cilat janë disa materiale të rrezikshme që nuk mund t'i transportoni me autobus?
4. Çfarë është vija që pasagjerët nuk duhet të kalojnë?
5. A ka rëndësi se ku e lini një pasagjer shqetësues të zbrësë nga autobusi?
6. Sa larg nga një vendkalim hekurudhor duhet të ndaloni?
7. Kur duhet të ndaloni përpara se të kaloni një urë lëvizëse?
8. Përshkruani nga kujtesa "praktikat e ndaluara" të listuara në manual.
9. Dera e pasme e një autobusi tranzit duhet të jetë e hapur për të vendosur frenin e parkimit. E vërtetë apo e gabuar?

Këto pyetje mund të jenë në testin tuaj. Nëse nuk mund t'u përgjigjeni të gjithave, rilexoni seksionin 4.

SEKSIONI 5

FRENAT ME AJËR



**KY SEKSION ËSHTË PËR SHOFRËT QË DREJTOJNË MJETET ME FRENA ME
AJËR**

SEKSIONI 5 - FRENAT ME AJËR

Ky seksion mbulon

- Pjesët e sistemit të frenave me ajër
- Sistemet i dyfishtë i frenave me ajër
- Inspektimi i frenave me ajër
- Përdorimi i frenave me ajër

Ky seksion ju tregon për frenat me ajër. Nëse dëshironi të drejtoni një kamion ose autobus me frena me ajër, ose të tërhiqni një rimorkio me frena me ajër, duhet të lexoni këtë seksion. Nëse dëshironi të tërhiqni një rimorkio me frena me ajër, duhet të lexoni gjithashtu seksionin 6, Mjetet e kombinuara. Do t'ju duhet që kufizimi i frenave me ajër të hiqet nga licenca juaj nëse mjeti juaj ka nevojë për një CDL dhe është i pajisur me frena me ajër.

Frenat me ajër përdorin ajër të ngjeshur për funksionimin e frenave. Frenat me ajër janë një mënyrë e mirë dhe e sigurt për të ndaluar mjetet e mëdha dhe të rënda, por frenat duhet të mirëmbahen dhe të përdoren siç duhet.

Frenat me ajër janë në të vërtetë tre sisteme të ndryshme frenimi, frena shërbimi, frena parkimi dhe frena të emergjencës:

- Sistemi i frenave të shërbimit aktivizon dhe lëshon frenat kur përdorni pedalin e frenimit gjatë drejtimit normal.
- Sistemi i frenave të parkimit aplikohet dhe lëshon frenat e parkimit kur përdorni komandën e frenave të parkimit.
- Sistemi i frenimit të emergjencës përdor pjesë të sistemit të shërbimit dhe frenave të parkimit për të ndaluar mjetin në rast të një dështimi të sistemit të frenimit.

Pjesët e këtyre sistemeve shtjellohen më në detaje më poshtë.

5.1 – PJESET E SISTEMIT TË FRENIMIT ME AJËR

Ka shumë pjesë në një sistem frenash me ajër. Duhet të dini për pjesët e diskutuara këtu.

5.1.1 – Kompresori i ajrit

Kompresori i ajrit pompon ajrin në depozitat e ruajtjes së ajrit (depozitat). Kompresori i ajrit është i lidhur me motorin përmes ingranazheve ose një rripi v. Kompresori mund të jetë i ftohur me ajër ose mund të ftohet nga sistemi i ftohjes së motorit. Mund të ketë furnizimin e vet të vajit ose të lubrifikohet me vaj motori. Nëse kompresori ka furnizimin e vet të vajit, kontrolloni nivelin e vajit përpara se të drejtoni mjetin.

5.1.2 – Rregullatori i kompresorit të ajrit

Rregullatori kontrollon se kur kompresori i ajrit do ta pompojë ajrin në depozitat e ruajtjes së ajrit. Kur presioni i depozitës së ajrit rritet në nivelin e "ndërprerjes" (rreth 120-140 paund për inç katror ose "psi"), rregullatori e ndalon kompresorin të pompojë ajrin. Kur presioni i depozitës bie në presionin e "aktivizimit" (rreth 100 psi), rregullatori lejon që kompresori të fillojë të pompojë përsëri.

5.1.3 – Depozitat e ruajtjes së ajrit

Depozitat e ruajtjes së ajrit përdoren për të mbajtur ajrin e ngjeshur. Numri dhe madhësia e depozitave të ajrit ndryshon midis mjeteve. Rezervuarët do të mbajnë mjaftueshëm ajër për të lejuar që frenat të përdoren disa herë, edhe nëse kompresori ndalon së punuari.

5.1.4 – Shkarkimet e depozitave të ajrit

Ajri i ngjeshur zakonisht ka pak ujë dhe pak vaj kompresori në të, gjë që është e keqe për sistemin e frenave me ajër. Për shembull, uji mund të ngrijë në mot të ftohtë dhe të shkaktojë dështim të frenave. Uji dhe vaji prirën të mblidhen në fund të depozitës së ajrit. Sigurohuni që të shkarkoni plotësisht depozitat e ajrit. Çdo depozitë ajri është e pajisur me një valvul shkarkimi në fund. Ka dy lloje:

- Përdoret manualisht duke rrotulluar një çerek rrotullimi ose duke tërhequr një kablo. Ju duhet t'i zbrazni vetë depozitat në fund të çdo dite të drejtimit të mjetit. Shihni figurën 5.1.
- Matik - uji dhe vaji nxirren automatikisht. Këto depozita mund të pajisen edhe për shkarkim manual. Depozitat automatike të ajrit janë të disponueshme me pajisje elektrike për ngrohje. Këto ndihmojnë në parandalimin e ngrirjes së shkarkimit automatik në mot të ftohtë

5.1.5 – Avulluesi i alkoolit

Disa sisteme të frenave me ajër kanë një avullues alkooli për të futur alkoolin në sistemin e ajrit. Kjo ndihmon për të zvogëluar rrezikun e akullit në valvulat e frenave me ajër dhe pjesë të tjera gjatë motit të ftohtë. Akulli brenda sistemit mund të bëjë që frenat të dështojnë.

Kontrolloni enën e alkoolit dhe mbusheni sipas nevojës, çdo ditë gjatë motit të ftohtë. Ende nevojitet shkarkimi ditor i depozitës së ajrit për të hequr ujin dhe vajin. (Përveç rasteve kur sistemi ka valvua shkarkimi automatike.)

5.1.6 – Valvula e sigurisë

Një valvul sigurie është instaluar në depozitën e parë ku kompresori i ajrit pompon ajrin. Valvula e sigurisë mbron depozitën dhe pjesën tjetër të sistemit nga presioni i tepërt. Valvula zakonisht konfigurohet të hapet në 150 psi. Nëse valvula e sigurisë lëshon ajër, diçka nuk është në rregull. Rregulloni defektin nga një mekanik.

5.1.7 – Pedali i frenave

Ju i aktivizoni frenat duke shtypur pedalin e frenave. (Ajo quhet edhe valvula e këmbës ose valvula e shkeljes.) Shtypja e pedalit poshtë më fort, ushtron më shumë presion ajri. Lëshimi i pedalit të frenave zvogëlon presionin e ajrit dhe liron frenat. Lëshimi i frenave lejon që një pjesë e ajrit të ngjeshur të dalë nga sistemi, kështu që presioni i ajrit në depozita zvogëlohet. Duhet të përbëhet nga kompresori i ajrit. Shtypja dhe lëshimi i panevojshëm i pedalit mund ta nxjerrë ajrin më shpejt sesa mund ta zëvendësojë kompresori. Nëse presioni ulet shumë, frenat nuk do të funksionojnë.

5.1.8 – Frenat e themelit

Frenat e themelit përdoren në çdo rrotë. Lloji më i zakonshëm është frena me tambur s-cam. Pjesët e frenave janë diskutuar më poshtë.

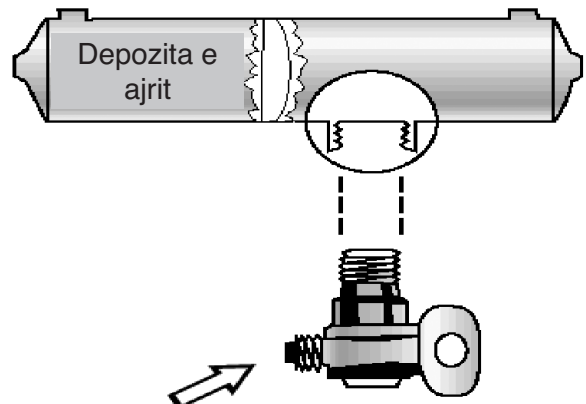
Tamburët, ferrotat e frenave dhe veshjet e frenave.

Tamburët e frenave janë të vendosura në çdo skaj të boshteve të mjetit. Rrotat janë të lidhura me bulona tek tamburët. Mekanizmi i frenimit është brenda tamburit. Për të ndaluar, ferrotat e frenave dhe veshjet e frenave shtyhen në pjesën e brendshme të tamburit. Kjo shkakton fërkim, i cili ngadalëson mjetin (dhe krijon nxehtësi). Nxehtësia që një tambur mund të marrë pa dëmtime varet nga sa fort dhe sa kohë janë përdorur frenat. Shumë nxehtësi mund të bëjë që frenat të ndalojnë së punuari.

Frenat S-cam. Kur shtypni pedalin e frenave, ajri lëshohet në secilën dhomë të frenave. Presioni i ajrit e shtyn shufrën jashtë, duke lëvizur rregulluesin e plogështisë, (një pajisje e rregullueshme që përdoret për të kompensuar konsumimin e ferrotave të frenave) duke përdredhur kështu boshtin e frenave. Kjo e kthen s-cam (kështu quhet sepse ka formën e shkronjës "S"). S-cam i detyron ferrotat e frenave të largohen nga njëra-tjetra dhe i shtyp ato në pjesën e brendshme të tamburit të frenave. Kur lëshoni pedalin e frenave, s-cam rrotullohet mbrapa dhe një sustë i largon ferrotat e frenave nga tamburi, duke i lënë rrotat të rrotullohen lirisht përsëri. Shihni figurën 5.2.

Frenat me pykë. Në këtë lloj frenimi, shufra shtytëse e dhomës së frenave shtyn një pykë direkt midis skajeve të dy ferrotave të frenave. Kjo i shtyn ato larg dhe kundrejt pjesës së brendshme të tamburit të frenave. Frenat me pykë mund të kenë një dhomë frenash të vetme, ose dy dhoma frenimi, duke shtyrë pykat në të dy skajet e ferrotave të frenave. Frenat e tipit pykë mund të rregullohen vetë ose mund të kërkojnë rregullim manual.

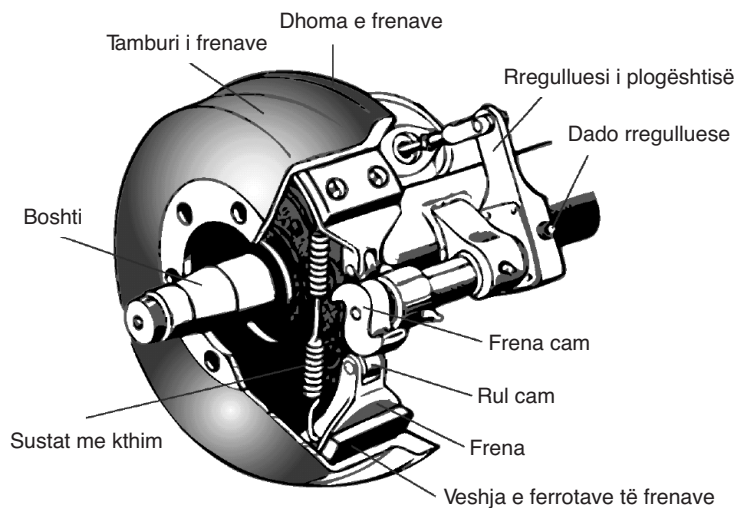
Figura 5.1



Valvula manuale e shkarkimit

Figura 5.2

FRENAT ME TAMBUR



Frenat me disqe. Në frenat me disqe që funksionojnë me ajër, presioni i ajrit vepron në dhomën e frenave dhe në rregulluesin e plogështisë, si frenat s-cam. Por në vend të s-cam, përdoret një "vidë fuqie". Presioni i dhomës së frenave në rregulluesin e plogështisë e kthen vidën e fuqisë. Vida e fuqisë shtrëngon diskun ose rotorin midis jastëkëve të veshjes së frenave të një kaliperi, ngjashëm me një kapëse të madhe c.

Frenat me pykë dhe frenat e diskut janë më pak të zakonshme se frenat s-cam.

5.1.9 – Matësit e presionit të furnizimit

Të gjitha mjetet me frena me ajër kanë një matës presioni të lidhur me depozitën e ajrit. Nëse mjeti ka një sistem frenimi të dyfishtë me ajër, do të ketë një matës për secilën gjysmë të sistemit. (Ose një matës të vetëm me dy gjilpëra.) Sistemet e dyfishta do të diskutohen më vonë. Këta matës ju tregojnë se sa presion ka në depozitat e ajrit.

5.1.10 – Matësi i presionit të aplikimit

Ky matës tregon se sa presion ajri po aplikoni në frena. (Ky matës nuk është në të gjitha mjetet.) Rritja e presionit të aplikimit për të mbajtur të njëjtën shpejtësi do të thotë që frenat po zbehen. Duhet të ngadalësoni shpejtësinë dhe të përdorni një marsh më të ulët. Nevoja për presion të shtuar mund të shkaktohet gjithashtu nga frenat e parregulluara, rrjedhjet e ajrit ose problemet mekanike.

5.1.11 – Paralajmërim për presionin e ulët të ajrit

Kërkohej një sinjal paralajmërues për presionin e ulët të ajrit në mjetet me frena me ajër. Një sinjal paralajmërues që mund të shihni duhet të ndizet përpara se presioni i ajrit në depozita të bjerë nën 55 psi. (Ose gjysma e presionit të ndërprerjes së rregullatorit të kompresorit në mjetet e vjetra.) Paralajmërimi është zakonisht një dritë e kuqe. Mund të ndizet gjithashtu një sinjalizues.

Një lloj tjetër paralajmërimi është "drita alternuese". Kjo pajisje lëshon një krah mekanik në pamjen tuaj kur presioni në sistem bie nën 55 psi. Një dritë alternuese automatike do të dalë tek pamja juaj kur presioni në sistem të shkojë mbi 55 psi. Lloji i rivendosjes manuale duhet të vendoset manualisht në pozicionin "jashtë pamjes". Nuk do të qëndrojë në vend derisa presioni në sistem të jetë mbi 55 psi.

Në autobusët e mëdhenj është e zakonshme që pajisjet paralajmëruese të presionit të ulët të sinjalizojnë me 80-85 psi.

5.1.12 – Çelësi i dritës së ndalimit

Shoferët pas jush duhet të paralajmërohen kur aplikoni frenat. Sistemi i frenave me ajër e bën këtë me një çelës elektrik që funksionon nga presioni i ajrit. Çelësi ndez dritat e frenave kur vendosni frenat me ajër.

5.1.13 – Valvula kufizuese e frenave të përparme

Disa mjete të vjetra (të prodhuara para vitit 1975) kanë një valvul kufizuese të frenave të përparme dhe një kontroll në kabinë. Kontrolli zakonisht shënohet "normal" dhe "rreshqitës". Kur e vendosni komandën në pozicionin "rreshqitës", valvula kufizuese e zvogëlon përgjysmë presionin "normal" të ajrit në frenat e përparme. Valvulat kufizuese janë përdorur për të zvogëluar mundësinë e rreshqitjes së rrotave të përparme në sipërfaqe të rrëshqitshme. Megjithatë, ato në fakt zvogëlojnë fuqinë ndaluese të mjetit. Frenimi i rrotave të përparme është i mirë në të gjitha kushtet. Testet kanë treguar që rrëshqitja e rrotave të përparme nga frenimi nuk ka të ngjarë të ndodhë as në akull. Sigurohuni që kontrolli të jetë në pozicionin "normal" për të pasur fuqi normale ndalimi.

Shumë mjete kanë valvula automatike kufizuese të rrotave të përparme. Ata reduktojnë ajrin në frenat e përparme, përveç rasteve kur frenat aplikohen shumë fort (55 psi ose më shumë presion aplikimi). Këto valvula nuk mund të kontrollohen nga shoferi.

5.1.14 – Frenat me sustë

Të gjithë kamionët, traktorët e kamionëve dhe autobusët duhet të pajisen me frena emergjence dhe frena parkimi. Ato duhet të mbahen me forcë mekanike (sepse presioni i ajrit përfundimisht mund të ulet). Frenat me sustë zakonisht përdoren për të plotësuar këto nevoja. Gjatë drejtimit, sustat e fuqishme frenohen nga presioni i ajrit. Nëse hiqet presioni i ajrit, sustat vendosin frenat. Një kontroll i frenave të parkimit në kabinë i lejon shoferit të lëshojë ajrin nga frenat me sustë. Kjo lejon që sustat të vendosin frenat. Një rrjedhje në sistemin e frenave me ajër, e cila shkakton humbjen e gjithë ajrit, do të bëjë gjithashtu që sustat të aplikojnë frenat.

Frenat me sustë traktori dhe kamioni të drejtë ndizen plotësisht kur presioni i ajrit bie në intervalin prej 20 deri në 45 psi (zakonisht 20 deri në 30 psi). Mos prisni që frenat të aktivizohen automatikisht. Kur drita paralajmëruese e presionit të ulët të ajrit dhe sinjalizuesi ndizen për herë të parë, ndalojeni mjetin menjëherë, ndërkohë që mund të kontrolloni ende frenat.

Fuqia e frenimit të frenave me sustë varet nga rregullimi i frenave. Nëse frenat nuk janë rregulluar siç duhet, as frenat e rregullta dhe as frenat e emergjencës/parkimit nuk do të funksionojnë siç duhet.

5.1.15 – Kontrollat e frenave të parkimit

Në mjetet më të reja me frena me ajër, ju vendosni frenat e parkimit duke përdorur një çelës kontrolli në formë diamanti, të verdhë, me shtytje-tërheqje. Ju e tërhiqni çelësin për të vendosur frenat e parkimit (frenat me sustë) dhe e shtyni për t'i çliuar. Në mjetet e vjetra, frenat e parkimit mund të kontrollohen nga një levë. Përdorni frenat e parkimit sa herë që parkoni.

Kujdes. Asnjëherë mos e shtypni pedalën e frenave kur frenat me sustë janë ndezur. Nëse e bëni këtë, frenat mund të dëmtohen nga forcat e kombinuara të sustave dhe presioni i ajrit. Shumë sisteme frenimi janë projektuar në mënyrë të tillë që kjo të mos ndodhë. Por jo të gjitha sistemet janë konfiguruar në atë mënyrë, dhe ato që janë mund të mos funksionojnë gjithmonë. Është shumë më mirë të zhvillonin zakonet për të mos e shtypur pedalën e frenave kur frenat me sustë janë të ndezura.

Modulimi i valvulave të kontrollit. Në disa mjete mund të përdoret një dorezë kontrolli në kroskot për të vendosur frenat me sustë gradualisht. Kjo quhet valvul moduluese. Është e ngarkuar me sustë, në mënyrë që të keni një ndjesi për veprimin e frenimit. Sa më shumë ta lëvizni levën e kontrollit, aq më fort aktivizohen frenat me sustë. Ato funksionojnë në këtë mënyrë që të mund të kontrolloni frenat me sustë nëse frenat e shërbimit dështojnë. Kur parkoni një mjet me një valvul kontrolli moduluese, lëvizni levën sa më shumë që të shkojë dhe mbajeni në vend me pajisjen e kyçjes.

Valvulat e kontrollit të dyfishtë të parkimit. Kur presioni kryesor i ajrit humbet, frenat me sustë ndizen. Disa mjete, si autobusët, kanë një depozitë të veçantë ajri që mund të përdoret për të liruar frenat me sustë. Kjo është kështu që të mund ta lëvizni mjetin për një distancë të shkurtër ose në rast emergjence. Njëra nga valvulat është e tipit shtyp-tërhiq dhe përdoret për vendosjen e frenave me sustë për parkim. Valvula tjetër është e ngarkuar me sustë në pozicionin "jashtë". Kur e shtyni kontrollin brenda, ajri nga depozita e veçantë e ajrit lëshon frenat me sustë që të mund të lëvizni. Kur lëshoni butonin, frenat me sustë ndizen sërish. Ka vetëm ajër të mjaftueshëm në depozitën e veçantë për ta bërë këtë disa herë. Prandaj planifikoni me kujdes kur lëvizni. Përndryshe mund të ndaloni në një vend të rrezikshëm kur të mbarojë furnizimi i veçantë i ajrit. Shihni figurën 5.3.

5.1.16 – Sistemet e frenimit kundër bllokimit (ABS)

Traktorët e kamionëve me frena me ajër të ndërtuara më 1 mars 1997 ose më pas, dhe mjetet e tjera me frena me ajër (kamionë, autobusë, rimorkio dhe kukulla konvertuese) të ndërtuara nga 1 marsi 1998 e tutje, kërkohet të pajisen me frena kundër bllokimit. Shumë mjete komerciale të ndërtuara para këtyre datave janë pajisur vullnetarisht me ABS. Kontrolloni etiketën e certifikimit për datën e prodhimit për të përcaktuar nëse mjeti juaj është i pajisur me ABS.

ABS është një sistem i kompjuterizuar që parandalon bllokimin e rrotave tuaja gjatë frenimit të fortë. Mjetet me ABS kanë llamba të verdha për mosfunksionim për t'ju treguar nëse diçka nuk funksionon.

Traktorët, kamionët dhe autobusët do të kenë llamba të verdha për mosfunksionim ABS në panelin e instrumenteve.

Rimorkiot do të kenë llamba të verdha në rast mosfunksionimi të ABS në anën e majtë, qoftë në këndin e përparmë ose të pasmë. Kukullat e prodhuara nga 1 marsi 1998 e tutje duhet të kenë një llambë në anën e majtë.

Në mjetet e reja, llamba e mosfunksionimit ndizet në fillim për një kontroll të llambës dhe më pas fiket shpejt. Në sistemet e vjetra, llamba mund të qëndrojë e ndezur derisa të jeni duke drejtuar mbi pesë mph.

Nëse llamba qëndron e ndezur pas kontrollit të llambës ose ndizet pasi të jeni në lëvizje, mund të keni humbur kontrollin e ABS në një ose më shumë rrota.

Në rastin e mjeteve të prodhuara përpara datës së kërkuar, mund të jetë e vështirë të përcaktohet nëse njësia është e pajisur me ABS. Shikoni poshtë mjetit për njësinë e kontrollit elektronik (ECU) dhe telat e sensorit të shpejtësisë së rrotave që vijnë nga pjesa e pasme e frenave.

ABS është një shtesë për frenat tuaja normale. Nuk zvogëlon ose rrit aftësinë tuaj normale të frenimit. ABS aktivizohet vetëm kur rrotat janë gati të bllokohen.

ABS nuk shkurton domosdoshmërisht distancën tuaj të ndalimit, por ju ndihmon ta mbani mjetin nën kontroll gjatë frenimit të fortë.

Figura 5.3

VALVULA E MBROJTJES SË TRAKTORIT DHE FUNKSIONIMI I FRENAVE TË RIMORKIOS SË EMERGJENCËS

Valvula mbrojtëse e traktorit

- Siguron furnizim ajri
- Mbyllet automatikisht nëse furnizimi me ajër bie gjatë drejtimit

Frenat e parkimit, kur aplikohen, mbyllin valvulën mbrojtëse të traktorit dhe vendosin njëkohësisht frenat me sustë.

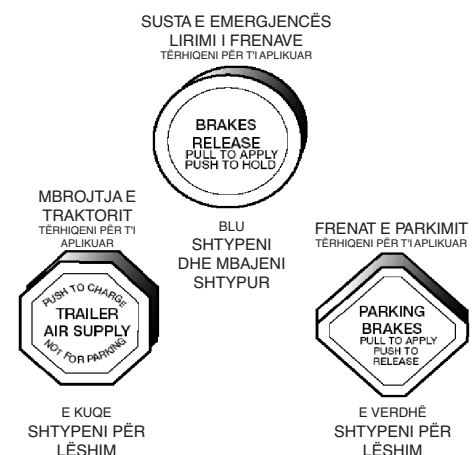
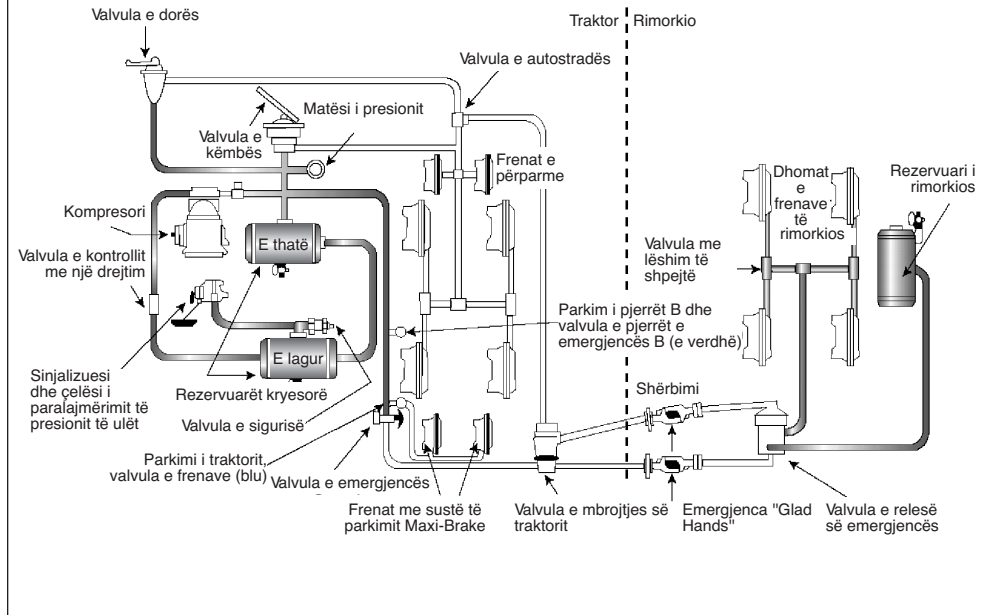


Figura 5.4

**KOMPONENTËT DHE VENDNDODHJA E SISTEMIT TË
FRENAVE ME AJËR
(SISTEMI ME NJË QARK)**



**Nënseksioni 5.1
Testoni njohuritë tuaja**

1. Pse duhet të shkarkohen depozitat e ajrit?
2. Për çfarë përdoret një matës presioni i furnizimit?
3. Të gjitha mjetet me frena me ajër duhet të kenë një sinjal paralajmërues për presionin e ulët të ajrit. E vërtetë apo e gabuar?
4. Çfarë janë frenat me sustë?
5. Frenat e rrotave të përparme janë të mira në të gjitha kushtet. E vërtetë apo e gabuar?
6. Si e dini nëse mjeti juaj është i pajisur me frena kundër bllokimit?

Këto pyetje mund të jenë në testin tuaj. Nëse nuk mund t'u përgjigjeni të gjithave, rilexoni nënseksionin 5.1.

5.2 – SISTEMET E FRENIMIT TË DYFISHTË ME AJËR

Shumica e mjeteve të rënda përdorin sisteme frenimi të dyfishtë me ajër për siguri. Një sistem frenimi me ajër të dyfishtë ka dy sisteme të veçanta frenimi ajri, të cilat përdorin një grup të vetëm kontrollesh frenimi. Çdo sistem ka depozitat, tubat, linjat e veta të ajrit etj. Një sistem zakonisht përdor frenat e rregullta në boshtin ose boshtet e pasme. Sistemi tjetër përdor frenat e rregullta në boshtin e përparmë (dhe ndoshta një bosht të pasmë). Të dy sistemet furnizojnë me ajër rimorkion (nëse ka një të tillë). Sistemi i parë quhet sistemi "primar". Tjetri quhet sistemi "sekondar". Shihni figurën 5.4.

Përpara se të drejtoni një mjet me një sistem ajri të dyfishtë, lini kohë që kompresori i ajrit të krijojë një presion minimal prej 100 psi si në sistemin parësor ashtu edhe në atë dytësor. Shikoni matësit e presionit të ajrit primar dhe sekondar (ose gjilpërat, nëse sistemi ka dy gjilpëra në një matës). Kushtojini vëmendje dritës paralajmëruese të presionit të ulët të ajrit dhe sinjalizuesit. Drita paralajmëruese dhe alarmi duhet të fiken kur presioni i ajrit në të dy sistemet rritet në një vlerë të caktuar nga prodhuesi. Kjo vlerë duhet të jetë më e madhe se 55 psi.

Drita paralajmëruese dhe alarmi duhet të ndizen përpara se presioni i ajrit të bjerë nën 55 psi në secilin sistem. Nëse kjo ndodh gjatë drejtimit të mjetit, duhet të ndaloni menjëherë dhe ta parkoni mjetin në mënyrë të sigurt. Nëse një sistem ajri ka presion shumë të ulët, frenat e përparme ose të pasme nuk do të funksionojnë plotësisht. Kjo do të thotë se do t'ju duhet më shumë kohë për të ndaluar. Ndaloni mjetin në një ndalesë të sigurt dhe rregulloni sistemin e frenave me ajër.

5.3 – INSPEKTIMI I FRENAVE ME AJËR

Ju duhet të përdorni procedurën bazë të inspektimit me shtatë hapa të përshkruar në seksionin 2 për të inspektuar mjetin tuaj. Ka më shumë gjëra për të inspektuar në një mjet me frena me ajër sesa një pa to. Këto gjëra diskutohen më poshtë, sipas renditjes që përshtaten në metodën me shtatë hapa.

5.3.1 – Gjatë kontrolleve të ndarjes së motorit në hapin 2

Kontrolloni rripin e drejtimit të kompresorit të ajrit (nëse kompresori është i drejtuar me rrip). Nëse kompresori i ajrit është i drejtuar me rrip, kontrolloni gjendjen dhe ngushtësinë e rripit. Duhet të jetë në gjendje të mirë.

5.3.2 – Gjatë hapit 5 të inspektimit rreth e rrotull

Kontrollo rregulluesit e plogështisë së frenave S-cam. Parkoni në tokë të sheshtë dhe vendosuni tako rrotave për të parandaluar lëvizjen e mjetit. Lëshoni frenat e parkimit në mënyrë që të mund të lëvizni rregulluesit e plogështisë. Përdorni doreza dhe tërhiqni fort çdo rregullues plogështie që mund të arrini. Nëse një rregullues i plogështisë lëviz më shumë se rreth një inç ku shufra shtytëse ngjitet me të, ndoshta ka nevojë për rregullim. Rregullojeni ose çojeni për rregullim. Mjetet me plogështi frenimi të tepërt mund të jenë shumë të vështira për t'u ndalur. Frenat jashtë rregullimit janë problemi më i zakonshëm që gjendet në inspektimet në anë të rrugës. Jini të sigurt. Kontrolloni rregulluesit e plogështisë.

Të gjitha mjetet e ndërtuara që nga viti 1994 kanë rregullues automatikë të plogështisë. Edhe pse rregulluesit automatikë të plogështisë rregullohen vetë gjatë frenimit të plotë, ata duhet të kontrollohen.

Rregulluesit automatikë nuk duhet të rregullohen manualisht, përveçse kur kryeni mirëmbajtjen e frenave dhe gjatë instalimit të rregulluesve të plogështisë. Në një mjet të pajisur me rregullues automatikë, kur goditja e shufrës shtytëse e tejkalon kufirin ligjor të rregullimit të frenave, është një tregues se ekziston një problem mekanik në vetë rregulluesin, një problem me komponentët përkatës të frenave të themelit ose që rregulluesi nuk është instaluar siç duhet.

Rregullimi manual i një rregulluesi automatik për të sjellë një goditje të shtyllës së frenimit brenda kufijve ligjorë në përgjithësi maskon një problem mekanik dhe nuk e rregullon atë. Më tej, rregullimi rutinë i shumicës së rregulluesve automatikë ka të ngjarë të rezultojë në konsumim të parakohshëm të vetë rregulluesit. Rekomandohet që kur zbulohet se frenat e pajisura me rregullues automatikë nuk janë rregulluar, shoferi i mjetit ta çojë mjetin në një objekt riparimi sa më shpejt të jetë e mundur për të korrigjuar problemin. Rregullimi manual i rregulluesve automatikë të plogështisë është i rrezikshëm sepse mund t'i japë shoferit një ndjenjë të rreme sigurie në lidhje me efektivitetin e sistemit të frenimit.

Rregullimi manual i një rregulluesi automatik duhet të përdoret vetëm si një masë e përkohshme për të korrigjuar rregullimin në një situatë emergjence pasi ka të ngjarë që frena të mos rregullohet së shpejti pasi kjo procedurë zakonisht nuk e rregullon problemin themelor të rregullimit.

(Shënim: Rregulluesit automatikë të plogështisë janë bërë nga prodhues të ndryshëm dhe jo të gjithë funksionojnë njësoj. Prandaj, duhet të konsultoheni me Manualin e Shërbimit të prodhuesit specifik përpara se të zgjidhni problemin e rregullimit të frenave).

Kontrolloni tamburët e frenave (ose disqet), veshjet dhe zorret. Tamburët (ose disqet) e frenave nuk duhet të kenë çarje më të gjata se gjysma e gjerësisë së zonës së fërkimit. Veshjet (materiali i fërkimit) nuk duhet të jenë të lirshme ose të njomura me vaj ose graso. Ato nuk duhet të jenë të holla në mënyrë të rrezikshme. Pjesët mekanike duhet të jenë në vend, të mos jenë të prishura ose të mos mungojnë. Kontrolloni tubat e ajrit të lidhura me dhomat e frenave për t'u siguruar që nuk janë prerë ose konsumuar për shkak të fërkimit.

5.3.3 – Hapi 7 Kontrolli përfundimtar i frenave me ajër

Bëni kontrollet e mëposhtme në vend të kontrollit të frenave hidraulike të paraqitura në seksionin 2, hapi 7: Kontrolloni sistemin e frenimit.

Testoni shkallën e rrjedhjes së ajrit. Me një sistem me ngarkesë të plotë ajri (zakonisht 120-140 psi), fikni motorin, lëshoni frenën e parkimit dhe vendosni kohën e rënies së presionit të ajrit. Shkalla e humbjes duhet të jetë më pak se dy psi në një minutë për mjetet e vetme dhe më pak se tre psi në një minutë për mjetet e kombinuara. Me presionin e ajrit të ndërtuar deri në ndërprerjen e rregullatorit (120 – 140 psi), fikni motorin, mbyllni rrotat tuaja (nëse është e nevojshme), lëshoni frenën e parkimit (të gjitha mjetet) dhe valvulën mbrojtëse të traktorit (mjet i kombinuar); dhe aplikoni plotësisht frenën e këmbës. Mbajeni frenën e këmbës për një minutë. Kontrolloni matësin e ajrit për të parë nëse presioni i ajrit bie më shumë se tre paund në një minutë (mjet i vetëm) ose katër paund në një minutë (mjet i kombinuar). Nëse presioni i ajrit bie më shumë se tre psi në një minutë për mjetet e vetme (më shumë se katër psi për mjetet e kombinuara), shkalla e humbjes së ajrit është shumë e madhe. Kontrolloni për rrjedhje ajri dhe rregulloni përpara se të drejtoni mjetin. Përndryshe, mund të humbisni frenat gjatë drejtimit të mjetit.

Testoni sinjalin paralajmërues të presionit të ulët. Fikeni motorin kur keni presion të mjaftueshëm të ajrit në mënyrë që sinjali paralajmërues i presionit të ulët të mos jetë i ndezur. Ndizni energjinë elektrike dhe shkeli dhe hiqni këmbën nga pedali i frenave për të reduktuar presionin e depozitës së ajrit. Sinjali paralajmërues i presionit të ulët të ajrit duhet të ndizet përpara se presioni të bjerë në më pak se 55 psi në depozitën e ajrit (ose depozitën me presionin më të ulët të ajrit, në sistemet e ajrit të dyfishtë). Shihni figurën 5.5.

Nëse sinjali paralajmërues nuk funksionon, mund të humbni presionin e ajrit dhe nuk do ta dinit. Kjo mund të shkaktojë frenim të papritur emergjence në një sistem ajri me një qark. Në sistemet e dyfishta distanca e ndalimit do të rritet. Mund të bëhet vetëm frenim i kufizuar përpara se të aktivizohen frenat me sustë.

Kontrolloni që frenat me sustë të aktivizohen automatikisht. Parkoni në tokë të sheshtë, mbyllni rrotat, lëshoni frenat e parkimit kur të keni presion të mjaftueshëm të ajrit për ta bërë këtë dhe fikni motorin. Vazhdoni të fikni presionin e ajrit duke ndezur dhe fikur pedalin e frenave për të ulur presionin e depozitës. Valvula e mbrojtjes së traktorit dhe valvula e frenave të parkimit duhet të mbyllën (të dalin) në një mjet të kombinuar traktor-rimorkio dhe valvula e frenave të parkimit duhet të mbyllet (të dalë) në lloje të tjera të kombinuara dhe të vetme mjetesh kur presioni i ajrit bie në specifikimet e prodhuesit (20 - 45 psi). Kjo do të bëjë që frenat me sustë të aktivizohen.

Kontrolloni shkallën e ngritjes së presionit të ajrit. Kur motori është në funksionim rpms, presioni duhet të rritet nga 85 në 100 psi brenda 45 sekondave në sistemet me ajër të dyfishtë. (Nëse mjeti ka depozita ajri më të mëdha se minimumi, koha e akumulimit mund të jetë më e gjatë dhe të jetë ende e sigurt. Kontrolloni specifikimet e prodhuesit.) Në sistemet e vetme me ajër (para 1975), kërkesat tipike janë ngritja e presionit nga 50 në 90 psi brenda 3 minutave me motorin me një shpejtësi boshe prej 600-900 rpm.

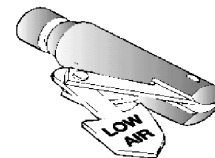
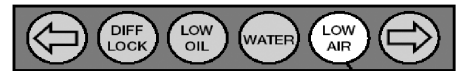
Nëse presioni i ajrit nuk rritet mjaftueshëm shpejt, presioni juaj mund të bjerë shumë i ulët gjatë drejtimit, duke kërkuar një ndalim emergjence. Mos drejtoni derisa ta rregulloni problemin.

Kontrolloni presionet e prerjes dhe shkëputjes së rregullatorit të kompresorit të ajrit. Pompimi nga kompresori i ajrit duhet të fillojë me rreth 100 psi dhe të ndalojë në rreth 120-140 psi. (Kontrolloni specifikimet e prodhuesit.) Ndizeni motorin në boshllëk të shpejtë. Rregullatori i ajrit duhet të ndërpresë kompresorin e ajrit në afërsisht presionin e specifikuar të prodhuesit. Presioni i ajrit i treguar nga matësi(at) tuaj do të ndalojë së rrituri. Me motorin në boshllëk, shkeli dhe hiqni këmbën nga freni për të zvogëluar presionin e depozitës së ajrit. Kompresori duhet të futet afërsisht me presionin e prerjes të specifikuar nga prodhuesi. Presioni duhet të fillojë të rritet.

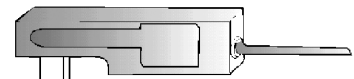
Nëse rregullatori i ajrit nuk funksionon siç përshkruhet më sipër, mund të duhet të rregullohet. Një rregullatori që nuk funksionon siç duhet mund të mos mbajë presionin e mjaftueshëm të ajrit për drejtim të sigurt.

Figura 5.5

PAJISJE PARALAJMËRUESE PËR PRESION TË ULËT AJRI



PARALAJMËRIM PËR PRESION TË ULËT



Disa mjete janë të pajisura me një "Wig-Wag" që bie në pamjen e shoferit dhe nuk do të qëndrojë në vend derisa të rikthehet presioni i dëshiruar i ajrit.

LIDHJE KRAHU
"WIG-WAG"

Testoni frenat e parkimit. Ndaloni mjetin, vendosni frenin e parkimit dhe tërhiqeni butësisht kundër tij me një marsh të ulët për të provuar nëse freni i parkimit do të mbajë.

Testoni frenat e shërbimit. Prisni për presion normal të ajrit, lëshoni frenin e parkimit, lëvizni makinën përpara ngadalë (rreth pesë mph) dhe aplikoni frenat fort duke përdorur pedalin e frenave. Vini re çdo mjet që "tërhiqet" nga njëra anë, ndjesi e pazakontë ose veprim i vonuar i ndalimit.

Ky test mund t'ju tregojë probleme, të cilat përndryshe nuk do t'i dinit derisa t'ju nevojiteshin frenat në rrugë.

Nënseksionet 5.2 dhe 5.3 Testoni njohuritë tuaja

1. Çfarë është një sistem frenimi me ajër të dyfishtë?
2. Çfarë janë rregulluesit e plogështisë?
3. Si mund t'i kontrolloni rregulluesit e plogështisë?
4. Si mund ta testoni sinjalin paralajmërues të presionit të ulët?
5. Si mund të kontrolloni që frenat me sustë të ndizen automatikisht?
6. Cilat janë normat maksimale të rrjedhjeve?

Këto pyetje mund të jenë në testin tuaj. Nëse nuk mund t'u përgjigjeni të gjithave, rilexoni nënseksionet 5.2 dhe 5.3.

5.4 – PËRDORIMI I FRENAVE ME AJËR

5.4.1 – Ndalesat normale

Shtypni pedalin e frenave. Kontrolloni presionin në mënyrë që mjeti të ndalojë në mënyrë të qetë dhe të sigurt. Nëse keni një transmision manual, mos e shtypni friksionin derisa rrotullimet e motorit të jenë ulur afër punës në boshllëk. Kur të ndalet, zgjidh marshin e nisjes.

5.4.2 – Frenimi me frenat kundër bllokimit

Kur frenoni fort në sipërfaqe të rrëshqitshme me një mjet pa ABS, rrotat tuaja mund të bllokohen. Kur rrotat e drejtimit bllokohen, ju humbni kontrollin e drejtimit. Kur rrotat tuaja të tjera bllokohen, ju mund të rrëshqitni, të rrëshqitni, të përkuleni apo edhe ta rrotulloni në vend mjetin.

ABS ju ndihmon të shmangni bllokimin e rrotave. Kompjuteri ndien bllokimin e afërt, ul presionin e frenimit në një nivel të sigurt dhe ju ruani kontrollin.

Ju mund ose nuk mund të ndaloni më shpejt me ABS, por duhet të jeni në gjendje të drejtoni rreth një pengese gjatë frenimit dhe të shmangni rrëshqitjet e shkaktuara nga frenimi i tepërt.

Duke pasur ABS vetëm në traktor, vetëm në rimorkio, apo edhe në vetëm një aks, ju jep akoma më shumë kontroll mbi mjetin gjatë frenimit. Frenoni normalisht.

Kur vetëm traktori ka ABS, ju duhet të jeni në gjendje të ruani kontrollin e drejtimit dhe ka më pak shanse për përkulje. Megjithatë, mbajini sytë nga rimorkioja dhe lëshoni frenat (nëse mund ta bëni me siguri) nëse ajo fillon të dalë jashtë.

Kur vetëm rimorkioja ka ABS, rimorkioja ka më pak gjasa të lëkundet jashtë, por nëse humbet kontrollin e drejtimit ose fillon një rrëshqitje brisk, lëshoni frenat (nëse mund ta bëni me siguri) derisa të fitoni kontrollin.

Kur drejtoni një traktor-rimorkio të kombinuar me ABS, duhet të frenoni siç keni bërë gjithmonë. Me fjalë të tjera:

- Përdorni vetëm forcën e frenimit të nevojshme për të ndaluar në mënyrë të sigurt dhe për të qëndruar në kontroll.
- Frenoni në të njëjtën mënyrë, pavarësisht nëse keni ABS në traktor, në rimorkio ose të dyja.
- Ndërsa ngadalësoni shpejtësinë, monitoroni traktorin dhe rimorkion dhe hiqni frenat (nëse është e sigurt për ta bërë këtë) për të mbajtur kontrollin.

Ekziston vetëm një përjashtim nga kjo procedurë, nëse drejtoni gjithmonë një kamion të drejtë ose kombinim me ABS që funksionon në të gjitha akset, në një ndalesë emergjente, mund të frenoni plotësisht.

Pa ABS, ju keni ende funksione normale të frenimit. Drejtoni dhe frenoni si gjithmonë.

Mos harroni, nëse ABS-ja juaj keqfunksionon, keni ende frena të rregullta. Drejtoni normalisht, por kryeni shërbimin e sistemit së shpejti.

5.4.3 – Ndalesa emergjente

Nëse dikush tërhiqet papritur para jush, përgjigja juaj e natyrshme është të shtypni frenat. Kjo është një përgjigje e mirë nëse ka distancë të mjaftueshme për të ndaluar dhe nëse përdorni frenat në mënyrë korrekte.

Ju duhet të frenoni në një mënyrë që do ta mbajë mjetin tuaj në një vijë të drejtë dhe do t'ju lejojë të ktheheni nëse është e nevojshme. Mund të përdorni metodën e "frenimit të kontrolluar" ose metodën "frenimi gozhdë".

Frenim i kontrolluar. Me këtë metodë, ju i aplikoni frenat sa më fort të mundeni pa bllokuar rrotat. Mbani lëvizjet e timonit shumë të vogla ndërsa e bëni këtë. Nëse keni nevojë të bëni një rregullim më të madh të drejtimit ose nëse rrotat bllokohen, lëshoni frenat. Riaplikoni frenat sa më shpejt që të mundeni.

Frenimi gozhdë.

- Aplikoni frenat sa më fort të mundeni.
- Lëshoni frenat kur rrotat bllokohen.
- Sapo rrotat të fillojnë të rrotullohen, frenoni përsëri plotësisht. (Mund të duhet deri në një sekondë që rrotat të fillojnë të rrotullohen pasi të keni lëshuar frenat. Nëse frenoni përsëri përpara se rrotat të fillojnë të rrotullohen, mjeti nuk do të drejtohet.)

Shënim: Nëse drejtoni një mjet me frena kundër bllokimit, duhet të lexoni dhe ndiqni udhëzimet e gjetura në Manualin e Pronarit për ndalimin e shpejtë.

5.4.4 – Distanca e ndalimit

Distanca e ndalimit është përshkruar në seksionin 2 të "Shpejtësia dhe distanca e ndalimit". Me frenat me ajër ka një vonesë të shtuar—"vonesa e frenave me ajër". Kjo është koha e nevojshme që frenat të funksionojnë pasi të jetë shtyrë pedali i frenave. Me frenat hidraulike (të përdorura në makina dhe kamionë të lehtë/mesatarë), frenat funksionojnë menjëherë. Megjithatë, me frenat me ajër, duhet pak kohë (një gjysmë sekonde ose më shumë) që ajri të rrjedhë përmes linjave drejt frenave. Kështu, distanca totale e ndalimit për mjetet me sistem i frenave me ajër përbëhet nga katër faktorë të ndryshëm.

Largësia e perceptimit + Distanca e reagimit + Distanca e vonesës së frenimit + Distanca e frenimit = Distanca totale e ndalimit

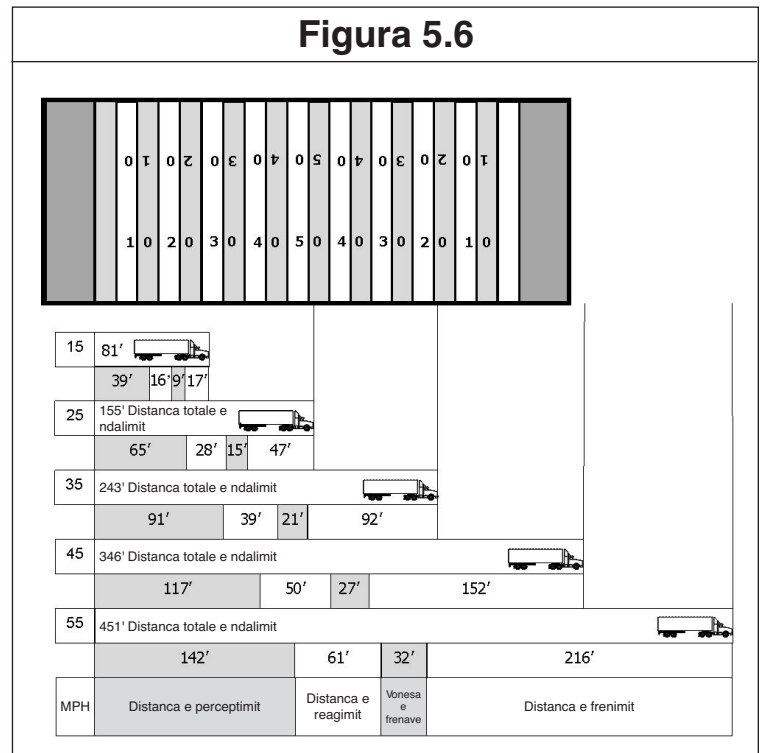
Distanca e vonesës së frenave me ajër në 55 mph në trotuar të thatë shton rreth 32 këmbë. Pra, në 55 mph për një shofer mesatar në kushte të mira tërheqjeje dhe frenimi, distanca totale e ndalimit është më shumë se 300 këmbë. Shihni figurën 5.6.

5.4.5 – Zbehja ose dështimi i frenave

Frenat janë projektuar në mënyrë që ferrotat ose pllakat mbështetëse të frenave të fërkohen me tamburin ose disqet e frenave për të ngadalësuar mjetin. Frenimi krijon nxehtësi, por frenat janë krijuar për të duruar shumë nxehtësi. Megjithatë, frenat mund të zbehen ose të dështojnë nga nxehtësia e tepërt e shkaktuar nga përdorimi i tepërt i tyre dhe duke mos u mbështetur në efektin e frenimit të motorit.

Përdorimi i tepërt i frenave të shërbimit rezulton në mbinxehje dhe çon në zbehjen e frenave. Zbehja e frenave rezulton nga nxehtësia e tepërt që shkakton ndryshime kimike në shtresën e frenave, të cilat zvogëlojnë fërkimin, dhe gjithashtu shkaktojnë zgjerimin e daulleve të frenave. Ndërsa tamburet e mbinxehura zgjerohen, ferrotat dhe veshjet e frenave duhet të lëvizin më larg për të kontaktuar tamburet dhe forca e këtij kontakti zvogëlohet. Përdorimi i tepërt i vazhdueshëm mund të rrisë zbehjen e frenave derisa mjeti të mos mund të ngadalësohet ose ndalet. Zbehja e frenave ndikohet gjithashtu nga rregullimi. Për të kontrolluar në mënyrë të sigurt një mjet, çdo frenim duhet të bëjë pjesën e tij të punës. Frenat jashtë rregullimit do të ndalojnë së bëri pjesën e tyre përpara atyre që janë në rregullim. Frenat e tjera më pas mund të mbinxehen dhe të zbehen, dhe nuk do të ketë frenim të mjaftueshëm për të kontrolluar mjetin(et). Frenat mund të dalin shpejt nga rregullimi, veçanërisht kur janë të nxehta. Prandaj, kontrolloni shpesh rregullimin e frenave.

Figura 5.6



5.4.6 – Teknika e duhur e frenimit (Frenimi SNUB)

Mos harroni. Përdorimi i frenave në një zbritje të gjatë dhe/ose të pjerrët është vetëm një shtesë e efektit të frenimit të motorit. Pasi mjeti është në marshin e duhur të ulët, teknika e duhur e frenimit është si më poshtë:

1. Zbatoni frenat aq fort sa të ndjeni një ngadalësim të caktuar.
2. Kur shpejtësia juaj është ulur në afërsisht pesë mph nën shpejtësinë tuaj "të sigurt", lëshoni frenat. (Ky frenim duhet të zgjasë për rreth tre sekonda.)
3. Kur shpejtësia juaj të jetë rritur në shpejtësinë "e sigurt", përsëritni hapat 1 dhe 2.

Për shembull, nëse shpejtësia juaj "e sigurt" është 40 mph, nuk do të frenoni derisa shpejtësia juaj të arrijë 40 mph. Tani i vendosni frenat mjaftueshëm fort për të ulur gradualisht shpejtësinë në 35 mph dhe më pas lëshoni frenat. Përsëriteni këtë sa herë të jetë e nevojshme derisa të keni arritur në fund të zbritjes.

5.4.7 – Presioni i ulët i ajrit

Nëse ndizet paralajmërimi për presionin e ulët të ajrit, ndaloni dhe parkoni në mënyrë të sigurt mjetin tuaj sa më shpejt të jetë e mundur. Mund të ketë një rrjedhje ajri në sistem. Frenimi i kontrolluar është i mundur vetëm kur ka mjaftueshëm ajër në depozitat e ajrit. Frenat me sustë do të ndizen kur presioni i ajrit të bjerë në intervalin nga 20 deri në 45 psi. Një mjeti të ngarkuar shumë do t'i duhet një distancë e gjatë për të ndaluar sepse frenat me sustë nuk funksionojnë në të gjitha akset. Mjetet e ngarkuara lehtë ose mjetet në rrugë të rrëshqitshme mund të rrëshqasin jashtë kontrollit kur frenat me susta ndizen. Është shumë më e sigurt të ndaloni ndërkohë që ka ajër të mjaftueshëm në depozita për të përdorur frenat e këmbës.

5.4.8 – Frenat e parkimit

Sa herë që parkoni, përdorni frenat e parkimit, përveç rasteve të mëposhtme. Tërhiqeni çelësin e kontrollit të frenave të parkimit për të vendosur frenat e parkimit, shtyjeni për ta lëshuar. Kontrolli do të jetë një dorezë e verdhë, në formë diamanti, e etiketuar "frenat e parkimit" në mjetet e reja. Në mjetet e vjetra, mund të jetë një pullë blu e rrumbullakët ose ndonjë formë tjetër (duke përfshirë një levë që lëkundet nga njëra anë në tjetrën ose lart e poshtë).

Mos përdorni frenat e parkimit nëse frenat janë shumë të nxehta (nga zbritja e një shkalle të pjerrët), ose nëse frenat janë shumë të lagura në temperatura ngrirëse. Nëse përdoren kur janë shumë të nxehta, mund të dëmtohen nga nxehtësia. Nëse përdoren në temperaturat e ngrirjes kur frenat janë shumë të lagura, ato mund të ngrijnë në mënyrë që mjeti të mos lëvizë. Përdorni takot e rrotave në një sipërfaqe të sheshtë për të mbajtur mjetin. Lërimi frenat e nxehta të ftohen përpara se të përdorni frenat e parkimit. Nëse frenat janë të lagura, përdorni frenat butë gjatë drejtimit të mjetit me marsh të ulët për t'i ngrohur dhe tharë.

Nëse mjeti juaj nuk ka shkarkime automatike të depozitës së ajrit, shkarkoni depozitat e ajrit në fund të çdo dite pune për të hequr lagështinë dhe vajin. Përndryshe, frenat mund të dështojnë.

Mos e lini kurrë mjetin tuaj pa mbikëqyrje, pa vënë frenat e parkimit ose pa bllokuar rrotat. Mjeti juaj mund të rrokulliset dhe të shkaktojë lëndime dhe dëmtime.

Nëseksioni 5.4

Testoni njohuritë tuaja

1. Pse duhet të keni marshin e duhur përpara se të niseni nga një kodër?
2. Cilët faktorë mund të shkaktojnë zbehje ose dështim të frenave?
3. Përdorimi i frenave në një ulje të gjatë e të pjerrët është vetëm një shtesë e efektit të frenimit të motorit. E vërtetë apo e gabuar?
4. Nëse jeni larg mjetit tuaj për vetëm pak kohë, nuk keni nevojë të përdorni frenin e parkimit. E vërtetë apo e gabuar?
5. Sa shpesh duhet t'i shkarkoni depozitat e ajrit?
6. Si frenoni kur drejtoni një mjet të kombinuar traktor-rimorkio me ABS?
7. Ju keni ende funksione normale të frenimit nëse ABS juaj nuk funksionon. E vërtetë apo e gabuar?

Këto pyetje mund të jenë në testin tuaj. Nëse nuk mund t'u përgjigjeni të gjithave, rilexoni nëseksionin 5.4.

SEKSIONI 6

MJETET E KOMBINUARA



**KY SEKSION ESHTË PËR SHOFRËT TË CILËVE U DUHET LEJE DREJTIMI
KOMERCIALE E KLASËS "A"**

SEKSIONI 6 - MJETET E KOMBINUARA

Ky seksion mbulon

- Drejtimi i mjeteve të kombinuara në mënyrë të sigurt
- Frenat me ajër të mjeteve të kombinuara
- Sistemet e frenimit kundër bllokimit
- Lidhja dhe shkëputja
- Inspektimi i një mjeti të kombinuar

Ky seksion ofron informacionin e nevojshëm për të kaluar testet për mjetet e kombinuara (traktor-rimorkio, kamion me dy rimorkio, kamion me tre rimorkio, kamion i drejtë me rimorkio). Informacioni është vetëm për t'ju dhënë njohuritë minimale të nevojshme për drejtimin e mjeteve të kombinuara të zakonshme. Ju gjithashtu duhet të studioni seksionin 7 nëse keni nevojë të kaloni testin për kamionët me dy dhe tre rimorkio.

6.1 – DREJTIMI I SIGURT I MJETEVE TË KOMBINUARA

Mjetet e kombinuara janë zakonisht më të rënda, më të gjata dhe kërkojnë më shumë aftësi drejtimi sesa mjetet e vetme komerciale. Kjo do të thotë se shoferët e mjeteve të kombinuara kanë nevojë për më shumë njohuri dhe aftësi sesa shoferët e mjeteve të vetme. Në këtë seksion, ne flasim për disa faktorë të rëndësishëm sigurie që zbatohen veçanërisht për mjetet e kombinuara.

6.1.1 – Rreziqet e përmbysjes

Më shumë se gjysma e vdekjeve të shoferëve të kamionëve në aksidente janë rezultat i përmbysjes së kamionit. Kur ngarkohet më shumë ngarkesë në një kamion, "qendra e gravitetit" lëviz më lart nga rruga. Kamioni bëhet më i lehtë për t'u kthyer mbrapsht. Kamionët me platformë të ngarkuar plotësisht kanë dhjetë herë më shumë gjasa të rrokullisen në një përplasje sesa kur janë bosh.

Dy gjërat e mëposhtme do t'ju ndihmojnë të parandaloni përmbysjen: mbajeni ngarkesën sa më afër tokës që të jetë e mundur dhe drejtojeni mjetin ngadalë rreth kthesave. Mbajtja e ngarkesave të ulëta është edhe më e rëndësishme në mjetet e kombinuara sesa në kamionët e drejtë. Gjithashtu, mbajeni ngarkesën të përqendruar në kamionin tuaj me platformë. Nëse ngarkesa është në njërin anë, kjo e bën rimorkion të anojë e ka më shumë gjasa të rrokulliset. Sigurohuni që ngarkesa juaj të jetë e përqendruar dhe e shpërndarë sa më shumë që të jetë e mundur. (Shpërndarja e ngarkesave mbulohet në seksionin 3 të këtij manuali.)

Përmbysjet ndodhin kur merrni kthesën shumë shpejt. Drejtimi i mjetit ngadalë nëpër qoshe, në rampa dhe jashtë rampave e zvogëlon rrezikun e përmbysjes. Shmangni ndërrimet e shpejta të korsisë, veçanërisht kur mjeti është plotësisht i ngarkuar.

6.1.2 – Drejtojeni mjetin butësisht

Kamionët me rimorkio kanë një efekt të rrezikshëm "të lëkundjes së fortë". Kur bëni një ndërrim të shpejtë të korsisë, efekti i lëkundjes së fortë mund ta kthejë rimorkion mbrapsht. Ka shumë aksidente ku është përmbysur vetëm rimorkioja.

"Amplifikimi i pasmë" shkakton efektin e lëkundjes së fortë. Figura 6.1 tregon tetë lloje mjeteve të kombinuara dhe amplifikimin e pasmë që secili ka në një ndërrim të shpejtë korsie. Kamionët me platformë me efektin më të vogël të lëkundjes së fortë, shfaqen në krye dhe ato me më shumë, në fund. Amplifikimi i pasmë prej 2.0 në grafik do të thotë se rimorkioja e pasme ka dy herë më shumë gjasa të përmbysset sesa traktori. Ju mund të shihni se kamionët me tre rimorkio kanë një amplifikim të pasmë prej 3.5. Kjo do të thotë që mund ta rrotulloni rimorkion e fundit të kamionëve me tre rimorkio 3,5 herë më lehtë se një traktor me pesë boshte.

Drejtoni butësisht dhe pa probleme kur jeni duke tërhequr rimorkio. Nëse bëni një lëvizje të papritur me timonin tuaj, rimorkioja mund të përmbysset. Ndiqni mjetet e tjera që ndodhen nga një largësi e mjaftueshme (të paktën 1 sekondë për çdo 10 këmbë gjatësi të mjetit tuaj, plus një sekondë tjetër nëse shkoni mbi 40 mph). Shikoni mjaft larg rrugës për të shmangur të papriturat dhe detyrimin për të bërë një ndërrim të befte korsie. Natën, drejtoni mjaftueshëm ngadalë që të mund të shikoni pengesat me fenerët tuaj para se të jetë tepër vonë për të ndërruar korsinë ose për të ndaluar butësisht. Ngadalësoni në një shpejtësi të sigurt përpara se të merrni një kthesë.

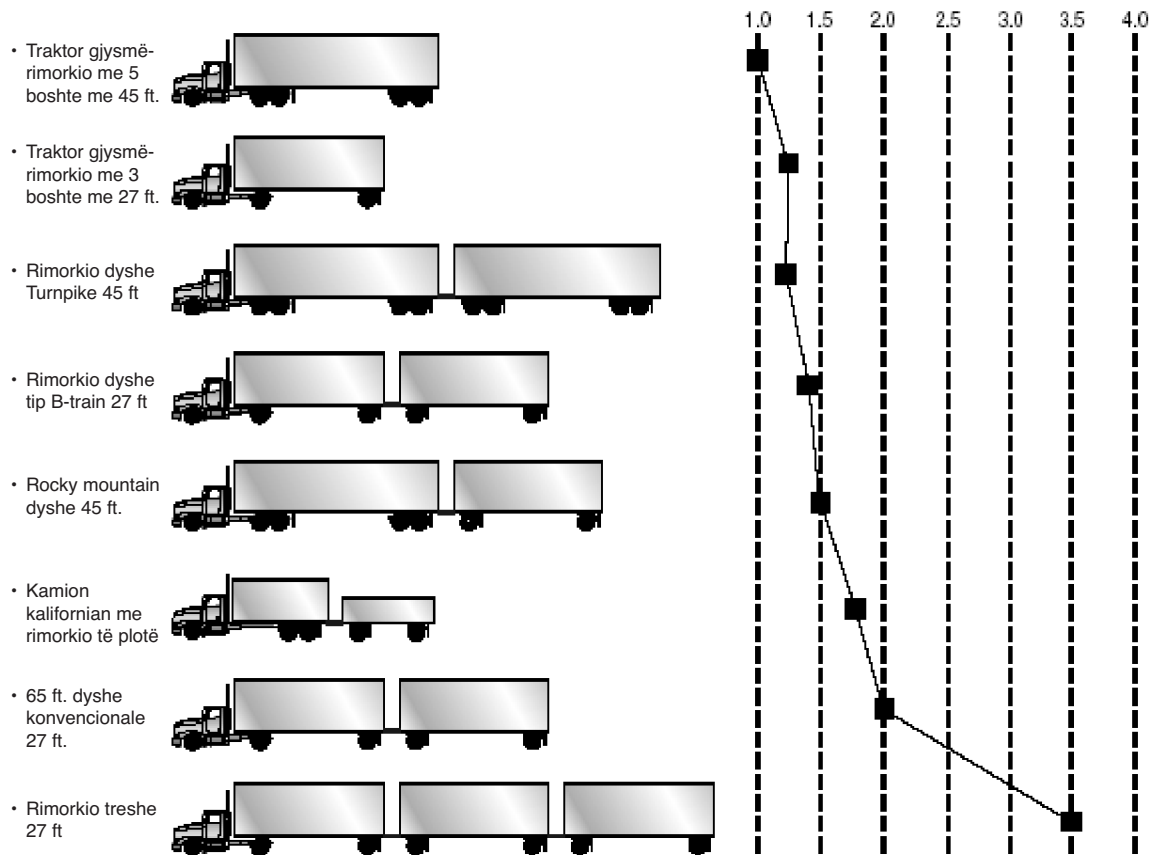
6.1.3 – Frenoni herët

Kontrolloni shpejtësinë tuaj qoftë nëse mjeti juaj është plotësisht i ngarkuar ose bosh. Mjetet e mëdha të kombinuara kërkojnë më shumë kohë për të ndaluar kur janë bosh sesa kur janë plotësisht të ngarkuara. Kur ngarkohen lehtë ose janë bosh, sustat shumë të forta të suspensionit dhe frenat e forta japin tërheqje të dobët dhe mund të shkaktojnë kërcim duke e bërë shumë të lehtë bllokimin e rrotave. Rimorkioja juaj mund të lëkundet dhe të godasë mjete të tjera. Traktori juaj mund të përkulet shumë shpejt. Shihni figurën 6.2. Ju gjithashtu duhet të jeni shumë të kujdesshëm për drejtimin e traktorëve "bobtail" (traktorë pa gjysmë-rimorkio). Testet kanë treguar se "bobtails" mund të jenë shumë të vështirë për t'u ndaluar pa probleme. Atyre u duhet më shumë kohë për të ndaluar sesa një traktor me gjysmë-rimorkio të ngarkuar në peshën bruto maksimale.

Në çdo kamion me platformë të kombinuar, lejoni shumë distanca pasuese dhe shikoni shumë përpara, në mënyrë që të mund të frenoni herët. Mos u kapni në befasi dhe mos bëni një ndalim "paniku".

Figura 6.1

NDIKIMI I LLOJIT TË KOMBINIMIT NË AMPLIFIKIMIN E PASMË



6.1.4 – Kryqëzimet hekurudhë–autostradë

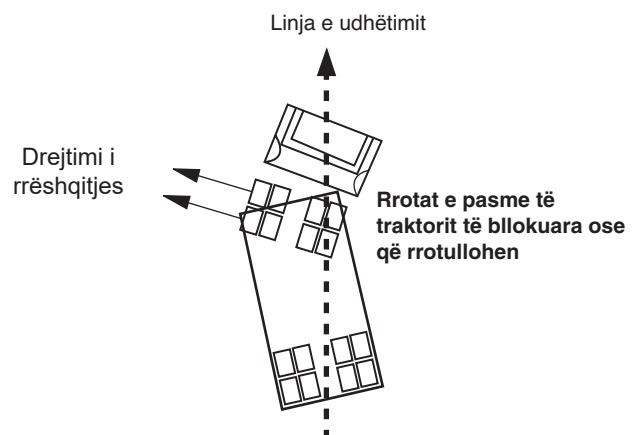
Kryqëzimet hekurudhë–autostradë mund të shkaktojnë gjithashtu probleme, veçanërisht kur tërhiqni rimorkio me hapësirë të ulët poshtë.

Këto rimorkio mund të ngecin në kryqëzime të ngritura:

- Njësi me profil të ulët (rimorkio për transport makinerish, transportues makinash, furgon lëvizës, rimorkio për bagëti me depozitë të pasme).
- Traktor me një bosht që tërheq një rimorkio të gjatë me këmbën e tij mbështetëse të vendosur për të akomoduar një traktor me bosht të dyfishtë.

Nëse për ndonjë arsye ngecni në shina, dilni nga mjeti dhe largohuni nga shinat. Kontrolloni tabelat ose strukturat e sinjaleve në kryqëzim për informacionin e njoftimit të emergjencës. Telefononi 911 ose një numër tjetër të emergjencës. Jepni vendndodhjen e vendkalimit duke përdorur të gjitha pikat e identifikueshme, veçanërisht numrin DOT, nëse është postuar.

Figura 6.2



6.1.5 – Parandaloni rrëshqitjet e rimorkios

Kur rrotat e një rimorkioje bllokohen, ajo do të priret të lëkundet përreth. Kjo ka më shumë gjasa të ndodhë kur rimorkioja është bosh ose e ngarkuar lehtë. Kjo lloj përkulje shpesh quhet "rrëshqitje brisk e rimorkios". Shih figurën 6.3.

Procedura për ndalimin e rrëshqitjes së rimorkios është:

- **Njihni rrëshqitjen.** Mënyra më e hershme dhe më e mirë për të kuptuar se rimorkioja ka filluar të rrëshqasë është duke e parë atë në pasqyrën tuaj. Sa herë që shtypni fort frenat, kontrolloni pasqyrën për t'u siguruar që rimorkioja të qëndrojë aty ku duhet. Sapo rimorkioja të lëkundet nga korsi juaj, është shumë e vështirë të parandaloni një rrëshqitje brisk.
- **Ndaloni përdorimin e frenave.** Lëshoni frenat e shërbimit për të rikthyer tërheqjen. Mos përdorni frenën e dorës së rimorkios (nëse keni një të tillë) për të "drejtuar kamionin me platformë". Kjo është e gabuar për t'u bërë pasi frenat në rrotat e rimorkios kanë shkaktuar rrëshqitjen në radhë të parë. Sapo rrotat e rimorkios të prekin sërish rrugën, rimorkioja do të fillojë të ndjekë traktorin dhe të drejtohet.

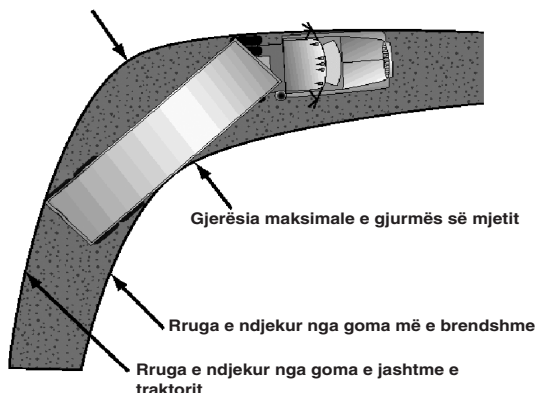
* (Nga R.D. Ervin, R.L. Nisconger, C.C. MacAdam dhe P.S. Fancher, "Ndikimi i variablëve të përmasave dhe peshës në qëndrueshmërinë dhe vetitë e kontrollit të kamionëve të rëndë, "Instituti i Kërkimeve të Transportit të Universitetit të Miçiganit, 1983).

6.1.6 – Merrni kthesën gjerë

Kur një mjet kalon përreth një qosheje, rrotat e pasme ndjekin një rrugë të ndryshme nga rrotat e përparme. Kjo quhet devijim i gjurmës ose "mashtrim". Figura 6.4 tregon se si devijimi i gjurmës bën që shtegu i ndjekur nga një traktor të jetë më i gjerë se vetë platforma. Mjetet më të gjata do të devijojnë më shumë nga gjurma. Rrotat e pasme të njësisë me energji (kamioni ose traktori) do të devijojnë disi nga gjurma, dhe rrotat e pasme të rimorkios do të devijojnë edhe më shumë nga gjurma. Nëse ka më shumë se një rimorkio, rrotat e pasme të rimorkios së fundit do të devijojnë më së shumti nga gjurma. Drejtoni pjesën e përparme mjaft gjerë përreth një qosheje, në mënyrë që pjesa e pasme të mos kalojë mbi bordurë, këmbësorë, mjete të tjera etj. Megjithatë, mbajeni pjesën e pasme të mjetit tuaj afër bordurës. Kjo do të ndalojë shoferët e tjerë që t'ju kalojnë në të djathtë. Nëse nuk mund ta përfundoni kthesën tuaj pa hyrë në një korsi tjetër trafiku, kthehuni gjerësisht ndërsa përfundoni kthesën. Shihni figurën 6.5 dhe 6.6.

Kjo është më mirë sesa të lëkundeni gjerësisht majtas para se të nisni kthesën, sepse do të pengojë shoferët e tjerë të kalojnë në të djathtë. Shihni figurën 6.7. Nëse shoferët e mjeteve kalojnë në të djathtë, mund të përplaseni me ta kur ktheheni.

Figura 6.4



DEVIJIMI I GJURMËS NË NJË KTHESË 90 GRADË

Figura 6.3

PËRKULJA E RIMORKIOS

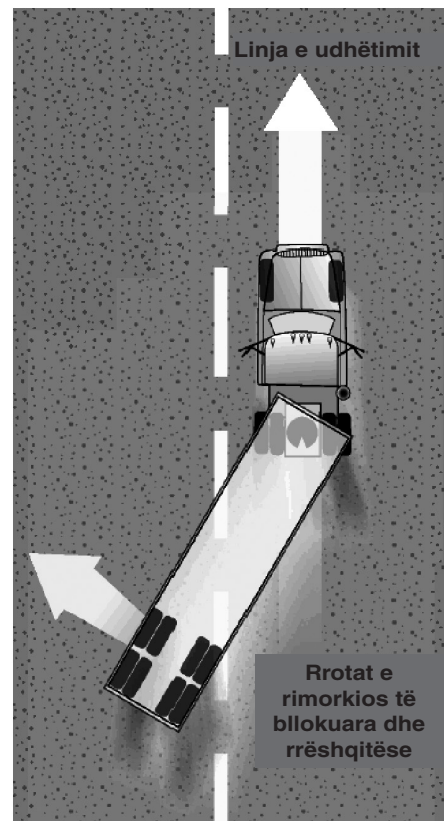


Figura 6.5

Bëjeni këtë që makinat të mos përpiqen t'ju kalojnë në të djathtë.

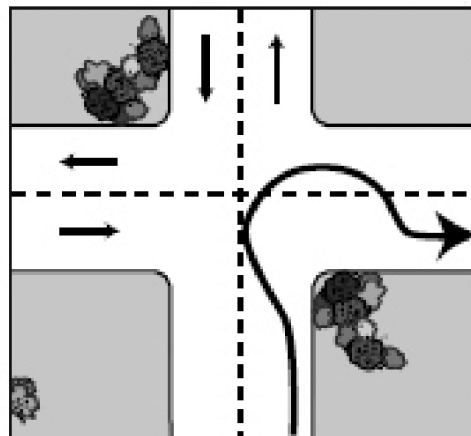
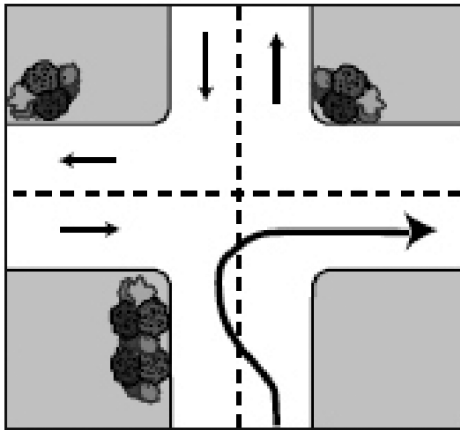


Figura 6.6

Mos e bëni këtë.

**6.1.7 – Lëvizja mbrapa me një rimorkio**

Lëvizja mbrapa me një rimorkio. Kur lëvizni mbrapa një makinë, kamion të drejtë ose autobus, ktheni pjesën e sipërme të timonit në drejtimin që dëshironi të shkon. Kur lëvizni mbrapa një rimorkio, e ktheni timonin në drejtim të kundërt. Pasi rimorkioja të fillojë të kthehet, duhet ta ktheni timonin në anën tjetër për të ndjekur rimorkion.

Sa herë që lëvizni mbrapa me një rimorkio, përpquni ta poziciononi mjetin në mënyrë që të mund të lëvizni mbrapa në vijë të drejtë. Nëse duhet të ktheheni në një shteg me kthesa, kthehuni në anën e shoferit që të mund të shihni. Shihni figurën 6.8.

Shikoni rrugën tuaj. Shikoni linjën tuaj të udhëtimit përpara se të filloni. Dilni dhe ecni rreth mjetit. Kontrolloni hapësirën tuaj në anët dhe lart, brenda dhe pranë shtegut të mjetit tuaj.

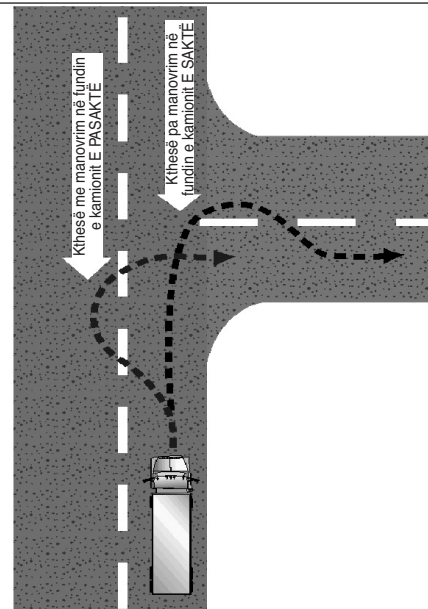
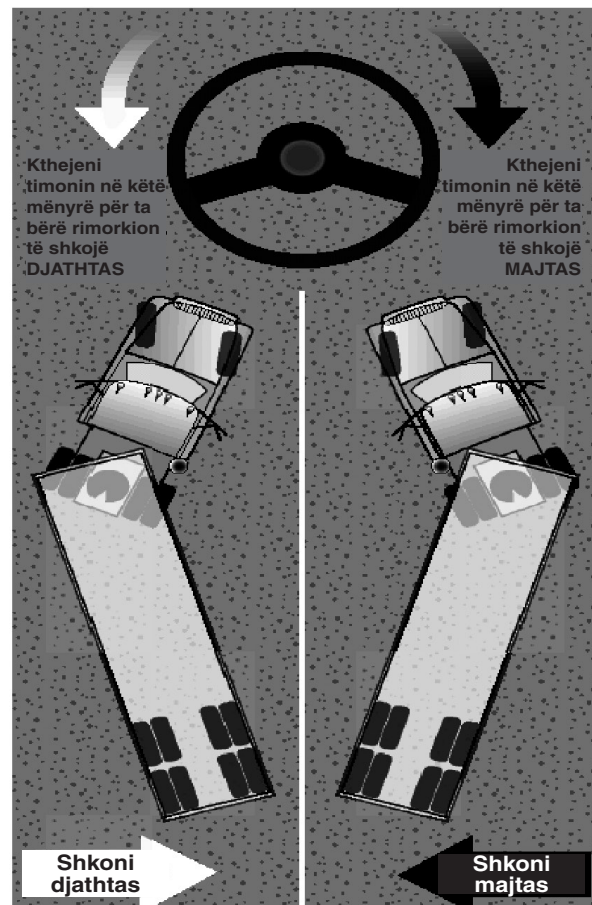
Përdorni pasqyrën në të dyja anët. Kontrolloni shpesh pasqyrën e jashtme në të dyja anët. Dilni nga mjeti dhe inspektoni edhe njëherë rrugën tuaj nëse nuk jeni të sigurt.

Lëvizni mbrapa ngadalë. Kjo do t'ju lejojë të bëni korrigjime përpara se të dilni shumë nga rruga.

Korrigjoni drejtimin menjëherë. Sapo të shihni rimorkion duke dalë nga rruga e duhur, korrigjoni atë duke e kthyer pjesën e sipërme të timonit në drejtim të lëvizjes.

Tërhiqni përpara. Kur lëvizni mbrapa një rimorkio, bëni zhvendosje për ta ripozicionuar mjetin tuaj sipas nevojës.

Kërkoni ndihmë kur është e mundur.

Figura 6.7**Figura 6.8****LËVIZJA MBRAPA E NJË RIMORKIOJE**

Nënseksioni 6.1

Testoni njohuritë tuaja

1. Cilat janë dy gjërat e rëndësishme për të parandaluar përmbysjen?
2. Kur ktheheni papritur ndërsa tërhiqni dy rimorkio, cila rimorkio ka më shumë gjasa të përmbysset?
3. Pse nuk duhet të përdorni frenat e dorës së rimorkios për të rregulluar një rimorkio të përkulur?
4. Çfarë është devijimi i gjurmës?
5. Kur lëvizni mbrapa një rimorkio, duhet ta poziciononi mjetin tuaj në mënyrë që të mund të ktheheni në një shteg me kthesa në anën e shoferit. E vërtetë apo e gabuar?
6. Çfarë lloj rimorkiosh mund të ngecin në kryqëzimet hekurudhë-autostradë?

Këto pyetje mund të jenë në testin tuaj. Nëse nuk mund t'u përgjigjeni të gjithave pyetjeve, rilexoni nënseksionin 6.1.

6.2 – FRENAT ME AJËR NË MJETET E KOMBINUARA

Duhet të studioni seksionin 5: Frenat me ajër, përpara se ta lexoni këtë. Në mjetet e kombinuara, sistemi i frenimit ka pjesë për të kontrolluar frenat e rimorkios, përveç pjesëve të përshkruara në seksionin 5. Këto pjesë janë përshkruar më poshtë.

6.2.1 – Valvula e dorës së rimorkios

Valvula e dorës së rimorkios (e quajtur edhe valvula e karrocës ose Johnson's bar) ve në punë frenat e rimorkios. Valvula e dorës së rimorkios duhet të përdoret vetëm për të testuar frenat e rimorkios. Mos e përdorni gjatë lëvizjes për shkak të rrezikut të rrëshqitjes së rimorkios. Frena e këmbës dërgon ajër në të gjitha frenat e mjetit (duke përfshirë rimorkiot). Ka shumë më pak rrezik për të shkaktuar një rrëshqitje ose zhvendosje të përkulur kur përdorni vetëm frenat e këmbës.

Asnjëherë mos e përdorni valvulën e dorës për parkim sepse i gjithë ajri mund të rrjedhë duke zhbllokuar frenat (në rimorkio që nuk kanë frena me sustë). Përdorni gjithmonë frenat e parkimit kur parkoni. Nëse rimorkioja nuk ka frena me sustë, përdorni takot e rrotave për të mos lëvizur rimorkio.

6.2.2 – Valvula mbrojtëse e traktorit

Valvula mbrojtëse e traktorit mban ajër në sistemin e frenimit të traktorit ose kamionit nëse rimorkioja shkëputet ose shfaq një rrjedhje të keqe. Valvula mbrojtëse e traktorit kontrollohet nga valvula e kontrollit "furnizimi me ajër i rimorkios" në kabinë. Valvula e kontrollit ju lejon të hapni dhe të mbyllni valvulën mbrojtëse të traktorit. Valvula mbrojtëse e traktorit do të mbyllet automatikisht nëse presioni i ajrit është i ulët (në intervalin nga 20 deri në 45 psi). Kur valvula mbrojtëse e traktorit mbyllet, ajo e ndalon ajrin që të dalë nga traktori. Gjithashtu e lëshon ajrin nga linja e emergjencës së rimorkios. Kjo bën që frenat emergjente të rimorkios të ndizen, me humbje të mundshme të kontrollit. (Frenat e emergjencës mbulohen më vonë.)

6.2.3 – Kontrolli i furnizimit me ajër të rimorkios

Kontrolli i furnizimit me ajër të rimorkios në mjetet më të reja është një çelës i kuq me tetë anë, të cilin e përdorni për të kontrolluar valvulën mbrojtëse të traktorit. Ju e shtyni atë për të furnizuar rimorkion me ajër dhe e tërhiqni jashtë për të mbyllur ajrin dhe për të vendosur frenat e emergjencës së rimorkios. Valvula do të mbyllet (duke dalë) (duke mbyllur kështu valvulën mbrojtëse të traktorit) kur presioni i ajrit bie në intervalin nga 20 deri në 45 psi. Kontrollat e valvulave mbrojtëse të traktorit ose valvulave "emergjente" në mjetet e vjetra mund të mos funksionojnë automatikisht. Mund të ketë një levë dhe jo një dorezë. Pozicioni "normal" përdoret për tërheqjen e një rimorkioje. Pozicioni "emergjent" përdoret për të mbyllur ajrin dhe për të vendosur frenat e emergjencës së rimorkios.

6.2.4 – Linjat e ajrit të rimorkios

Çdo mjet i kombinuar ka dy linja ajri, linjën e shërbimit dhe linjën e emergjencës. Ato kalojnë midis çdo mjeti traktor në rimorkio, nga rimorkioja në karrocën ndërlidhëse, nga karroca ndërlidhëse në rimorkion e dytë etj.

Linja e ajrit të shërbimit. Linja e shërbimit (e quajtur edhe linja e kontrollit ose linja e sinjalit) mban ajrin, i cili kontrollohet nga frena e këmbës ose frena e dorës së rimorkios. Në varësi të asaj se sa fort shtypni frenën e këmbës ose valvulën e dorës, presioni në linjën e shërbimit do të ndryshojë në mënyrë të ngjashme. Linja e shërbimit është e lidhur me valvulat rele. Këto valvula lejojnë që frenat e rimorkios të aplikohen më shpejt sesa do të ishte e mundur ndryshe.

Linja e ajrit të emergjencës. Linja e emergjencës (e quajtur edhe linja e furnizimit) ka dy qëllime. Së pari, ajo furnizon me ajër depozitën e ajrit të rimorkios. Së dyti, linja e emergjencës kontrollon frenat e emergjencës në mjetet e kombinuara. Humbja e presionit të ajrit në linjën e emergjencës shkakton ndezjen e frenave të emergjencës së rimorkios. Humbja e presionit mund të shkaktohet nga shkëputja e një rimorkioje, duke shkëputur kështu tubin e ajrit të emergjencës. Ose mund të shkaktohet nga çarja e një tubi, tubi metalik ose pjesë tjetër, duke e lënë ajrin të dalë jashtë. Kur linja e emergjencës humbet presionin, shkakton gjithashtu mbylljen e valvulës mbrojtëse të traktorit (doreza e furnizimit me ajër do të mbyllet (do të dalë).

Linjat e emergjencës shpesh kodohen me ngjyrë të kuqe (tub i kuq, bashkues të kuq ose pjesë të tjera) për të mos i ngatërruar ato me linjën blu të shërbimit.

6.2.5 – Bashkuesit e tubit (Glad Hands)

Bashkuesit e tubit janë pajisje bashkuese që përdoren për të lidhur shërbimin dhe linjat e ajrit të emergjencës nga kamioni ose traktori me rimorkio. Bashkuesit kanë një guarnicion gome, i cili parandalon daljen e ajrit. Pastroni bashkuesit dhe guarnicionet prej gome përpara se të kryeni një lidhje. Kur lidhni bashkuesit e tubit, shtypni dy guarnicionet së bashku me bashkuesit në një kënd 90 gradë me njëri-tjetrin. Një rrotullim i bashkuesit të lidhur me tubin do të bashkojë dhe do të bllokojë bashkuesit.

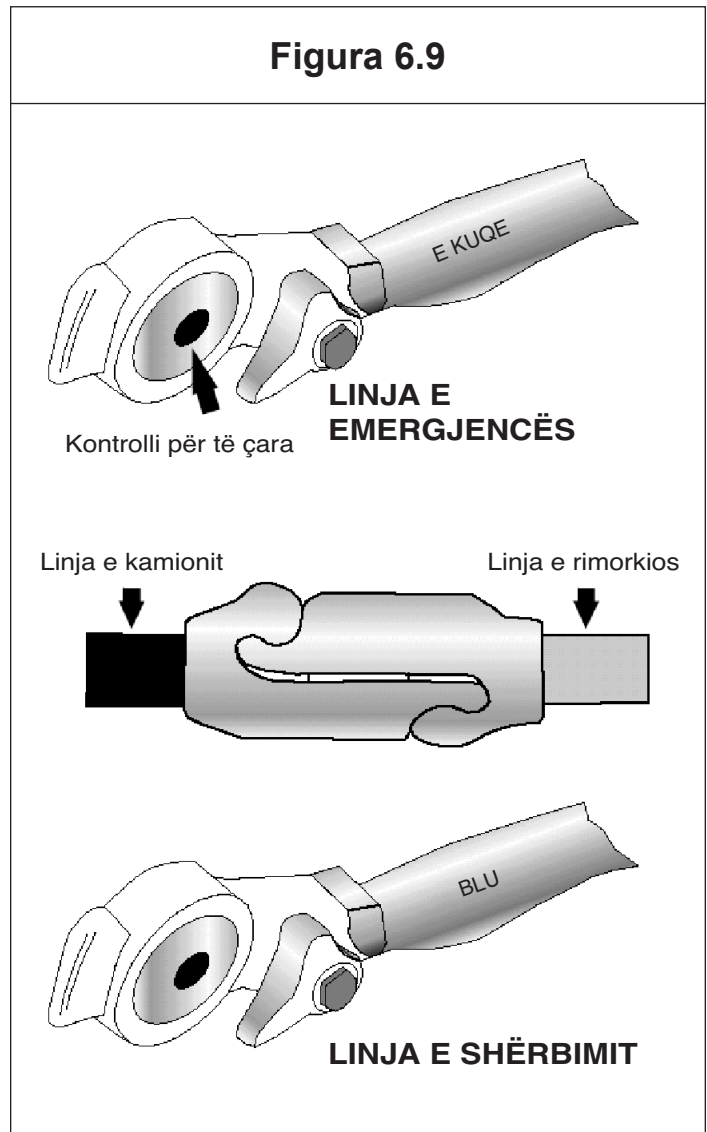
Kur bashkoni, sigurohuni që të bashkoni bashkuesit e duhur të tubit së bashku. Për të shmangur gabimet, ndonjëherë përdoren ngjyrat. Bluja përdoret për linjat e shërbimit dhe e kuqja për linjat e emergjencës (furnizimit). Ndonjëherë, tek linjat ngjiten etiketa metalike me fjalët "shërbim" dhe "emergjencë" të stampuara mbi to. Shihni figurën 6.9.

Nëse kaloni linjat e ajrit, ajri i furnizimit do të dërgohet në linjën e shërbimit në vend që të shkojë për të ngarkuar depozitat e ajrit të rimorkios. Ajri nuk do të jetë i disponueshëm për të liruuar frenat me sustë të rimorkios (frenat e parkimit). Nëse frenat me sustë nuk lëshohen kur shtypni kontrollin e furnizimit me ajër të rimorkios, kontrolloni lidhjet e linjës së ajrit.

Rimorkiot e vjetra nuk kanë frena me sustë. Nëse furnizimi me ajër në depozitën e ajrit të rimorkios ka rrjedhur, nuk do të ketë frena emergjence dhe rrotat e rimorkios do të kthehen lirshëm. Nëse kaloni linjat e ajrit, mund të drejtoni, por nuk do të kishit frena të rimorkios. Kjo do të ishte shumë e rrezikshme. Proveni gjithmonë frenat e rimorkios përpara se të drejtoni mjetin me valvulën e dorës ose duke tërhequr kontrollin e furnizimit me ajër (valvula mbrojtëse e traktorit). Tërhiqni butësisht kundër tyre me shpejtësi të ulët për t'u siguruar që frenat funksionojnë.

Disa mjete kanë "rrugë pa krye" ose bashkues të rremë, tek të cilët tubat mund të ngjiten kur nuk janë në përdorim. Kjo do të parandalojë që uji dhe papastërtitë të futen në bashkues dhe në linjat e ajrit. Përdorni bashkuesit e rremë kur linjat ajrore nuk janë të lidhura me një rimorkio. Nëse nuk ka bashkues të rremë, bashkuesit e tubit ndonjëherë mund të bllokohen së bashku (në varësi të bashkuesve). Është shumë e rëndësishme që furnizimi me ajër të mbahet i pastër.

Figura 6.9



6.2.6 – Depozitat e ajrit të rimorkios

Çdo rimorkio dhe karrocë ndërlidhëse ka një ose më shumë depozita ajri. Ato mbushen nga linja emergjence (furnizimi) nga traktori. Ato sigurojnë presionin e ajrit që përdoret për të operuar frenat e rimorkios. Presioni i ajrit dërgohet nga depozitat e ajrit në frena me anë të valvulave rele.

Presioni në linjën e shërbimit tregon se sa presion duhet të dërgojnë valvulat rele në frenat e rimorkios. Presioni në linjën e shërbimit kontrollohet nga pedali i frenave (dhe frena e dorës së rimorkios).

Është e rëndësishme që të mos lejoni që uji dhe vaji të grumbullohen në depozitat e ajrit. Nëse e bëni këtë, frenat mund të mos funksionojnë siç duhet. Çdo depozitë ka një valvul shkarkimi mbi të e duhet të shkarkoni çdo depozitë çdo ditë. Nëse depozitat tuaja kanë shkarkime automatike, ato do ta mbajnë pjesën më të madhe të lagështirës jashtë. Por ju duhet të hapni kanalet e kanalizimeve për t'u siguruar.

6.2.7 – Valvulat mbyllëse

Valvulat mbyllëse (të quajtura edhe rubinete ndërprerëse) përdoren në linjat e ajrit të shërbimit dhe furnizimit në pjesën e pasme të rimorkiove që përdoren për tërheqjen e rimorkiove të tjera. Këto valvula lejojnë mbylljen e linjave të ajrit kur nuk tërhiqet një rimorkio tjetër. Duhet të kontrolloni që të gjitha valvulat mbyllëse të jenë në pozicion të hapur, përveç atyre në pjesën e pasme të rimorkios së fundit, të cilat duhet të mbyllen.

6.2.8 – Shërbimi i rimorkios, parkimi dhe frenat e emergjencës

Rimorkiot më të reja kanë frena me sustë, ashtu si kamionët dhe traktorët e kamionëve. Megjithatë, karrocet ndërlidhëse konvertuese dhe rimorkiot e ndërtuara para vitit 1975 nuk kërkohet të kenë frena me sustë. Ato që nuk kanë frena me sustë kanë frena emergjence, të cilat funksionojnë nga ajri i ruajtur në depozitën e ajrit të rimorkios. Frenat e emergjencës ndizen sa herë që presioni i ajrit në linjën e emergjencës humbet. Këto rimorkio nuk kanë frena parkimi. Frenat e emergjencës ndizen sa herë që tërhiqet çelësi i furnizimit me ajër ose kur rimorkioja shkëputet. Një rrjedhje e madhe në linjën e emergjencës do të bëjë që valvula mbrojtëse e traktorit të mbyllet dhe të ndizen frenat e emergjencës së rimorkios. Por frenat do të qëndrojnë vetëm për aq kohë sa ka presion ajri në depozitën e ajrit të rimorkios.

Herët a vonë, ajri do të rrjedhë dhe më pas nuk do të ketë frena. Prandaj është shumë e rëndësishme për sigurinë që të përdorni gjithmonë takot e rrotave kur parkoni rimorkiot pa frena me sustë.

Ju mund të mos vini re që ka një rrjedhje të madhe në linjën e shërbimit derisa të përpiqeni të vendosni frenat. Pastaj, humbja e ajrit nga rrjedhja do të ulë shpejt presionin e depozitës së ajrit. Nëse zbret mjaftueshëm, frenat e emergjencës së rimorkios do të ndizen.

Nënseksioni 6.2 Testoni njohuritë tuaja

1. Pse nuk duhet të përdorni valvulën e dorës së rimorkios gjatë drejtimit të mjetit?
2. Përshkruani se çfarë bën kontrolli i furnizimit me ajër të rimorkios.
3. Përshkruani se për çfarë shërben linja e shërbimit.
4. Për çfarë shërben linja e ajrit të emergjencës?
5. Pse duhet të përdorni tako kur parkoni një rimorkio pa frena me sustë?
6. Ku janë valvulat mbyllëse?

Këto pyetje mund të jenë në testin tuaj. Nëse nuk mund t'u përgjigjeni të gjithave, rilexoni nënseksionin 6.2.

6.3 – SISTEMET E FRENIMIT KUNDËR BLOKIMIT

6.3.1 – Rimorkiot që kërkojnë të kenë ABS

Të gjitha rimorkiot dhe karrocet ndërlidhëse konvertuese të ndërtuara në ose pas datës 1 mars 1998, kërkojnë të kenë ABS. Megjithatë, shumë rimorkio dhe karroca ndërlidhëse konvertuese të ndërtuara përpara kësaj date janë pajisur vullnetarisht me ABS.

Rimorkiot do të kenë llamba të verdha në rast mosfunksionimi të ABS në anën e majtë, qoftë në këndin e përpamë ose të pasmë. Shihni figurën 6.10. Karrocet ndërlidhëse të prodhuara më 1 mars 1998 ose më pas, kërkojnë të kenë një llambë në anën e majtë.

Në rastin e mjeteve të prodhuara përpara datës së kërkuar, mund të jetë e vështirë të përcaktohet nëse njësia është e pajisur me ABS. Shikoni poshtë mjetit për fijen e ECU dhe sensorit të shpejtësisë së rrotave që vijnë nga pjesa e pasme e frenave.

6.3.2 – Frenimi me ABS

ABS është një shtesë për frenat tuaja normale. Nuk zvogëlon ose rrit aftësinë tuaj normale të frenimit. ABS aktivizohet vetëm kur rrotat janë gati të bllokohen.

ABS nuk shkurton domosdoshmërisht distancën tuaj të ndalimit, por ju ndihmon të mbani nën kontroll mjetin gjatë frenimit të fortë.

ABS ju ndihmon të shmangni bllokimin e rrotave. Kompjuteri ndien bllokimin e afërt, ul presionin e frenimit në një nivel të sigurt dhe ju ruani kontrollin.

Të kesh ABS vetëm në rimorkio, apo edhe në vetëm një bosht, të jep akoma më shumë kontroll mbi mjetin gjatë frenimit.

Kur vetëm rimorkioja ka ABS, rimorkioja ka më pak gjasa të lëkundet jashtë, por nëse humbet kontrollin e drejtimit ose fillon një rrëshqitje brisk, lëshoni frenat (nëse mund ta bëni me siguri) derisa të fitoni kontrollin.

Kur drejtoni një traktor-rimorkio të kombinuar me ABS, duhet të frenoni siç keni bërë gjithmonë. Me fjalë të tjera:

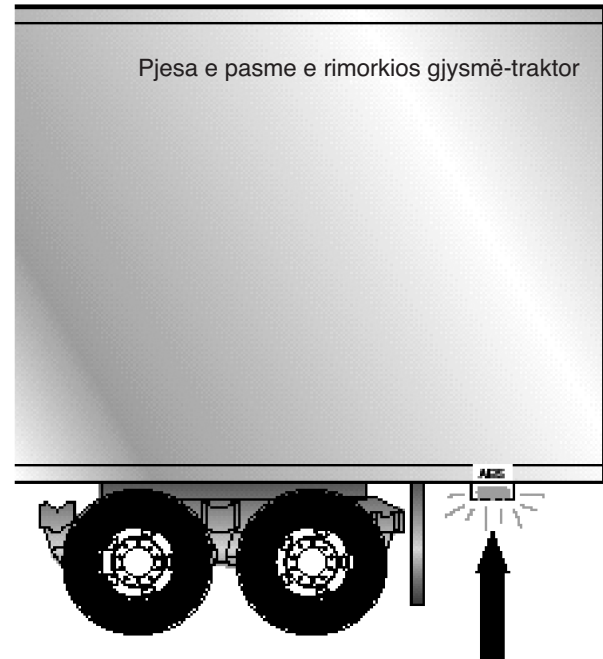
- Përdorni vetëm forcën frenuese të nevojshme për të ndaluar në mënyrë të sigurt dhe për të qëndruar në kontroll.
- Frenoni në të njëjtën mënyrë, pavarësisht nëse keni ABS në traktor, në rimorkio ose të dyja.
- Ndërsa ngadalësoni shpejtësinë, monitoroni traktorin dhe rimorkion dhe hiqni frenat (nëse është e sigurt për ta bërë këtë) për të mbajtur kontrollin.

Mos harroni, nëse ABS-ja juaj keqfunksionon, keni ende frena të rregullta. Drejtoni mjetin normalisht, por servisoni sistemin së shpejti.

ABS nuk do t'ju lejojë ta drejtoni mjetin më shpejt, të ndiqni më nga afër ose të drejtoni mjetin me më pak kujdes.

Figura 6.10

TESTIMI I SISTEMEVE ABS



Drita e provës së ABS

6.4 – BASHKIMI DHE SHKËPUTJA

Të dini se si të bashkoni dhe si të shkëputni në mënyrë korrekte është bazë për funksionimin e sigurt të mjeteve të kombinuara. Bashkimi dhe shkëputja e gabuar mund të jetë shumë e rrezikshme. Hapat e përgjithshëm të bashkimit dhe shkëputjes renditen më poshtë. Ka dallime midis kamionëve të ndryshëm me platformë, prandaj mësoni detajet e bashkimit dhe shkëputjes së kamionëve që do të përdorni.

6.4.1 – Bashkimi traktor-gjysmërimorkio

Hapi 1. Inspektioni rrotën e pestë:

- Kontrolloni për pjesë të dëmtuara/të munguara.
- Kontrolloni për të parë nëse montimi në traktor është i sigurt, nuk ka çarje në kornizë etj.
- Sigurohuni që pllaka e rrotës së pestë të jetë e grasatuar sipas nevojës. Dështimi për të mbajtur të lubrifikuar pllakën e rrotës së pestë mund të shkaktojë probleme me drejtimin për shkak të fërkimit midis traktorit dhe rimorkios.
- Kontrolloni nëse rrota e pestë është në pozicionin e duhur për bashkim:
 - Rrota e anuar poshtë drejt fundit të traktorit.
 - Nofullat hapen.
 - Doreza e zhblokimit të sigurisë në pozicionin e kyçjes automatike.
 - Nëse keni një rrotë të pestë rrëshqitëse, sigurohuni që ajo të jetë e kyçur.
 - Sigurohuni që kunja e rimorkios të mos jetë e përkulur ose e thyer.

Hapi 2. Inspektioni zonën dhe takot e rrotave:

- Sigurohuni që zona rreth mjetit të jetë e pastër.
- Sigurohuni që rrotat e rimorkios të jenë të bllokuara ose frenat me sustë të jenë të ndezura.
- Kontrolloni që ngarkesa (nëse ka) të jetë e siguruar kundër lëvizjes për shkak të bashkimit të traktorit me rimorkion.

Hapi 3. Poziciononi traktorin:

- Vendoseni traktorin direkt përpara rimorkios. (Mos lëvizni asnjëherë mbrapa nën rimorkio në një kënd, sepse mund ta shtyni rimorkion anash dhe të thyeni këmbën mbështetëse.)
- Kontrolloni pozicionin duke përdorur pasqyrën e jashtme, duke parë poshtë të dy anët e rimorkios.

Hapi 4. Lëvizni mbrapa ngadalë:

- Lëvizni mbrapa derisa rrota e pestë thjesht të prekë rimorkion.
- Mos e goditni rimorkion.

Hapi 5. Siguroni traktorin:

- Aplikoni frenën e parkimit.
- Vendoseni transmisionin në neutral.

Hapi 6. Kontrolloni lartësinë e rimorkios:

- Rimorkioja duhet të jetë aq e ulët sa të ngrihet pak nga traktori kur ky i fundit mbështetet nën të. Ngrini ose ulni rimorkion sipas nevojës. (Nëse rimorkioja është shumë e ulët, traktori mund të godasë dhe të dëmtojë hundën e rimorkios; nëse rimorkioja është shumë e lartë, mund të mos bashkohet siç duhet.)
- Kontrolloni që kunja dhe rrota e pestë të jenë në një linjë.

Hapi 7. Lidhni linjat e ajrit me rimorkion:

- Kontrolloni guarnicionet e bashkuesve të tubit dhe lidhni linjën e ajrit të emergjencës së traktorit me bashkuesit e tubit të emergjencës së rimorkios.
- Kontrolloni guarnicionet e bashkuesve të tubit dhe lidhni linjën e ajrit të shërbimit të traktorit me bashkuesit e tubit të shërbimit të rimorkios.
- Sigurohuni që linjat e ajrit të mbështeten në mënyrë të sigurt aty ku nuk do të shtypen ose kapen ndërsa traktori është duke u mbështetur nën rimorkio.

Hapi 8. Furnizoni me ajër rimorkion:

- Nga kabina, shtypni çelësin "furnizimi me ajër" ose lëvizni komandën e valvulës mbrojtëse të traktorit nga pozicioni "emergjencë" në pozicionin "normal" për të furnizuar me ajër sistemin e frenimit të rimorkios.
- Prisni derisa presioni i ajrit të jetë normal.
- Kontrolloni sistemin e frenimit për linja ajrore të kryqëzuara:

- Fikeni motorin që të mund të dëgjoni frenat.
- Aplikoni dhe lëshoni frenat e rimorkios dhe dëgjoni zhurmën e frenave të rimorkios duke u aktivizuar dhe lëshuar. Ju duhet të dëgjoni lëvizjen e frenave kur aplikohen dhe ajrin të largohet kur frenat lirohen.
- Kontrolloni matësin e presionit të sistemit të frenimit të ajrit për shenja të humbjes së madhe të ajrit.
- Kur të jeni të sigurt se frenat e rimorkios po funksionojnë, ndizeni motorin.
- Sigurohuni që presioni i ajrit të jetë në nivelin normal.

Hapi 9. Blllokoni frenat e rimorkios:

- Tërhiqni çelësin "furnizimi me ajër" ose zhvendoseni komandën e valvulës së mbrojtjes së traktorit nga "normale" në "emergjencë".

Hapi 10. Lëvizni mbrapa nën rimorkio:

- Përdorni marshin më të ulët mbrapsht.
- Lëvizni mbrapa traktorin ngadalë nën rimorkio për të shmangur goditjen shumë të fortë të kunjit.
- Ndaloni kur kunji është i kyçur në rrotën e pestë.

Hapi 11. Kontrolloni lidhjen për siguri:

- Ngrini këmbën mbështetëse të rimorkios pak nga toka.
- Tërhiqeni traktorin butë përpara ndërsa frenat e rimorkios janë ende të bllokuara për të kontrolluar nëse rimorkioja është e kyçur në traktor.

Hapi 12. Siguroni mjetin:

- Vendoseni transmisionin në neutral.
- Vendosni frenat e parkimit.
- Fikeni motorin dhe merreni çelësin me vete në mënyrë që dikush tjetër të mos e lëvizë kamionin ndërsa jeni nën të.

Hapi 13. Inspektioni bashkimin:

- Përdorni një elektrik dore, nëse është e nevojshme.
- Sigurohuni që të mos ketë hapësirë midis rrotës së pestë të sipërme dhe të poshtme. Nëse ka hapësirë, diçka nuk është në rregull (kunji mund të jetë në pjesën e sipërme të nofullave të mbyllura të rrotës së pestë dhe rimorkioja do të lirohej shumë lehtë).
- Shkoni nën rimorkio dhe shikoni në pjesën e pasme të rrotës së pestë. Sigurohuni që nofullat e rrotës së pestë të jenë mbyllur rreth shiritit të kunjit.
- Kontrolloni që leva e kyçjes të jetë në pozicionin "kyç".
- Kontrolloni që mbërthyesja e sigurisë të jetë në pozicionin mbi levën e kyçjes. (Në disa rrota të pesta, kapësja duhet të vendoset me dorë.)
- Nëse bashkimi nuk është i drejtë, mos e drejtoni njësinë e bashkuar; rregullojeni.

Hapi 14. Lidhni kordonin elektrik dhe kontrolloni linjat e ajrit:

- Futni kordonin elektrik në rimorkio dhe mbërtheni kapësen e sigurisë.
- Kontrolloni linjat e ajrit dhe linjën elektrike për shenja dëmtimi.
- Sigurohuni që linjat e ajrit dhe ato elektrike të mos godasin asnjë pjesë lëvizëse të mjetit.

Hapi 15. Ngritja e mbështetësve të rimorkios së përparme (këmbe mbështetëse):

- Përdorni diapazonin e ulët të marsheve (nëse është i pajisur) për të filluar ngritjen e këmbës mbështetëse. Pasi të mos keni peshë, kaloni në diapazonin e marsheve të larta.
- Ngrini këmbën mbështetëse deri në fund. (Asnjëherë mos e drejtoni mjetin me këmbën mbështetëse të ngritur vetëm pjesërisht, pasi mund të kapet në shina hekurudhore ose gjëra të tjera.)
- Pas ngritjes së këmbës mbështetëse, sigurojeni levën mbërthyesë në mënyrë të sigurt në kllapa.
- Kur pesha e plotë e rimorkios qëndron në traktor:
 - Kontrolloni nëse ka hapësirë të mjaftueshme midis pjesës së pasme të kornizës së traktorit dhe këmbës mbështetëse. (Kur traktori rrotullohet fort, ai nuk duhet ta godasë këmbën mbështetëse.)
 - Kontrolloni që të ketë hapësirë të mjaftueshme midis pjesës së sipërme të gomave të traktorit dhe hundës së rimorkios.

Hapi 16. Hiqni takot e rrotave të rimorkios:

- Hiqni dhe ruani takot e rrotave në një vend të sigurt.

6.4.2 – Shkëputja e traktorit–Gjysmë-rimorkio

Hapat e mëposhtëm do t'ju ndihmojnë ta bëni shkëputjen në mënyrë të sigurt:

Hapi 1. Poziciononi kamionin me platformë:

- Sigurohuni që sipërfaqja e zonës së parkimit të mund të mbajë peshën e rimorkios.
- Vendoseni traktorin në rresht me rimorkion. (Tërheqja në një kënd mund të dëmtojë këmbën mbështetëse.)

Hapi 2. Lehtësoni presionin në nofullat e kyçjes:

- Mbyllni furnizimin me ajër të rimorkios për të bllokuar frenat e rimorkios.
- Lehtësoni presionin në nofullat e bllokimit të rrotës së pestë duke u mbështetur butësisht. (Kjo do t'ju ndihmojë të lironi levën e bllokimit të rrotës së pestë.)
- Vendosni frenat e parkimit ndërsa traktori është duke u shtyrë kundrejt kunjit. (Kjo do ta mbajë kamionin me platformë me presion nga nofullat e kyçjes.)

Hapi 3. Vendosni tako te rrotat e rimorkios:

- Vendosni tako te rrotat e rimorkios nëse rimorkioja nuk ka frena me sustë ose nëse nuk jeni të sigurt. (Ajri mund të rrjedhë nga depozita e ajrit të rimorkios, duke lëshuar frenat e tij të emergjencës. Pa tako, rimorkioja mund të lëvizë.)

Hapi 4. Ulni këmbën mbështetëse:

- Nëse rimorkioja është bosh, uleni këmbën mbështetëse derisa të ketë kontakt të fortë me tokën.
- Nëse rimorkioja është e ngarkuar, pasi këmba mbështetëse të ketë kontakt të fortë me tokën, ktheni manivelën në marshin e ulët për disa kthesa shtesë.
- Kjo do të heqë pak peshë nga traktori. (Mos e ngrini rimorkion nga rrota e pestë.) Kjo gjë:
 - Do ta bëjë më të lehtë zhblokimin e rrotës së pestë.
 - Do ta bëjë më të lehtë bashkimin herën tjetër.

Hapi 5. Shkëputni linjat e ajrit dhe kabllon elektrike:

- Shkëputni linjat e ajrit nga rimorkio. Lidhni bashkuesit e tubit të linjës së ajrit me bashkuesit e rremë në pjesën e pasme të kabinës ose bashkujini së bashku.
- Vareni kabllon elektrike me spinë për të parandaluar hyrjen e lagështirës në të.
- Sigurohuni që linjat të jenë të mbështetura në mënyrë që të mos dëmtohen gjatë drejtimit të traktorit.

Hapi 6. Zhblokoni rrotën e pestë:

- Ngrini bllokimin e dorezës së hapjes.
- Tërhiqeni dorezën e hapjes në pozicion "të hapur".
- Mbajini këmbët larg nga rrotat e pasme të traktorit për të shmangur lëndime serioze në rast se mjeti lëviz.

Hapi 7. Tërhiqni traktorin pjesërisht pa rimorkio:

- Tërhiqni traktorin përpara derisa rrota e pestë të dalë nga poshtë rimorkios.
- Ndaloni me kornizën e traktorit nën rimorkio (parandalon rënien e rimorkios në tokë nëse këmba mbështetëse shembet ose fundoset).

Hapi 8. Siguroni traktorin:

- Aplikoni frenën e parkimit.
- Vendoseni transmisionin në neutral.

Hapi 9. Inspektoni mbështetësit e rimorkios:

- Sigurohuni që toka të jetë mbështetëse e rimorkios.
- Sigurohuni që këmba mbështetëse të mos jetë e dëmtuar.

Hapi 10. Tërhiqni traktorin pa rimorkio:

- Lëshoni frenat e parkimit.
- Kontrolloni zonën dhe drejtojeni traktorin përpara derisa të pastrohet.

6.4.3 – Lidhja e një ganxhe

Hapi 1. Inspektioni ganxhën

Përpara përdorimit, kontrolloni për pjesë të konsumuara, të dëmtuara ose që mungojnë dhe sigurohuni që montimi të jetë i sigurt. Nëse ganxha nuk është e fiksuar në sipërfaqen e montimit, ajo mund të ndahet nga mjeti, gjë që, nëse nuk shmanget, mund të rezultojë në vdekje ose lëndim të rëndë.

Hapi 2. Zhblokoni kunjin e kyçjes dhe hapni mbërthyesen

Zhblokoni dhe hiqni kunjin e kyçjes së lidhur, nëse ka (Figura 16).

Ngrini dorezën e bllokimit larg mjetit derisa bllokimi të pastrojë folenë e bllokimit në trupin e ganxhës.

Hapni mbërthyesen duke e rrotulluar bllokun e mbërthyeses lart drejt mjetit derisa mbërthyesja të jetë në pozicionin e saj më të drejtë, më pas lëshoni dorezën e bllokimit. (Figura 17 dhe 18)

Hapi 3. Ulni shufrën tërheqëse në vend

Vendoseni syrin e shufrës tërheqëse mbi bririn e ganxhës dhe uleni në vend.

Hapi 4. Bllokoni ganxhën

Shtypni mbërthyesen për ta mbyllur. Kur bllokohet saktë, doreza e bllokimit do të rrotullohet dhe do të lëvizë lart derisa të jetë në nivel me pjesën e sipërme të mbërthyeses (Figura 19).

Fusni kunjin e kyçjes nëpër mbërthyesë dhe vrimat e kyçjes dhe mbyllni kunjin e kyçjes së fijos së lidhur, nëse ka (Figura 16).

Moskryja saktë e mbërthyeses mund të rezultojë në ndarjen e rimorkios nga mjeti, gjë që nëse nuk shmanget, mund të rezultojë në vdekje ose lëndim të rëndë.

6.4.4 – Shkëputja e një ganxhe

Hapi 1. Parkoni në nivelin e sipërfaqes

Parkoni rimorkion në një nivel sipërfaqeje të qëndrueshme dhe bllokoni gomat e rimorkios.

Hapi 2. Shkëputni konektorin elektrik, çelësin e frenave shkëputëse dhe zinxhirët e sigurisë

Shkëputni lidhësin elektrik.

Shkëputni litarin e çelësit të frenave shkëputëse.

Shkëputni zinxhirët e sigurisë nga mjeti tërheqës.

Hapi 3. Zhblokoni bashkuesin

Zhblokoni bashkuesin dhe hapeni atë.

Hapi 4. Kontrolloni sipërfaqen e tokës për mbështetjen e duhur

Përpara se të zgjasni fishën, sigurohuni që sipërfaqja e tokës poshtë pllakës së fishës të mbështesë ngarkesën e gjuhës.

Hapi 5. Rrotulloni dorezën e fishës

Rrotulloni dorezën e fishës për të zgjatur folenë dhe për të transferuar peshën e gjuhës së rimorkios në folë.

Figura 16

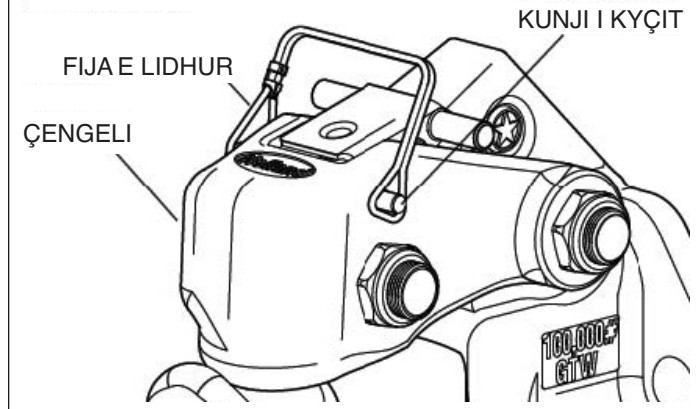


Figura 17

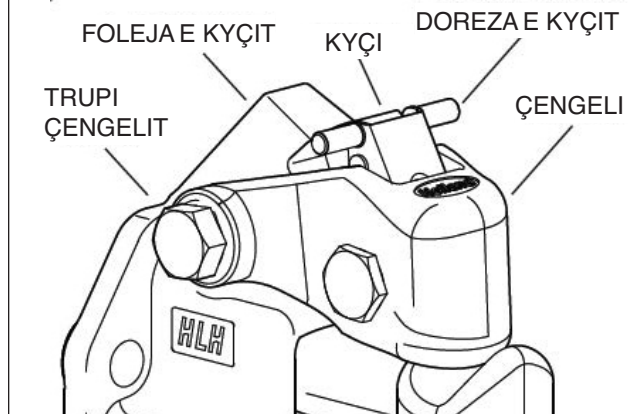
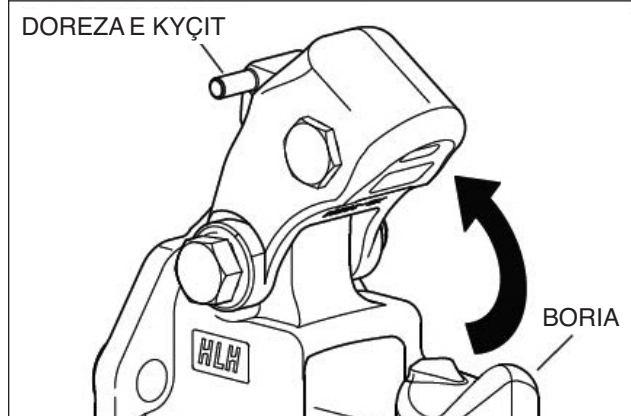


Figura 18



Hapi 6. Ngrini bashkuesin e rimorkios

Ngrini bashkuesin e rimorkios mbi çengelin e mjetit tërheqës.

Hapi 7. Lëvizni përpara

Drejtojeni mjetin tërheqës përpara.

6.4.5 – Bashkimi i një shufre tërheqëse

Hapi 1. Hiqni vidën e bllokimit të sigurisë dhe rrotulloni shufrën e mbulesës së sigurisë

Hiqni vidën e bllokimit të sigurisë (2), rikuperoni dhe mbajeni mënjatë dadon përkatëse vetëmbyllëse (12), pastaj lironi edhe vidën e bllokimit të sigurisë (2a) dhe rrotulloni vidën rregulluese (3) me të paktën pesë rrotullime. Rrotulloni shufrën e mbulesës së sigurisë (4) nga jashtë në mënyrë që të hapet plotësisht.

Hapi 2. Lëvizni mbrapsht kamionin

Lëvizni kamionin mbrapsht shumë ngadalë derisa shufra tërheqëse e kupës sferike (6) të jetë në pozicion saktësisht mbi sferën bashkuese të shufrës tërheqëse (5).

Hapi 3. Ulni traun tërheqës

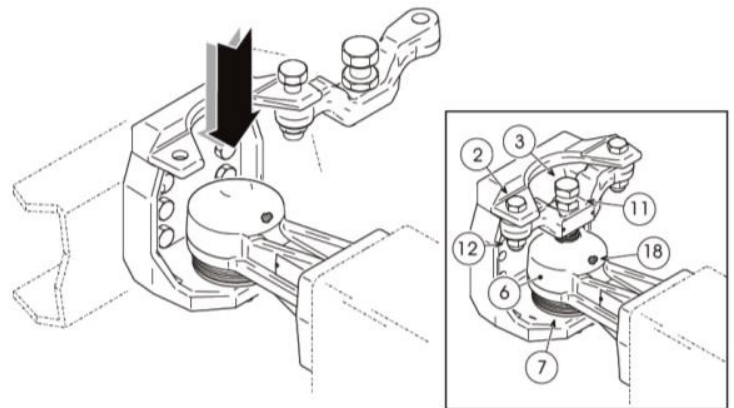
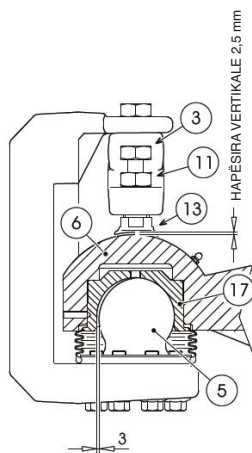
Ulni traun tërheqës derisa shufra tërheqëse e kupës sferike (6) të shtrihet duke mbuluar plotësisht sferën bashkuese të shufrës tërheqëse (5).

Hapi 4. Rrotulloni shufrën e mbulesës së sigurisë

Rrotulloni shufrën e mbulesës së sigurisë prapa nga brenda (4) dhe futeni në vidën e mbylljes së sigurisë (2) së bashku me dadon e saj vetëmbyllëse. Shtrëngoni të dy vidat e kyçjes (2, 2a) së bashku me dadot e tyre përkatëse vetëmbyllëse (12, 12a) me një cilësim të çelësit dinamometrik 350 deri në 400 Nm.

Hapi 5. Rregulloni vidën rregulluese

Rregulloni vidën rregulluese (3) derisa të arrihet një hapësirë vertikale 0,3 - 0,5 mm midis diskut mbrojtës (13) dhe kupës sferike (6). Cilësimi i bllokimit me kundërdado (11). Në rast se shufra e mbulesës së sigurisë (4) nuk do të vendoset në mënyrë të përsosur në folenë e saj siç duhet, udhëtimi është reptësisht i ndaluar.



Hapi 6. Mbrojeni sferën bashkuese dhe skajin e ankorimit mbi sferë

Mbroni pjesën që është ende e dukshme e topit sferës bashkuese (5) me mbulesën mbrojtëse të kacekut prej gome kundër pluhurit (7). Ankoroni me saktësi skajin drejtpërdrejt tek vetë sfera.

Hapi 7. Lubrifikojeni shufrën tërheqëse

Lubrifikojeni pjesën e brendshme të kupës sferike të shufrës tërheqëse (6) drejtpërdrejt përmes thithit të yndyrës (18).

6.4.6 – Shkëputja e shufrës tërheqëse

Hapi 1. Aktivizoni frenën e rimorkios

Sigurohuni që frena e rimorkios është e aktivizuar.

Hapi 2. Hiqni kapakun dhe lironi vidat

Hiqni mbulesën mbrojtëse të kacekut prej gome kundër pluhurit (7). Lironi vidën rregulluese (3) dhe kundërdadon (11). Lironi vidën e bllokimit të sigurisë (2a) dhe hiqni vidën e bllokimit të sigurisë (2) së bashku me dadon e saj vetëmbyllëse (12).

Hapi 3. Rrotulloni shufrën e mbulesës së sigurisë dhe ngrini traun tërheqës të rimorkios

Rrotulloni shufrën e mbulesës së sigurisë (4) nga jashtë në mënyrë që të hapet plotësisht. Ngrini traun tërheqës të rimorkios derisa sfera bashkuese e shufrës tërheqëse (5) të jetë plotësisht e dukshme, më pas lëvizni përpara me rimorkio shumë ngadalë. Rrotulloni shufrën e mbulesës së sigurisë nga brenda (4) derisa të vendoset përsëri në follenë e saj.

Hapi 4. Mbyllni vidën e sigurisë dhe shtrëngoni dadon vetëmbyllëse

Futni vidën e bllokimit të sigurisë (2) dhe shtrëngojeni me dado vetëmbyllëse (12).

6.4.7 – Lidhja e një çengeli si qafë pate

Nëse jeni duke lidhur një unazë pate ose një çengel të rrotës së pestë, procedura është pak më ndryshe nga marrësi dhe sfera, por nuk është më e vështirë.

Hapi 1. Hapni mbërthyesen dhe lubrifikoni sferën si qafë pate

Hapni mbërthyesen e kapëses në bashkuesin si qafë pate. Sigurohuni që sfera si qafë pate të jetë lubrifikuar siç duhet.

Hapi 2. Vendosni bashkuesen dhe mbërtheni kapësen

Poziciononi bashkuesen e rimorkios drejtpërdrejt mbi sferë dhe uleni rimorkion si qafë pate në pozicionin e saj dhe mbërtheni kapësen.

Hapi 3. Lidhni zinxhirët e sigurisë

Lidhni zinxhirët tuaj të sigurisë. Mos harroni se të gjitha rimorkiot kërkohej me ligj që të kenë zinxhirë sigurie.

Hapi 4. Lidhni fijet elektrike të dritave të rimorkios

Lidhni fijet elektrike të dritave të rimorkios me konektorin e mjetit tuaj. Kontrolloni të gjitha dritat tuaja, duke përfshirë dritat e frenave.

Hapi 5. Ulni dhe vendosni krikët e rimorkios

Ulni plotësisht dhe vendosni krikët e rimorkios, duke lejuar që pesha të vendoset në mjetin tërheqës.

6.4.8 – Shkëputja e një çengeli si qafë pate

Hapi 1. Hiqni kunjin e sigurisë dhe kapësen

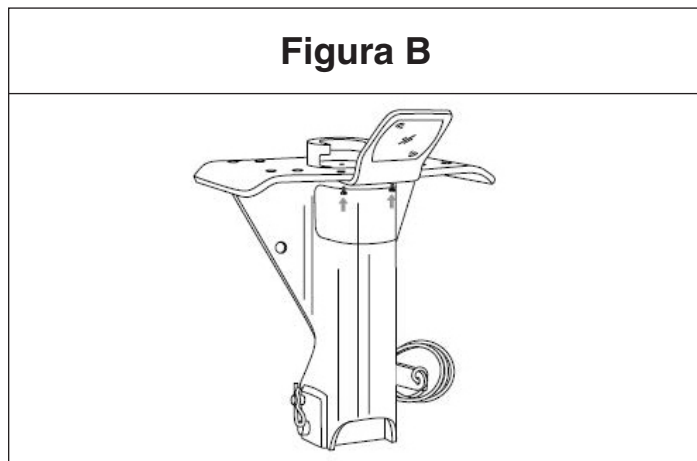
Mjafton të hiqni kunjin e sigurisë dhe kapësen.

Hapi 2. Rrotulloni dorezën dhe ngrini rimorkion nga sfera

Rrotulloni dorezën në këtë pozicion (Fig. B) dhe ngrini rimorkion nga sfera. Bashkuesja do të kthehet automatikisht në pozicionin e ngarkimit.

Hapi 3. Instaloni kunjin e sigurisë dhe kapësen

Instaloni kunjin e sigurisë dhe kapësen. (Fig. B)



Nënseksionet 6.3 dhe 6.4 Testoni njohuritë tuaja

1. Çfarë mund të ndodhë nëse rimorkioja është shumë e lartë kur përpiqeni ta bashkoni?
2. Pas bashkimit, sa hapësirë duhet të ketë midis rrotës së pestë të sipërme dhe të poshtme?
3. Duhet të shikoni në pjesën e pasme të rrotës së pestë për të parë nëse është e bllokuar tek kunji. E vërtetë apo e gabuar?
4. Për të drejtuar mjetin, duhet të ngrini këmbën mbështetëse vetëm derisa të ngrihet nga trotuari. E vërtetë apo e gabuar?
5. Si e dini nëse rimorkioja juaj është e pajisur me frena kundër bllokimit?

Këto pyetje mund të jenë në testin tuaj. Nëse nuk mund t'u përgjigjeni të gjithave, rilexoni nënseksionet 6.3 dhe 6.4.

6.5 – INSPEKTIMI I NJË MJETI TË KOMBINUAR

Përdorni procedurën e inspektimit me shtatë hapa të përshkruar në seksionin 2 për të inspektuar mjetin tuaj të kombinuar. Ka më shumë gjëra për të inspektuar në një mjet të kombinuar sesa në një mjet të vetëm. (Për shembull, gomat, rrotat, dritat, reflektorët etj.) Megjithatë, ka edhe disa gjëra të reja për të kontrolluar. Këto janë diskutuar më poshtë.

6.5.1 – Gjëra shitesë për t'u kontrolluar gjatë një inspektimi përreth

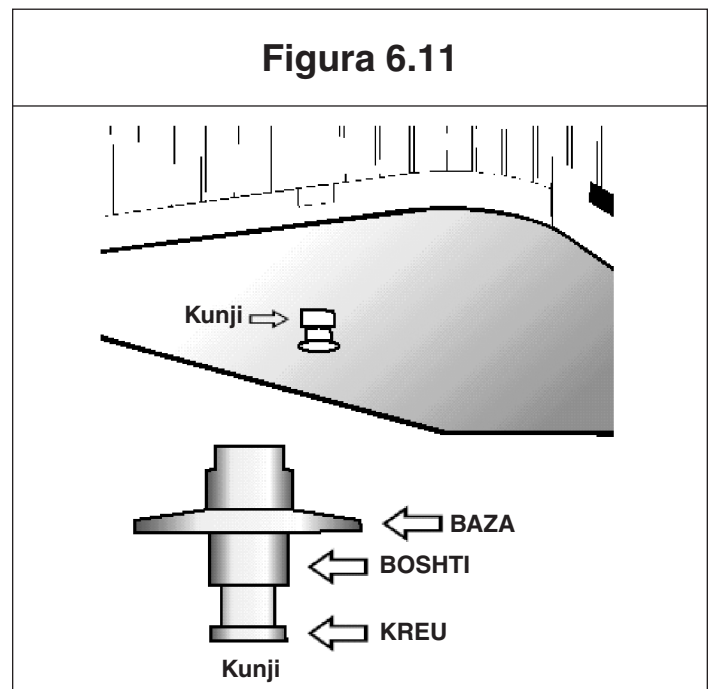
Kryeni këto kontrolle përveç atyre të listuara tashmë në seksionin 2.

Zonat e sistemit të bashkimit:

- Kontrolloni rrotën e pestë (më të ulët):
 - Montuar në mënyrë të sigurt në kornizë.
 - Asnjë pjesë e munguar apo e dëmtuar.
 - Yndyrë e mjaftueshme.
 - Nuk ka hapësirë të dukshme midis rrotës së pestë të sipërme dhe të poshtme.
 - Mbyllja e nofullave rreth shiritit, jo kokës së kunjit. Shihni figurën 6.11.
 - Lëshojeni krahun siç duhet në fole dhe çengel/kyçjen e sigurisë.
- Kontrolloni rrotën e pestë (sipër):
 - Rrëshqisni pllakën e montuar mirë në kornizën e rimorkios.
 - Kunji nuk është dëmtuar.
- Linjat e ajrit dhe elektrike në rimorkio:
 - Kordoni elektrik i lidhur fort dhe i siguruar.
 - Linjat e ajrit të lidhura siç duhet me bashkueset e tubit, pa rrjedhje ajri, të siguruara siç duhet me ngecje të mjaftueshme për kthesat.
 - Të gjitha linjat pa dëmtime.
- Rrota e pestë rrëshqitëse:
 - Rrëshqitja nuk është dëmtuar ose nuk mungojnë pjesë.
 - I grasatuar siç duhet.
 - Të gjitha kunjat bllokuese të pranishme dhe të kyçura në vend.
 - Nëse furnizohet me ajër - nuk ka rrjedhje ajri.
 - Kontrolloni që rrota e pestë të mos jetë aq larg përpara sa korniza e traktorit të godasë këmbën mbështetëse ose kabina të godasë rimorkion gjatë kthesave.

Këmba mbështetëse:

- Plotësisht e ngritur, pa pjesë të munguara, të papërkulura ose të dëmtuara.
- Leva mbërthyesë në vend dhe e siguruar.
- Nëse punon me energji elektrike, nuk ka rrjedhje ajri ose hidraulike.



6.5.2 – Kontrolli i frenave në mjetet e kombinuara

Kryeni këto kontrolle përveç seksionit 5.3: Inspektimi i sistemeve të frenave me ajër.

Seksioni vijues shpjegon se si të kontrolloni frenat me ajër në mjetet e kombinuara. Kontrolloni frenat në një rimorkio të dyfishtë ose të trefishtë si në çdo mjet të kombinuar.

Kontrolloni që ajri të qarkullojë në të gjitha rimorkiot. Përdorni frenën e parkimit të traktorit dhe/ose shtypni rrotat për të ndaluar mjetin. Prisni që presioni i ajrit të arrijë nivelin normal, më pas shtypni çelësin e kuq "furnizimi me ajër i rimorkios". Kjo do të furnizojë me ajër linjat e emergjencës (furnizimit). Përdorni frenat e dorës së rimorkios për të siguruar ajër në linjën e shërbimit. Shkoni në pjesën e pasme të kamionit me platformë. Hapni valvulën e mbylljes së linjës së emergjencës në pjesën e pasme të rimorkios së fundit. Duhet të dëgjoni daljen e ajrit, gjë që tregon se i gjithë sistemi është i ngarkuar. Mbyllni valvulën e linjës së emergjencës. Hapni valvulën e linjës së shërbimit për të kontrolluar që presioni i shërbimit kalon nëpër të gjitha rimorkiot (ky test supozon që frena e dorës së rimorkios ose pedali i frenimit të shërbimit është aktiv) dhe më pas mbyllni valvulën. Nëse NUK e dëgjoni ajrin që del nga të dy linjat, kontrolloni që valvulat e mbylljes në rimorkio dhe në karrocet ndërlidhëse të jenë në pozicionin HAPUR. DUHET të keni ajër deri në pjesën e pasme që të funksionojnë të gjitha frenat.

Testoni valvulën mbrojtëse të traktorit. Ngarkoni sistemin e frenave me ajër të rimorkios. (D.m.th., krijoni presion normal të ajrit dhe shtypni çelësin "furnizimi me ajër".) Fikni motorin. Ndizni dhe fikni pedalën e frenave disa herë për të ulur presionin e ajrit në depozita. Kontrolli i furnizimit me ajër të rimorkios (i quajtur edhe kontrolli i valvulës së mbrojtjes së traktorit) duhet të mbyllet (të dalë) (ose të kalojë nga pozicioni "normal" në "emergjencë") kur presioni i ajrit bie në intervalin e presionit të specifikuar nga prodhuesi. (Zakonisht brenda intervalit nga 20 deri në 45 psi) jo më pak se 20 psi dhe jo më shumë se 45 psi

Nëse valvula mbrojtëse e traktorit nuk funksionon siç duhet, një rrjedhje e tubit së ajrit ose e frenave të rimorkios mund të shkarkojë gjithë ajrin nga traktori. Kjo do të shkaktojë ndezjen e frenave të emergjencës, me humbje të mundshme të kontrollit.

Testoni frenat e emergjencës së rimorkios. Ngarkoni sistemin e frenave me ajër të rimorkios dhe kontrolloni që rimorkioja të rrotullohet lirshëm. Më pas ndaloni dhe tërhiqeni kontrollin e furnizimit me ajër të rimorkios (i quajtur edhe kontrolli i valvulës së mbrojtjes së traktorit ose valvula e emergjencës së rimorkios), ose vendoseni në pozicionin "emergjencë". Tërhiqeni butësisht rimorkion me traktorin për të kontrolluar nëse frenat e emergjencës së rimorkios janë ndezur.

Testoni frenat e shërbimit të rimorkios. Kontrolloni nëse ka presion normal të ajrit, lëshoni frenat e parkimit, lëvizni mjetin përpara ngadalë dhe aktivizoni frenat e rimorkios me komandën e dorës (valvula e karrocës), nëse është e pajisur. Ju duhet ta ndjeni kur frenat aktivizohen. Kjo ju tregon se frenat e rimorkios janë të lidhura dhe funksionojnë. (Frenat e rimorkios duhet të testohen me valvulën e dorës, por të kontrollohen për funksionim normal me pedalën e këmbës, i cili aplikon ajrin në frenat e shërbimit në të gjitha rrotat.)

Nëseksioni 6.5 Testoni njohuritë tuaja

1. Cilat valvula mbyllëse duhet të jenë të hapura dhe cilat të mbyllura?
2. Si mund të testoni që ajri qarkullon në të gjitha rimorkiot?
3. Si mund ta testoni valvulën mbrojtëse të traktorit?
4. Si mund t'i testoni frenat e emergjencës së rimorkios?
5. Si mund t'i testoni frenat e shërbimit të rimorkios?

Këto pyetje mund të jenë në testin tuaj. Nëse nuk mund t'u përgjigjeni të gjithave, rilexoni nëseksionin 6.5.

SEKSIONI 7

MJETE ME DY DHE TRI RIMORKIO



**KY SEKSION ËSHTË PËR SHOFRËT QË DO TË TËRHEQIN DY OSE TRE
RIMORKIO**

SEKSIONI 7 - MJETE ME DY DHE TRI RIMORKIO

Ky seksion mbulon

- Tërheqja e mjeteve me dy dhe tri rimorkio
- Bashkimi dhe shkëputja
- Kontrollimi i mjeteve me dy dhe tri rimorkio
- Kontrollimi i frenave me ajër në mjetet me dy dhe tri rimorkio

Ky seksion përmban informacionin që ju nevojitet për të kaluar testin e njohurive të CDL-së për drejtimin e sigurt të mjete me dy dhe tri rimorkio. Ai tregon se sa e rëndësishme është të jesh shumë i kujdesshëm kur drejton mjetet me më shumë se një rimorkio, si të çiftosh dhe shkyçësh saktë dhe si të inspektosh me kujdes mjetet me dy dhe tri rimorkio. (Duhet gjithashtu të studioni seksionet 2, 5 dhe 6.)

7.1 – TËRHEQJA E MJETEVE ME DY DHE TRI RIMORKIO

Kini kujdes të veçantë kur tërhiqni dy dhe tre rimorkio. Ka më shumë gjëra që mund të shkojnë keq, dhe mjetet me dy dhe tri rimorkio janë më pak të qëndrueshme se mjetet e tjera komerciale. Disa fusha shqetësuese diskutohen më poshtë.

7.1.1 – Parandaloni rrokullisjen e rimorkios

Për të parandaluar rrotullimin e rimorkiove, duhet të drejtoni me butësi dhe të ecni ngadalë nëpër kënde, në rampa, jashtë rampave dhe kthesa. Një shpejtësi e sigurt në një kthesë për një kamion të drejtë ose një mjet të kombinuar me një rimorkio mund të jetë shumë e shpejtë për një grup me dy dhe tri rimorkio.

7.1.2 – Kujdes nga efekti "Thyerje zinxhirësh"

Mjetet me dy dhe tri rimorkio kanë më shumë gjasa të përmbysen se mjetet e tjera të kombinuara për shkak të efektit "thyerje zinxhirësh". Ju duhet të drejtoni butësisht kur tërhiqni rimorkiot. Rimorkio e fundit në një kombinim ka shumë të ngjarë të përmbysset. Nëse nuk e kuptoni efektin "Thyerje zinxhirësh", studioni nënseksionin 6.1.2 të këtij manuali.

7.1.3 – Inspektoni plotësisht

Ka pjesë më kritike për të kontrolluar kur keni dy ose tre rimorkio. Kontrollojini të gjitha. Ndiqni procedurat e përshkruara më pas në këtë seksion.

7.1.4 – Shikoni shumë përpara

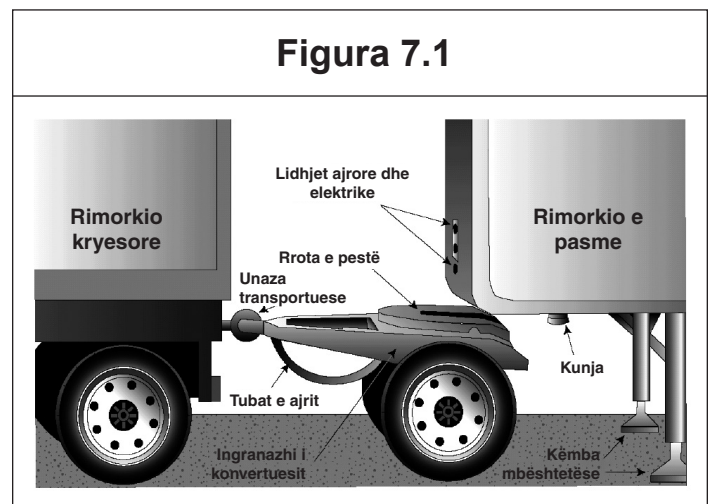
Mjetet me dy dhe tri rimorkio duhet të drejtohen shumë mirë për të shmangur rrokullisjen ose frenimin e menjëhershëm. Prandaj, shikoni shumë përpara që të mund të ngadalësoni ose të ndryshoni korsinë gradualisht kur është e nevojshme.

7.1.5 – Menaxhoni hapësirën

Mjetet me dy dhe tri rimorkio zënë më shumë hapësirë se mjetet e tjera komerciale. Ato jo vetëm që janë më të gjata, por edhe kanë nevojë për më shumë hapësirë, sepse nuk mund të kthehen ose të ndalen papritmas. Lejoni më shumë distancë pasuese. Sigurohuni që të keni boshllëqe mjaft të mëdha përpara se të hyni ose të kaloni trafikun. Sigurohuni që nuk keni mjete anash përpara se të ndërroni korsinë.

7.1.6 – Kushtet e pafavorshme

Jini më të kujdesshëm në kushte të pafavorshme. Në mot të keq, kushte të rrëshqitshme dhe drejtim në mal, duhet të jeni veçanërisht të kujdesshëm nëse drejtoni me dy ose tri rimorkio. Ju do të keni gjatësi më të madhe dhe më shumë boshte të vdekura për të tërhequr me boshtet tuaja lëvizëse sesa shoferët e tjerë. Ka më shumë mundësi për rrëshqitje dhe humbje të tërheqjes.



7.1.7 – Parkimi i mjetit

Sigurohuni që të mos futeni në një vend ku nuk mund ta tërhiqni drejt. Ju duhet të jeni të vetëdijshëm se si janë rregulluar parkingjet në mënyrë që të shmangni një shpëtim të gjatë dhe të vështirë.

7.1.8 – Sistemet e frenimit kundër bllokimit në ingranazhet e konvertuesit

Ingranazhet e konvertuesit të prodhuar më 1 mars 1998 ose më pas, kërkohet të kenë frena kundër bllokimit. Këta rimorkiatorë do të kenë një llambë të verdhë në anën e majtë të tij.

7.2 – ÇIFTIMI DHE SHKËPUTJA

Të dini se si të çiftoni dhe shkëputni në mënyrë të saktë është bazike për funksionimin e sigurt të mjeteve me dy dhe tri rimorkio. Çiftimi dhe shkëputja e gabuar mund të jetë shumë e rrezikshme. Hapat e çiftimit dhe shkëputjes për mjete me dy dhe tri rimorkio janë renditur më poshtë.

7.2.1 – Çiftimi i rimorkiove binjake

Sigurimi i rimorkios së dytë (të pasme)

Nëse rimorkioja e dytë nuk ka frena me susta, drejtojeni traktorin afër rimorkios, lidhni linjën e emergjencës, mbushni cisternën e ajrit të rimorkios dhe shkëputni linjën e emergjencës. Kjo do të vendosë frenat e emergjencës së rimorkios (nëse rregulluesit e çastit janë rregulluar saktë). Mbyllni rrotat nëse keni ndonjë dyshim për frenat.

KUJDES: TRAKTORI I ÇIFTUAR DHE GJYSMË-RIMORKIOJA E PARË SIÇ ËSHTË PËRSHKRUAR MË PARË

Për trajtim më të sigurt në rrugë, gjysmë-rimorkioja me ngarkesë më të madhe duhet të jetë në pozicionin e parë pas traktorit. Rimorkioja më e lehtë duhet të jetë në pjesën e pasme.

Një ingranazh konvertues në një rimorkiator është një pajisje bashkuese e një ose dy akseve dhe një rrote të pestë me anë të së cilës një gjysmë-rimorkio mund të bashkohet me pjesën e pasme të një kombinimi traktor-rimorkio duke formuar një pajisje me fund të dyfishtë. Shihni Figurën 7.1.

Pozicioni i ingranazhit të konvertuesit përpara rimorkios së dytë (të pasme)

Lëshoni frenat e rimorkiatorit duke hapur kabinën e cisternës me ajër. (Ose, nëse rimorkiatori ka frena pranvere, përdorni kontrollin e frenave të parkimit të rimorkiatorit.)

Nëse distanca nuk është shumë e madhe, vendoseni rimorkiatorin me dorë, në mënyrë që të jetë në linjë me kunjin.

Ose, përdorni traktorin dhe gjysmë-rimorkion e parë për të marrë ingranazhin e konvertuesit:

- Kombinimi i pozicionit sa më afër që të jetë e mundur me ingranazhin e konvertuesit.
- Zhvendoseni rimorkiatorin në pjesën e pasme të gjysmë-rimorkios së parë dhe lidheni me rimorkion.
- Mbylleni kunjin e grepit.
- Siguroni mbështetjen e rimorkiatorit në pozicion të ngritur.
- Tërhiqeni rimorkiatorin në pozicion sa më afër hundës së gjysmë-rimorkios së dytë.
- Mbështetja e rimorkiatorit të poshtëm.
- Hiqeni rimorkiatorin nga rimorkioja e parë.
- Vendoseni në rrota rimorkiatorin në pozicionin përballë rimorkios së dytë në linjë me majën e kunjit.

Lidhni ingranazhin e konvertuesit me rimorkion e përparme

Kthejeni gjysmë-rimorkion e parë në pozicionin përballë gjuhës së rimorkiatorit.

Ngjitni rimorkiatorin në rimorkion përpara.

Mbylleni kunjin e grepit.

Mbështeteni në mënyrë të sigurt ingranazhin e rimorkiatorit në pozicion të ngritur.

Lidhni ingranazhin e konvertuesit me rimorkion e pasme

Sigurohuni që frenat e rimorkios të jenë të bllokuara dhe/ose rrotat të jenë të bllokuara.

Sigurohuni që lartësia e rimorkios të jetë e saktë. (Duhet të jetë pak më e ulët se qendra e rrotës së pestë, kështu që rimorkioja ngrihet pak kur rimorkiatori shtyhet poshtë.)

Ktheni ingranazhin e konvertuesit poshtë rimorkios së pasme.

Ngrini paksa këmbën mbështetëse nga toka për të parandaluar dëmtimin nëse rimorkioja lëviz.

Provoni çiftimin duke e tërhequr nga kunja e gjysmë-rimorkios së dytë.

Bëni një kontroll vizual të bashkimit. (Nuk ka hapësirë midis rrotës së pestë të sipërme dhe të poshtme. Nofullat mbyllëse të mbyllura në kunj.)

Lidhni zinxhirët e sigurisë, tubat e ajrit dhe kordonët e dritës.

Mbyllni valvulat mbyllëse të cisternës me ajër të ingranazhit të konvertuesit dhe valvulat mbyllëse në pjesën e pasme të rimorkios së dytë (fikje shërbimi dhe emergjence).

Hapni valvulat mbyllëse në pjesën e pasme të rimorkios së parë (dhe në rimorkiator nëse është i pajisur).

Ngrini plotësisht këmbën mbështetëse.

Ngarkoni frenat e rimorkios (shtyni çelësin "furnizimi me ajër") dhe kontrolloni për ajër në pjesën e pasme të rimorkios së dytë duke hapur fikjen e linjës së emergjencës. Nëse presioni i ajrit nuk është aty, diçka nuk është në rregull dhe frenat nuk do të funksionojnë.

7.2.2 – Shkëputja e rimorkiove binjake

Shkëputja e rimorkios së pasme

Parkoni pajisjen në një vijë të drejtë në terren të qëndrueshëm.

Aplikoni frenat e parkimit në mënyrë që pajisja të mos lëvizë.

Mbyllni rrotat e rimorkios së dytë nëse nuk ka frena pranverore.

Këmba mbështetëse e gjysmë-rimorkios së dytë mjafton për të hequr një peshë nga rimorkiatori.

Mbyllni mbylljet e ajrit në pjesën e pasme të gjysmë-rimorkios së parë (dhe në rimorkiator nëse është i pajisur).

Shkëputni të gjitha linjat e ajrit dhe elektrike dhe sigurojini ato.

Lëshoni frenat e rimorkiatorit.

Lëshoni shulin e rrotës së pestë të ingranazhit të konvertuesit.

Tërhiqeni ngadalë traktorin, gjysmë-rimorkion e parë dhe rimorkiatorin përpara për të nxjerrë rimorkiatorin nga poshtë gjysmë-rimorkios së pasme.

Shkëputja e ingranazhit të konvertuesit

Këmba mbështetëse e rimorkiatorit të poshtëm.

Shkëputni zinxhirët e sigurisë.

Aplikoni frenat pranverore të ingranazhit të rimorkiatorit ose rrotat e bllokimit.

Lëshoni kunjin e grepit në gjysmë-rimorkion e parë.

Ngadalë largohuni nga rimorkiatori.

Kujdes: Mos e zhblokonti asnjëherë kunjin e grepit me rimorkiatorin ende nën rimorkion e pasme. Shiriti tërheqës i rimorkiatorit mund të fluturojë lart, duke shkaktuar ndoshta lëndime dhe duke e bërë shumë të vështirë riçiftimin.

7.2.3 – Çiftimi dhe shkëputja e rimorkiove të trefishta

Traktori çift/Gjysmërimorkio e parë në rimorkio të dytë/tretë

Traktori çift në rimorkion e parë. Përdorni metodën e përshkruar tashmë për çiftimin e traktorit-gjysmë-rimorkiove. Zhvendosni ingranazhin e konvertuesit në pozicion dhe lidhni rimorkion e parë me rimorkion e dytë duke përdorur metodën e çiftimit të rimorkiove binjake. Platforma e trefshit tani është e plotë.

Shkëputeni platformën e rimorkios treshe

Shkëputni rimorkion e tretë duke e tërhequr rimorkiatorin dhe më pas shkëputni rimorkiatorin duke përdorur metodën për shkëputjen e rimorkiove dyshe. Shkëputni pjesën e mbetur të pajisjes si çdo pajisje me dy platforma fundore duke përdorur metodën e përshkruar tashmë.

7.2.4 – Çiftimi dhe shkëputja e kombinimeve të tjera

Metodat e përshkruara deri më tani zbatohen për kombinimet më të zakonshme traktor-rimorkio. Megjithatë, ka mënyra të tjera për të çiftuar dhe shkëputur shumë lloje të kombinimeve kamion-rimorkio dhe traktor-rimorkio që janë në përdorim. Ka shumë për të mbuluar në këtë manual. Do t'ju duhet të mësoni mënyrën e duhur për të çiftuar dhe shkëputur mjetin(et) që do të drejtoni sipas specifikimeve të prodhuesit dhe/ose pronarit.

7.3 – INSPEKTIMI I MJETEVE ME DY DHE TRI RIMORKIO

Përdorni procedurën e inspektimit me shtatë hapa të përshkruar në seksionin 2 për të inspektuar mjetin tuaj të kombinuar. Ka më shumë gjëra për të inspektuar në një mjet të kombinuar sesa në një mjet të vetëm. Shumë prej këtyre artikujve janë thjesht më shumë nga ato që do të gjeni në një mjet. (Për shembull, gomat, rrotat, dritat, dritat fosforeshente, etj.) Megjithatë, ka edhe disa gjëra të reja për të kontrolluar. Këto janë diskutuar më poshtë.

7.3.1 – Kontrolle shitesë

Kryeni këto kontrolle përveç atyre të listuara tashmë në Seksionin 2, Hapi 5: Kryeni inspektimin rrethues.

Zonat e sistemit të çiftimit

Kontrolloni rrotën e pestë (më e ulët):

- Montuar në mënyrë të sigurt në kornizë.
- Asnjë pjesë e munguar apo e dëmtuar.
- Mjaftueshëm graso.
- Nuk ka hapësirë të dukshme midis rrotës së pestë të sipërme dhe të poshtme.
- Mbyllja e nofullave rreth grykës, jo koka e kunjit.
- Lëshojeni krahun e vendosur siç duhet dhe shulin e sigurisë/kyçjen të mbyllur.

Kontrolloni rrotën e pestë (sipër):

- Rrëshqisni pllakën në mënyrë të sigurt të montuar në kornizën e rimorkios.
- Kunja jo e dëmtuar.

Linja ajrore dhe elektrike në rimorkio:

- Kordoni elektrik i lidhur fort dhe i siguruar.
- Linjat e ajrit të lidhura siç duhet me bashkueset e tubit, pa rrjedhje ajri, të siguruar siç duhet me ngecje të mjaftueshme për kthesat.
- Të gjitha linjat pa dëmtime.

Rrota e pestë rrëshqitëse:

- Rrëshqitësja jo e dëmtuar ose nuk mungojnë pjesë.
- E grasatuar siç duhet.
- Të gjithë kunjat bllokues të pranishëm dhe të kyçur në vend.
- Nëse furnizohet me ajër, nuk ka rrjedhje ajri.
- Kontrolloni që rrota e pestë të mos jetë aq larg përpara sa që korniza e traktorit të godasë këmbën mbështetëse ose kabina të godasë rimorkion gjatë kthesave.

Këmba mbështetëse

Plotësisht i ngritur, nuk mungojnë pjesë, nuk janë të përkulura ose të dëmtuara.

Leva mbërthyes në vend dhe e siguruar.

Nëse punon me energji elektrike, nuk ka rrjedhje ajri ose hidraulike.

Rimorkio të dyfishta dhe të trefishta

Valvulat mbyllëse (në pjesën e pasme të rimorkiove, në linjat e shërbimit dhe të emergjencës):

- Pjesa e pasme e rimorkiove të përparme: HAPUR.
- Pjesa e pasme e rimorkios së fundit: MBYLLUR.
- Valvula e shkarkimit të cisternës me ajër të ingranazhit të konvertuesit: E MBYLLUR.

Sigurohuni që linjat ajrore të jenë të mbështetura dhe bashkueset e tubit të jenë të lidhura siç duhet.

Nëse goma rezervë bartet në pajisjen e rimorkiatorit, sigurohuni që ajo të jetë e sigurt.

Sigurohuni që syri gjilpërë i rimorkiatorit të jetë i vendosur në kunjin e grepit të rimorkios(ve).

Sigurohuni që kunja e grepit të jetë e mbërthyer.

Zinxhirët e sigurisë duhet të sigurohen në rimorkio(t).

Sigurohuni që telat e dritës të jenë vendosur saktë në prizat në rimorkio.

7.3.2 – Gjëra shitesë për t'u kontrolluar gjatë një inspektimi rrethues

Kryejini këto kontrolle përveç seksionit 5.3: Inspektimi i sistemeve të frenave me ajër.

7.4 – KONTROLLI I FRENAVE ME AJËR NË MJETET ME DY DHE TRI RIMORKIO

Kontrolloni frenat në një mjet me dy ose tri rimorkio si në çdo mjet të kombinuar. Seksioni vijues shpjegon se si të kontrolloni frenat me ajër në mjetet e kombinuara. Ju gjithashtu duhet të bëni kontrollet e mëposhtme në mjetet me dy dhe tri rimorkio.

7.4.1 – Kontrolle shitesë të frenave me ajër

Kontrolloni që ajri të qarkullojë në të gjitha rimorkiot (rimorkiot dyfishe dhe trefishe). Përdorni frenën e parkimit të traktorit dhe/ose shtypni rrotat për të ndaluar mjetin. Prisni që presioni i ajrit të arrijë normalisht, më pas shtypni çelësin e kuq "furnizimi me ajër i rimorkios". Kjo do të furnizojë me ajër linjat e emergjencës (furnizimit). Përdorni frenat e dorës së rimorkios për të siguruar ajër në linjën e shërbimit. Shkoni në pjesën e pasme të platformës. Hapni valvulën e mbylljes së linjës së emergjencës në pjesën e pasme të rimorkios së fundit. Duhet të dëgjoni daljen e ajrit, gjë që tregon se i gjithë sistemi është i ngarkuar. Mbyllni valvulën e linjës së emergjencës. Hapni valvulën e linjës së shërbimit për të kontrolluar që presioni i shërbimit kalon nëpër të gjitha rimorkiot (kjo provë supozon që frena e dorës së rimorkios ose pedali i frenimit të shërbimit është i ndezur) dhe më pas mbyllni valvulën. Nëse NUK e dëgjoni ajrin që del nga të dy linjat, kontrolloni që valvulat e mbylljes në rimorkio dhe në karrocet ndërlidhëse të jenë në pozicionin HAPUR. DUHET të keni ajër deri në pjesën e pasme që të funksionojnë të gjitha frenat.

Testoni valvulën mbrojtëse të traktorit. Ngarkoni sistemin e frenave me ajër të rimorkios. (D.m.th., krijoni presion normal të ajrit dhe shtypni çelësin "furnizimi me ajër".) Fikni motorin. Ndizni dhe fikni pedalin e frenave disa herë për të ulur presionin e ajrit në cisterna. Kontrolli i furnizimit me ajër të rimorkios (i quajtur edhe kontrolli i valvulës së mbrojtjes së traktorit) duhet të mbyllet (të dalë) (ose të kalojë nga pozicioni "normal" në "emergjencë") kur presioni i ajrit bie në intervalin e presionit të specifikuar nga prodhuesi. (Zakonisht brenda intervalit nga 20 deri në 45 psi jo më pak se 20 psi dhe jo më shumë se 45 psi).

Nëse valvula mbrojtëse e traktorit nuk funksionon siç duhet, një rrjedhje e tubit të ajrit ose e frenave të rimorkios mund ta shkarkojë të gjithë ajrin nga traktori. Kjo do të shkaktonte ndezjen e frenave të emergjencës, me humbje të mundshme të kontrollit.

Testoni frenat e emergjencës të rimorkios. Ngarkoni sistemin e frenave me ajër të rimorkios dhe kontrolloni që rimorkioja të rrotullohet lirshëm. Më pas ndaloni dhe tërhiqeni kontrollin e furnizimit me ajër të rimorkios (i quajtur edhe kontrolli i valvulës së mbrojtjes së traktorit ose valvula e emergjencës së rimorkios), ose vendoseni në pozicionin "emergjent". Tërhiqeni butësisht rimorkion me traktorin për të kontrolluar nëse frenat e emergjencës së rimorkios janë ndezur.

Testoni frenat e shërbimit të rimorkios. Kontrolloni nëse ka presion normal të ajrit, lëshoni frenat e parkimit, lëvizni mjetin përpara ngadalë dhe aktivizoni frenat e rimorkios me komandën e dorës (valvula e karrocës), nëse është e pajisur. Ju duhet ta ndjeni kur frenat aktivizohen. Kjo ju tregon se frenat e rimorkios janë të lidhura dhe funksionojnë. (Frenat e rimorkios duhet të testohen me valvulën e dorës, por të kontrollohen për funksionim normal me pedalin e këmbës, i cili aplikon ajrin në frenat e shërbimit në të gjitha rrotat.)

Seksioni 7

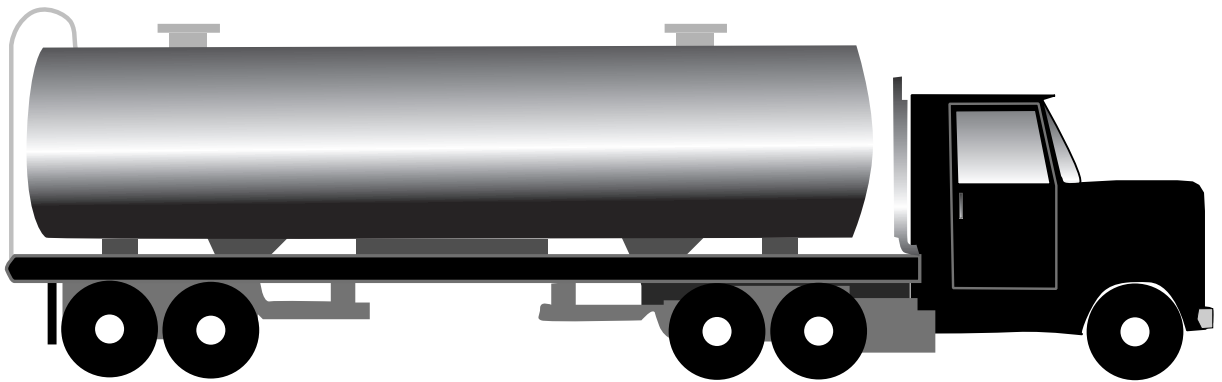
Testoni njohuritë tuaja

1. Çfarë është një ingranazh konvertues?
2. A kanë rimorkiator frena pranverore?
3. Cilat janë tri metodat që mund të përdorni për të siguruar një rimorkio të dytë përpara çiftimit?
4. Si kontrolloni për t'u siguruar që lartësia e rimorkios është e saktë përpara se ta çiftoni?
5. Çfarë kontrolloni kur bëni një kontroll vizual të çiftimit?
6. Pse duhet ta nxirrni një rimorkiator nga poshtë një rimorkioje përpara se ta shkëputni nga rimorkioja përpara?
7. Çfarë duhet të kontrolloni kur inspektoni ingranazhin e konvertuesit? Kunja e grepit?
8. A duhet të jenë të hapura apo të mbyllura valvulat mbyllëse në pjesën e pasme të rimorkios së fundit?
Në rimorkion e parë në një komplet të dyfishtë? Në rimorkion e mesit të një kompleti të trefishtë?
9. Si mund të provoni që ajri qarkullon në të gjitha rimorkiot?
10. Si e kuptoni nëse ingranazhi juaj i konvertuesit është i pajisur me frena kundër bllokimit?

Këto pyetje mund të jenë në testin tuaj. Nëse nuk mund t'u përgjigjeni të gjithave, rilexoni Seksionin 7.

SEKSIONI 8

MJETET CISTERNË



**KY SEKSION ËSHTË PËR SHOFRËT QË DO TË DREJTOJNË MJETE CISTERNË
TË CILAT MBAJNË GAZE OSE LËNGJE ME SHUMICË**

SEKSIONI 8 - MJETET CISTERNË

Ky seksion mbulon

- Inspektimi i mjeteve cisternë
- Drejtimi i mjeteve me cisternë
- Rregullat e drejtimit të sigurt

Ky seksion ka informacionin e nevojshëm për të kaluar testin e njohurive CDL për drejtimin e një mjeti cisternë. (Duhet gjithashtu të studioni seksionet 2, 5, 6 dhe 9). Një miratim i cisternës kërkohet për mjete të caktuara që transportojnë lëngje ose gaze. Lëngu ose gazi nuk duhet të jetë një material i rrezikshëm. Një miratim i cisternës kërkohet nëse mjeti juaj ka nevojë për një CDL të kategorisë A ose B dhe ju dëshironi të transportoni një gaz të lëngshëm ose lëngje në një cisternë ose cisterna që kanë një kapacitet të vlerësuar individual prej më shumë se 119 galonë dhe një kapacitet total të vlerësuar prej 1 000 galonësh ose më shumë që është i lidhur përgjithmonë ose përkohësisht me mjetin ose shasinë. Një miratim i cisternës kërkohet gjithashtu për mjetet e kategorisë C kur mjeti përdoret për të transportuar materiale të rrezikshme në formë të lëngshme ose gazi në cisternat e vlerësuara më sipër.

Përpara se të ngarkoni, shkarkoni ose drejtoni një cisternë, inspektoni mjetin. Kjo siguron që mjeti të jetë i sigurt për të transportuar lëngun ose gazin dhe është i sigurt për t'u drejtuar.

8.1 – INSPEKTIMI I MJETEVE CISTERNË

Mjetet cisternë kanë artikuj të veçantë që duhet t'i kontrolloni. Mjetet cisternë vijnë në shumë lloje dhe madhësi. Ju duhet të kontrolloni manualin e përdorimit të mjetit për t'u siguruar që dini se si ta inspektoni mjetin tuaj cisternë.

8.1.1 – Rrjedhjet

Në të gjitha mjetet cisternë, gjëja më e rëndësishme për t'u kontrolluar janë rrjedhjet. Kontrolloni nën dhe rreth mjetit për shenja rrjedhjeje. Mos mbani lëngje ose gaze në një cisternë që rrjedh. Ta bëni këtë është një krim. Do të ndiqeni penalisht dhe do të pengoheni të drejtoni më tej. Ju gjithashtu mund të jeni përgjegjës për pastrimin e çdo derdhjeje. Në përgjithësi, kontrolloni sa vijon:

- Kontrolloni trupin ose guaskën e cisternës për gërvishtje ose rrjedhje.
- Kontrolloni valvulat e marrjes, shkarkimit dhe ndërprerjes. Sigurohuni që valvulat të jenë në pozicionin e duhur përpara se të ngarkoni, shkarkoni ose lëvizni mjetin.
- Kontrolloni tubat, lidhjet dhe zorrët për rrjedhje, veçanërisht rreth nyjave.
- Kontrolloni kapakët e pusetave dhe hapjet. Sigurohuni që kapakët të kenë guarnicione dhe të mbyllen siç duhet. Mbani hapjet e ventilimit të pastra në mënyrë që të funksionojnë siç duhet. Asnjëherë mos drejtoni një mjet cisternë me valvula ose kapakë të pusetave të hapura.

8.1.2 – Kontrolloni pajisjet për qëllime të veçanta

Nëse mjeti juaj ka ndonjë nga pajisjet e mëposhtme, sigurohuni që të funksionojë:

- Komplete për rikuperimin e avullit.
- Tokëzimi dhe lidhja e kabllave.
- Sistemet e mbylljes emergjente.
- Fikëse zjarri e integruar.

8.1.3 – Pajisje speciale

Kontrolloni pajisjet e emergjencës që kërkohen për mjetin tuaj. Zbuloni se çfarë pajisje duhet të mbani dhe sigurohuni që t'i keni (dhe që funksionojnë).

8.2 – DREJTIMI I MJETEVE CISTERNË

Transportimi i lëngjeve në cisternë kërkon aftësi të veçanta për shkak të qendrës së lartë të gravitetit dhe lëvizjes së lëngjeve. Shihni Figurën 8.1.

8.2.1 – Qendra e lartë e gravitetit

Qendra e lartë e gravitetit do të thotë që pjesa më e madhe e peshës së ngarkesës bartet lart jashtë rrugës. Kjo e bën mjetin shumë të rëndë dhe të lehtë për t'u rrokullisur. Cisternat e lëngjeve janë veçanërisht të lehta për t'u rrokullisur. Testet kanë treguar se cisternat mund të kthehen në kufijtë e shpejtësisë të vendosura për kthesat. Merrni kthesat e autostradës dhe kthesat në nyjat/nyjat devijuese shumë nën shpejtësitë e postuara.

8.2.2 – Rreziku i rritjes

Rritja e lëngjeve rezulton nga lëvizja e lëngut në cisternat e mbushura pjesërisht. Kjo lëvizje mund të ketë efekte të këqija në trajtim. Për shembull, kur ndalon, lëngu do të rritet përpara dhe mbrapa. Kur vala godet fundin e cisternës, ajo tenton ta shtyjë kamionin në drejtimin që lëviz vala. Nëse kamioni është në një sipërfaqe të rrëshqitshme, si p.sh. akulli, vala mund ta shtyjë një kamion të ndaluar në një kryqëzim. Shoferi i një cisterne të lëngshme duhet të jetë shumë i njohur me trajtimin e mjetit.

8.2.3 – Ndarjet e brendshme

Disa cisterna të lëngshme ndahen në disa cisterna më të vogla me anë të grykave të ndarjes. Gjatë ngarkimit dhe shkarkimit të cisternave më të vogla, shoferi duhet t'i kushtojë vëmendje shpërndarjes së peshës. Mbushni cisternat në mënyrë të barabartë dhe mos shtoni shumë peshë në pjesën e përparme ose të pasme të mjetit.

8.2.4 – Cisterna me ndarje

Cisternat me ndarje të lëngjeve kanë ndarje të brendshme në to me vrima që lejojnë që lëngu të rrjedhë. Ndarjet ndihmojnë në kontrollin e rritjes së lëngut përpara dhe prapa. Do të ketë më pak valëzim para-mbrapa se sa ka për cisternat pa pengesa. Rritja nga njëra anë në tjetrën mund të ndodhë ende. Kjo mund të shkaktojë një përmbyse.

8.2.5 – Cisterna pa ndarje

Cisternat pa ndarje të lëngjeve (ndonjëherë të quajtur cisterna "të qeta") nuk kanë asgjë brenda për të ngadalësuar rrjedhën e lëngut. Prandaj, rritja përpara-prapa është shumë e fortë. Cisternat pa ndarje janë zakonisht ato që transportojnë produkte ushqimore (qumësht, për shembull). (Rregulloret higjienike ndalojnë përdorimin e ndarjeve për shkak të vështirësisë në pastrimin e pjesës së brendshme të cisternës.) Jini jashtëzakonisht të kujdesshëm (ngadalë dhe të kujdesshëm) në drejtimin e cisternave të lëmuara, veçanërisht kur niseni dhe ndaloni.

8.2.6 – Ndërprerje

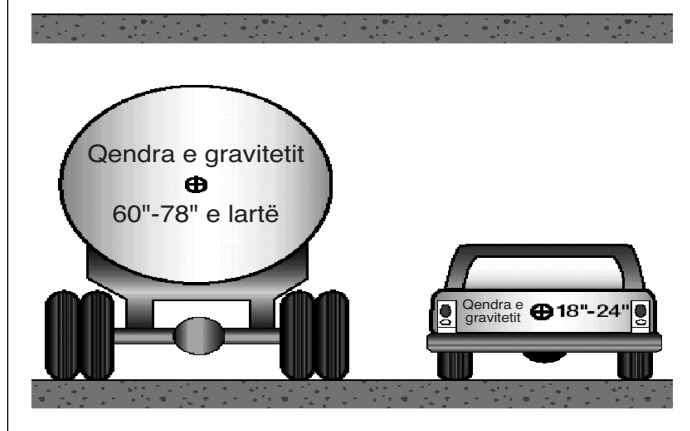
Asnjëherë mos e ngarkoni një cisternë ngarkesash plotësisht plot. Lëngjet zgjerohen ndërsa ngrohen dhe duhet të lini vend për lëngun që zgjerohet. Kjo quhet "ndërprerje". Meqenëse lëngje të ndryshme zgjerohen me sasi të ndryshme, ato kërkojnë sasi të ndryshme ndërprerjesh. Duhet të dini kërkesën për ndërprerje kur transportoni lëngje të grupuara.

8.2.7 – Sa mund të ngarkohet?

Një cisternë plot me lëng të dendur (siç janë disa acide) mund të tejkalojë kufijtë ligjorë të peshës. Për këtë arsye, shpesh mund t'i mbushni vetëm pjesërisht cisternat me lëngje të rënda për të qëndruar brenda kufijve ligjorë. Sasia e lëngut për t'u ngarkuar në një cisternë varet nga:

- Sasia që lëngu do të zgjerohet gjatë transportit.
- Peshë e lëngut.
- Kufijtë ligjorë të peshës.

Figura 8.1



8.3 – RREGULLAT E DREJTIMIT TË SIGURT

Për të drejtuar mjetet me cisterna të sigurta, duhet të mbani mend të ndiqni të gjitha rregullat e sigurisë së drejtimit. Disa nga këto rregulla janë renditur më poshtë:

8.3.1 – Drejtoni qetë

Për shkak të qendrës së lartë të gravitetit dhe rritjes së lëngut, duhet të niseni, të ngadalësoni dhe të ndaloni shumë qetë. Gjithashtu, bëni kthesa dhe ndryshime korsie të qeta.

8.3.2 – Kontrollimi i rritjes (frenimi)

Mbani një presion të qëndrueshëm mbi frenat. Mos i lëshoni frenat shumë shpejt kur ndaloni.

Frenoni shumë përpara ndalesës dhe rrisni distancën e mëposhtme.

Nëse duhet të ndaloni shpejt për të shmangur një përplasje, përdorni frenim të kontrolluar ose të menjëhershëm. Nëse nuk ju kujtohet se si të ndaloni me përdorimin e këtyre metodave, rishikoni nënseksionin 2.17.2. Gjithashtu, mbani mend se nëse drejtoni shpejt ndërsa frenoni, mjeti juaj mund të rrokulliset.

8.3.3 – Kthesat

Ngadalësoni shpejtësinë përpara kthesave, më pas përshpejtoni pak përmes kthesës. Shpejtësia e postuar për një kthesë mund të jetë shumë e shpejtë për një mjet cisternë.

8.3.4 – Distanca e ndalimit

Mbani mend se sa hapësirë ju nevojitet për të ndaluar mjetin tuaj. Mos harroni se rrugët e lagështa dyfishojnë distancën normale të ndalimit. Mjetet me cisternë bosh mund të kërkojnë më shumë kohë për t'u ndalur se ato të mbushura.

8.3.5 – Rrëshqitjet

Mos mbidrejtoni, përshpejtoni ose mbifrenoni. Nëse e bëni këtë, mjeti juaj mund të rrëshqasë. Në rimorkiot e cisternave, nëse rrotat lëvizëse ose rrotat e rimorkios fillojnë të rrëshqasin, mjeti juaj mund të frenojë në vend. Kur mjeti fillon të rrëshqasë, duhet të ndërmerreni veprime për të rivendosur tërheqjen te rrotat.

Nënseksioni 8 Testoni njohuritë tuaja

1. Ku ndryshojnë ndarjet e brendshme nga ndarjet?
2. A duhet që një mjet cisternë të marrë kthesa, në rampa ose jashtë rampave në kufijtë e vendosur të shpejtësisë?
3. Ku ndryshojnë në drejtim cisternat me tyta nga ato me ndarje?
4. Cilat janë tri gjërat që përcaktojnë se sa lëng mund të ngarkoni?
5. Çfarë është ndërprerja?
6. Si mund të ndihmoni në kontrollin e rritjes?
7. Cilat janë dy arsye që e bëjnë të domosdoshëm kujdesin e veçantë kur drejtoni mjete cisternë?

Këto pyetje mund të jenë në test. Nëse nuk mund t'u përgjigjeni të gjitha, rilexoni Seksionin 8.

SEKSIONI 9

MATERIALE TË RREZIKSHME



**KY SEKSION ËSHTË PËR SHOFRËT QË DO TË TRANSPORTOJNË MATERIALE
TË RREZIKSHME QË KËRKOJNË PANKARTA**

SEKSIONI 9 - MATERIALET E RREZIKSHME

Ky seksion mbulon

Qëllimin e rregulloreve

- Ngarkimi, shkarkimi dhe shënjimi i cisternave në grup
- Përgjegjësitë e shoferit
- Rregullat e drejtimit dhe parkimit
- Rregullat e komunikimit
- Emergjencat
- Ngarkimi dhe shkarkimi

Materialet e rrezikshme janë produkte që paraqesin rrezik për shëndetin, sigurinë dhe pronën gjatë transportit. Termi shpesh shkurtrohet në HAZMAT, të cilin mund ta shihni në shenjat rrugore, ose në HM ose HME në rregulloret e qeverisë. Materialet e rrezikshme përfshijnë eksplozivët, lloje të ndryshme gazi, lëndë të ngurta, lëngje të ndezshme dhe të djegshme dhe materiale të tjera. Për shkak të rreziqeve të përfshira dhe pasojave të mundshme që imponojnë këto rreziqe, të gjitha nivelet e qeverisjes rregullojnë trajtimin e materialeve të rrezikshme.

Rregulloret e materialeve të rrezikshme (HMR) gjenden në pjesët 171-180 të titullit 49 të Kodit të Rregulloreve Federale. Referenca e zakonshme për këto rregullore është 49 CFR 171-180.

Rregulloret e Departamentit të Sigurisë Kombëtare HAZMAT gjenden në pjesën 1572. Këtu vërehet se kërkohet një Vlerësim Federal i Kërcënimeve të Sigurisë për të gjithë individët që aplikojnë për një miratim HAZMAT në CDL-në e tyre.

Tabela e materialeve të rrezikshme në rregullore përmban një listë të këtyre artikujve. Megjithatë, kjo listë nuk është gjithëpërfshirëse. Nëse një material konsiderohet ose jo i rrezikshëm bazohet në karakteristikat e tij dhe në vendimin e dërguesit nëse materiali plotëson ose jo një përkufizim të një materiali të rrezikshëm në rregullore.

Rregulloret kërkojnë që mjetet që transportojnë lloje ose sasi të caktuara materialeve të rrezikshme të shfaqin shenja paralajmëruese në formë diamanti, katrore me pikë, të quajtura pankarta.

Ky seksion është krijuar për t'ju ndihmuar të kuptoni rolin dhe përgjegjësitë tuaja në transportin e materialeve të rrezikshme. Për shkak të ndryshimit të vazhdueshëm të natyrës së rregulloreve qeveritare, është e pamundur të garantohet saktësia absolute e materialeve në këtë seksion. Një kopje e përditësuar e rregulloreve të plota është thelbësore për ta pasur. Në këto rregullore përfshihet një fjalor i plotë i termave.

Ju duhet të keni një patentë shoferi komercial (CDL) me një HAZMAT përpara se të drejtoni mjetin e çdo madhësie që përdoret në transportin e çdo materiali që kërkon vendosje të materialit të rrezikshëm ose ndonjë sasi të një materiali të listuar si një agjent ose toksinë e zgjedhur në 42 CFR 93. Ju duhet të kaloni një test me shkrim në lidhje me rregulloret dhe kërkesat dhe të përfundoni me sukses një Vlerësim Federal të Kërcënimeve të Sigurisë për ta marrë këtë miratim.

Rregulloret federale të nxjerra në mbështetje të Aktit PATRIOT të SHBA-së kërkojnë përfundimin e një Vlerësimi Federal të Kërcënimeve të Sigurisë. PennDOT duhet të marrë leje nga SHBA-ja. Departamenti i Sigurisë Kombëtare, Administrata e Sigurisë së Transportit (TSA) përpara lëshimit të një miratimi për materialet e rrezikshme.

Gjithçka që duhet të dini për të kaluar testin me shkrim gjendet në këtë seksion. Megjithatë, ky është vetëm fillimi. Shumica e shoferëve duhet të dinë shumë më tepër në punë. Mund të mësoni më shumë duke lexuar dhe kuptuar rregullat federale dhe shtetërore të zbatueshme për materialet e rrezikshme, si dhe duke ndjekur kurse trajnimi për materialet e rrezikshme. Punëdhënësi, kolegjet dhe universitetet dhe shoqatat e ndryshme zakonisht i ofrojnë këto kurse. Ju mund të merrni kopje të Rregulloreve Federale (49 CFR) përmes librarisë tuaj lokale të shtypshkronjës së qeverisë dhe botuesve të ndryshëm të industrisë. Zyrat e sindikatës ose të kompanisë shpesh kanë kopje të rregullave për përdorimin nga ana e shoferit. Zbuloni se ku mund ta merrni kopjen tuaj për ta përdorur në punë.

Për më shumë informacion në lidhje me kërkesat federale, referojuni www.fmcsa.dot.gov.

Rregulloret kërkojnë trajnim dhe testim për të gjithë shoferët e përfshirë në transportin e materialeve të rrezikshme. Punëdhënësi ose një përfaqësues i caktuar kërkohet ta sigurojë këtë trajnim dhe testim. Punëdhënësi e materialeve të rrezikshme duhet të mbajnë një regjistër të atij trajnimi për çdo punonjës për sa kohë që ai punonjës punon me materiale të rrezikshme, dhe për 90 ditë më pas. Rregulloret kërkojnë që punonjësit e materialeve të rrezikshme të trajnohen dhe testohen të paktën një herë në tre vjet. Shoferi duhet të ketë me vete një certifikatë të datës së trajnimit për materialet radioaktive. Trajnimi duhet të ketë ndodhur brenda dy (2) viteve të fundit nëse shoferi transporton **materiale radioaktive** të kontrolluara nga rruga.

Të gjithë shoferët duhet të trajnohen për rreziqet e sigurisë të transportit të materialeve të rrezikshme. Ky trajnim duhet të përfshijë mënyrën e njohjes dhe reagimit ndaj kërcënimeve të mundshme të sigurisë.

Rregulloret gjithashtu kërkojnë që shoferët e mjeteve të kenë trajnim të veçantë përpara se të drejtojnë një mjet që transporton materiale të caktuara të gazit të ndezshëm ose sasi të kontrolluara të materialeve radioaktive. Përveç kësaj, shoferët që transportojnë cisterna ngarkesash dhe cisterna portative duhet të marrin trajnim të specializuar. Çdo punëdhënës i shoferit ose përfaqësuesi i tij i caktuar duhet të ofrojë një trajnim të tillë.

Disa vende kërkojnë leje për të transportuar disa eksplozivë ose mbetje të rrezikshme me shumicë. Shtetet dhe qarqet gjithashtu mund t'u kërkojnë shoferëve të mjeteve të ndjekin rrugë të veçanta të materialeve të rrezikshme. Qeveria federale mund të kërkojë leje ose përjashtime për ngarkesa të veçanta të materialeve të rrezikshme si karburanti i raketave. Mësoni për lejet, përjashtimet dhe rrugët speciale për vendet ku drejtoni mjetin.

Për më shumë informacion në lidhje me kërkesat federale, referojuni www.fmcsa.dot.gov.

Ligji shtetëror dhe federal kërkon që të gjithë operatorët e mjeteve komerciale që transportojnë materiale të rrezikshme (HazMat) dhe dëshirojnë të mbajnë një miratim HazMat (miratim H ose X në patentën e tyre komerciale të shoferit) të marrin dhe të kalojnë versionin e shkruar në anglisht të testit të njohurisë HAZMAT dhe të plotësojnë një Vlerësim Federal të Kërcënimeve të Sigurisë përpara çdo rinovimi të licencës së shoferit komercial (NCD).

Shoferët komercialë që kalojnë një CDL me një miratim HazMat do të marrin një "Njoftim për ricertifikimin e materialit të rrezikshëm" (DL-746CD) afërsisht shtatë (7) muaj përpara datës së skadimit të CDL-së së tyre, së bashku me Aplikimin për Vlerësimin e Kërcënimeve të Sigurisë (DL-288). Ky njoftim do të veprojë si autorizimi yt i testimit dhe duhet të merret me vete kur të shkosh të bësh testin e ricertifikimit.

Shoferët komercialë që dëshirojnë të marrin një miratim HazMat në CDL-në e tyre duhet të vizitojnë vendndodhjen e testimit të zgjedhjes së tyre sa më shpejt të jetë e mundur pas marrjes së njoftimit të ricertifikimit. Që nga 31.05.2005, shoferët që rinovojnë një CDL me një miratim HAZMAT duhet gjithashtu të përfundojnë me sukses një Vlerësim Federal të Kërcënimeve të Sigurisë.

Në fuqi më 31 maj 2005

Shoferët duhet të plotësojnë sa vijon përpara se të ribotohet një CDL me miratimin HAZMAT:

- Kaloni testin e njohurive për ricertifikimin HAZMAT.
- Paraqituni në një qendër për lejen e shoferit dhe jepni prova të shtetësisë së SHBA-së ose dëshmi të statusit të duhur të emigracionit.
- Plotësoni një aplikacion për Vlerësimin Federal të Kërcënimeve të Sigurisë.
- Paguani një tarifë aplikimi për Vlerësimin Federal të Kërcënimeve të Sigurisë të TSA-së.
- Paguani tarifën e kontrollit të gjurmëve të gishtave të FBI-së.
- Merrni shenjat e gishtave për Vlerësimin Federal të Kërcënimeve të Sigurisë.
- PennDOT duhet të marrë leje nga Departamenti Federal i Sigurisë Kombëtare, Administrata e Sigurisë së Transportit që ju të transportoni materiale të rrezikshme.
- Paraqisni një aplikim për rinovim.
- Paguani tarifën e rinovimit të Pensilvanisë.

SHËNIM.

Nëse një individ e kalon provën e përsëritur HAZMAT dhe rezultatet nuk kreditohen në rekordin e shoferit përpara se të rinovojë CDL-në e tij, CDL-ja e rinovuar **nuk do** të shfaqë një miratim "H" ose "X". Nëse kjo ndodh dhe nevojitet një miratim HazMat, shoferi DUHET të aplikojë për një leje mësimi CDL HAZMAT dhe të përfundojë testin e njohurive HAZMAT për të marrë miratimin "H" ose "X".

Informacioni shtesë jepet në Manualin e Rinovimit të Miratimit të Materialeve të Rrezikshme (PUB 288). Ky manual është i disponueshëm në faqen tonë të internetit në www.dmv.pa.gov.

PYETJE DHE PËRGJIGJE

PY. Sa shpesh duhet ta bëj dhe ta kaloj testin HazMat?

PË. Përpara çdo rinovimi të CDL-së, d.m.th., përpara datës së skadimit që është printuar në CDL-në tuaj.

PY. A do të më kujtohet se kur duhet ta bëj Testin e Ricertifikimit HazMat?

PË. Po. Departamenti i Transportit i Pensilvanisë do t'u dërgojë me postë Njoftimet e Ricertifikimit të HAZMAT TË GJITHË individëve që kanë një miratim HAZMAT në CDL-në e tyre afërsisht shtatë (7) muaj përpara datës së skadimit të CDL-së së tyre.

PY. Çfarë ndodh nëse humbas ose e vendos gabimisht Njoftimin tim të ricertifikimit HAZMAT?

PË. Nuk keni nevojë ta paraqisni njoftimin e ricertifikimit HAZMAT kur paraqiteni në Qendrën tuaj lokale të patentës së shoferit për të filluar vlerësimin e kërcënimit të sigurisë ose për të marrë testin e njohurive HAZMAT.

PY. Sa mundësi kam për ta kaluar testin e ricertifikimit të HazMat?

PË. Si çdo test tjetër i CDL-së, ju do të lejoheni ta bëni testin tri (3) herë. Nëse ngelni në testin e ricertifikimit për herë të tretë, do t'ju kërkohet të merrni një leje nxënësi dhe të bëni testin e njohurive HAZMAT.

PY. Çfarë ndodh nëse nuk e kaloj testin HAZMAT deri në datën e skadimit të CDL-së sime?

PË. Nëse nuk e keni kaluar testin HAZMAT deri në kohën kur skadon CDL-ja juaj, do t'ju hiqet certifikata dhe nuk do të lejoheni të përdorni një mjet që transporton materiale të rrezikshme derisa të merrni një leje nxënësi dhe të kaloni testin e njohurive HAZMAT dhe të përfundoni me sukses një Vlerësim Federal të Kërcënimeve të Sigurisë.

PY. Ku të shkoj për të kryer testin me shkrim HAZMAT?

PË. Testi HAZMAT mund të kryhet në çdo vend të Testit të Njohurive CDL. Një pamflet që liston vendndodhjet e vendeve të testimit do të përfshihet në Njoftimin tuaj të ricertifikimit HAZMAT (DL-746CD).

PY. Nga çfarë përbëhet Vlerësimi Federal i Kërcënimeve të Sigurisë?

PË. Në përgjithësi, shoferëve të CDL-së që aplikojnë për miratimin e HAZMAT ose rinovojnë CDL-në e tyre me një miratim HAZMAT do t'u kërkohet të:

- Japin prova të nënshtetësisë së SHBA-së ose statusit të duhur të emigrimit në një qendër për lejet e shoferëve PennDOT
- Dorëzoni një "Aplikim për Vlerësimin Federal të Kërcënimeve të Sigurisë" (Formulari DL-288, i disponueshëm në faqen e internetit të Shërbimit të Shoferëve dhe Mjeteve të PennDOT, www.dmv.pa.gov)
- Paguani të gjitha tarifat federale që tregohen në DL-288. Tarifat federale do të përfshijnë një tarifë për Vlerësimin Federal të Kërcënimeve të Sigurisë (kontrolli i historisë federale të historisë kriminale) dhe një tarifë për gjurmët e gishtërinjve të FBI-së.
- Japin gjurmët e gishtave në një vendndodhje të miratuar të gjurmëve të gishtave të PennDOT.
- Marrin leje federale nga TSA-ja përpara se të lëshohet një miratim HAZMAT

Informacione shtesë ofrohen në faqen e internetit të Shoferëve dhe Mjeteve të PennDOT, www.dmv.pa.gov

PY. Sa shpesh duhet të aplikojnë shoferët me CDL HAZMAT për Vlerësimin Federal të Kërcënimeve të Sigurisë dhe të japin shenjat e gishtave?

PË. Sa herë që një miratim HAZMAT lëshohet ose rinovohet fillimisht.

PY. A do të më duhet të bëj një provim patente nëse marr një leje nxënësi për HAZMAT-in?

PË. Jo. Do t'ju kërkohet vetëm të bëni dhe të kaloni testin e njohurive të shkruara HAZMAT.

9.1 – QËLLIMI I RREGULLOREVE

9.1.1 – Mbani materialin

Transportimi i materialeve të rrezikshme mund të jetë i rrezikshëm. Rregulloret kanë për qëllim t'ju mbrojnë ju, ata përreth jush dhe mjedisin. Ata u tregojnë transportuesve se si t'i paketojnë materialet në mënyrë të sigurt dhe shoferëve se si të ngarkojnë, transportojnë dhe shkarkojnë materialin. Këto quhen "rregulla për mbajtjen."

9.1.2 – Komunikoni rrezikun

Për të komunikuar rrezikun, transportuesit duhet të paralajmërojnë shoferët dhe të tjerët për rreziqet e materialit. Rregulloret kërkojnë që transportuesit të vendosin etiketa paralajmëruese të rrezikut në paketa, të sigurojnë letrat e dhura të transportit, informacionin e reagimit emergjent dhe pankarta. Këta hapa i komunikojnë rrezikun dërguesit, transportuesit dhe shoferit.

9.1.3 – Siguroni shoferë dhe pajisje të sigurt

Për të marrë një HAZMAT në një CDL, duhet të kaloni një test me shkrim për transportimin e materialeve të rrezikshme. Për të kaluar testin, duhet të dini se si:

- Të identifikoni se cilat janë materialet e rrezikshme.
- Të ngarkoni dhe shkarkoni në mënyrë të sigurt dërgesat.
- Të vendosni siç duhet mjetin tuaj në përputhje me rregullat.
- Të transportoni dërgesat në mënyrë të sigurt.

Të mësoni rregullat dhe t'i respektoni ato. Zbatimi i rregullave zvogëlon rrezikun e lëndimit nga materialet e rrezikshme. Ndjekja e rrugëve të shkurtra duke thyer rregullat është e pasigurt. Mosrespektimi i rregulloreve mund të rezultojë në gjoba, burgim dhe humbje të privilegjeve të drejtimit të CDL-së.

Inspektoni mjetin para dhe gjatë çdo udhëtimi. Oficerët e zbatimit të ligjit mund t'ju ndalojnë dhe të inspektojnë mjetin tuaj. Kur ju ndalojnë, ata mund të kontrollojnë letrat tuaja të transportit, pankartat e mjeteve dhe HAZMAT në patentën tuaj të shoferit, si dhe njohuritë tuaja për materialet e rrezikshme.

9.2 – TRANSPORTI I MATERIALEVE TË RREZIKSHME—KUSH BËN ÇFARË

9.2.1 – Dërguesi

Dërgon produkte nga një vend në tjetrin me kamion, tren, anije ose aeroplan.

Përdor rregulloret e materialeve të rrezikshme për të përcaktuar produktin:

- Numri i identifikimit.
- Emri i duhur i transportit.
- Kategoria e rrezikut.
- Grupi i paketimit.
- Paketimi i duhur.
- Etiketa dhe shenjat e sakta.
- Pankartat e sakta.

Duhet të paketojë, shënojë dhe etiketojë materialet; të përgatisë letrat e transportit; të sigurojë informacione për përgjigjen emergjente; dhe të furnizojë me pankarta.

Të vërtetojë në letrën e transportit që dërgesa është përgatitur sipas rregullave, përveç rasteve kur materialet dërgohen duke përdorur një cisternë transportuese.

9.2.2 – Transportuesi

E merr dërgesën nga dërguesi në destinacionin e saj.

Përpara transportit, kontrollon nëse dërguesi e ka përshkruar, shënuar, etiketuar dhe ka përgatitur saktë dërgesën për transport.

Refuzon dërgesat e pasakta.

Raporton aksidentet dhe incidentet që përfshijnë materiale të rrezikshme tek zyra e duhur qeveritare.

9.2.3 – Shoferi

Sigurohet që dërguesi të ketë identifikuar, shënuar dhe etiketuar siç duhet materialet e rrezikshme.

Refuzon paketat dhe dërgesat që rrjedhin.

Vendos pankartat në mjet kur ngarkohet, nëse kërkohet.

Transporton në mënyrë të sigurt dërgesën pa vonesa.

Ndjek të gjitha rregullat e veçanta për transportin e materialeve të rrezikshme.

Mban letrat e transportit të materialeve të rrezikshme dhe informacionin e reagimit emergjent në vendin e duhur.

9.3 – RREGULLAT E KOMUNIKIMIT

9.3.1 – Përkufizime

Disa fjalë dhe fraza kanë kuptime të veçanta kur flasim për materiale të rrezikshme. Disa nga këto mund të ndryshojnë nga kuptimet me të cilat jeni mësuar. Fjalët dhe frazat në këtë seksion mund të jenë në testin tuaj. Kuptimi i fjalëve të tjera të rëndësishme janë në fjalorin në fund të seksionit 9.

Kategoria e rrezikut të një materiali pasqyron rreziqet që lidhen me të. Ka nëntë kategori të ndryshme rreziku. Llojet e materialeve të përfshira në këto nëntë kategori janë në Figurën 9.1.

Një letër transporti përshkruan materialet e rrezikshme që transportohen. Porositë e transportit, faturat e ngarkesave dhe manifestet janë të gjitha letrat e transportit. Figura 9.6 tregon një shembull letrë transporti.

Pas një aksidenti ose derdhjeje apo rrjedhjeje të materialeve të rrezikshme, mund të lëndoheni dhe të mos jeni në gjendje të komunikoni rreziqet e materialeve që po transportoni. Zjarrfikësit dhe policia mund të parandalojnë ose zvogëlojnë seriozitetin e

Figura 9.1

Tabela e materialeve të rrezikshme			
Kategoria	Divizioni	Emri i kategorisë ose ndarjes	Shembuj
1	1.1	Eksplziv masiv	Dinamit
	1.2	Rreziqet e projektimit	Flakët
	1.3	Rreziqet e zjarrit masiv	Shfaqje me fishekzjarrë
	1.4	Shumë i pandjeshëm	Municion
	1.5	Ekstrem i pandjeshëm	Agjentë shpërthyes Pajisje shpërthyes
2	2.1	Gazet e ndezshëm	Propan
	2.2	Gazet jo të ndezshëm	Helium
	2.3	Gazet helmues/toksikë	Fluor, i ngjeshur
3	-	Lëngje të ndezshme	Benzinë
4	4.1	Gazet e ndezshëm	Pikrati i amonit
	4.2	I djegshëm në mënyrë spontane	Fosfor i bardhë i lagur
	4.3	I djegshëm spontanisht kur laget	Natrium
5	5.1	Oksiduesit	Nitrat amoni
	5.2	Peroksidet organike	Metil Etil Keton Peroksid
6	6.1	Helmi (material toksik)	Cianidi i kaliumit
	6.2	Substancat infektive	Virusi i Antraksit
7	-	Radioaktive	Uranium
8	-	Gërryese	Lëngu i baterisë
9	-	Materiale të ndryshme të rrezikshme	Bifenile të poliklorinuara (PCB)
Asnjë	-	ORM-D (Material tjetër i rregulluar i brendshëm)	Aromatizues ushqimesh, ilaçe
	-	Lëngjet e djegshme	Naftë djegëse

dëmtimit ose lëndimit në vendngjarje nëse e dinë se çfarë materialesh të rrezikshme po transportohen. Jeta juaj dhe e të tjerëve mund të varet nga gjetja e shpejtë e letrave të transportit të materialeve të rrezikshme. Për këtë arsye rregullat kërkojnë:

- Dërguesit të përshkruajnë saktë materialet e rrezikshme dhe të përfshijnë një numër telefoni të përgjigjes emergjente në letrat e transportit.
- Transportuesit dhe shoferët të identifikojnë shpejt letrat e transportit të materialeve të rrezikshme ose t'i mbajnë ato sipër letrave të tjera të transportit dhe të mbajnë informacionin e kërkuar të reagimit emergjent me letrat e transportit.
- Shoferët duhet të mbajnë letrat e transportit të materialeve të rrezikshme:
 - Në një çantë në derën e shoferit, ose
 - në pamje të qartë brenda mundësive të menjëhershme ndërsa rripi i sigurimit është i lidhur gjatë drejtimit, ose
 - në sediljen e shoferit kur jeni jashtë mjetit.

9.3.2 – Etiketat e paketave

Dërguesit vendosin etiketa paralajmëruese të rrezikut në formë diamanti në paketimet me materiale më të rrezikshme. Këto etiketa informojnë të tjerët për rrezikun. Nëse etiketa e diamantit nuk përshtatet në paketë, dërguesit mund ta vendosin etiketën në një etiketë fundore të lidhur mirë në paketë. Për shembull, cilindrat e gazit të ngjeshur që nuk mbajnë një etiketë do të kenë etiketa fundore ose simbole. Etiketat duken si shembujt në Figurën 9.2.

9.3.3 – Listat e produkteve të rregulluara

Pankartat. Pankartat përdoren për të paralajmëruar të tjerët për materiale të rrezikshme. Pankartat janë tabela të vendosura në pjesën e jashtme të një mjeti dhe në paketat e grupuara, të cilat identifikojnë kategorinë e rrezikut të ngarkesës. Një mjet me pankarta duhet të ketë të paktën katër pankarta identike. Ato vendosen në pjesën e përparme, të pasme dhe të dy anët e mjetit. Shihni Figurën 9.3. Pankartat duhet të jenë të lexueshme nga të katër drejtimet. Ato janë të paktën 9,84 (250 mm) inç katror, katror me pikë, në formë diamanti. Pankartat duhet të vendosen në një sfond me ngjyra të kundërta. Cisternat e ngarkesave dhe paketimet e tjera të grupuara shfaqin numrin e identifikimit të përmbajtjes së tyre në pankarta ose panele portokalli ose ekrane të bardha katrore me pikë që kanë të njëjtën madhësi si pankartat.

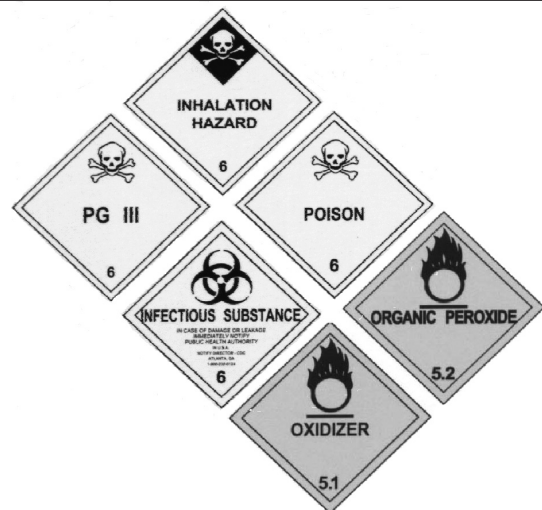
Numrat e identifikimit janë një kod katërshifror i përdorur nga reaguesit e parë për të identifikuar materialet e rrezikshme.

Një numër identifikimi mund të përdoret për të identifikuar më shumë se një kimikat. Shkronjat "NA ose "UN" do t'i paraprijnë numrit të identifikimit. Udhëzuesi për reagimin ndaj emergjencës së Departamentit Amerikan të Transportit (ERG) liston kimikatet dhe numrat e identifikimit që u janë caktuar atyre.

Ekzistojnë tri lista kryesore që përdoren nga dërguesit, transportuesit dhe shoferët kur përpiqen të identifikojnë materiale të rrezikshme. Përpara se të transportoni një material, kërkonim emrin e tij në tri lista që mund të gjenden në Rregulloret e Materialeve të Rrezikshme. Disa materiale janë në të gjitha listat, të tjerët vetëm në një. Kontrolloni gjithmonë listat e mëposhtme:

- Seksioni 172.101, Tabela e Materialeve të Rrezikshme.
- Shtojca A e seksionit 172.101, Lista e
- substancave dhe sasive të raportueshme të rrezikshme.
- Shtojca B e seksionit 172.101, Lista e ndotësve detarë.

Figura 9.2



Shembuj të etiketave të materialeve të rrezikshme

Figura 9.3



Shembuj të etiketave të materialeve të rrezikshme

Tabela e materialeve të rrezikshme. Figura 9.4 tregon një pjesë të pankartës së materialeve të rrezikshme. Kolona 1 tregon se në cilat mënyra të transportit ndikon hyrja dhe informacione të tjera në lidhje me përshkrimin e transportit. Pesë kolonat e ardhshme tregojnë emrin e transportit të secilit material, kategorinë e rrezikut ose ndarjen, numrin e identifikimit, grupin e paketimit dhe etiketat e kërkuara. Gjashtë simbole të ndryshme mund të shfaqen në **Kolonën 1** të tabelës.

- (+) Tregon emrin e duhur të transportit, kategorinë e rrezikut dhe grupin e paketimit për t'u përdorur, edhe nëse materiali nuk plotëson përkufizimin e kategorisë së rrezikut.
- (A) Do të thotë se materiali i rrezikshëm i përshkruar në kolonën 2 i nënshtrohet HMR-së vetëm kur ofrohet ose synohet për transport nga ajri, përveç nëse është një substancë e rrezikshme ose mbetje e rrezikshme.
- (W) Do të thotë se materiali i rrezikshëm i përshkruar në kolonën 2 i nënshtrohet HMR-së vetëm kur ofrohet ose synohet për transport në ujë, përveç nëse është një substancë e rrezikshme, mbetje e rrezikshme ose ndotës detar.
- (D) Do të thotë se emri i duhur i transportit është i përshtatshëm për të përshkruar materialet për transportin e brendshëm, por mund të mos jetë i përshtatshëm për transport ndërkombëtar.
- (I) Identifikon një emër të duhur transporti që përdoret për të përshkruar materialet në transportin ndërkombëtar. Një emër tjetër transporti mund të përdoret kur bëhet fjalë vetëm për transportin e brendshëm.
- (G) Do të thotë se ky material i rrezikshëm i përshkruar në kolonën 2 është një emër i përgjithshëm transporti. Një emër i përgjithshëm transporti duhet të shoqërohet me një emër teknik në letrën e transportit. Një emër teknik është një kimikat specifik që e bën produktin të rrezikshëm.

Kolona 2 liston emrat e duhur të transportit dhe përshkrimet e materialeve të rregulluara. Regjistrimet janë sipas rendit alfabetik, kështu që ju mund të gjeni më shpejt hyrjen e duhur. Tabela tregon emrat e duhur të transportit në llojin e rregullt. Letra e transportit duhet të tregojë emrat e duhur të transportit. Emrat e treguar me shkronja të pjerrëta nuk janë emrat e duhur të transportit.

Kolona 3 tregon kategorinë ose ndarjen e rrezikut të një materiali ose hyrjen "I ndaluar". Asnjëherë mos transportoni një material "të ndaluar". Ju i etiketoni dërgesat në bazë të sasisë dhe kategorisë së rrezikut. Ju mund të vendosni se cilat pankarta të përdorni nëse i dini këto tri gjëra:

- Kategoria e rrezikut të materialit.
- Sasia që po dërgohet.
- Sasia e të gjitha materialeve të rrezikshme të të gjitha kategorive në mjetin tuaj.

Kolona 4 liston numrin e identifikimit për secilin emër të duhur të transportit. Numrat e identifikimit paraprihen nga shkronjat "UN" ose "NA". Shkronjat "NA" lidhen me emrat e duhur të transportit që përdoren vetëm brenda Shteteve të Bashkuara dhe për lëndët që vijnë dhe dërgohen në Kanadaja. Numri i identifikimit duhet të shfaqet në letrën e transportit si pjesë e përshkrimit të transportit dhe gjithashtu të shfaqet në paketë. Ai gjithashtu duhet të shfaqet në cisternat e ngarkesave dhe paketimet e tjera në grup. Policia dhe zjarrfikësit e përdorin këtë numër për të identifikuar shpejt materialet e rrezikshme.

Kolona 5 tregon grupin e paketimit (me numra romakë) të caktuar për një material.

Kolona 6 tregon etiketën(at) e paralajmërimit të rrezikut që dërguesit duhet të vendosin në pako me materiale të rrezikshme. Disa produkte kërkojnë përdorimin e më shumë se një etikete për shkak të pranisë së rreziqeve të shumta.

Kolona 7 liston dispozitat shtesë (të veçanta) që zbatohen për këtë material. Kur ka një hyrje në këtë kolonë, duhet t'i referoheni rregulloreve federale për informacion specifik. Numrat 1-6 në këtë kolonë nënkuptojnë se materiali i rrezikshëm është një rrezik për thithjen e helmit (PIH). Materialet PIH kanë kërkesa të veçanta për letrat e transportit, shënimet dhe pankartat.

Kolona 8 është një kolonë me tre pjesë që tregon numrat e seksioneve që mbulojnë kërkesat e paketimit për çdo material të rrezikshëm.

Shënim: Kolonat 9 dhe 10 nuk zbatohen për transportin në autostradë.

Shtojca A në 49 CFR 172.101 - Lista e substancave të rrezikshme dhe sasive të raportueshme. DOT dhe EPA duan të dinë për derdhjet e substancave të rrezikshme. Ato janë emërtuar në listën e substancave të rrezikshme dhe sasive të raportueshme. Shihni Figurën 9.5. Kolona 3 e listës tregon sasinë e raportueshme të secilit produkt (RQ). Kur këto materiale transportohen në një sasi të raportueshme ose më të madhe në një paketë, dërguesi shfaq shkronjat RQ në letrën e transportit dhe në paketë. Shkronjat RQ mund të shfaqen para ose pas përshkrimit bazë. Ju ose punëdhënësi juaj duhet të raportoni çdo derdhje të këtyre materialeve, e cila ndodh në një sasi të raportueshme.

Nëse fjalët RREZIK PËR THITHJE shfaqen në letrën ose paketimin e transportit, rregullat kërkojnë shfaqjen e pankartave RREZIK PËR THITHJE TË HELMIT ose GAZ HELM, sipas rasti. Këto pankarta duhet të përdoren përveç pankartave të tjera, të cilat mund të kërkojnë nga kategoria e rrezikut të produktit. Afisho gjithmonë pankartën e kategorisë së rrezikut dhe pankartën e RREZIKUT TË THITHJES SË MATERIALIT TË RREZIKSHËM, edhe për sasi të vogla.

Shtojca B në 49 CFR 172.101 - Lista e Ndotësve Detarë

Shtojca B është një listë e kimikateve që janë toksike për jetën detare. Për transportin në autostradë, kjo listë përdoret vetëm për kimikatet në një kontejner me një kapacitet prej 119 galonësh ose më shumë pa një pankartë ose etiketë siç specifikohet nga HMR-ja.

Çdo paketë e grupuar e një Ndotësi Detar duhet të shfaqë shenjën e Ndotësit Detar (trekëndëshi i bardhë me një peshk dhe një "X" nëpër peshk). Kjo shenjë (nuk është pankartë) duhet të vendoset edhe në pjesën e jashtme të mjetit. Përveç kësaj, duhet të bëhet një shënim në letrat e transportit pranë përshkrimit të materialit: "Ndotës detar".

Figura 9.4

49 CFR 172.101 Tabela e materialeve të rrezikshme									
Simbolet	Përshkrimi i materialeve të rrezikshme dhe emrat e duhur të transportit	Kategoria ose ndarja e rrezikut	Numri i identifikimit	PG	Etiketa Kodet	Dispozita të veçanta (172.1010)	Paketimi (173.***)		
							Përjashtimet	Jo grup	Grup
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8A)	(8B)	(8C)
A	Acetaldehid Amoniak	9	UN1841	III	9	IB8, IP3, IP7, T1, TP33	155	204	240

Figura 9.5

Shtojca A në 49 CFR 172.101 Lista e substancave të rrezikshme dhe sasive të raportueshme		
Substancat e rrezikshme	Sinonime	Sasia e raportueshme (RQ) Paund (kilogram)
Fenil merkaptan	Benzinetiol, Tiofenol	100 (45.4)
Acetat fenilmerkuri	Mërkuri, (acetat-0) fenil	100 (45.4)
Feniltiurea Forate	Tiurea, fenil	100 (45.4)
Fosgjeni	Acidi fosforoditioik, O,O-dietil S-(etiltio), metilester	10 (4.54)
Fosfina	Klorur karbonil	10 (4.54) *
Acidi fosforik	Fosfidi i hidrogjenit	100 (45.4)
Acidi fosforik, dietil		5000 (2270)
4-nitrofenil ester	Dietil-p nitrofenil fosfat	100 (45.4)
Acid fosforik, plumb (2+) kripë (2:3)	Fosfati i plumbit	1 (.454)

Figura 9.6

LETËR TRANSPORTI			
PËR:	ABC Corporation 88 Valley Street Anywhere, VA	NGA:	DEF Corporation 55 Mountain Street Nowhere, CO
Sasia	HM	Përshkrimi	Pesha
1 cilindër	RQ (<i>"RQ"</i> do të thotë se kjo është një sasi e raportueshme.)	UN1076, Fosgjen, 2.3, Helm, Rrezik thithje, Zona A (UN1076 është numri i identifikimit nga kolona 4 e tabelës së materialeve të rrezikshme. Fosgjen është emri i duhur i transportit nga kolona 2 e tabelës së materialeve të rrezikshme. 2.3 është kategoria e rrezikut nga kolona 3 e tabelës së materialeve të rrezikshme.)	25 lbs.
Kjo është për të vërtetuar se materialet e përmendura më sipër janë klasifikuar, përshkruar, pakeluar, shënuar dhe etiketuar siç duhet dhe janë në gjendje të duhur për transport sipas rregulloreve në fuqi të Departamentit të Transportit. Dërguesi: DEF Corporation Transportuesi: Saftey First Për: Smith Për: Data: 15 tetor 2003 Data: Udhëzime të veçanta: Kontakti i emergjencës 24 orë, John Smith 1-800-555-5555			

9.3.4 – Letra e transportit

Letra e transportit e paraqitur në figurën 9.6 përshkruan një dërgesë. Një letër transporti për materiale të rrezikshme duhet të përfshijë:

- Numrat e faqeve nëse letra e transportit ka më shumë se një faqe. Faqja e parë duhet të tregojë numrin total të faqeve. Për shembull, "Faqja 1 nga 4".
- Një përshkrim i duhur i transportit për çdo material të rrezikshëm.
- Certifikata e një dërguesi, e nënshkruar nga dërguesi, duke thënë se ata e përgatitën dërgesën sipas rregullave.

9.3.5 – Përshkrimi i artikullit

Nëse një letër transporti përshkruan produkte të rrezikshme dhe jo të rrezikshme, materialet e rrezikshme duhet të jenë:

- Të futura të parat.
- E theksuar me një ngjyrë të kundërt ose
- e identifikuar me një "X" të vendosur përpara përshkrimit të transportit (ID#, emri i transportit, kategoria e rrezikut, grupi i paketimit) në një kolonë me titull "HM". Shkronjat "RQ" mund të përdoren në vend të "X" nëse duhet të identifikohet një sasi e raportueshme.

Përshkrimi bazë i materialeve të rrezikshme përfshin numrin e identifikimit, emrin e duhur të transportit, kategorinë ose ndarjen e rrezikut dhe grupin e paketimit, nëse ka, sipas asaj radhe. Grupi i paketimit shfaqet me numra romakë dhe mund të paraprihet nga "PG".

Emri i transportit, kategoria e rrezikut dhe numri i identifikimit nuk duhet të jenë të shkurtuara, përveç nëse autorizohen në mënyrë specifike në rregulloret e materialeve të rrezikshme. Përshkrimi duhet të tregojë gjithashtu:

- Sasinë totale dhe njësinë matëse.
- Numrin dhe llojin e paketave (shembull: "6 bateri")
- Shkronjat RQ, nëse është një sasi e raportueshme.
- Nëse shfaqen shkronjat RQ, emri i substancës së rrezikshme (nëse nuk përfshihet në emrin e transportit).
- Për "n.o.s." dhe përshkrimet e përgjithshme, emri teknik i materialit të rrezikshëm.
- Për të gjitha materialet me shkronjën "G" (Gjenerike) në kolonën 1, emri teknik i materialit të rrezikshëm.

Dokumentet e transportit gjithashtu duhet të shënojnë një numër telefoni për përgjigje gjatë emergjencave (përveç nëse përjashtohet). Numri i telefonit për përgjigje gjatë emergjencave është përgjegjësi e dërguesit. Mund të përdoret nga reaguesit e emergjencës për të marrë informacion në lidhje me çdo material të rrezikshëm të përfshirë në një derdhje ose zjarr.

Numri i telefonit duhet të jetë:

Numri i personit që ofron materialin e rrezikshëm për transport (nëse dërguesi/ofertuesi është ofruesi i informacionit të reagimit emergjent (ERI); ose

Numri i një agjencie ose organizate që është në gjendje dhe pranon përgjegjësinë për të ofruar informacionin e detajuar të kërkuar nga paragrafi (a)(2) i këtij seksioni. Personi që është regjistruar me ofruesin ERI duhet të identifikohet me emrin, ose numrin e kontratës ose identifikues tjetër unik të caktuar nga ofruesi ERI, në letrën e transportit.

Dërguesit gjithashtu duhet t'i japin transportuesit motorik informacionin e reagimit emergjent për çdo material të rrezikshëm që dërgohet. Informacioni i reagimit emergjent duhet të jetë në gjendje të përdoret larg mjetit dhe duhet të ofrojë informacion se si të trajtohen në mënyrë të sigurt incidentet që përfshijnë materialin. Ai duhet të përfshijë informacion mbi emrin e transportit të materialeve të rrezikshme, rreziqet për shëndetin, zjarrin, shpërthimin dhe metodat bazë të trajtimit të derdhjeve, zjarreve dhe rrjedhjeve të materialeve.

Një informacion i tillë mund të jetë në letrën e transportit ose në ndonjë dokument tjetër që përfshin përshkrimin bazë dhe emrin teknik të materialit të rrezikshëm. Ose, mund të jetë në një libër udhëzues siç është Udhëzuesi për reagimin gjatë emergjencave (ERG). Transportuesit e mjeteve mund të ndihmojnë transportuesit duke mbajtur një ERG në çdo mjet që transporton materiale të rrezikshme. Shoferi duhet t'ia japë informacionin e reagimit gjatë emergjencave çdo autoriteti federal, shtetëror ose lokal që reagon ndaj një incidenti me materiale të rrezikshme ose që po heton një të tillë.

Sasia dhe numri total dhe lloji i paketave duhet të shfaqet para ose pas përshkrimit bazë. Lloji i paketimit dhe njësia matëse mund të jenë të shkurtuara. Për shembull:

- 10 ctns. UN1263, bojë, 3, PG II, 500 lbs.

Dërguesi i mbetjeve të rrezikshme duhet të vendosë fjalën MBETJE përpara emrit të duhur të transportit të materialit në letrën e transportit (manifesti i mbetjeve të rrezikshme). Për shembull:

- UN1090, PG II, Mbetje Acetoni, 3.

Një material jo i rrezikshëm nuk mund të përshkruhet duke përdorur një kategori rreziku ose një numër identifikimi.

Dërguesit duhet të mbajnë një kopje të letrave të transportit (ose një imazh elektronik) për një periudhë prej 2 vjetësh (3 vjet për mbetjet e rrezikshme) pasi materiali të jetë pranuar nga transportuesi fillestar.

Nëse dikush ofron vetëm një shërbim transportues dhe nuk është autori i dërgesës, një transportues kërkohet të mbajë një kopje të letrës së transportit (ose një imazh elektronik) për një periudhë prej 1 viti.

SHËNIM I RËNDËSISHËM. Për të parë kërkesat e plota rregullatore për transportin e materialeve të rrezikshme, duhet t'i referoheni Kodit të Rregulloreve Federale, Titulli 49, Pjesët 171-185.

9.3.6 – Certifikata e dërguesit

Kur dërguesi paketon materiale të rrezikshme, dërguesi vërteton që paketa është përgatitur sipas rregullave. Vërtetimi i nënshkruar i dërguesit shfaqet në letrën origjinale të transportit. Përjashtimet e vetme janë kur një dërgues është një transportues privat që transporton produktin e tij dhe kur paketa sigurohet nga transportuesi (për shembull, një cisternë ngarkesash). Nëse një paketë nuk është qartësisht e pasigurt ose nuk përputhet me HMR-në, ju mund ta pranoni certifikimin e dërguesit në lidhje me paketimin e duhur. Disa transportues kanë rregulla shtesë për transportin e materialeve të rrezikshme. Ndiqni rregullat e punëdhënësit tuaj kur pranoni dërgesat.

9.3.7 – Shënimet dhe etiketat e paketave

Dërguesit pritojnë shenjat e nevojshme direkt në paketë, një etiketë ose etiketë fundore e bashkangjitur. Një shënim i rëndësishëm i paketimit është emri i materialeve të rrezikshme. Është i njëjti emër si ai në letrën e transportit. Kërkesat për shënimin ndryshojnë sipas madhësisë së paketimit dhe materialit që transportohet. Kur kërkohet, dërguesi duhet të vendosë sa vijon në paketë:

- Emri dhe adresa e dërguesit ose marrësit.
- Emri i transportit dhe numri i identifikimit të materialit të rrezikshëm.
- Etiketat e kërkuara.

Një ide e mirë është të krahasoni letrën e transportit me shenjat dhe etiketat. Gjithmonë sigurohuni që dërguesi të tregojë përshkrimin e saktë bazë në letrën e transportit dhe të verifikojë që etiketat e duhura gjenden në paketa. Nëse nuk e njihni materialin, kërkoni nga dërguesi të kontaktojë zyrën tuaj.

Nëse rregullat e kërkojnë këtë, dërguesi do të vendosë RQ, NDOTËSI DETAR, MATERIAL I RREZIKSHËM BIOLOGJIK, DJEGËS, ose RREZIK PËR THITHJE në paketë. Paketimet me kontejnerë të lëngshëm brenda do të kenë gjithashtu shenja të orientimit të paketimit me shigjeta të drejtuara në drejtimin e duhur drejt. Etiketat e përdorura pasqyrojnë gjithmonë kategorinë e rrezikut të produktit. Nëse një paketë ka nevojë për më shumë se një etiketë, etiketat duhet të jenë afër njëra-tjetrës, pranë emrit të duhur të transportit.

9.3.8 – Njohja e materialeve të rrezikshme

Mësoni të dalloni dërgesat e materialeve të rrezikshme. Për të zbuluar nëse dërgesa përfshin materiale të rrezikshme, shikoni letërën e transportit. A ka:

- Një hyrje me emrin e duhur të transportit, kategorinë e rrezikut dhe numrin e identifikimit?
- Një hyrje të theksuar, apo një me një X ose RQ në kolonën e materialeve të rrezikshme?

Të dhëna të tjera që sugjerojnë materiale të rrezikshme:

- Në çfarë biznesi është transportuesi? Tregtar bojërash? Furnizues kimikatesh? Shtëpia e furnizimit shkencor? Kontrollues pesticidesh apo furnizues bujqësor? Tregtar eksplozivash, municionesh apo fishekzjarrësh?
- A ka cisterna me etiketa apo pankarta diamanti në godina?
- Çfarë lloj pakete po dërgohet? Cilindrat dhe bateritë përdoren shpesh për dërgesat e materialeve të rrezikshme.
- A është një etiketë e kategorisë së rrezikut, emri i duhur i transportit ose numri i identifikimit në paketë?
- A ka ndonjë masë paraprake gjatë trajtimit?

9.3.9 – Manifesti i mbetjeve të rrezikshme

Kur transportoni mbetje të rrezikshme, duhet të firmosni me dorë dhe të mbani një manifest uniform të mbetjeve të rrezikshme. Emri dhe numri i regjistrimit EPA të dërguesve, transportuesve dhe destinacionit duhet të shfaqen në manifest. Dërguesit duhet të përgatisin, të shënojnë datën dhe të nënshkruajnë me dorë manifestin. Trajtojeni manifestin si një letër transporti kur transportoni mbetjet. Dërgojeni dërgesën e mbetjeve vetëm tek një transportues tjetër i regjistruar ose një objekt asgjësimi/trajtimi. Çdo transportues që transporton dërgesën duhet të nënshkruajë me dorë manifestin. Pasi ta dorëzoni dërgesën, mbajeni kopjen tuaj të manifestit. Çdo kopje duhet të ketë të gjitha nënshkrimet dhe datat e nevojshme, duke përfshirë ato të personit të cilit i keni dorëzuar mbetjet.

9.3.10 – Pankarta

Bashkëngjitni pankartat e duhura në mjet përpara se ta drejtoni atë. Ju lejohet të lëvizni një mjet me pankarta të vendosura në mënyrë jo të duhur gjatë një emergjence, për të mbrojtur jetën ose pronën.

Pankartat duhet të shfaqen në të dy anët dhe në të dy skajet e mjetit. Çdo pankartë duhet:

- Të shihet lehtësisht nga drejtimi ku ndeshet.
- Të vendoset në mënyrë që fjalët ose numrat të jenë në nivel dhe të lexohen nga e majta në të djathtë.
- Të jetë të paktën tre inç larg nga çdo shenjë tjetër.
- Të mbahet larg nga aksesoret ose pajisjet si shkallët, dyert dhe pëlhurat e gomuar.
- Të mbahet e pastër dhe e padëmtuar në mënyrë që ngjyra, formati dhe mesazhi të shihen lehtësisht.
- Të ngjitet në një sfond me ngjyra të kundërta.
- Përdorimi i "Drejto me kujdes" dhe slogane të tjera është i ndaluar.
- Pankarta e përparme mund të jetë në pjesën e përparme të traktorit ose në pjesën e përparme të rimorkios.

Për të vendosur se cilat pankarta të përdorni, duhet të dini:

- Kategorinë e rrezikut të materialeve.
- Sasinë e materialeve të rrezikshme të dërguara.
- Peshën totale të të gjitha kategorive të materialeve të rrezikshme në mjetin tuaj.

9.3.11 – Tabelat e pankartave

Ka dy tabela me pankarta, Tabela 1 dhe Tabela 2. Materialet e tabelës 1 duhet të vendosen me pankarta sa herë që transportohet ndonjë sasi. Shihni figurën 9.7.

Përveç paketimeve të grupuara, kategoritë e rrezikut në Tabelën 2 kanë nevojë për pankarta vetëm nëse sasia totale e transportuar është 1 001 paund ose më shumë duke përfshirë paketimin. Shtoni sasinë nga të gjitha letrat e transportit për të gjitha produktet e Tabelës 2 që keni në bord. Shihni Figurën 9.8.

Ju mund të përdorni pankarta të RREZIKSHME në vend të pankartave të veçanta për çdo kategori rreziku në Tabelën 2 kur:

Keni 1 001 paund ose më shumë nga dy ose më shumë kategori rreziku në Tabelën 2, që kërkojnë pankarta të ndryshme dhe nuk keni ngarkuar 2 205 paund ose më shumë nga ndonjë material i kategorisë së rrezikut në Tabelën 2 në çdo vend. (Duhet të përdorni pankartën specifike për këtë material.)

Pankarta e rrezikshme është një opsion, jo një kërkesë. Ju gjithmonë mund të vendosni pankarta për materialet.

Nëse fjalët RREZIK PËR THITHJE janë në letrën ose paketimin e transportit, duhet të shfaqni pankartën GAZ HELMUES ose THITHJE HELMI, përveç çdo pankarte tjetër të nevojshme për kategorinë e rrezikut të produktit. Përfashtimi prej 1 000 paund nuk zbatohet për këto materiale.

Ju nuk keni nevojë të përdorni pankarta EKSPLOZIVË 1,5, OKSIDUES dhe I RREZIKSHËM nëse një mjet përmban eksplozivë të Divizionit 1.1 ose 1.2 dhe është i vendosur me pankarta EKSPLOZIV 1.1 ose 1.2. Ju nuk keni nevojë të përdorni një pankartë të Divizionit 2.2 GAZ JO I DJEGSHËM në një mjet që shfaq një GAZ TË DJEGSHËM Divizioni 2.1 ose për oksigjen një pankartë të Divizionit 2.2 OKSIGJEN.

Materialet me rrezik dytësor kur janë të lagur duhet të shfaqin pankartën E RREZIKSHME KUR ËSHTË E LAGUR, përveç çdo pankarte tjetër të nevojshme për kategorinë e rrezikut të produktit. Përfashtimi prej 1 000 paund për vendosjen e pankartave nuk zbatohet për këto materiale.

Pankartat e përdorura për të identifikuar kategorinë e rrezikut kryesor ose dytësor të një materiali duhet të kenë kategorinë e rrezikut ose numrin e ndarjes të shfaqur në këndin e poshtëm të pankartës. Asnjë kategori rreziku ose numër ndarjeje nuk lejohet në pankartat e përdorura për të identifikuar një kategori rreziku dytësor të një materiali. Pankartat e rrezikut të ngjitura përgjithmonë pa numrin e kategorisë së rrezikut mund të përdoren për sa kohë që ato qëndrojnë brenda specifikimeve të ngjyrave.

Pankartat mund të shfaqen për materialet e rrezikshme edhe nëse nuk kërkohet për aq kohë sa pankarta identifikon rrezikun e materialit që transportohet.

Një paketim i grupuar është një kontejner i vetëm me një kapacitet më të madh se 119 galonë. N një paketë të grupuar dhe në një mjet që transporton një paketë të grupuar, duhet të vendosen pankarta, edhe nëse ka vetëm mbetje të një materiali të rrezikshëm. Disa paketa të grupuara duhet të vendosen vetëm në dy anët e kundërta ose mund të shfaqin etiketa. Të gjitha paketimet e tjera të grupuara duhet të vendosen në të katër anët.

Figura 9.7

Tabela e pankartës 1 Çdo sasi	
NËSE MJETI JUAJ PËRMBAN NDONJË SASI	PANKARTA SI...
1.1 Eksplozivët masiv	Eksplozivët 1.1
1.2 Rreziqet e projektit	Eksplozivët 1.2
1.3 Rreziqet nga zjarri masiv	Eksplozivët 1.3
2.3 Helmet/Gazet toksikë	Gaz helmues
4.3 I djegshëm spontanisht kur laget	I rrezikshëm kur laget
5.2 (Peroksid organik, Lloji B, i lëngët ose i ngurtë, i kontrolluar me temperaturë)	Peroksid organik
6.1 (Rrezik nga thithja vetëm zona A dhe B)	Helmi
7 (Vetëm etiketa radioaktive e verdhë (Yellow III))	Radioaktive

Figura 9.8

Tabela e pankartës 2 1 001 paund ose më shumë	
Kategoria e materialit (kategoria e rrezikut ose numri i ndarjes dhe përshkrimi shtesë, sipas rastit)	Emri i pankartës
1.4 Shumë i pandjeshëm	Eksplozivët 1.4
1.5 I pandjeshëm ekstrem	Eksplozivët 1.5
1.6	Eksplozivët 1.6
2.1 Gazet e ndezshëm	Gaz i ndezshëm
2.2 Gazet jo të ndezshëm	Gaz jo i ndezshëm.
3 Lëngje të ndezshme	E ndezshme
Lëng i djegshëm	I djegshëm*
4.1 Gazet e ndezshëm	Të ngurta të ndezshme
4.2 I djegshëm në mënyrë spontane	I djegshëm në mënyrë spontane
5.1 Oksiduesit	Oksidues
5.2 (përveç peroksidit organik, Lloji B, i lëngët ose i ngurtë, i kontrolluar me temperaturë)	Peroksid organik
6.1 (përveç rrezikut nga thithja zona A ose B)	Helmi
6.2 Substancat infektive	(Asnjë)
8 Gërryese	Gërryese
9 Materiale të ndryshme të rrezikshme	Kategoria 9**
ORM-D	(Asnjë)
* I NDEZSHËM mund të përdoret në vend të një DJEGËSI në një cisternë ngarkesash ose cisternë portative.	
**Kategoria 9 Pankarta nuk kërkohet për transportin e brendshëm.	

Nëseksionet 9.1, 9.2 dhe 9.3

Testoni njohuritë tuaja

1. Dërguesit paketojnë për (plotësoni vendin bosh) materialin.
2. Shoferi vendos mjetin e tij për (plotësoni vendin bosh) rrezikun.
3. Cilat janë tri gjërat duhet të dini për të vendosur se cilat pankarta (nëse ka) ju nevojiten?
4. Një numër identifikimi i materialeve të rrezikshme duhet të shfaqet në (plotësoni vendin bosh) dhe në (plotësoni vendin bosh). Numri i identifikimit duhet të shfaqet gjithashtu në cisternat e ngarkesave dhe paketimet e tjera të grupuara ose cilindra.
5. Ku duhet t'i mbani letrat e transportit që përshkruajnë materiale të rrezikshme?

Këto pyetje mund të jenë në testin tuaj. Nëse nuk mund t'u përgjigjeni të gjithave, rilexoni nëseksionet 9.1, 9.2 dhe 9.3

9.4 – NGARKIMI DHE SHKARKIMI

Bëni gjithçka që mundeni për të mbrojtur kontejnerët me materiale të rrezikshme. Mos përdorni asnjë mjet që mund të dëmtojë kontejnerët ose paketimet e tjera gjatë ngarkimit. Mos përdorni grepa.

9.4.1 – Kërkesat e përgjithshme të ngarkimit

Para ngarkimit ose shkarkimit, shtypni frenën e parkimit. Sigurohuni që mjeti të mos lëvizë.

Shumë produkte bëhen më të rrezikshme kur ekspozohen ndaj nxehtësisë. Ngarkoni materialet e rrezikshme larg burimeve të nxehtësisë.

Shikoni për shenja të kontejnerëve që rrjedhin ose të dëmtuara: PROBLEME ME RRJEDHJEN! Mos transportoni paketat që rrjedhin. Në varësi të materialit, ju, kamioni juaj dhe të tjerët mund të jeni në rrezik. Është e paligjshme lëvizja e një mjeti me materiale të rrezikshme që rrjedhin.

Kontejnerët e materialeve të rrezikshme duhet të jenë të lidhur me mbajtëse për të parandaluar lëvizjen e paketimeve gjatë transportit.

Ndalohet pirja e duhanit. Kur ngarkoni ose shkarkoni materiale të rrezikshme, mbajeni zjarrin larg. Mos lejoni që njerëzit të pinë duhan pranë. Mos pini kurrë duhan përreth:

- Kategoria 1 (eksplozivë)
- Kategoria 2.1 (Gaz i ndezshëm)
- Kategoria 3 (Lëngje të ndezshme)
- Kategoria 4 (Lëngje të ngurta të ndezshme)
- Kategoria 5 (Oksidues)

Sigurohuni që nuk lëviz. Mbajini kontejnerët në mënyrë që të mos bien, të rrëshqasin ose të kërcejnë gjatë transportit. Jini shumë të kujdesshëm kur ngarkoni kontejnerë që kanë valvula ose pajisje të tjera. Të gjitha paketimet e materialeve të rrezikshme duhet të sigurohen gjatë transportit.

Pas ngarkimit, mos hapni asnjë paketë gjatë udhëtimit tuaj. Asnjëherë mos transferoni materiale të rrezikshme nga një paketë në tjetrën gjatë transportit. Ju mund të zbrazni një cisternë mallrash, por mos zbrazni asnjë paketë tjetër ndërsa është në mjet.

Rregullat e ngrohësit të ngarkesës. Ekzistojnë rregulla të veçanta të ngrohësit të ngarkesës për ngarkimin:

- Kategoria 1 (eksplozivë)
- Kategoria 2.1 (gaz i ndezshëm)
- Kategoria 3 (lëngje të ndezshme)

Rregullat zakonisht ndalojnë përdorimin e ngrohësve të ngarkesave, duke përfshirë njësitë e ngrohësve automatikë të ngarkesës/kondicionerit. Nëse nuk i keni lexuar të gjitha rregullat përkatëse, mos i ngarkoni produktet e mësipërme në një hapësirë ngarkese që ka një ngrohës.

Përdorni hapësirën e mbyllur të ngarkesave. Ju nuk mund të keni ngarkesa të varura ose të derës së pasme prej:

- Kategorisë 1 (eksplozivë)
- Kategorisë 4 (Lëndë të ngurta të ndezshme)
- Kategorisë 5 (Oksidues)

Ju duhet t'i ngarkoni këto materiale të rrezikshme në një hapësirë të mbyllur ngarkese, përveç nëse të gjitha paketimet janë:

- Rezistent ndaj zjarrit dhe ujit.
- Mbuluar me një tendë rezistente ndaj zjarrit dhe ujit.

Masa paraprake për rreziqe specifike

Materialet e kategorisë 1 (eksplozivë). Fikeni motorin tuaj përpara se të ngarkoni ose shkarkoni ndonjë eksploziv. Pastaj kontrolloni hapësirën e ngarkesave.

Ju duhet:

- Të çaktivizoni ngrohësit e ngarkesave. Të shkëputni burimet e energjisë së ngrohësit dhe shkarkoni cisternat e karburantit të ngrohësit.
- Të siguroheni që të mos ketë pika të mprehta që mund të dëmtojnë ngarkesën. Të kërkon për bulona, vida, gozhda, panele anësore të thyera dhe dërrasa dysHEMEJE të thyera.
- Të përdorni një rreshtim dysHEMEJE me Divizionin 1.1, 1.2 ose 1.3 (eksplozivë të kategorisë A ose B). DysHEMETË duhet të jenë të ngushta dhe astari duhet të jetë ose material jo metalik ose metal me ngjyra. (Metalet me ngjyra janë çdo metal që nuk përmban hekur ose lidhje hekuri.)

Përdorni kujdes shtesë për të mbrojtur eksplozivët. Asnjëherë mos përdorni grepa ose mjete të tjera metalike. Asnjëherë mos i rrëzoni, hidhni ose rrotulloni paketat. Mbroni paketat shpërthyes nga ngarkesat e tjera që mund të shkaktojnë dëme.

Mos transferoni një Divizion 1.1, 1.2 ose 1.3 (eksploziv i kategorisë A ose B) nga një mjet në tjetrin në një rrugë publike, përveç rasteve emergjente. Nëse siguria kërkon një transferim emergjence, vendosni drita fosforeshente paralajmëruese të kuqe, flamuj ose fenerë elektrikë. Ju duhet t'i paralajmëroni të tjerët në rrugë.

Asnjëherë mos transportoni pako të dëmtuara eksplozivash. Mos merrni një paketë që tregon lagështi ose njollë vaji.

Mos transportoni Divizionin 1.1 ose 1.2 (eksplozivë të kategorisë A) në mjete me tri rimorkio ose në kombinime mjeteesh nëse:

- Ka një cisternë ngarkesash të shënuar ose ku janë vendosur pankarta në kombinim.
- Mjeti tjetër në kombinim përmban:
 - Divizioni 1.1 A (Eksplozivë ndezës).
 - Paketimet e materialeve të kategorisë 7 (radioaktive) të etiketuara "Yellow III" ("E verdhë III").
 - Divizioni 2.3 (Gaz helmues) ose i Divizionit 6.1 (Helmues).
 - Materiale të rrezikshme në një cisternë portative, në një depozitë DOT Spec 106A ose 110A.

Materialet e kategorisë 4 (të ngurta të ndezshme) dhe të kategorisë 5 (oksiduesit). Materialet e kategorisë 4 janë lëndë të ngurta që reagojnë (përfshirë zjarrin dhe shpërthimin) ndaj ujit, nxehtësisë dhe ajrit, madje reagojnë edhe spontanisht.

Materialet e kategorisë 4 dhe 5 duhet të mbyllen plotësisht në një mjet ose të mbulohen mirë. Materialet e kategorisë 4 dhe 5, të cilat bëhen të paqëndrueshme dhe të rrezikshme kur lagen, duhet të mbahen të thata gjatë transportit dhe gjatë ngarkimit dhe shkarkimit. Materialet që i nënshtrohen djegies ose ngrohjes spontane duhet të jenë në mjete me ventilim të mjaftueshëm.

Materialet e kategorisë 8 (gërryese). Nëse i ngarkoni me dorë, ngarkoni kontejnerët e thyeshëm me lëng gërryes një nga një. Mbajini ato në anën e djathtë lart. Mos i hidhni ose rrotulloni kontejnerët. Vendosini ato në një sipërfaqe të barabartë dysHEMEJE. Mblidhni damixhanat vetëm nëse nivelet e poshtme mund të përballojnë peshën e niveleve të sipërme në mënyrë të sigurt.

Mos e ngarkoni acidin nitrik mbi asnjë produkt tjetër ose mos grumbulloni më shumë se dy (2) lartësi.

Ngarkoni bateritë e ngarkuara në mënyrë që lëngu i tyre të mos derdhet. Mbajini ato në anën e djathtë lart. Sigurohuni që ngarkesat e tjera të mos bien mbi to ose të mos lidhen me to.

Asnjëherë mos ngarkoni lëngje gërryese pranë ose sipër:

- Divizionit 1.4 (eksploziv C).
- Divizionit 4.1 (Lëndë të ngurta të ndezshme).
- Divizionit 4.3 (i rrezikshëm kur laget).
- Kategorisë 5 (Oksiduesit).
- Divizionit 2.3, Zona B (Gazet helmuese).

Asnjëherë mos ngarkoni lëngje gërryese me:

- Divizionin 1.1 ose 1.2 (eksplozivët A).
- Divizionin 1.2 ose 1.3 (eksplozivët B).
- Divizionin 1.5 (Agjentët e shpërthimit).
- Divizionin 2.3, Zona A (Gazet helmuese).
- Divizionin 4.2 (Materiale të djegshme spontanisht).
- Divizionin 6.1, PGI, Zona A (Lëngjet helmuese).

Kategoria 2 (Gazet e ngjeshur) duke përfshirë lëngjet kriogjenike. Nëse mjeti juaj nuk ka rafte për të mbajtur cilindra, dysHEMEJE e hapësirës së ngarkesës duhet të jetë e sheshtë. Cilindrat duhet të jenë:

- Të vendosur drejt.
- Të shtrënguar të shtrirë.

- Në raftet e ngjitura në mjet ose në kuti që do t'i pengojnë ato të kthehen.

Cilindrat mund të ngarkohen në një pozicion horizontal (të shtrirë) nëse është projektuar në mënyrë që valvula e lehtësimit të jetë në hapësirën e avullit.

Divioni 2.3 (Gaz helmues) ose Divizioni 6.1 (Materiale helmuese). Asnjëherë mos i transportoni këto materiale në kontejnerë me ndërlidhje. Asnjëherë mos e ngarkoni një paketë të etiketuar me HELM ose RREZIK THITHJEJE E HELMIT në kabinën e shoferit ose kabinën e gjumit ose me materiale ushqimore për konsum njerëzor ose kafshësh. Ekzistojnë rregulla të veçanta për ngarkimin dhe shkarkimin e materialeve të Kategorisë 2 në cisternat e ngarkesave. Ju duhet të keni një trajnim të veçantë për ta bërë këtë.

Materialet e kategorisë 7 (radioaktive). Disa paketa të materialeve të kategorisë 7 (Radioaktive) mbajnë një numër të quajtur "indeksi i transportit". Dërguesi i etiketon këto paketa Radioaktive II ose Radioaktive III dhe printon indeksin e transportit të paketës në etiketë. Rrezatimi rrethon çdo paketë, duke kaluar nëpër të gjitha paketat aty pranë. Për t'u marrë me këtë problem, kontrollohet numri i paketave që mund të ngarkoni së bashku. Gjithashtu kontrollohet afërsia e tyre me njerëzit, kafshët dhe shtresën e paeksponuar. Indeksi i transportit tregon shkallën e kontrollit të nevojshme gjatë transportit. Indeksi total i transportit të të gjitha paketave në një mjet nuk duhet të kalojë 50. Figura 9.10. Tabela A e këtij seksioni (49 CFR177.842) tregon rregullat për çdo indeks transporti. Tregon se sa afër mund të ngarkoni materiale të kategorisë 7 (radioaktive) me njerëzit, kafshët ose shtresën. Për shembull, nuk mund të lini një paketë me një indeks transporti 1.1 brenda dy këmbëve larg njerëzve ose mureve të hapësirës së ngarkesave.

Ngarkesa të përziera. Rregullat kërkojnë që disa produkte të ngarkohen veçmas. Ju nuk mund t'i ngarkoni ato së bashku në të njëjtën hapësirë ngarkese. Figura 9.9 rendit disa shembuj. Rregulloret (Tabela e ndarjes për materialet e rrezikshme Grafiku) emërtojnë materiale të tjera që duhet t'i mbani veçmas.

Figura 9.9

Mos e ngarko tavolinën	
Mos ngarko	Në të njëjtin mjet me
Divizionin 6.1 ose 2.3 (HELM ose material i etiketuar me rrezik thithjeje të helmit).	Ushqimin e kafshëve ose të njerëzve, përveç nëse helmi është i paketuar në një mënyrë të miratuar. Produktet ushqimore janë çdo gjë që gëlltitet. Megjithatë, shpëlarësit e gojës, pasta e dhëmbëve dhe kremrat e lëkurës nuk janë produkte ushqimore.
Gazet e Divizionit 2.3 (helmues) Zona A ose lëngjet e Divizionit 6.1 (Helm), PGI, Zona A.	Divizionin 5.1 (Oksidues), Kategorinë 3 (Lëngje të ndezshme), Kategorinë 8 (Lëngje gërryese), Divizionin 5.2 (Perokside organike), Divizionin 1.1, 1.2, 1.3 (Kategoria A ose B) Eksplozivë, Divizionin 1.5 (Lëngje shpërthyes), Divizionin 2.1 (Gazet e ndezshme), Kategoria 4 (Lëndët e ngurta të ndezshme).
Bateritë e ruajtjes të ngarkuara.	Divizionin 1.1 (eksplozivët e kategorisë A).
Kategorinë 1 (Mbushës detonues).	Çdo eksploziv tjetër përveç rasteve kur është në kontejner ose paketa të autorizuara.
Divizionin 6.1 (Cianide ose përzierje cianidi).	Acidet, materialet gërryese ose materiale të tjera acidike që mund të çlirojnë acid hidrociyanik. Për shembull: Cianidet, inorganike, n.o.s. Cianidi i argjendit Cianid natriumi.
Acidi nitrik (kategoria B).	Materiale të tjera përveç rasteve kur acidi nitrik nuk ngarkohet mbi ndonjë material tjetër.

Nënseksionet 9.4 Testoni njohuritë tuaja

- Në cilat kategori rreziku nuk duhet të pini kurrë duhan?
- Cilat janë tri kategoritë e rrezikut që nuk duhet të ngarkohen në një rimorkio që ka një njësi ngrohëse/kondicioner?
- A duhet që shtresa e dyshemesë e kërkuar për materialet e Divizionit 1.1 ose 1.2 të jetë çelik inoks?
- Në dokun e anijes së dërguesit ju jepet një letër për 100 kuti me acid baterie. Ju tashmë keni 100 paund cianid argjendi të thatë në bord. Çfarë masash paraprake duhet të merrni?
- Emërtoni një kategori rreziku që përdor indeksin e transportit për të përcaktuar sasinë që mund të ngarkohet në një mjet të vetëm.

Këto pyetje mund të jenë në testin tuaj. Nëse nuk mund t'u përgjigjeni të gjithave, rilexoni nënseksionin 9.4.

9.5 – SHËNIMI, NGARKIMI DHE SHKARKIMI I PAKETIMEVE TË GRUPUARA

Fjalori në fund të këtij seksioni jep kuptimin e fjalës "i grupuar". Cisternat e ngarkesave janë paketim i grupuar i lidhur përgjithmonë me një mjet. Cisternat e ngarkesave mbeten në mjet kur i ngarkoni dhe shkarkoni ato. Cisternat portative janë paketime të grupuara, të cilat nuk janë të lidhura përgjithmonë me një mjet. Produkti ngarkohet ose shkarkohet ndërsa cisternat portative janë jashtë mjetit. Cisternat portative më pas vendosen në një mjet për transport. Ka shumë lloje të cisternave të ngarkesave në përdorim. Cisternat më të zakonshme të ngarkesave janë MC306 për lëngjet dhe MC331 për gazet.

9.5.1 – Shenjat

Ju duhet të shfaqni numrin e identifikimit të materialeve të rrezikshme në cisternat portative dhe cisternat e ngarkesave dhe paketimet e tjera të grupuara (të tilla si kamionët me mbetje). Numrat e identifikimit janë në kolonën 4 të tabelës së materialeve të rrezikshme. Rregullat kërkojnë numra të zinj 100 mm (3,9 inç) në panele portokalli, pankarta ose një sfond të bardhë në formë diamanti nëse nuk kërkohen pankarta. Cisternat e ngarkesave të specifikuar duhet të tregojnë shenjat e datës së rritimit.

Cisternat portative duhet të tregojnë gjithashtu emrin e qiramarrësit ose pronarit. Ata gjithashtu duhet të shfaqin emrin e transportit të përmbajtjes në dy anët e kundërta. Shkronjat e emrit të transportit duhet të jenë të paktën dy inç të larta në cisternat portative me kapacitet më shumë se 1 000 galonë dhe një inç të gjata në cisternat portative me kapacitet më të vogël se 1 000 galonë. Numri i identifikimit duhet të shfaqet në secilën anë dhe në çdo skaj të një cisterne portative ose një paketime tjetër të grupuar që mban 1 000 galonë ose më shumë dhe në dy anët e kundërta, nëse cisterna portative mban më pak se 1 000 galonë. Numrat e identifikimit duhet të jenë ende të dukshme kur cisterna portative është në mjet. Nëse ato nuk janë të dukshme, duhet të shfaqni numrin e identifikimit në të dy anët dhe skajet e mjetit motorik.

Kontejnerët e ndërmjetëm të grupuar (IBC) janë paketa të grupuara, por nuk kërkohet të kenë emrin e pronarit ose emrin e transportit.

9.5.2 – Ngarkimi i cisternës

Personi përgjegjës për ngarkimin dhe shkarkimin e një cisterne ngarkesash duhet të jetë i sigurt se një person i kualifikuar është gjithmonë duke vëzhguar. Ky person që shikon ngarkimin ose shkarkimin duhet:

- Të jetë vigjilent.
- Të ketë një pamje të qartë të cisternës së ngarkesave.
- Të jetë brenda 25 këmbëve nga cisterna.
- Të njihet me rreziqet e materialeve të përfshira.
- Të njohë procedurat që duhen ndjekur në rast emergjence.
- Të jetë i autorizuar për të lëvizur cisternën e ngarkesës dhe në gjendje ta bëjë këtë.

Ekzistojnë rregulla të veçanta të frekuentimit për cisternat e ngarkesave që transportojnë propan dhe amoniak anhidrik.

Mbyllini të gjitha pusetat dhe valvulat përpara se të lëvizni një cisternë me materiale të rrezikshme, pavarësisht sa e vogël është sasia në cisternë ose sa e shkurtër është distanca. Pusetat dhe valvulat duhet të mbyllën për të parandaluar rrjedhjet. Është e paligjshme lëvizja e një cisterne mallrash me valvula ose mbulesa të hapura, përveç nëse është bosh sipas 49 CFR 173.29.

9.5.3 – Lëngje të ndezshme

Fikeni motorin përpara se të ngarkoni ose shkarkoni ndonjë lëng të ndezshëm. Ndizeni motorin vetëm nëse është e nevojshme për të funksionuar një pompë. Vendosni saktë në tokë një cisternë ngarkesash përpara se ta mbushni përmes një vrime të hapur mbushëse. Vendoseni cisternën në tokë përpara se të hapni vrimën e mbushjes dhe mbajeni në dysheme deri pas mbylljes së vrimës së mbushjes.

9.5.4 – Gaz i ngjeshur

Mbani të mbyllura valvulat e shkarkimit të lëngjeve në një cisternë gazi të ngjeshur, përveç kur ngarkoni dhe shkarkoni. Nëse motori juaj nuk përdor një pompë për transferimin e produktit, fikeni atë kur ngarkoni ose shkarkoni. Nëse përdorni motorin, fikeni atë pas transferimit të produktit, përpara se të hiqni tubin. Shkëputni të gjitha lidhjet e ngarkimit/shkarkimit përpara se të bashkoni, shkëputni ose lëvizni një cisternë ngarkesash. Mbyllni gjithmonë rimorkiot dhe gjysmë-rimorkiot për të parandaluar lëvizjen kur shkëputen nga njësia e energjisë.

Nënseksionet 9.5

Testoni njohuritë tuaja

1. Çfarë janë cisternat e ngarkesave?
2. Ku ndryshon një cisternë portative nga një cisternë mallrash?
3. Motori juaj përdor një pompë të përdorur gjatë dërgimit të gazit të ngjeshur. A duhet ta fikni motorin përpara apo pas shkëputjes së tubave pas dorëzimit?

Këto pyetje mund të jenë në testin tuaj. Nëse nuk mund t'u përgjigjeni të gjithave, rilexoni nënseksionin 9.5.

9.6 – MATERIALET E RREZIKSHME — RREGULLAT E DREJTIMIT DHE PARKIMIT

9.6.1 – Parkimi me eksplozivë të Divizionit 1.1, 1.2 ose 1.3

Asnjëherë mos parkoni me eksploziv të Divizionit 1.1, 1.2 ose 1.3 brenda pesë këmbëve nga pjesa e rrugës ku udhëtohet. Me përjashtim të periudhave të shkurtra kohore të nevojshme për nevojat e funksionimit të mjetit (p.sh. furnizimi me karburant), mos parkoni brenda 300 këmbëve nga:

- Një urë, tunel ose ndërtesë.
- Një vend ku mblidhen njerëzit.
- Një zjarr i hapur.

Nëse duhet të parkoni për të bërë punën tuaj, bëjeni këtë vetëm shkurt.

Mos parkoni në pronë private nëse pronari nuk është i vetëdijshëm për rrezikun. Dikush duhet ta shikojë gjithmonë mjetin e parkuar. Mund ta lejoni dikë tjetër ta shikojë për ju vetëm nëse mjeti juaj është:

- Në pronën e dërguesit.
- Në pronën e transportuesit.
- Në pronën e marrësit.
- Ju lejohet ta lini mjetin tuaj pa mbikëqyrje në një strehë të sigurt. Një strehë e sigurt është një vend i miratuar për parkimin e mjeteve të pambikëqyrura të ngarkuara me eksplozivë. Përcaktimi i strehëve të sigurta të autorizuar zakonisht bëhet nga autoritetet lokale.

9.6.2 – Parkimi i një mjeti me pankarta që nuk transporton eksplozivë të Divizionit 1.1, 1.2 ose 1.3 (Kategoria A ose B)

Ju mund të parkoni një mjet me pankarta (jo të ngarkuar me eksplozivë) brenda pesë këmbëve nga pjesa e rrugës ku udhëtohet vetëm nëse e kërkon puna juaj. Bëjeni këtë vetëm shkurtimisht. Dikush duhet ta shikojë gjithmonë mjetin kur parkohet në një rrugë publike ose në një xhup. Mos e shkëputni një rimorkio dhe mos e lini me materiale të rrezikshme në një rrugë publike. Mos parkoni brenda 300 këmbëve nga zjarri i hapur.

9.6.3 – Qëndrimi i pranishëm në mjete të parkuara

Personi që qëndron i pranishëm në një mjet me pankarta duhet:

- Të jetë në mjet, zgjuar dhe jo në shtratin e gjumit, ose brenda 100 këmbëve nga mjeti dhe ta mbajë atë në një pamje të qartë.
- Të jetë i vetëdijshëm për rreziqet e materialeve që transportohen.
- Të dijë çfarë të bëjë në raste emergjence.
- Të mund ta lëvizë mjetin, nëse është e nevojshme.

9.6.4 – Pa sinjale me flakë!

Mund të keni defekt dhe të duhet të përdorni sinjalet e mjetit të ndaluar. Përdorni trekëndëshat fosforeshentë ose dritat elektrike të kuqe. Asnjëherë mos përdorni sinjale djegëse, të tilla si flakërima ose siguresa, pranë një:

- Cisternë e përdorur për kategorinë 3 (Lëngje të ndezshme) ose Divizionin 2.1 (Gaz i ndezshëm) qoftë i ngarkuar apo i zbrazët.
- Mjeti të ngarkuar me eksplozivë të Divizionit 1.1, 1.2 ose 1.3.

9.6.5 – Kufizimet e rrugës

Disa shtete dhe qarqe kërkojnë leje për të transportuar materiale ose mjetet të rrezikshme. Ato mund të kufizojnë rrugët që mund të përdorni. Rregullat lokale për rrugët dhe lejet ndryshojnë shpesh. Detyra juaj si shofer është të zbuloni nëse keni nevojë për leje ose duhet të përdorni rrugë speciale. Sigurohuni që të keni të gjitha dokumentet e nevojshme përpara se të filloni.

Nëse punoni për një kompani transportuese, pyesni dispeçerin tuaj për kufizimet ose lejet e rrugës. Nëse jeni një shofer kamioni i pavarur dhe po planifikoni një rrugë të re, kontrolloni me agjencitë shtetërore ku planifikoni të udhëtoni. Disa lokalitete ndalojnë transportin e materialeve të rrezikshme përmes tuneleve, mbi ura ose rrugë të tjera. Kontrolloni gjithmonë përpara se të niseni.

Sa herë keni vendosur pankarta, shmangni zonat e populluara shumë, turmat, tunelet, rrugët e ngushta dhe rrugicat. Merrni rrugë të tjera, edhe nëse janë të papërshtatshme, përveç nëse nuk ka rrugë tjetër. Asnjëherë mos drejtoni një mjet me pankarta pranë zjarreve të hapura, përveç nëse mund të kaloni në mënyrë të sigurt pa ndalur.

Nëse transportoni eksploziv të Divizionit 1.1, 1.2 ose 1.3, duhet të keni një plan të shkruar të rrugës dhe të ndiqni atë plan. Transportuesit përgatitin planin e rrugës paraprakisht dhe i japin shoferit një kopje. Mund ta planifikoni vetë rrugën nëse e merrni eksplozivin në një vend tjetër përveç terminalit të punëdhënësit tuaj. Shkruani planin paraprakisht. Mbani një kopje të tij me vete gjatë transportit të eksplozivëve. Dërgojani dërgesat e eksplozivëve vetëm personave të autorizuar ose lërinë në dhoma të mbyllura të krijuara për ruajtjen e eksplozivëve.

Një transportues duhet të zgjedhë rrugën më të sigurt për të transportuar materiale radioaktive me pankarta. Pas zgjedhjes së rrugës, transportuesi duhet t'i tregojë shoferit për materialet radioaktive dhe të tregojë planin e rrugës.

9.6.6 – Ndalohet pirja e duhanit

Mos pini duhan brenda 25 këmbëve nga një cisternë ngarkesash me pankarta që përdoret për Kategorinë 3 (lëngje të ndezshme) ose Divizionin 2.1 (gazet). Gjithashtu, mos pini duhan ose mbani një cigare të ndezur, puro ose llullë brenda 25 këmbëve nga ndonjë mjet, i cili përmban:

- Kategoria 1 (eksplozivë)
- Lëngje të ndezshme të kategorisë 3)
- Kategoria 4.1 (ngurtësi të ndezshme)
- Kategoria 4.2 (të djegshme spontanisht)
- Kategoria 5 (oksidues)

9.6.7 – Mbushje me karburant me motorin fikur

Fikeni motorin tuaj përpara se të mbushni me karburant një mjet motorik që përmban materiale të rrezikshme. Dikush duhet të jetë gjithmonë pranë pompës së karburantit, duke kontrolluar rrjedhën e karburantit.

9.6.8 – 10 B:C Fikëse zjarri

Njësia e fuqisë së mjeteve me pankarta duhet të ketë një fikëse zjarri me një vlerësim UL prej 10 B:C ose më shumë.

9.6.9 – Kontrolloni gomat

Sigurohuni që gomat tuaja të jenë të fryra siç duhet. Ju duhet të ekzaminoni çdo gomë në një mjet motorik në fillim të çdo udhëtimi dhe sa herë që mjeti është i parkuar. Mënyra e vetme e pranueshme për të kontrolluar presionin e gomave është përdorimi i një matësi presioni të gomave.

Mos drejtoni me një gomë që rrjedh ose që është e rënë, përveçse në vendin më të afërt të sigurt për ta rregulluar atë. Hiqni çdo gomë të mbinxehur. Vendoseni në një distancë të sigurt nga mjeti juaj. Mos drejtoni derisa të korrigjoni shkakun e mbinxehjes. Mos harroni të ndiqni rregullat për parkimin dhe pjesëmarrjen në mjete me pankarta. Ato zbatohen edhe kur kontrolloni, riparoni ose ndërrojnë goma.

9.6.10 – Ku t'i ruani letrat e transportit dhe informacionin e reagimit gjatë emergjencave

Mos pranoni një dërgesë të materialeve të rrezikshme pa një letër transporti të përgatitur siç duhet. Një letër transporti për materiale të rrezikshme duhet gjithmonë të njihet lehtësisht. Njerëzit e tjerë duhet të jenë në gjendje ta gjejnë atë shpejt pas një përplasjeje.

Dalloni qartë letrat e transportit të materialeve të rrezikshme nga të tjerat duke i vendosur ato me skeda ose duke i mbajtur sipër përgjatë letrave. Kur jeni në timon, mbajini letrat e transportit brenda mundësive tuaja (me rripin e sigurimit të vendosur) ose në një qese në derën e shoferit. Ato duhet të shihen lehtësisht nga dikush që hyn në kabinë. Kur nuk jeni në timon, lërinë letrat e transportit në çantën e derës së shoferit ose në sediljen e shoferit. Informacioni i reagimit gjatë emergjencave duhet të mbahet në të njëjtin vend si letra e transportit. **Dokumentet për eksplozivët e Divizionit 1.1, 1.2 ose 1.3.**

Një transportues duhet t'i japë çdo shoferi që transporton eksplozivët e Divizionit 1.1, 1.2 ose 1.3 një kopje të Rregullores Federale

të Sigurisë së Transportuesit Motorik (FMCSR), Pjesa 397. Transportuesi duhet gjithashtu të japë udhëzime me shkrim se çfarë duhet bërë nëse vonohet ose ndodh një aksident. Udhëzimet me shkrim duhet të përfshijnë:

- Emrat dhe numrat e telefonit të njerëzve për t'u kontaktuar (përfshirë agjentët e transportuesit ose transportuesit).
- Natyrën e eksplozivëve të transportuar.
- Masat paraprake për t'u ndërmarrë në raste emergjence si zjarret, aksidentet ose rrjedhjet.

Shoferët duhet të nënshkruajnë një faturë për këto dokumente.

Duhet të njiheni dhe ta keni në posedim gjatë drejtimit të mjetit:

- Dokumentet e transportit.
- Udhëzime emergjence me shkrim.
- Plani i shkruar i rrugës.
- Një kopje e FMCSR-së, Pjesa 397.

9.6.11 – Pajisje për klorin

Shoferi që transporton klor në cisterna mallrash duhet të ketë një maskë gazi të miratuar në mjet. Shoferi duhet të ketë gjithashtu një komplet emergjence për kontrollin e rrjedhjeve në pajisjet e pllakave të mbulesës së kupolës në cisternën e ngarkesës.

9.6.12 – Ndalea përpara kalimeve hekurudhore

Ndaloni përpara një kalimi hekurudhor nëse mjeti juaj:

- Ka pankarta.
- Mban çdo lloj sasie klori.
- Ka cisterna mallrash, qofshin të ngarkuara apo bosh të përdorura për materiale të rrezikshme.

Duhet të aktivizoni bllokazhin dhe të ndaloni 15 deri në 50 këmbë përpara hekurudhës më të afërt. Ju kërkohet të hapni dritaret tuaja përpara dhe të shikoni dhe dëgjoni në të dy drejtimet për afrimin e trenave. Vazhdoni vetëm kur jeni të sigurt se nuk po vjen treni. Mos ndërroni marshet ndërsa kaloni shinat.

9.7 – EMERGJENCAT – MATERIALET E RREZIKSHME

- | | |
|-------------------------|-----------------------------------|
| • Mos pini duhan | • Paralajmëroni të tjerët |
| • Mbajini njerëzit larg | • Shmangni kontaktin ose thithjen |

9.7.1 – Udhëzues për reagimin gjatë emergjencave (ERG)

Departamenti i Transportit ka një libër udhëzues për zjarrfikësit, policinë dhe punonjësit e industrisë se si të mbron veten dhe publikun nga materialet e rrezikshme. Udhëzuesi është i indeksuar me emrin e duhur të transportit dhe numrin e identifikimit të materialeve të rrezikshme. Personeli i emergjencës i kërkon këto gjëra në letrën e transportit. Kjo është arsyeja pse është jetike që emri i duhur i transportit, numri i identifikimit, etiketa dhe pankartat të jenë të sakta.

9.7.2 – Përplasjet/Incidentet

Si shofer profesionist, puna juaj në vendin e një aksidenti është:

- Të mbani njerëzit larg vendit të ngjarjes.
- Të kufizoni përhapjen e materialit, vetëm nëse mund ta bëni këtë në mënyrë të sigurt.
- Të komunikoni rrezikun e materialeve të rrezikshme me personelin e reagimit ndaj emergjencave.
- T'i jepni reaguesve gjatë emergjencave letrat e transportit dhe informacionin e reagimit gjatë emergjencave.

Ndiqui këtë listë kontrolli:

- Kontrolloni për të parë që partneri juaj i drejtimit është në rregull.
- Mbani letrat e transportit me vete.
- Mbajini njerëzit larg dhe kundër erës.
- Paralajmëroni të tjerët për rrezikun.
- Kërkoni ndihmë.
- Ndiqui udhëzimet e punëdhënësit tuaj.
- Parandaloni pirjen e duhanit dhe mbani larg flakën e hapur.

9.7.3 – Zjarret

Mund t'ju duhet të kontrolloni zjarre të vogla kamionësh në rrugë. Megjithatë, nëse nuk keni trajnimin dhe pajisjet për ta bërë këtë në mënyrë të sigurt, mos i luftoni zjarret e materialeve të rrezikshme. Përballja me zjarret e materialeve të rrezikshme kërkon trajnim të veçantë dhe pajisje mbrojtëse.

Kur zbuloni një zjarr, kërkonin ndihmë. Ju mund të përdorni fikësen e zjarrit për të parandaluar përhapjen e zjarreve të vogla në kamionë me ngarkesë përpara se të mbërrijnë zjarrfikësit. Ndjeni dyert e rimorkios për të parë nëse janë të nxehta përpara se t'i hapni. Nëse është e nxehtë, mund të keni një zjarr në ngarkesë dhe nuk duhet t'i hapni dyert. Hapja e dyerve lejon që ajri të hyjë dhe mund të bëjë që zjarri të ndizet. Pa ajër, shumë zjarre vetëm digjen derisa të mbërrijnë zjarrfikësit, duke bërë më pak dëme. Nëse ngarkesa juaj tashmë është në zjarr, nuk është e sigurt ta luftoni zjarrin. Mbani letrat e transportit me vete për t'ia dhënë personelit të emergjencës sapo të mbërrijnë. Paralajmëroni njerëzit e tjerë për rrezikun dhe mbajini larg.

Nëse zbuloni një rrjedhje ngarkese, identifikoni materialet e rrezikshme që rrjedhin duke përdorur letrat e transportit, etiketat ose vendndodhjen e paketimit. **Mos prekni asnjë material që rrjedh - shumë njerëz lëndohen duke prekur materiale të rrezikshme.** Mos u përpiqni të identifikoni materialin ose të gjeni burimin e një rrjedhjeje nga aroma. Gazet toksikë mund të shkatërrojnë shqisën tuaj të nuhatjes dhe mund t'ju lëndojnë ose vrasin edhe nëse nuk mbajnë erë. Nëse materiali i rrezikshëm rrjedh nga një kontejner, por jo nga mjeti juaj, drejtohuni në zonën më të afërt ku mund të merrni ndihmë dhe telefononi personelin e emergjencës nëse është i nevojshëm. Asnjëherë mos hani, pini ose pini duhan pranë një rrjedhjeje ose derdhjeje.

Nëse materialet e rrezikshme derdhen nga mjeti juaj, mos e lëvizni më shumë sesa kërkon siguria. Mund të largoheni nga rruga dhe të largoheni nga vendet ku mblidhen njerëzit, nëse kjo i shërben sigurisë. Lëvizni mjetin tuaj vetëm nëse mund ta bëni këtë pa rrezik për veten ose të tjerët.

Asnjëherë mos vazhdoni të drejtoni me materiale të rrezikshme që rrjedhin nga mjeti juaj për të gjetur një kabinë telefonike, ndalesë kamioni, ndihmë ose arsye të ngjashme. Mos harroni, transportuesi paguan për pastrimin e parkingjeve të kontaminuara, rrugëve dhe kanaleve kulluese. Kostot janë të mëdha, prandaj mos lini një gjurmë të gjatë kontaminimi. Nëse materialet e rrezikshme derdhen nga mjeti juaj:

- Parkojeni.
- Siguroni zonën.
- Qëndroni aty.
- Dërgoni dikë tjetër për ndihmë.

Kur dërgoni dikë për ndihmë, jepini atij personi:

- Një përshkrim të emergjencës.
- Vendndodhjen dhe drejtimin tuaj të saktë të udhëtimit.
- Emrin tuaj, emrin e operatorit dhe emrin e komunitetit ose qytetit ku ndodhet terminali juaj.
- Emrin e saktë të transportit, kategorinë e rrezikut dhe numrin e identifikimit të materialeve të rrezikshme, nëse i njihni ato.

Kjo është shumë për dikë që të mbajë mend. Është mirë t'ia shkruani të gjitha personit që dërgoni për ndihmë. Ekipi i reagimit gjatë emergjencave duhet t'i dijë këto gjëra për t'ju gjetur dhe për të trajtuar emergjencën. Ata mund të duhet të udhëtojnë milje për të arritur tek ju. Ky informacion do t'i ndihmojë ata të sjellin pajisjen e duhur herën e parë, pa pasur nevojë të kthehen për ta marrë atë.

Asnjëherë mos e lëvizni mjetin tuaj, nëse kjo do të shkaktojë kontaminim ose dëmtim të mjetit. Qëndroni në drejtim të kundërt të erës dhe larg vendqëndrimeve në anë të rrugës, stacioneve të kamionëve, kafeneve dhe bizneseve. Asnjëherë mos u përpiqni t'i ripaketoni kontejnerët që rrjedhin. Nëse nuk keni trajnimin dhe pajisjet për të riparuar rrjedhjet në mënyrë të sigurt, mos e provoni. Telefononi dispeçerin ose mbikëqyrësin tuaj për udhëzime dhe, nëse është e nevojshme, personelin e emergjencës.

9.7.4 – Përgjigjet ndaj rreziqeve specifike

Kategoria 1 (eksplozivë). Nëse mjeti juaj ka një avari ose aksident gjatë transportit të lëndëve plasëse, paralajmëroni të tjerët për rrezikun. Mbajini larg kalimtarët. Mos lejoni pirjen e duhanit ose zjarrin e hapur pranë mjetit. Nëse ka zjarr, paralajmëroni të gjithë për rrezikun e shpërthimit.

Hiqni të gjithë eksplozivët përpara se të ndani mjetet e përfshira në një përplasje. Vendosni eksplozivët të paktën 200 metra larg mjeteve dhe ndërtesave të okupuara. Qëndroni në një distancë të sigurt.

Kategoria 2 (Gazet e ngjeshur). Nëse gazi i ngjeshur rrjedh nga mjeti juaj, paralajmëroni të tjerët për rrezikun. Lejoni vetëm ata që janë të përfshirë në heqjen e rrezikut ose dëmeve të afrohen. Duhet të njoftoni dërguesin nëse gazi i ngjeshur përfshihet në ndonjë aksident.

Nëse nuk jeni duke furnizuar me karburant makineri të përdorura në ndërtimin ose mirëmbajtjen e rrugëve, mos transferoni një gaz të ngjeshur të ndezshëm nga një cisternë në tjetrën në asnjë rrugë publike.

Kategoria 3 (Lëngje të ndezshme). Nëse jeni duke transportuar një lëng të ndezshëm dhe bëni një aksident ose mjeti juaj prishet, parandaloni mbledhjen e kalimtarëve. Paralajmëroni njerëzit për rrezikun. Mos i lejoni të pinë duhan. Asnjëherë mos transportoni një cisternë ngarkesash që rrjedh më larg se sa nevojitet për të arritur në një vend të sigurt. Dilni nga rruga nëse mund ta bëni këtë në mënyrë të sigurt. Mos transferoni lëngje të ndezshme nga një mjet në tjetrin në një rrugë publike, përveç në rast emergjence.

Kategoria 4 (Lëndët e ngurta të ndezshme) dhe Kategoria 5 (Materialet oksiduese). Nëse derdhet një material i ngurtë ose oksidues i ndezshëm, paralajmëroni të tjerët për rrezikun nga zjarri. Mos i hapni paketimet që digjen me lëndë të ngurta të ndezshme. Hiqini ato nga mjeti nëse mund ta bëni këtë me siguri. Gjithashtu, hiqni paketat e padëmtuara nëse kjo do të zvogëlojë rrezikun nga zjarri.

Kategoria 6 (Materiale helmuese dhe substanca infektive). Është detyra juaj të mbron veten, njerëzit e tjerë dhe pronën nga dëmtimi. Mos harroni se shumë produkte të klasifikuara si helme janë gjithashtu të ndezshme. Nëse mendoni se Divizioni 2.3 (gazet helmues) ose Divizioni 6.1 (materialet helmuese) mund të jenë të ndezshme, merrni masat paraprake shtesë të nevojshme për lëngjet ose gazet e ndezshme. Mos lejoni pirjen e duhanit, flakën e hapur ose saldimin. Paralajmëroni të tjerët për rreziqet e zjarrit, të thithjes së avujve ose të kontaktit me helmin.

Një mjet i përfshirë në një rrjedhje të Divizionit 2.3 (Gazet helmuese) ose të Divizionit 6.1 (Helmet) duhet të kontrollohet për helm të humbur përpara se të përdoret përsëri.

Nëse një paketë e Divizionit 6.2 (Substancat infektive) është dëmtuar gjatë trajtimit ose transportit, duhet të kontaktoni menjëherë mbikëqyrësin tuaj. Paketimet që duket se janë të dëmtuara ose tregojnë shenja rrjedhjeje nuk duhet të pranohen.

Kategoria 7 (Materialet radioaktive). Nëse materiali radioaktiv përfshihet në një rrjedhje ose paketë të thyer, tregojini dispeçerit ose mbikëqyrësit sa më shpejt të jetë e mundur. Nëse ka derdhje, ose nëse një kontejner i brendshëm mund të jetë dëmtuar, mos e prekni ose thithni materialin. Mos e përdorni mjetin derisa të pastrohet dhe kontrollohet me matës anketues.

Kategoria 8 (Materialet gjërryese). Nëse lëndët gjërryese derdhen ose rrjedhin gjatë transportit, kini kujdes për të shmangur dëmtime ose lëndime të mëtejshme kur përdorni kontejnerët. Pjesët e mjetit të ekspozuara ndaj një lëngu gjërryes duhet të lahen plotësisht me ujë. Pas shkarkimit, lani pjesën e brendshme sa më shpejt të jetë e mundur përpara se ta ngarkoni përsëri.

Nëse vazhdimi i transportit të një cisterne që rrjedh është i pasigurt, dilni nga rruga. Nëse është e sigurt për ta bërë këtë, mbani çdo lëng që rrjedh nga mjeti. Mbajini kalimtarët larg lëngut dhe tymrave të tij. Bëni gjithçka që është e mundur për të parandaluar dëmtimin e vetes dhe të tjerëve.

9.7.5 – Njoftimi i kërkuar

Qendra Kombëtare e Reagimit ndihmon në koordinimin e reagimit emergjent ndaj rreziqeve kimike. Është një burim për policinë dhe zjarrfikësit. Ajo mban një linjë 24-orëshe pa pagesë. Ju ose punëdhënësi juaj duhet të telefononi kur ndonjë nga sa vijon ndodh si rezultat i drejtpërdrejtë i një incidenti me materiale të rrezikshme të renditur më poshtë:

- Një person është vvarë.
- Një person i plagosur kërkon shtrimin në spital.
- Dëmi i vlerësuar i pronës tejkalon 50 000 dollarë.
- Publiku i gjerë evakuohet për më shumë se një orë.
- Një ose më shumë arterie ose objekte kryesore transporti janë mbyllur për një orë ose më shumë.
- Ndodh zjarr, thyerje, derdhje ose kontaminim radioaktiv i dyshuar.
- Zjarri, thyerja, derdhja ose kontaminimi i dyshuar ndodh që përfshin dërgimin e substancave infektive (baktere ose toksina).
- Lëshimi i një ndotësi detar në një sasi më të madhe se 119 galonë për një lëng ose 882 paund për një të ngurtë; ose ekziston një situatë e një natyre të tillë (p.sh., ekziston rreziku i vazhdueshëm për jetën në skenën e një incidenti) që, sipas gjyqimit të transportuesit, duhet të raportohet.

Qendra Kombëtare e Reagimit • (800) 424-8802

Personat që telefonojnë Qendrën Kombëtare të Reagimit duhet të jenë gati të japin:

- Emrin e tyre.
- Emrin dhe adresën e operatorit për të cilin punojnë.
- Numrin e telefonit ku mund t'i telefonojnë.
- Datën, orën dhe vendndodhjen e incidentit.
- Shkallën e lëndimeve, nëse ka.
- Klasifikimin, emrin dhe sasinë e materialeve të rrezikshme të përfshira, nëse një informacion i tillë është i disponueshëm.

- Llojin e incidentit dhe natyrën e përfshirjes së materialeve të rrezikshme dhe nëse ekziston një rrezik i vazhdueshëm për jetën në vendngjarje.

Nëse është përfshirë një sasi e raportueshme e substancës së rrezikshme, telefonuesi duhet të japë emrin e dërguesit dhe sasinë e substancës së rrezikshme të shkarkuar.

Jini të përgatitur për t'i dhënë punëdhënësit tuaj informacionin e kërkuar gjithashtu. Transportuesit duhet të bëjnë raporte të detajuara me shkrim brenda 30 ditëve nga një incident.

CHEMTREC • (800) 424-9300

Qendra e emergjencës së transportit kimik (CHEMTREC) në Uashington ka gjithashtu një linjë 24-orëshe pa pagesë. CHEMTREC u krijua për t'i dhënë personelit të emergjencës informacion teknik në lidhje me vetitë fizike të materialeve të rrezikshme. Qendra Kombëtare e Reagimit dhe CHEMTREC janë në komunikim të ngushtë. Nëse telefononi njëherë, ata do t'i tregojnë tjetrit për problemin kur është e përshtatshme.

Mos i lini paketimet e etiketuara me ngjyrë të verdhë radioaktive - II (Yellow II) ose të verdhë - III (Yellow III) pranë njerëzve, kafshëve ose të filmoni më gjatë se sa tregohet në figurën 9.10

Figura 9.10

Ndarja radioaktive Tabela A						
INDEKSI TOTAL I TRANSPORTIT	DISTANCA MINIMALE NË KËMBË NË SHITESËN MË TË AFËRT TË PAZHVILLUAR					TË NJERËZVE OSE NDASITË E NDARJES SË NGARKESES
	0-2 orë.	2-4 orë.	4-8 orë.	8-12 orë.	Mbi 12 orë.	
Asnjë	0	0	0	0	0	0
0.1 deri në 1.0	1	2	3	4	5	1
1.1 deri në 5.0	3	4	6	8	11	2
5.1 deri në 10.0	4	6	9	11	15	3
10.1 deri në 20.0	5	8	12	16	22	4
20.1 deri në 30.0	7	10	15	20	29	5
30.1 deri në 40.0	8	11	17	22	33	6
40.1 deri në 50.0	9	12	19	24	36	

Kategoritë e materialeve të rrezikshme

Materialet e rrezikshme kategorizohen në nëntë kategori kryesore rreziku dhe kategori shtesë për mallrat e konsumit dhe lëngjet e djegshme. Kategoritë e materialeve të rrezikshme janë renditur në figurën 9.11.

Figura 9.11

Përkufizimet e kategorisë së rrezikut Tabela B		
Kategoria	Emri i kategorisë	Shembull
1	Eksplzivët	Municione, dinamit, fishekzjarrë
2	Gazet	Propan, Oksigjen, Helium
3	E ndezshme	Gazolinë, acetone
4	Lëndët e ngurta të ndezshme	Shkrepëset, Siguresat
5	Oksiduesit	Nitrat amonit, Peroksid hidrogjeni
6	Helmet	Pesticidet, Arsenik
7	Radioaktive	Uranium, Plutonium
8	Gërryese	Acidi klorhidrik, lëngu i baterisë
9	Materiale të ndryshme të rrezikshme	Formaldehid, Asbest
Asnjë	ORM-D (Material tjetër i rregulluar në vend)	Llak për flokë ose qymyr druri
Asnjë	Lëngjet e djegshme	Vajra djegëse, Lëng çakmaku

Nënseksionet 9.6 dhe 9.7**Testoni njohuritë tuaja**

1. Nëse rimorkioja juaj me pankarta ka goma të dyfishta, sa shpesh duhet t'i kontrolloni gomat?
2. Çfarë është një strehë e sigurt?
3. Sa afër pjesës së rrugës ku udhëtohet mund të parkoni me materialet e Divizionit 1.2 ose 1.3?
4. Sa afër mund të parkoni me një urë, tunel ose ndërtesë me të njëjtën ngarkesë?
5. Çfarë lloj fikëse zjarri duhet të mbajnë mjetet me pankarta?
6. Ju po transportoni 100 paund materiale të Divizionit 4.3 (të rrezikshme kur janë të lagura). A duhet të ndalosh përpara një kryqëzimi hekurudhë-autostradë?
7. Në një zonë pushimi zbuloni se dërgesat tuaja të materialeve të rrezikshme rrjedhin ngadalë nga mjeti. Nuk ka telefon përreth. Çfarë duhet të bëni?
8. Çfarë është Udhëzuesi i Reagimit gjatë Emergjencës (ERG)?

Këto pyetje mund të jenë në testin tuaj. Nëse nuk mund t'u përgjigjeni të gjithave, rilexoni nënseksionet 9.6 dhe 9.7

9.8 – FJALORI I MATERIALEVE TË RREZIKSHME

Ky fjalor paraqet përkufizimet e disa termave të përdorur në këtë seksion. Një fjalor i plotë i termave mund të gjendet në Rregullat Federale të Materialeve të Rrezikshme (49 CFR 171.8). Ju duhet të keni një kopje të përditësuar të këtyre rregullave për referencë.

(Shënim: Nuk do të testoheni për këtë fjalor.)

Seksioni 171.8 Përkufizime dhe shkurtesa.

Paketimi i grupuar– Paketim, përveç një ene ose një maune, duke përfshirë një mjet transporti ose kontejner mallrash, në të cilin ngarkohen materiale të rrezikshme pa formë të ndërmjetme frenimi dhe që ka:

1. Një kapacitet maksimal më të madh se 450 L (119 galonë) si të pranueshme për një lëng;
2. Një masë neto maksimale më të madhe se 400 kg (882 paund) ose një kapacitet maksimal më të madh se 450 L (119 galonë) si të pranueshme për një lëndë të ngurtë; ose
3. Një kapacitet uji më të madh se 454 kg (1000 paund) si të pranueshme për një gaz, siç përcaktohet në Seksionin. 173.115.

Cisterna e ngarkesave - Një paketim i grupuar i cili:

1. Është një cisternë e destinuar kryesisht për transportimin e lëngjeve ose gazeve dhe përfshin pajisje shtesë, përforcime, pajisje dhe mbyllje (për "cisternë", shih 49 CFR 178.345 1(c), 178.337 1, ose 178.338 1, si të zbatueshme);
2. Është e lidhur përgjithmonë ose është pjesë e një mjeti motorik, ose nuk është e lidhur përgjithmonë me një mjet motorik, por e cila, për shkak të madhësisë, konstruksionit ose lidhjes me një mjet motorik ngarkohet ose shkarkohet pa u hequr nga mjeti motorik; dhe
3. Nuk është e fabrikuar sipas një specifikimi për cilindra, cisterna portative, makina cisternë ose cisterna me shumë njësi.

Transportues – Një person që transporton pasagjerë ose pronë në tregti me makinë hekurudhore, avion, mjet motorik ose anije.

1. Në tokë ose në ujë zakonisht, i kontraktuar ose privat, ose
2. Avion civil.

Marrësi – Biznesi ose personi të cilit i është dorëzuar një dërgesë.

Divizioni – Një nënndarje e një kategorie rreziku.

EPA – Agjencia Amerikane për Mbrojtjen e Mjedisit.

FMCSR – Rregulloret Federale të Sigurisë së Transportuesit Motorik.

Kontejner mallrash – Një kontejner i ripërdorshëm që ka një vëllim prej 64 këmbë kub ose më shumë, i projektuar dhe ndërtuar për të lejuar ngritjen me përmbytjen e tij të paprekur dhe i destinuar kryesisht për mbajtjen e paketave (në formë njësie) gjatë transportit.

Cisterna e karburantit – Një cisternë, përveç një cisterne ngarkesash, që përdoret për transportimin e lëngjeve të ndezshme ose të djegshme ose gazit të ngjeshur me qëllim furnizimin me karburant për shtyrjen e mjetit transportues në të cilin është bashkangjitur, ose për funksionimin e pajisjeve të tjera në mjetin transportues.

Pesha bruto ose masa bruto – Pesha e paketimit plus peshën e përmbytjes së tij.

Kategoria e rrezikut – Kategoria e rrezikut që i është caktuar një materiali të rrezikshëm sipas kriterëve përcaktues të Pjesës 173 dhe dispozitave të Seksionit. 172.101 Tabela. Një material mund të plotësojë kriteret përcaktues për më shumë se një kategori rreziku, por i caktohet vetëm një kategori rreziku.

Materialet e rrezikshme – Një substancë ose material që është përcaktuar nga Sekretari i Transportit se është në gjendje të paraqesë një rrezik të paarsyeshëm për shëndetin, sigurinë dhe pronën kur transportohet për tregti, dhe që është përcaktuar kështu. Termi përfshin substanca të rrezikshme, mbetje të rrezikshme, ndotës detarë, materiale me temperaturë të ngritur dhe materiale të përcaktuara si të rrezikshme në tabelën e materialeve të rrezikshme të §172.101 dhe materiale që plotësojnë kriteret përcaktues për kategoritë dhe ndarjet e rrezikut në §173, nënkapitulli c i këtij kapitulli.

Substancë e rrezikshme - Një material, duke përfshirë përzierjet dhe tretësirat e tij, që:

1. Është renditur në Shtojcën A të Seksionit 172.101;
2. Është në një sasi, në një paketë, e cila është e barabartë ose e tejkalon sasinë e raportueshme (RQ) të renditur në Shtojcën A të Seksionit 172.101; dhe
3. Kur në një përzierje ose tretësirë.
 - (i) Për radionuklidet, përputhet me paragrafin 7 të Shtojcës A të Seksionit 172.101.
 - (ii) Për të tjera përveç radionuklideve, është në një përqendrim ndaj peshës që është i barabartë ose tejkalon përqendrimin që korrespondon me RQ-në e materialit, siç tregohet në figurën 9.12.

Figura 9.12

Përqendrimet e substancave të rrezikshme		
Paund RQ (kilogramë)	Përqendrimi sipas peshës	
	Përqindje	PPM
5 000 (2 270)	10	100 000
1 000 (45)	2	20 000
100 (45.4)	.2	2 000
10 (4.54)	.02	200
1 (0.454)	.002	20

Ky përkufizim nuk zbatohet për produktet e naftës që janë lubrifikantë ose lëndë djegëse (shihni 40 CFR 300.6).

Mbetje të rrezikshme – Për qëllimet e këtij kapitulli, tregon çdo material që i nënshtrohet Kërkesave të Manifestit të Mbetjeve të Rrezikshme Agjencisë së Mbrojtjes së Mjedisit e SHBA-së e specifikuar në 40 CFR Pjesa 262.

Kontejner i ndërmjetëm i grupuar (IBC) – Një paketim portativ i ngurtë ose fleksibël, përveç cilindrit ose cisternës portative, i cili është projektuar për trajtim mekanik. Standardet për IBC-të e prodhuara në Shtetet e Bashkuara janë përcaktuar në nënpjesët N dhe O §178.

Sasi e kufizuar – Sasia maksimale e një materiali të rrezikshëm për të cilin mund të ketë përjashtime specifike etiketimi ose paketimi.

Shënimi – Emri përshkruues, numri i identifikimit, udhëzimet, paralajmërimet, pesha, specifikimi ose shenjat e OKB-së ose kombinimet e tyre, të kërkuara nga ky nënkapitull në paketimin e jashtëm të materialeve të rrezikshme.

Përzierje – Një material i përbërë nga më shumë se një përbërje ose element kimik.

Emri i përmbytjes – Emri i duhur i dërgesës siç specifikohet në Seksionin 172.101.

Paketimi i pagrupuar – Një paketim, i cili ka:

1. Një kapacitet maksimal më të madh se 450 L (119 galonë) si të pranueshme për një lëng;
2. Një masë neto maksimale më të madhe se 400 kg (882 paund) ose një kapacitet maksimal më të madh se 450 L (119 galonë) si të pranueshme për një lëndë të ngurtë; ose
3. Një kapacitet uji më të madh se 454 kg (1 000 paund) si të pranueshëm për një gaz, siç përcaktohet në Seksionin 173.115.
4. Pavarësisht nga përkufizimi i paketimit të grupuar, një masë neto maksimale prej 400 kg (882 paund) ose më pak për një qese ose kuti që është në përputhje me kërkesat e zbatueshme për paketimet e specifikimeve, duke përfshirë kufizimet maksimale të masës neto, të parashikuara në nënpjesën L të Pjesës 178.

N.O.S. – Nuk specifikohet ndryshe.

Hapësira boshe (hapësira për zgjerimin e lëngut) – Sasia që i duhet një paketimi për t'u mbushur plot me lëng, zakonisht i shprehur në përqindje në vëllim.

Cisterna portative (ingranazhi i konvertuesit) – Paketim i grupuar (përveç një cilindri që ka një kapacitet uji prej 1 000 paund ose më pak) i projektuar kryesisht për t'u ngarkuar ose përkohësisht i lidhur me një mjet transporti ose anije dhe i pajisur me rrëshqitje, montime ose aksesore për të lehtësuar trajtimin e cisternës me mjete mekanike. Ai nuk përfshin një cisternë ngarkesash, një makinë cisternë, një cisternë me shumë njësi ose një rimorkio që mban cilindra 3AX, 3AAX ose 3T.

Emri i duhur i dërgesës – Emri i materialeve të rrezikshme të paraqitura në shkronja romake (jo shkronja kursive) në Seksionin 172.101.

P.s.i. ose psi – Paund për inç katror.

P.s.i.a. ose psia – Paund për inç katror absolut.

Sasia e raportueshme (RQ) - Sasia e specifikuar në kolonën 2 të shtojcës së seksionit 172.101 për çdo material të identifikuar në kolonën 1 të shtojcës.

Vërtetimi i dërguesit – Një deklaratë në një letër transporti, e nënshkruar nga dërguesi, duke thënë se ata e kanë përgatitur dërgesën siç duhet sipas ligjit. Për shembull:

- "Kjo është për të vërtetuar se materialet e përmendura më sipër janë klasifikuar, përshkruar, paketuar, shënuar dhe etiketuar siç duhet dhe janë në gjendje të duhur për transport sipas rregulloreve në fuqi ose Departamentit të Transportit." ose;
- "Deklaroj se përmbajtja e kësaj ngarkese është përshkruar plotësisht dhe saktë më sipër me emrin e duhur të transportit dhe është klasifikuar, paketuar, shënuar dhe etiketuar/me pankartë dhe është në të gjitha aspektet në gjendjen e duhur për transport nga * sipas rregulloreve të zbatueshme të qeverisë ndërkombëtare dhe kombëtare."

* Këtu mund të futen fjalë për të treguar mënyrën e transportit (hekurudhor, avion, mjet, mjet lundrues).

Letër transporti – Një porosi transporti, faturë ngarkese, manifest ose dokument tjetër transporti që shërben për një qëllim të ngjashëm, i përgatitur në përputhje me nënpjesën C të Pjesës 172.

Emri teknik – Një emër kimik i njohur ose emër mikrobiologjik i përdorur aktualisht në manuale, revista dhe tekste shkencore dhe teknike.

Mjet transporti – Një mjet transportues ngarkesash si automobil, furgon, traktor, kamion, gjysmë-rimorkio, makinë cisternë ose mjet hekurudhor që përdoret për transportin e mallrave në çdo mënyrë. Çdo trup transportues ngarkesash (rimorkio, makinë hekurudhore, etj.) është një mjet transporti i veçantë.

Paketimi standard i OKB-së – Një paketim specifik që përputhet me standardet në rekomandimet e OKB-së.

OKB – Kombet e Bashkuara.

PJESA E TRETË

- 10M. Testi i inspektimit të mjetit**
- 11M. Testi bazë i aftësive të kontrollit të mjetit**
- 12. Testi i drejtimit të mjetit në rrugë**

**KJO PJESË ËSHTË PËR SHOFERËT
TË CILËT DUHET TË BËJNË NJË TEST
AFTËSISH**

SEKSIONI 10M

TESTI I INSPEKTIMIT TË MJETIT



**KY SEKSION DO TË NDIHMOJË TË GJITHË SHOFERËT KOMERCIALË QË PO
KRYEJNË TESTIN E INSPEKTIMIT TË MJETIT**

SEKSIONI 10M - TESTI I INSPEKTIMIT TË MJETIT

Ky seksion mbulon

- **Inspektimet e brendshme** (Të gjitha mjetet)
- **Inspektimet e mjeteve për pasagjerë**
- **Inspektimet e mjeteve të tipit autobus shkolle**
- **Kontrolli i funksionimit të dritave** (Të gjitha mjetet)
- **Inspektimet e jashtme** (Të gjitha mjetet)
- **Inspektimet e mjeteve të kombinuara**

Ligjet federale dhe të juridiksioneve kërkojnë që shoferët CDL të inspektojnë mjetin e tyre për të përcaktuar nëse është i sigurt për t'u drejtuar. Inspektimi i mjetit do t'ju ndihmojë të zbuloni problemet ose defektet që mund të shkaktojnë keqfunksionim, ose më keq, aksident. Është e rëndësishme të inspektoni të gjithë komponentët e mjetit nëse funksionojnë siç duhet.

Gjatë testit të inspektimit të mjetit CDL, inspektimi juaj do të përqendrohet në elementet kritike të sigurisë për funksionimin e mjetit tuaj. Gjatë këtij inspektimi, ju duhet të tregoni se keni njohuritë për të përcaktuar nëse mjeti është i sigurt për t'u drejtuar. Gjatë testit, juve do t'ju kërkojë të inspektoni vetëm një aks të mjetit, megjithatë, ju duhet të jeni të përgatitur për të kryer të njëjtin inspektim, siç përshkruhet në seksionin (11M.5.2) për të gjitha akset e mjetit. Inspektimi i mjetit i përdorur për të vlerësuar aftësitë tuaja bazë nuk i mbulon të gjitha udhëzimet federale të inspektimit. Është përgjegjësia juaj të keni dijeni për Rregulloret Federale për Sigurinë e Mjeteve të Transportit.

[Për arsye sigurie, ju duhet të përdorni bllokues rrote gjatë testit të inspektimit të mjetit.] Ju do të duhet të ecni përreth mjetit dhe të hyni/dilni nga mjeti për të kryer inspektimin. Kur të dilni nga mjeti, duhet të ngrini frenat e dorës dhe ta çoni marshin në pozicionin neutral.

Kur hyni/dilni nga mjeti, ju duhet të dilni/hyni me fytyrë nga mjeti dhe duke ruajtur tri (3) pika kontakti gjatë gjithë kohës (kur hyni/dilni nga autobusi, bëjeni këtë duke u kthyer përpara dhe duke u mbajtur mirë te mbajtësja).

Juve ju kërkojë të inspektoni vetëm elementet në listën e kontrollit të inspektimeve të mjetit CDL. Mund të përdorni listën e kontrollit të ofruar në këtë seksion për testin tuaj dhe të hiqni nga lista elementet që keni përfunduar, por në listë NUK duhet të bëhen shenja ose shënime të tjera përpara testit.

Ju DUHET të emërtoni, tregoni dhe/ose të prekni dhe t'i shpjegoni plotësisht inspektorit ARSYEN e inspektimit të secilit element kritik për sigurinë. Nëse nuk e bëni këtë, nuk do të merrni kredite për ato elemente. [Juve NUK do t'ju duhet të futeni poshtë mjetit.] Çdo mjet që ka komponentë të markuar ose të etiketuar, të ndryshme nga ato nga prodhuesi, NUK MUND të përdoret për testin e inspektimit të mjetit.

Mosrespektimi i udhëzimeve ose veprimet e pasigurta—Mosrespektimi i udhëzimeve të inspektorit për kryerjen e testit mund të rezultojë automatikisht në ngelje dhe testi mund të ndërpritet nga inspektori. Gjithmonë ndiqni udhëzimet dhe orientimet e inspektorit. Nëse nuk i kuptoni udhëzimet, pyesni inspektorin për sqarime.

Kryerja e një "veprimi të pasigurt" (p.sh. të harroni të ngrini frenat e dorës), mund të rezultojë automatikisht në ngelje për veprim të pasigurt dhe testi mund të ndërpritet nga inspektori. Siguria e shoferit, inspektorit dhe zonës së testimit ka më shumë përparësi. Mendoni gjithmonë për SIGURINË.

10M.1 – INSPEKTIMI I BRENDSHËM (TË GJITHA MJETET)

Studioni pjesët e mëposhtme të mjetit për mjetin që do të përdorni gjatë testit të inspektimit të mjetit CDL. Duhet të jeni të aftë të identifikoni secilën pjesë dhe t'i tregoni inspektorit se çfarë po kërkon ose inspektori.

10M.1.1 – Ndezja e mjetit/motorit

Dritat treguese

Përshkrimi: Dritat treguese në panel për sinjalet, sinjalet e drejtimit, dritat e gjata; Sistemi kundër Bllokimit të Frenimit (ABS); dhe Lëngu i Shkarkimit të Naftës (DEF)/Filtër i Grimcave të Naftës (DPF).

Përse duhet inspektuar: Tregon se cilat funksione janë aktive ose paralajmëron për probleme me komponentët e mjetit.

Inspektimi:

Duhet të inspektohet secili nga elementet e mëposhtme. Inspektori për t'u siguruar që treguesit e panelit funksionojnë kur ndizet mjeti dhe kur ndizen dritat korresponduese, duke përfshirë sa më poshtë:

Treguesi i sinjalit të drejtimit majtas.

Treguesi i sinjalit të drejtimit djathtas.

Treguesi i sinjalit të ndritshëm të rrezikut.

Treguesi i dritave të gjata.

Treguesi ABS në panel; (dhe vetëm për mjetet e kombinuara, drita ABS e rimorkios nga ana e shoferit duhet të ndizet dhe të fiket), nëse ka.

Treguesi DEF, nëse ka.

Shënim: Inspektimi funksional i funksionit të sinjaleve të drejtimit, sinjalit të ndritshëm të rrezikut dhe të dritave të gjata duhet të bëhet veç gjatë inspektimit të funksionimit të dritave të përshkruar në seksionin 11.4.

Pajisjet e emergjencës

Përshkrimi: Pajisjet e nevojshme për raste emergjente.

Përse të inspektohen: Pajisjet e emergjencës duhet të jenë të disponueshme dhe në gjendje të përdorshme.

Inspektimi:

Inspektori për tre (3) trekëndësha fosforeshentë të emergjencës, gjashtë (6) siguresa ose tre (3) ndriçues me djegie të lëngshme.

Inspektori për një zjarrfikëse të mbushur siç duhet dhe të sigurt.

Inspektori për siguresa elektrike rezervë (nëse përdoren) ose identifikoni automat.

Shënim: Nëse mjeti nuk është i pajisur me siguresa elektrike, ju duhet t'ia tregoni këtë inspektorit dhe të përcaktoni se mjeti funksionon me automat.

Xhami i përparmë dhe pasqyrat

Përshkrimi: Xhami i përparmë, pasqyrat dhe pajisje të tjera të monitorimit, si p.sh. kamerat.

Përse të inspektohen: Krisjet, pengesat, ngjitëset ose papastërtitë në fushëpamjen e shoferit mund të bëjnë që shoferi të mos vërejë ndryshimet në kushtet e rrugës ose trafikun rreth mjetit.

Inspektimi:

Kontrolloni nëse xhami i përparmë është i pastër, pa pengesa, përveç ngjitësit të inspektimit. Nuk duhet të ketë dëmtime, të tipit krisje ose dëmtime në xham.

Kontrolloni nëse pasqyrat janë të pastra dhe të rregulluara siç duhet nga brenda, nëse ka.

Nëse ka, kontrolloni nëse pajisjet ose kamerat e monitorimit të pamjes mbrapa ose anësore janë të pastra dhe në gjendje pune. Pajisjet duhet të jenë të dukshme nga brenda dhe ekrani i videos duhet të jetë funksional dhe i përshtatshëm për t'u parë.

Fshirëset/Larëset e xhamit

Përshkrimi: Fshirëset dhe larëset e xhamit të përparmë.

Përse të inspektohen: Fshirëset e xhamit përmirësojnë shikueshmërinë gjatë motit me shi dhe borë. Tehet e konsumuara reduktojnë shikueshmërinë. Larësit e xhamit ndihmojnë në mbajtjen e xhamit të pastër.

Inspektimi:

Inspektori nëse krahët dhe tehet e fshirëseve janë të sigurta, të padëmtuara dhe demonstroi që fshirëset funksionojnë siç duhet duke i aktivizuar dhe çaktivizuar.

Inspektori për lëngun e larëseve të xhamit të përparmë dhe demonstroi që larëset funksionojnë siç duhet duke i aktivizuar ato.

Sistemi i ngrohjes/shkrirjes

Përshkrimi: Ngroh kabinën ose ndarjen e pasagjerëve dhe parandalon krijimin e brymës ose kondensimit të xhami i përparmë.

Përse të inspektohet: Sistemi i shkrirjes përmirëson shikueshmërinë, sidomos në mot të ftohtë.

Inspektimi:

Identifikoni, përshkruani dhe demonstroi që sistemi i ngrohjes dhe i shkrirjes funksionon siç duhet duke përdorur komandat.

Boritë

Përshkrimi: Boritë me ajër dhe/ose elektrike të përdorura për paralajmërimin e përdoruesve të tjerë të rrugës (p.sh. shoferët, motoçiklistët, çiklistët dhe këmbësorët).

Përse të inspektohet: Boria është një pajisje që duhet të funksionojë siç duhet në mënyrë që të paralajmërojë përdoruesit e tjerë të rrugës për praninë tuaj.

Inspektimi:

Inspektori funksionimin e borisë me ajër dhe/ose të asaj elektrike.

Kontrolli i frenave të dorës dhe të rimorkios

Përshkrimi: Nuk lejon mjetin të lëvizë kur është parkuar.

Përse të inspektohen: Frenat e dorës duhet të funksionojnë kur një mjet është i parkuar, sidomos kur është në tatëpjetë/malore. Një mjet që lihet të lëvizë pa mbikëqyrje mund të shkaktojë dëme ose lëndime për përdoruesit e tjerë të rrugës ose pronat.

Inspektimi:

Do t'ju kërkohet të demonstroi kontrollin e frenave të dorës (dhe frenat për rimorkion, nëse ka). Kjo procedurë është projektuar për të përcaktuar se frenat e dorës funksionojnë siç duhet dhe se ndalojnë që mjeti të lëvizë.

Frenat e dorës: Me frenat e dorës të aktivizuara (frenat e rimorkios të lira në mjetet e kombinuara, nëse ka), hiqni këmbën nga frenat kryesore dhe inspektori nëse frenat e dorës do ta ndalojnë mjetin duke u përpjekur të lëvizni përpara me frenat e dorës të aktivizuara.

Frenat e rimorkios: Me frenat e dorës të lira dhe frenat e rimorkios të aktivizuara (vetëm tek mjetet e kombinuara), hiqni këmbën nga frenat kryesore dhe inspektori nëse frenat e rimorkios do ta ndalojnë mjetin duke u përpjekur të lëvizni përpara me frenat e rimorkios të aktivizuara. Gjithashtu, ndihmon në kontrollin e lidhjes bashkuese me rimorkion.

Kontrolli i frenave kryesore

Përshkrimi: Procedura që duhet ndjekur për të inspektuar zbatimin e frenave me ajër, hidraulike ose elektrike.

Përse të inspektohen: Kjo procedurë është projektuar për t'u siguruar se frenat me ajër, hidraulike ose elektrike funksionojnë siç duhet në përdorim normal.

Inspektimi:

Do t'ju kërkohet të demonstroi zbatimin e frenave me ajër, hidraulike ose elektrike. Kjo procedurë është projektuar për të përcaktuar se frenat po funksionojnë siç duhet dhe se mjeti nuk lëviz nga njëra anë në tjetrën në shpejtësi të ulët.

Lëvizni përpara me shpejtësi 5 mph, shtypni frenat kryesore (të këmbës) derisa të ndaloni plotësisht. Inspektori nëse mjeti nuk lëviz nga njëra anë në tjetrën dhe ndalon kur shtypen frenat kryesore. Nëse mjeti lëviz majtas-djathtas ose nuk ndalon siç duhet, frenat mund të mos punojnë siç duhet.

10M.1.2 – Kontrolli i frenave me ajër ose hidraulike (në bazë të llojit të sistemit të frenave)

Kontrolli i frenave me ajër (Vetëm për mjetet e pajisura me frena me ajër)

Përshkrimi: Procedurat që duhet të ndiqen gjatë inspektimit të sistemeve të frenave me ajër.

Përse të inspektohen: Pajisjet e sigurisë së frenave me ajër ndryshojnë. Kjo procedurë është projektuar për t'u siguruar se pajisjet e sigurisë funksionojnë siç duhet kur presioni i ajrit bie nga gjendje "normale" në gjendje "me ajër të reduktuar". Humbja e presionit të ajrit do të shkaktojë aktivizimin e frenave të emergjencës, duke rezultuar në ndalim të papritur dhe të pakontrolluar.

Inspektimi: Mosshpjegimi dhe mosdemonstrimi (kryerja) i kontrollit të të katërtave (4) pjesëve të frenave me ajër në mënyrën e duhur, do të rezultojë automatikisht në ngelje të testit të inspektimit të mjetit CDL.

Procedurat e duhura për inspektimin e sistemit të frenave me ajër janë si më poshtë:

- 1 **Kontrolli i matësit të ajrit dhe ndërprerjes së rregullatorit të ajrit** - Bllokoni rrotat, ndizni mjetin dhe inspektoni nëse matësi i ajrit funksionon dhe rrit presionin e ajrit derisa të arrijë pikën e ndërprerjes nga rregullatori i ajrit (afro 120-140 psi) dhe identifikoni presionin në momentin e ndërprerjes për mjetin tuaj.
- 2 **Testi i shkallës së humbjes së ajrit** - Fikni motorin, ktheni çelësin në pozicionin "ndezur" ose "karikimi i baterisë", ulni frenat e dorës (për të gjitha mjetet) dhe valvulën e mbrojtjes së kamionit (për mjetet e kombinuara). Shtypni plotësisht pedalin e frenave. Sapo matësi i ajrit të jetë stabilizuar, mbani shtypur pedalin e frenave për një (1) minutë. Inspektoni matësin e ajrit për të parë nëse presioni i ajrit bie më shumë se tre (3) paund në një (1) minutë (për një mjet ose rimorkio pa frena me ajër) ose katër (4) paund në një (1) minutë (për mjetet e kombinuara).
- 3 **Testi për pajisjet e paralajmërimit për ajrin** - Pa e rindezur motorin, sigurohuni që çelësi ose butoni të jetë në pozicionin "ndezur" ose "karikimi i baterisë". Nisni reduktimin e presionit të ajrit duke shtypur dhe liruar pedalin e frenave. Pajisjet e paralajmërimit për reduktimin e ajrit (dridhja, drita dhe alarmi) duhet të aktivizohen përpara se presioni i ajrit të bjerë nën 55 psi ose nën nivelin e përcaktuar nga prodhuesi. Është përgjegjësi e aplikantit të dijë specifikimet e prodhuesit të mjetit.
- 4 **Testi i frenave të emergjencës** - Vazhdoni të reduktoni presionin e ajrit. Valvula e frenave të dorës (ose frenat e emergjencës) duhet të mbyllet (çlirohet) mes 20 psi dhe 45 psi (jo më pak se 20 psi dhe jo më shumë se 45 psi).
 - Te rimorkiot me frena me ajër, valvula e mbrojtjes së traktorit dhe valvula e frenave të rimorkios (ose frenat e emergjencës) duhet të mbyllën (çlirohen) në të njëjtën kohë ose përpara valvulës për kamionët/traktorët/autobusët.
 - Do t'ju duhet të identifikoni nivelin e specifikuar nga prodhuesi për mjetin për të cilin po testoheni. Nëse valvulat e mjetit nuk janë projektuar për t'u mbyllur (çliruar) ju duhet të mbani vesh për tingullin e ajrit që del nga sistemi i ajrit, i cili tregon se janë ngritur frenat e dorës (ose të emergjencës). Nëse mjeti është i pajisur me një sistem ajri rezervë, do t'ju duhet të shpjegoni se ekziston një sistem rezervë dhe se valvulat nuk do të mbyllën (çlirohen).

Shënim: Do t'ju duhet të shpjegoni procedurat specifike të specifikuara nga prodhuesi për mjetin për të cilin po testoheni. Është përgjegjësia juaj të dini dhe t'i përshkruani inspektorit specifikimet e prodhuesit të mjetit për sistemet e ajrit.

OSE

Kontrolli i frenave hidraulike (Vetëm për mjetet e pajisura me frena hidraulike)

Përshkrimi: Procedura që duhet të ndiqet për të inspektuar frenat hidraulike. Llojet e sistemeve të frenave hidraulike dhe procedurat e inspektimit do të variojnë.

Përse të inspektohen: Tubat hidraulikë të dëmtuar, rrjedhjet në sistemin e frenimit ose reduktimi i lëngut hidraulik do të rezultojnë në një humbje të pjesshme ose të plotë të sistemit të frenimit që mund të shkaktojë distancë më të madhe për frenim ose përplasje.

Inspektimi: Mosshpjegimi dhe mosdemonstrimi i kontrollit të frenave hidraulike në mënyrën e duhur do të rezultojë automatikisht në ngelje të testit të inspektimit të mjetit CDL. Ky kontroll është projektuar për të parë që frenat hidraulike funksionojnë siç duhet. Përdorni hapat e mëposhtëm të kontrollit të frenave hidraulike sipas specifikimeve të sistemit të mjetit:

Inspektoni nëse treguesit dhe sistemet e paralajmërimit funksionojnë siç specifikohen nga prodhuesi, nëse ka.

Me transmisionin e caktuar në modalitet "parkim", identifikoni lartësinë normale të pedalit të frenave dhe inspektoni presionin e pedalit të frenave [d.m.th. shtypni pedalin e frenave tri (3) herë dhe më pas mbajeni të shtypur për pesë (5) sekonda], ose siç specifikohet nga prodhuesi. Pedali i frenave nuk duhet të lëvizë (aktivizohet) pas shtypjes së parë dhe duhet të jetë i qëndrueshëm dhe të ketë hapësirë të mjaftueshme të depozitës për shtypjen e pedalit.

Inspektoni nëse sistemet e ndihmës për fuqinë hidraulike, nëse ka, janë funksionale siç specifikohet nga prodhuesi.

Shënim: Sistemet e frenave hidraulike mund të ndryshojnë. Sistemi juaj mund të kërkojë që çelësi i ndezjes të jetë në pozicionin "ndezur" dhe/ose motori të jetë ndezur. Juve do t'ju duhet t'i shpjegoni dhe demonstroi inspektorit procedurat për mjetin tuaj, siç specifikohen nga prodhuesi.

10M.2 – VETËM PËR PASAGJERËT DHE AUTOBUSËT E SHKOLLAVE

Hyrja e pasagjerëve dhe rampa

Përshkrimi: Dyert e autobusit që përdoren për hyrje ose dalje normale. Rampa që përdoret për aksesueshmërinë e karrigeve me rrota.

Përse të inspektohen: Të gjithë pasagjerët duhet të hyjnë dhe të dalin në mënyrë të sigurt.

Inspektimi:

Inspektioni nëse dyert e hyrjes nuk janë të dëmtuara, funksionojnë pa probleme dhe mbyllen në mënyrë të sigurt nga brenda.

Inspektioni nëse mbajtëset janë të sigurta dhe, nëse ka, ndriçimi i shkallëve funksionon.

Inspektioni nëse shkallët e hyrjes janë të pastra dhe sipërfaqja ku shkelet nuk është e liru ose e konsumuar.

Nëse është i pajisur me rampë për pasagjerët, inspektioni për rrjedhje, pjesë të dëmtuara ose që mungojnë dhe shpjegoni se si duhet të inspektohet rampa për përdorimin e duhur.

Nëse është i pajisur me rampë, ajo duhet të hapet plotësisht dhe të kapet në mënyrë të sigurt.

Daljet e emergjencës

Përshkrimi: Dyert e autobusit, kapakët e çatisë së mjetit ose dritaret me hapje nga jashtë që përdoren për evakuim emergjence.

Pse të inspektohen: Daljet e emergjencës duhet të jenë funksionale në mënyrë që të ofrojnë një rrugë shpëtimi për pasagjerët gjatë një aksidenti ose emergjence.

Inspektimi:

Inspektioni nëse të gjitha daljet e emergjencës janë të etiketuara, të padëmtuara, funksionojnë siç duhet dhe mbyllen në mënyrë të sigurt nga brenda. Demonstroni që të paktën një (1) dalje emergjence funksionon siç duhet, mbyllet në mënyrë të sigurt dhe nuk është e dëmtuar. Konfirmimi që daljet dhe paralajmërimet funksionojnë siç duhet. Tregoni dhe përshkruani si funksionojnë gjitha daljet e tjera të emergjencës.

Inspektioni nëse dorezat e hapjes funksionojnë siç duhet si nga brenda, edhe nga jashtë mjetit.

Me çelësin në pozicionin "ndezur" ose "karikuar", inspektioni nëse pajisjet e paralajmërimit për daljen e emergjencës funksionojnë.

Sediljet e pasagjerëve

Përshkrimi: Sediljet dhe mbajtëset për pasagjerët.

Përse të inspektohen: Sediljet duhet të jenë të sigurta për t'u ulur.

Inspektimi:

Inspektioni që nuk ka sedilje të prishura dhe se ato janë të fiksuara mirë në dyshtet e mjetit.

Inspektioni nëse sfungjerët e sediljeve janë të fiksuar mirë në ndenjësë.

Pajisjet e monitorimit të pasagjerëve

Përshkrimi: Pasqyra dhe pajisjet monitoruese, si p.sh. kamerat, për mbikëqyrjen dhe monitorimin e pasagjerëve ose nxënësve.

Përse të inspektohen: Pasqyra ose pajisjet monitoruese të brendshme (për pasagjerët) dhe të jashtme (parafangon, vijat e bardha e të tjera) për të parë dhe mbikëqyrur pasagjerët ose nxënësit ndihmojnë shoferin të mbikëqyrë në mënyrë të sigurt dhe të monitorojë pasagjerët/nxënësit gjatë drejtimit të mjetit, hipjes dhe zbritjes së tyre. Shoferët e mjeteve për pasagjerë/e autobusë të shkollave duhet të kenë mundësi të shohin pasagjerët/nxënësit kur hipin dhe zbresin nga mjeti.

Inspektimi:

Inspektioni nëse të gjitha menteshat e pasqyrave të brendshme dhe të jashtme për pasagjerët dhe pasqyrave nuk janë të përkulura dhe janë të montuara në mënyrë të sigurt pa pjesë që mungojnë.

Inspektioni të gjitha pasqyrat e brendshme dhe të jashtme për pasagjerët nëse janë rregulluar siç duhet dhe nëse janë të pastra.

Nëse ka, inspektioni nëse pajisjet ose kamerat e monitorimit të pasagjerëve janë të pastra dhe të dukshme nga brenda mjetit dhe se ekrani i videos është funksional dhe i rregulluar për shikim.

Inspektioni pasqyrat për kalimin e nxënësve (vetëm për autobus shkolle).

10M.3 – VETËM PËR AUTOBUS SHKOLLE

Dritat për nxënësit (Përpara dhe mbrapa)

Përshkrimi: Drita e alarmit (nëse ka), dritat paralajmëruese të verdha me pulsime të alternuar dhe dritat paralajmëruese të kuqe me pulsime të alternuar tek autobusët e shkollave.

Përse të inspektohen: Dritat për nxënësit i mundësojnë shoferit të një autobusi shkolle t'u komunikojë përdoruesve të tjerë të rrugës praninë dhe qëllimet për të ndaluar/vazhduar hipjen dhe zbritjen e nxënësve.

Inspektimi:

Duhet të inspektohen dritat e mëposhtme për studentët dhe të demonstrohet funksionimi i tyre, si për dritat e përparme ashtu edhe për ato të pasme të mjetit.

Inspektoni nëse drita e alarmit (nëse ka) është funksionale dhe nuk është e prishur. Inspektoni nëse treguesi i dritës së alarmit në panel është funksional.

Inspektoni nëse dritat paralajmëruese të verdha me pulsime të alternuar (nëse ka), si ato përpara, edhe ato mbrapa të mjetit, janë funksionale dhe jo të prishura. Inspektoni nëse treguesi i dritës paralajmëruese të verdhë me pulsime në panel është funksional.

Inspektoni nëse dritat paralajmëruese të kuqe me pulsime të alternuar, si ato përpara, edhe ato mbrapa të mjetit, janë funksionale dhe jo të prishura. Inspektoni nëse treguesi i dritës paralajmëruese të kuqe me pulsime në panel është funksional.

Krahu i ndalesës dhe krahu i sigurisë

Përshkrimi: Dritat e krahut të ndalesës dhe krahut të sigurisë tek autobusët e shkollave që përdoren kur hipin dhe zbresin nxënësit, janë të aktivizuara.

Përse të inspektohet: Krahu i ndalesës - Paralajmëron shoferët e tjerë se një autobus shkolle po ndalon ose ka ndaluar.

Krahu i sigurisë - Detyron nxënësit të kalojnë rrugën mjaftueshëm larg (p.sh. 3 metra) nga pjesa e përparme e autobusit, brenda fushëpamjes së shoferit.

Inspektimi:

Elementet e mëposhtme të sigurisë për autobusët e shkollave duhet të inspektohen dhe funksionimi i tyre duhet të përshkruhet dhe të demonstrohet.

Inspektoni krahun e ndalesës, nëse ka, që është i montuar në mënyrë të sigurt në shasinë e mjetit dhe se nuk ka pjesë të lirshme, të prishura ose të dëmtuara. Inspektoni nëse krahu i ndalesës hapet plotësisht kur përdoret, dritat e krahut të ndalesës janë funksionale dhe se treguesi i krahut të ndalesës në panel është funksional.

Inspektoni krahun e sigurisë, nëse ka, që është i montuar në mënyrë të sigurt në shasinë e mjetit dhe se nuk ka pjesë të lirshme, të prishura ose të dëmtuara. Inspektoni nëse krahu i sigurisë funksionon siç duhet së bashku me krahun e ndalesës dhe se hapet plotësisht.

Kutitë e ndihmës së shpejtë dhe të lëngjeve trupore

Përshkrimi: Pajisje e nevojshme për emergjencë (duke përfshirë kutinë e ndihmës së shpejtë dhe të pastrimit të lëngjeve trupore) për një autobus shkolle.

Përse të inspektohen: Pajisjet e emergjencës duhet të jenë të disponueshme dhe në gjendje të përdorshme.

Inspektimi:

Inspektoni nëse ka kuti të ndihmës së shpejtë dhe se kapaku nuk është i prishur, gjë që mund të nënkuptojë se mungojnë artikuj.

Inspektoni nëse ka kuti të pastrimit të lëngjeve të trupit dhe se kapaku nuk është i prishur, gjë që mund të nënkuptojë se mungojnë artikuj.

10M.4 – KONTROLLI I FUNKSIONIMIT TË DRITAVE (PËR TË GJITHA MJETET)

Kontrolli i funksionimit të dritave

Përshkrimi: Dritat e përparme, dritat e gjata, sinjalet e drejtimit, sinjali i ndritshëm i rrezikut, dritat shënjuese, dritat e pasme dhe dritat e frenave përpara, anash dhe mbrapa një mjeti motorik komercial dhe rimorkioje (vetëm mjetet e kombinuara).

Përse të inspektohen: Dritat lejojnë shoferin e një mjeti komercial të shohë dhe të shihet nga përdoruesit e tjerë të rrugës, dhe të komunikojë me këta të fundit.

Inspektimi:

Inspektioni nëse të gjitha dritat e përparme, anësore dhe të pasme të mjetit funksionojnë dhe ndriçojnë kur ndizen dritat korresponduese, duke përfshirë sinjalet e drejtimit majtas dhe djathtas, sinjalin e ndritshëm të rrezikut, dritat e shkurtra, dritat e gjata, dritat shënjuese, dritat e pasme dhe ato të frenave. Inspektioni nëse dritat e frenave ndizen kur shtypen frenat dhe fiken kur frenat lirohen.

Shënim: në një mjet të kombinuar, ju duhet të inspektoni vetëm pjesën e pasme të rimorkios.

Shënim: Funksionimi i të gjitha dritave të jashtme duhet të inspektohet nga jashtë mjetit. Mund t'i kërkonte inspektorit t'ju ndihmojë në inspektimin e funksionimit të dritave të jashtme. Do t'ju duhet të drejtoni inspektorin në pjesën e përparme, anësore dhe të pasme të mjetit ose rimorkios (vetëm për mjetet e kombinuara), teksa kryeni inspektimin. Ju jeni përgjegjës për t'i treguar inspektorit saktësisht se cilat drita do të dëshironit që ai të inspektonte ndërsa aktivizoni dritat nga brenda mjetit. Ju do t'ju duhet të hapni dritaren dhe të flisni me zë mjaftueshëm të lartë që inspektorit t'ju dëgjojë. Nëse harroni ose anashkaloni një dritë specifike, ju nuk do t'i merrni kreditet.

10M.5 – INSPEKTIMI I JASHTËM (TË GJITHA MJETET)

10M.5.1 – Pjesa e përparme e mjetit/zona e motorit (Motori i fikur)

Lentet

Përshkrimi: Lentet ose kapakët e dritave në pjesën e përparme të mjetit/kamionit.

Përse të inspektohen: Lentet ose kapakët e dritave duhet të jenë të pastra dhe pa dëmtime që dritat të funksionojnë siç duhet.

Inspektimi:

Inspektioni nëse lentet ose kapakët e dritave janë në ngjyrën e duhur, të pastra, jo të prishura dhe të mos mungojnë.

Nivelet kritike të lëngjeve

Përshkrimi: Vaj motori për lubrifikimin e motorit; ftohës për ftohjen e motorit; lëng drejtimi për lehtësimin e lëvizjes së rrotave në rrotat e përparme; dhe lëng i frenave për frenimin e mjetit (vetëm për frenat hidraulike).

Përse të inspektohen: Nivelet e duhura të lëngjeve sigurojnë që motori, ftohësi, drejtimi hidraulik dhe sistemet e frenimit (vetëm për frenat hidraulike) funksionojnë siç duhet dhe rrisin jetëgjatësinë e motorit dhe të këtyre sistemeve.

Inspektimi:

Me motorin të fikur, tregoni se lëngjet do të inspektohen për nivelet e duhura, duke përfshirë:

vajin motorik;

sistemin e ftohjes/ftohësin;

lëngun e drejtimit; dhe

lëngun e frenave (vetëm për frenat hidraulike).

Nëse ka, tregoni se ku inspektohet niveli i lëngut dhe ku ndodhen matësit e vajit ose xhamat e vëzhgimit. Identifikoni që do të inspektoni nëse niveli është mes shenjës për të shtuar dhe asaj që tregon se është plot, për secilin element.

Kujdes: Asnjëherë mos e hiqni kapakun e ftohësit të radiatorit nëse motori është i nxehtë.

Rrjedhje të lëngjeve dhe të ajrit

Përshkrimi: Rrjedhjet e lëngjeve nga motori dhe nga sistemet e tjera të mjeteve; dhe rrjedhjet e ajrit, nëse ka.

Përse të inspektohen: Humbja e lëngut mund të tregojë mosfunksionimin e komponentit në zona ku nivelet mund të mos inspektohen lehtësisht (p.sh. sistemet e transicionit ose karburantit). Rrjedhjet e ajrit mund të tregojnë mosfunksionimin e komponentit në zona që nuk mund të inspektohen lehtësisht (p.sh. kompresori i ajrit dhe komponentët e tjerë me ajër).

Inspektimi:

Kontrolloni në tokë për pëllgje të krijuara.

Kontrolloni për lëngje që pikojnë, rreth dhe nën motor dhe transicion.

Inspektioni tubat dhe linjat e ajrit, nëse ka, për gjendjen e tyre dhe rrjedhje.

Sistemi i drejtimit

Përshkrimi: Mekanizmat që transformojnë veprimin e kolonës së drejtimit në veprim të rrotullimit të timonit.

Përse të inspektohet: Pjesë të konsumuara, të plasaritura, të lirshme ose të prishura të timonit mund të rezultojnë në humbjen e drejtimit. Lëvizja në pikën e lidhjes mund të bëjë që mjeti të lëkundet ose që ju të përjetoni probleme të tjera serioze të kontrollit.

Inspektimi:

Inspektioni nëse kutia e timonit është montuar në mënyrë të sigurt dhe të mos ketë rrjedhje.

Inspektioni që tubat dhe lidhjet për timonin të mos jenë të plasaritura, të konsumuara apo të kenë rrjedhje.

Inspektioni që sistemit të drejtimit të mos i mungojnë dado, bulona ose kunja sigurie.

Inspektioni që lidhjet, krahët dhe shufrat e dukshme lidhëse nga kutia e drejtimit te timoni të mos jenë të konsumuara ose plasaritura, dhe që nyjet dhe foletë të mos jenë të konsumuara ose të lira.

10M.5.2 – Komponentët e aksit/aksi i drejtimit

Shënim: Jini të përgatitur për të kryer të njëjtin inspektim, të përshkruar në këtë seksion (11.5.2), në çdo aks të mjetit.

Gomat

Përshkrimi: Montimi i gomës/rrotës që bie në kontakt me asfaltin.

Përse të inspektohet: Presioni i ulët i ajrit rrit mundësinë e shpërthimit nga akumulimi i tepërt i nxehtësisë për shkak se goma përkulet më shumë. Thellësia e ulët e shollës rrit efektin e hidroplanifikimit, zvogëlon forcën tërheqëse dhe rrit distancën e ndalimit.

Presioni i lartë i ajrit rrit mundësitë e dëmtimit të gomës nga bordurat dhe gropat dhe shkakton humbje të forcës së tërheqjes si pasojë e kontaktit të reduktuar të shollës me rrugën. Të çarat dhe fryrjet mund të shkaktojnë keqfunksionim të gomës, shpërthime dhe humbje të papritur të kontrollit.

Inspektimi:

Për secilën gomë duhet të inspektohen elementet e mëposhtme:

Presioni i ajrit i gomave: Inspektioni për presionin e duhur të ajrit duke përdorur një matës gome. Sigurohuni që të gjitha shufrat e valvulave të jenë të aksesueshme.

Gjendja e gomave: Inspektioni për çarje dhe dëmtime që ekspozojnë shtresat përbërëse të gomës në shollë dhe në pjesën anësore. Sigurohuni që kapakët e valvulave nuk mungojnë dhe se shufrat e valvulave nuk janë të dëmtuara ose të prishura. Kontrolloni për gunga dhe fryrje në pjesën anësore të gomës dhe për diametra të papërputhshëm në gomat e dyfishta.

Thellësia e shollës: Inspektioni për thellësinë minimale të shollës me një matës të thellësisë së shollës në të gjitha brazdat e mëdha të shollës që përbajnë shiritat e konsumit (4/32 në gomat e aksit të drejtimit, 2/32 në të gjitha gomat e tjera).

Shënim: Ju nuk do të merrni kredite nëse thjesht goditni gomat ose përdorni një çekiç për të inspektuar për presionin e duhur të ajrit. Ju duhet të përmendni përdorimin e një matësi gomash.

Shënim: Nëse gomat janë të pajisura me sistem automatik të rregullimit të presionit të ajrit në gomë (ATIS) ose sistem të monitorimit të presionit të gomës (TPMS) që ka tuba të lidhur me shufrat e valvulave të gomës, ju duhet të përmendni vetëm që presioni i gomës monitorohet dhe rregullohet nga një sistem automatik dhe inspektioni që ky sistem funksionon siç duhet.

Disqet/rrotat

Përshkrimi: Disqet/rrotat metalike në të cilat janë montuar gomat.

Përse të inspektohen: Disqet e dëmtuara mund të rezultojnë në daljen e gomës nga disku, daljen e rrotës nga aksi, humbje të presionit të ajrit në gomë, dalje të rrotës nga disku si pasojë e dëmtimit të flanxhës ose çarje të diskut. Një rrotë e dëmtuar mund të rezultojë në humbje të kontrollit të mjetit, duke shkaktuar aksident. Rrotat dhe disqet duhet të inspektohen për gjendje që mund të rezultojnë në ndarje të plotë ose të pjesshme të rrotës, ose në humbje të presionit të ajrit në gomë.

Inspektimi:

Inspektioni për disqe të dëmtuara, të çarë ose të përkulur. Disqet nuk mund të riparohen me saldim. Inspektioni për gjurmë ndryshku që mund të tregojnë se disku është i lirshëm në një pjesë të rrotës, nëse ka.

Inspektioni kunjat dhe vrimat e bulonave për t'u siguruar që nuk janë të deformuar (të zgjatura) dhe se nuk ka dado ose bulona që mungojnë ose të lirshëm.

Mbërthyesit e rrotave (bulonat e rrotave)

Përshkrimi: Mban rrotën në aks.

Përse të inspektohen: Bulonat e rrotave që janë të lirshme ose që mungojnë mund të rezultojnë në daljen e një rrote dhe të shkaktojnë aksident.

Inspektimi:

Inspektioni nëse janë të gjithë bulonat e rrotave.

Inspektioni që bulonat e rrotave të mos jenë të lirshme dhe të mos ketë shenja ndryshku ose shenja lirimi, të cilat mund të tregojnë se bulonat janë liruar.

Inspektioni që të mos ketë kunja të prishura.

Sustat dhe jastëkët e ajrit, dhe amortizatorët

Përshkrimi: Sustat fletë ose spirale për zbutjen e forcave të dridhjes së rrotave të krijuara nga ecja mbi sipërfaqen e rrugës. Jastëkët e ajrit që shoqërojnë sustat ose shërbejnë si sistemi kryesor u suspensionit. Pajisjet (amortizatorët) me gaz ose hidraulike që zbusin suspensionin e mjetit dhe e stabilizojnë atë.

Përse të inspektohen: Sustat fletë ose spirale të dëmtuara ose që mungojnë mund të rezultojnë në humbje të kontrollit ose përmbysje të mjetit nëse ai bie mbi shasi ose gomë. Sustat e zhvendosura mund të çajnë një gomë duke shkaktuar një shpërthim ose ndërhyrje në timon. Jastëkët e ajrit ose amortizatorët e dëmtuar mund të ndikojnë në kontrollin e mjetit dhe në distancën e ndalimit.

Inspektimi:

Elementet e mëposhtme duhet të inspektohen, ku janë të dukshëm dhe të aksesueshëm, në secilin aks:

Inspektioni për susta fletë që mungojnë, të zhvendosura, të çara ose të prishura dhe inspektioni që montimet e sustave të mos jenë të plasaritura, të prishura ose nëse mungon ndonjë pjesë.

Inspektioni për susta spirale të prishura ose të deformuara dhe inspektioni që montimet të mos jenë të plasaritura, të prishura ose nëse mungon ndonjë pjesë.

Inspektioni nëse suspensioni me ajër është i sigurt, jo i dëmtuar dhe nuk rrjedh (nëse ka).

Inspektioni nëse amortizatorët janë të sigurt dhe jo të dëmtuar dhe nuk rrjedhin (nëse ka).

Inspektioni nëse mjeti është në nivel (nga përpara deri mbrapa dhe në anë).

Shënim: Informoni inspektorin nëse komponentët e suspensionit nuk janë të dukshëm ose të aksesueshëm, tek autobusët e transportit dhe ata për distanca të largëta, dhe inspektioni nëse mjeti është në nivel (nga përpara deri mbrapa dhe në anë) dhe mbani mend se një mjet që anohet mund të tregojë problem me suspensionin.

Linjat/Tubat/Rrjedhjet e frenave

Përshkrimi: Dërgon ajrin ose lëngun hidraulik te montimi i frenave te rrota.

Përse të inspektohen: Humbja e lëngut hidraulik mund të rezultojë në humbje të forcës dhe reagimit të frenimit. Humbja e presionit të ajrit mund të shkaktojë bllokimin e rrotave.

Inspektimi:

Inspektioni nëse tubat dhe linjat mund të furnizojnë me ajër ose lëng hidraulik frenat dhe se ato nuk rrjedhin.

Inspektioni për tuba ose linja të plasaritura, të konsumuara ose të prishura.

Inspektioni nëse të gjitha lidhjet dhe montimet e tubave ose të linjave janë të sigurta.

Shënim: Nëse ka frena elektrike, inspektioni nëse linjat elektrike janë të sigurta dhe që pjesa mbështjellëse e frenave të mos jetë e konsumuar ose e plasaritur.

Ndotja e frenave

Përshkrimi: Ndotja, p.sh. me graso, vaj etj. që mund të ndikojë në performancën e frenimit kur ngadalësoni ose ndaloni mjetin.

Përse të inspektohet: Ndotësit në frena mund të shkaktojnë zvogëlim të forcës së fërkimit gjatë frenimit, gjë që mund të rezultojë në aksident. Ndotësit mund të shkaktojnë edhe rrezik zjarri.

Inspektimi:

Nëse ka, inspektoni për ndotje, të tipit graso, vaj etj., te mbështjellja e frenave, pllaka mbështetëse e frenave dhe tamburi i frenave ose disku, që mund të ndikojnë në aftësitë e frenimit.

10M.5.3 – Pjesa anësore e mjetit**Lentet dhe reflektorët**

Përshkrimi: Lentet ose kapakët e dritave dhe reflektorët në pjesët anësore të mjetit dhe rimorkios (vetëm për mjetet e kombinuara).

Përse të inspektohen: Lentet ose kapakët e dritave duhet të jenë pa dëmtime që dritat të funksionojnë siç duhet. Reflektorët i mundësojnë shoferit të një mjeti komercial të shihet dhe të komunikojë praninë e vet te përdoruesit e tjerë të rrugës.

Inspektimi:

Inspektoni nëse lentet ose kapakët e dritave anësore të mjetit dhe rimorkios (vetëm për mjetet e kombinuara) janë në ngjyrën e duhur, të pastër, jo të thyer dhe që nuk mungojnë.

Inspektoni nëse reflektorët anësorë të mjetit dhe rimorkios (vetëm për mjetet e kombinuara) janë në ngjyrën e duhur, të pastër, jo të thyer dhe që nuk mungojnë.

Pasqyrat

Përshkrimi: Pasqyrat anësore për pamjen e trafikut mbrapa, me kontroll nga anash dhe mbrapa (të gjitha mjetet). Pajisjet e tjera monitoruese, si kamerat, mund të përdoren me pasqyra ose në vend të pasqyrave.

Përse të inspektohen: Pasqyra ose pajisjet e tjera monitoruese ofrojnë fushëpamje në pjesët anësore dhe të pasme të mjetit. Shoferi duhet të jetë në gjendje të shohë trafikun, veçanërisht në zonat e pikës së verbër.

Inspektimi:

Inspektoni nëse pasqyrat janë të pastra dhe jo të thyera, dhe menteshat e pasqyrës nuk janë të përkulura dhe janë montuar në mënyrë të sigurt pa pjesë që mungojnë.

Nëse ka, pajisjet ose kamerat për pamjen mbrapa dhe anësore duhet të pastrohen që pamja të mund të shihet nga brenda.

Bateria/Sistemi elektrik

Përshkrimi: Bateritë që furnizojnë energji elektrike për funksionet e mjetit ose shërbejnë si burim i pjesshëm ose kryesor për energjinë e mjetit.

Përse të inspektohen: Dëmtimi i baterive, sistemit elektrik ose motorit elektrik mund të shkaktojë prishje të mjetit ose mungesë elektrike që rezulton në zjarr në mjet.

Inspektimi:

Kudo ku ndodhet:

Nëse janë të dukshme, kontrolloni nëse bateritë janë të sigurta.

Nëse janë të dukshme, kontrolloni që të gjitha lidhjet të jenë të shtrënguara dhe ato nuk duhet të shfaqin shenja të korrozionit të tepërt.

Inspektoni nëse të gjitha kabllo dhe linjat e sistemit janë të sigurta dhe jo të plasaritura ose të konsumuara.

Inspektoni nëse kutia, kapaku ose hapja e baterisë janë të sigurt, nëse ka.

Shënim: Informoni inspektorin nëse bateritë nuk janë të dukshme ose të aksesueshme.

Depozita e karburantit

Përshkrimi: Një kontejner që mban karburantin.

Përse të inspektohet: Rrjedhjet përbëjnë rrezik zjarri dhe mund të shkaktojnë rrezik për drejtimin e mjetit për përdoruesit e tjerë të rrugës. Karburanti në rrugë të asfaltuar mund të jetë shumë i rrëshqitshëm.

Inspektimi:

Inspektoni që të gjithë depozitat e karburantit, duke përfshirë depozitat e lëngut për shkarkimin e naftës (DEF), nëse ka, të jenë montuar mirë, kapakët të jenë të shtrënguar dhe se nuk ka rrjedhje nga depozitat ose linjat.

Kornizat

Përshkrimi: Pjesë strukturore për trupin mbështetës të mjetit ose trupin e rimorkios.

Përse të inspektohen: Pjesë të lirshme ose të plasaritura të kornizës mund të zvogëlojnë qëndrueshmërinë e mjetit, të shkaktojnë probleme me drejtimin dhe kthesat (p.sh., luhatje, përmbysje e mundshme) duke rezultuar në humbje totale të kontrollit të mjetit. Të çarat, thyerjet ose vrimat në zonën e ngarkesës mund të rezultojnë në humbje të ngarkesës.

Inspektimi:

Inspektioni për çarje, saldime të prishura, vrima ose dëmtime të tjera të pjesëve të kornizës, duke përfshirë rimorkion, nëse ka.

Inspektioni për çarje, thyerje ose vrima në zonën e ngarkesës ose dysHEME, përfshirë rimorkion, nëse ka.

Inspektioni që leva e lirit dhe kunjat e çiftit të akseve të rimorkios janë të sigurt, nëse ka.

10M.5.4 – Pjesa e pasme e mjetit ose rimorkios

Lentet dhe reflektorët

Përshkrimi: Lentet ose kapakët e dritave dhe reflektorët në pjesën e pasme të mjetit ose rimorkios (vetëm për mjetet e kombinuara).

Përse të inspektohen: Lentet ose kapakët e dritave duhet të jenë pa dëmtime që dritat të funksionojnë siç duhet. Reflektorët i mundësojnë shoferit të një mjeti komercial të shihet dhe të komunikojë praninë e vet te përdoruesit e tjerë të rrugës.

Inspektimi:

Inspektioni nëse lentet ose kapakët e dritave janë në ngjyrën e duhur, të pastër, jo të prishur dhe të mos mungojnë.

Inspektioni nëse reflektorët janë në ngjyrën e duhur, të pastër, jo të prishur dhe të mos mungojnë.

Shënim: në një mjet të kombinuar, ju duhet të inspektioni vetëm pjesën e pasme të rimorkios.

10M.6 – MJETET E KOMBINUARA

10M.6.1 – Vetëm për mjetet e kombinuara

Linjat/konektorët e ajrit dhe elektrikë

Përshkrimi: Transportojnë ajrin dhe energjinë elektrike nga njësia motorike në rimorkio.

Përse të inspektohet: Frenat me ajër - Humbja e ajrit në rimorkio do të rezultojë në një humbje të pjesshme ose të plotë të frenimit në njësinë që tërhiqet. Një gjendje e ulët e ajrit do të shkaktojë zbatim të papritur të frenave me sustë të rimorkios, gjë që mund të rezultojë në humbjen e kontrollit dhe të shkaktojë aksident.

Frenat elektrike - Humbja e lidhjes elektrike me rimorkion do të rezultojë në humbje totale të frenimit dhe kontrollit të njësisë që tërhiqet dhe mund të shkaktojë aksident.

Linjat elektrike - Linjat e dëmtuara mund të rezultojnë në humbjen e aftësisë së mjetit për të komunikuar manovrat e tij me shoferët e tjerë në rrugë (pa kthesë ose drita frenimi). Nëse nuk jeni i dukshëm nga përdoruesit e tjerë të rrugës gjatë natës përbën një rrezik serioz trafiku dhe mund të rezultojë në aksident.

Inspektimi:

Inspektioni nëse konektorët e ajrit dhe ata elektrikë në njësinë motorike dhe në rimorkio janë të montuar dhe të izoluar, pa dëmtime dhe të fiksuara në vendin e vet.

Inspektioni që tubat e ajrit dhe linjat elektrike të mos jenë të prerë, të plasatur, të gërvishur, të ndërthurur, të ngjitur ose të konsumuar (ndërthurjet prej çeliku/përçuesi elektrik nuk duhet të duket). Mbani vesh për rrjedhje ajri (vetëm për sistemet e frenave me ajër).

Inspektioni që linjat elektrike dhe linjat e ajrit (nëse ka) të mos jenë të ngatërruara, të shtypura ose të shtrënguara, ose të mos tërhiqen nga pjesët e mjetit ose në tokë.

Shënim: Duhet të inspektioni lidhjet si në njësinë motorike, ashtu edhe në rimorkio për të marrë kredite

Për pjesën e mbetur të këtij seksioni (10.6.1), do t'ju duhet të studioni llojin e sistemit të lidhjes me të cilin është pajisur mjeti juaj, që do të përdorni për testin e inspektimit të mjetit:

- Kombinimi me rrotën e pestë ose
- kombinimi me ganxhë, ose
- të gjitha llojet e tjera të kombinimit.

VETËM PËR KOMBINIMET ME RROTËN E PESTË

Pllaka mbrojtëse e rrotës së pestë

Përshkrimi: Pllaka në të cilën mbështetet rimorkioja dhe siguron kunjin vertikal të rimorkios.

Përse të inspektohet: Një pllakë mbrojtëse e rrotës së pestë e prishur ose e dëmtuar, dhe një lidhje e papërshtatshme midis kamionit dhe rimorkios mund të rezultojë në probleme me drejtimin, përmbysje ose ndarje të kamionit nga rimorkioja çka shkakton aksident.

Inspektimi:

Inspektioni që pllaka mbrojtëse e rrotës së pestë të jetë montuar mirë në mjet nga platforma e rrotës së pestë.

Inspektioni për të çara, dëmtime ose konsumim të tepërt.

Inspektioni për lubrifikimin e duhur, nëse duhet.

Kunji vertikal, pllaka e kunjit dhe boshllëku

Përshkrimi: Kunji (kunji vertikal) që bashkon gjysmë-rimorkion me kamionin dhe pllaka metalike e vendosur te kunji vertikal që ofron sipërfaqen për mbështetjen e rimorkios te rrota e pestë (pllaka e kunjit).

Përse të inspektohet: Kunji vertikal i konsumuar ose i dëmtuar mund të rezultojë në probleme, përmbysje ose ndarje të kamionit nga rimorkioja, duke rezultuar në aksident.

Inspektimi:

Inspektioni që kunji vertikal të jetë i fiksuar dhe jo i përkulur, i dëmtuar ose i konsumuar.

Inspektioni që pjesa e dukshme e pllakës së kunjit të mos jetë e përkulur, e çarë ose e prishur.

Inspektioni që rimorkioja të mbështetet plotësisht në pllakën mbrojtëse të rrotës së pestë dhe të mos ketë hapësirë midis pllakës së kunjit dhe rrotës së pestë (pa boshllëk).

Inspektioni për lubrifikimin e duhur, nëse duhet.

OSE

VETËM PËR KOMBINIMET ME GANXHË

Ganxha

Përshkrimi: Çengeli lidhës ose pika lidhëse për tërheqje ku fiksohet unaza e shufrës tërheqëse të rimorkios.

Përse të inspektohet: Një ganxhë e prishur ose e dëmtuar, dhe një lidhje e papërshtatshme midis kamionit dhe rimorkios mund të rezultojë në probleme me drejtimin, përmbysje ose ndarje të kamionit nga rimorkioja çka shkakton aksident.

Inspektimi:

Inspektioni që ganxha është montuar në mënyrë të sigurt në shasinë e mjetit.

Inspektioni për pjesë të lirshme ose që mungojnë, duke përfshirë bulonat, dadot, kunjat, menteshat dhe mbërthyeset për montim.

Inspektioni për të çara, dëmtime ose konsumim të tepërt.

Unaza e shufrës tërheqëse të rimorkios dhe gjuha

Përshkrimi: Unaza mbërthyesë e rimorkios e vendosur në pjesën e përparme të gjuhës së rimorkios, e cila mbërthehet te ganxha. Gjuha e rimorkios e cila zgjatet nga shasia e rimorkios lejon lidhjen dhe lehtëson kthesat.

Përse të inspektohet: Konsumimi, dëmtimi, çarjet ose saldimet e papërshtatshme në unazën e shufrës tërheqëse dhe gjuhën e rimorkios mund të rezultojnë në humbjen e rimorkios duke shkaktuar aksident.

Inspektimi:

Inspektioni që unaza e shufrës tërheqëse të mos jetë e përkulur ose e përdredhur.

Inspektioni që unaza e shufrës tërheqëse të jetë e mbërthyer te gjuha e rimorkios dhe që nuk ka bulona të lirshëm ose që mungojnë, nuk ka saldime të prishura ose çarje.

Inspektioni që unaza e shufrës tërheqëse të mos jetë e konsumuar.

Inspektioni gjuhën e rimorkios për dëmtime, përdredhje, të çara ose saldime të prishura dhe që ajo mund të mbështesë peshën e ngarkesës. Nëse mund të zgjatet, inspektioni që bulonat, kunjat mbërthyes dhe kunjat konikë janë në vendin e vet.

OSE

TË GJITHA LLOJET E TJERA TË KOMBINIMEVE

Shënim: Sistemet e lidhjes mund të ndryshojnë. Nëse keni një sistem tjetër lidhjeje, ju duhet t'ia përshkruani inspektorit se si funksionon dhe se çfarë po inspektioni.

Çengeli lidhës

Përshkrimi: Çengeli lidhës dhe kunji lidhës sferik, mbi të cilin mbështetet lidhësi i rimorkios.

Përse të inspektohet: Një çengel lidhës ose mekanizëm tjetër i prishur ose i dëmtuar, dhe një lidhje e papërshtatshme midis njësisë motorike dhe rimorkios mund të rezultojë në probleme me drejtimin, përmbysje ose ndarje të njësisë motorike nga rimorkioja, çka shkakton aksident.

Inspektimi:

Inspektioni që çengeli lidhës ose ndonjë mekanizëm tjetër të jetë montuar në mënyrë të sigurt në shasinë e mjetit. Inspektioni shufrën stabilizuese/krahun e pezullimit, nëse ka.

Inspektioni për pjesë të lirshme ose që mungojnë, duke përfshirë bulonat, dadot, kunjat, menteshat dhe mbërthyeset për montim, si edhe kunjat lidhës sferik ose mekanizma të tjerë.

Inspektioni për të çara, dëmtime ose konsumim të tepërt.

Lidhësi dhe gjuha e rimorkios

Përshkrimi: Lidhësi i rimorkios i vendosur në pjesën e përparme të gjuhës së rimorkios që mbërthehet në çengelin lidhës dhe kunjat lidhës sferik. Gjuha e rimorkios e cila zgjatet nga shasia e rimorkios lejon lidhjen dhe lehtëson kthesat.

Përse të inspektohen: Konsumimi, dëmtimi, çarjet ose saldimet e papërshtatshme në lidhësin dhe gjuhën e rimorkios mund të rezultojnë në humbjen e rimorkios, duke shkaktuar aksident.

Inspektimi:

Inspektioni që lidhësi i rimorkios të mos jetë i përkulur ose i përdredhur.

Inspektioni që lidhësi i rimorkios të jetë i siguruar te gjuha e rimorkios dhe që nuk ka bulona të lirshëm ose që mungojnë, saldimet të prishura ose të çara.

Inspektioni që lidhësi i rimorkios të mos jetë i konsumuar.

Inspektioni gjuhën e rimorkios për dëmtime, përdredhje, të çara ose saldime të prishura dhe që ajo mund të mbështesë peshën e ngarkesës. Nëse mund të zgjatet, inspektioni që bulonat, kunjat mbërthyes dhe kunjat konikë janë në vendin e vet.

Kyçja dhe pajisjet e sigurisë

Përshkrimi: Kyçja e lidhjes dhe pajisjeve të sigurisë që e mbajnë rimorkion të fiksuar.

Përse të inspektohet: Rimorkio mund të shkëputet gjatë udhëtimit nëse mekanizmat e kyçjes nuk janë siguruar. Pajisjet e sigurisë ndihmojnë që ta mbajnë mekanizmin e kyçjes të fiksuar dhe për të siguruar mbështetje nëse lidhja nuk qëndron.

Inspektimi:

Vetëm sistemet me lidhje me rrotën e pestë

Shikoni në boshllëkun e rrotës së pestë dhe inspektioni që mbërthyeset ose leva janë të siguruar plotësisht rreth kunjat vertikal dhe inspektioni për lëvizje mes kunjat vertikal dhe mbërthyesëve/levës.

Inspektioni nëse leva e shkëputjes është në pozicion të fiksuar dhe mbërthyesja ose kyçi i sigurisë (nëse ka) është në vendin e vet.

Inspektioni kunjat mbërthyes me rrëshqitje të rrotës së pestë (nëse ka) për dëmtime dhe që kunjat janë fiksuar plotësisht.

OSE

Inspektimi: Të gjitha sistemet e tjera të lidhjes

Inspektori mekanizmat e kyçjes ose mbërthyeset për pjesë që mungojnë ose të prishura dhe sigurohuni që ganxha ose leva e shkëputjes së çengelit lidhës ose mbërthyesja është fiksuar dhe siguruar në vendin e vet.

Inspektori nëse kunjat e sigurisë dhe kunjat konikë janë në vendin e vet dhe nuk mungojnë, nëse ka.

Inspektori nëse kabllot ose zinxhirët e sigurisë janë të fiksuar, të lidhur dhe nuk janë të ngatërruar dhe shumë të lirshëm, nëse ka. Duhet të fiksohen kavot.

10M.6.2 – Vetëm për rimorkiot

Mekanizimi ulës dhe lartësia e rimorkios

Përshkrimi: Mbështet pjesën e përparme të rimorkios kur rimorkioja nuk është e lidhur me një kamion ose mjet motorik.

Përse të inspektohen: Mekanizmi ulës duhet të ngrihet siç duhet në mënyrë që mos ngulet në tokë gjatë udhëtimit dhe duhet ta ngrejë pjesën e pasme të njësisë motorike gjatë kthesave. Doreza duhet të fiksohet në mjet në mënyrë që të mos lëvizë dhe të godasë përdorues të tjerë të rrugës. Çdo dëmtim në mekanizmin ulës mund të rezultojë në humbjen e balancës ose përmbysje të rimorkios kur shkëputet.

Inspektimi:

Inspektori nëse mekanizmi ulës është ngritur plotësisht, nuk i mungojnë pjesë, leva mbërthyesë është e fiksuar dhe shasia dhe pllaka mbështetëse nuk janë të dëmtuara.

Nëse funksionon me energji, inspektori për rrjedhje ajri ose hidraulike.

Nëse është kamion me rimorkio të shkëputshme, inspektori nëse rrota e pestë është pozicionuar siç duhet në mënyrë që shasia e kamionit ta ngrejë mekanizmin ulës gjatë kthesave.

Shiriti reflektues

Përshkrimi: Shirit reflektues në pjesën anësore dhe të pasme të rimorkios, nëse kërkohet.

Përse të inspektohet: Shiriti reflektues në një rimorkio lejon shoferin e një mjeti komercial të shihet dhe të komunikojë praninë e vet me përdoruesit e tjerë të rrugës.

Inspektimi:

Inspektori nëse shiriti reflektues në pjesët anësore dhe të pasme të rimorkios është i pranishëm dhe i fiksuar mirë në mjet.

Shënim: Shiriti reflektues kërkohet vetëm për rimorkiot. Disa ligje juridiksionale mund ta kërkojnë për autobusët e shkollave.

TESTI I AFTËSIVE BAZË TË KONTROLLIT

Mbani mend, testi i inspektimit të mjetit duhet të kalohet përpara se të mund të vazhdoni me testin e aftësive bazë të kontrollit (mbulohet në seksionin tjetër).

Lista e kontrollit të mjeteve të kategorisë A, kamion me rimorkio të shkëputshme ose kamion dhe rimorkio, ose autobus dhe rimorkio

Ndezja e mjetit/motorit

- ☐ kontrolli i frenave *me ajër ose *hidraulike
- ☐ kontrolli i frenave të dorës dhe të rimorkios
- ☐ kontrolli i frenave kryesore
- ☐ dritat treguese
- ☐ pajisja e emergjencës
- ☐ xhami i përparmë dhe pasqyrat
- ☐ fshirëset dhe larëset e xhamit të përparmë
- ☐ sistemi i ngrohjes dhe i shkrirjes
- ☐ boritë

Kontrolli i funksionimit të dritave

- ☐ të gjitha dritat e jashtme

Pjesa e përparme e mjetit/zona e motorit

- ☐ lentet
- ☐ nivelet e lëngjeve
- ☐ rrjedhjet e lëngjeve dhe të ajrit
- ☐ sistemet e drejtimit

Aksi i drejtimit

- ☐ gomat
- ☐ disqet
- ☐ bulonat e rrotave
- ☐ sustat/mbajtëset, jastëkët e ajrit dhe amortizatorët
- ☐ linjat ose tubat e frenave dhe rrjedhjet
- ☐ ndotjet e frenave

Pjesa anësore e mjetit

- ☐ lentet dhe reflektorët
- ☐ pasqyrat
- ☐ bateria
- ☐ depozitat e karburantit/depozita DEF
- ☐ shasitë

Vetëm për mjetet e kombinuara

- ☐ linjat dhe konektorët e ajrit dhe elektrikë
- ☐ pllaka mbrojtëse e rrotës së pestë, ganxha ose çengeli lidhës
- ☐ kunji vertikal, pllaka e kunjit, boshllëku ose unaza e shufrës tërheqëse dhe gjuha e rimorkios ose lidhësi dhe gjuha e rimorkios
- ☐ kyçja dhe pajisjet e sigurisë

Vetëm për rimorkio

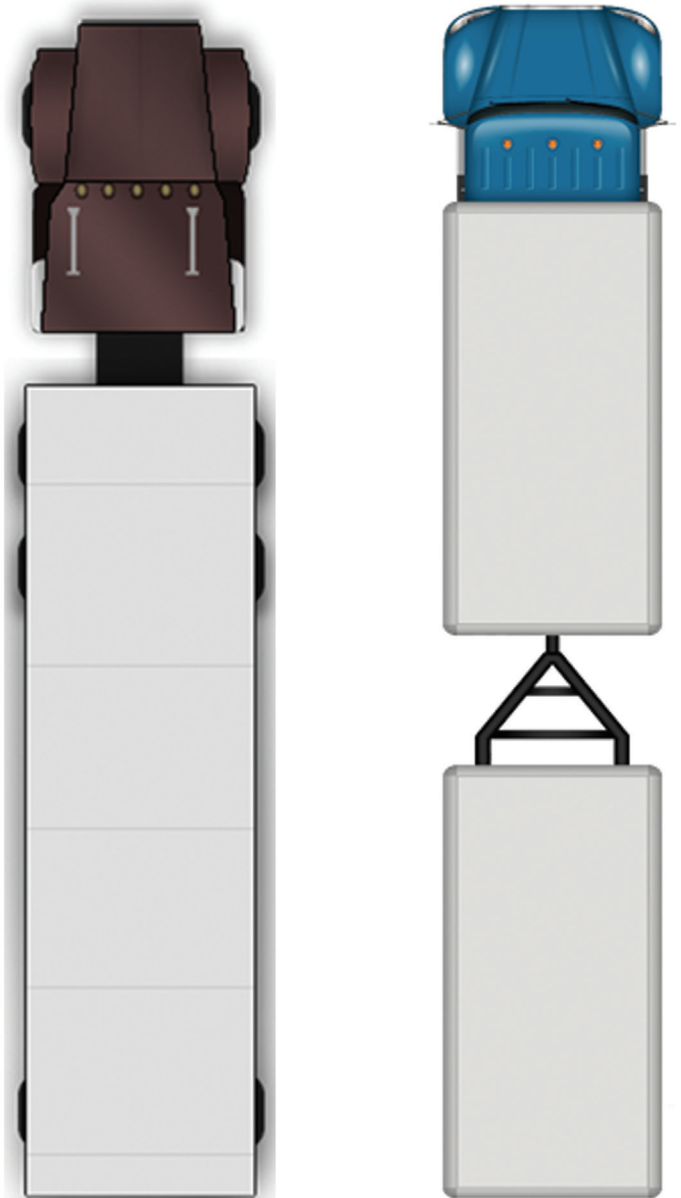
- ☐ mekanizmi ulës dhe lartësia e rimorkios
- ☐ shiriti reflektues

Pjesa e pasme e rimorkios

- ☐ lentet dhe reflektorët

* Nëse nuk kryhen siç duhet, ngelni automatikisht

Juve ju kërkohet të inspektoni vetëm elementet në listën e kontrollit të inspektimit të mjeteve CDL. Mund ta përdorni këtë listë kontrolli për testin dhe të hiqni nga lista elementet që keni përfunduar, **NUK** duhet të bëhen shenja ose shënime të tjera në këtë listë. Ju **DUHET** të emërtoni, tregoni dhe/ose prekni dhe të shpjegoni plotësisht arsyen e inspektimit të secilit element kritik për sigurinë. Nëse nuk e bëni këtë, nuk do të merrni kredite për elementet.



Vetëm për autobus për pasagjerë dhe shkolle

- ☐ hyrja e pasagjerëve dhe rampa
- ☐ daljet e emergjencës
- ☐ sediljet e pasagjerëve
- ☐ pajisjet e monitorimit të pasagjerëve

Vetëm për autobusët e shkollave

- ☐ dritat për nxënësit (përpara dhe mbrapa)
- ☐ krahu i ndalesës dhe krahu i sigurisë
- ☐ kutia e ndihmës së shpejtë dhe ajo për lëngjet trupore

Lista e kontrollit për mjetet e kategorisë B ose C, kamionët me rimorkio të pandashme ose mjete të tjera me rimorkio të pandashme

Ndezja e mjetit/motorit

- ☐ kontrolli i frenave *me ajër ose *hidraulike
- ☐ kontrolli i frenave të dorës dhe të rimorkios
- ☐ kontrolli i frenave kryesore
- ☐ dritat treguese
- ☐ pajisjet e emergjencës
- ☐ xhami i përparmë dhe pasqyrat
- ☐ fshirëset dhe larëset e xhamit të përparmë
- ☐ sistemi i ngrohjes dhe i shkrirjes
- ☐ boritë

Kontrolli i funksionimit të dritave

- ☐ të gjitha dritat e jashtme

Pjesa e përparme e mjetit/zona e motorit

- ☐ lentet
- ☐ nivelet e lëngjeve
- ☐ rrjedhjet e lëngjeve dhe të ajrit
- ☐ sistemet e drejtimit

Aksi i drejtimit

- ☐ gomat
- ☐ disqet
- ☐ bulonat e rrotave
- ☐ sustat/mbajtëset, jastëkët e ajrit dhe amortizatorët
- ☐ linjat ose tubat e frenave dhe rrjedhjet
- ☐ ndotjet e frenave

Pjesa anësore e mjetit

- ☐ lentet dhe reflektorët
- ☐ pasqyrat
- ☐ bateria
- ☐ depozitat e karburantit/depozita DEF
- ☐ shasitë

Pjesa e pasme e mjetit

- ☐ lentet dhe reflektorët



* Nëse nuk kryhen siç duhet, ngelni automatikisht

Juve ju kërkohet të inspektoni vetëm elementet në listën e kontrollit të inspektimeve të mjetit CDL. Mund ta përdorni këtë listë kontrolli për testin dhe të hiqni nga lista elementet që keni përfunduar, **NUK** duhet të bëhen shenja ose shënime të tjera në këtë listë. Ju **DUHET** të emërtoni, tregoni dhe/ose prekni dhe të shpjegoni plotësisht arsyen e inspektimit të secilit element kritik për sigurinë. Nëse nuk e bëni këtë, nuk do të merrni kredite për elementet.

Lista e kontrollit për mjetet e kategorisë B ose C, autobus për pasagjerë ose shkolle

Ndezja e mjetit/motorit

- ☐ kontrolli i frenave *me ajër ose *hidraulike
- ☐ kontrolli i frenave të dorës dhe të rimorkios
- ☐ kontrolli i frenave kryesore
- ☐ dritat treguese
- ☐ pajisjet e emergjencës
- ☐ xhami i përparmë dhe pasqyrat
- ☐ fshirëset dhe larëset e xhamit të përparmë
- ☐ sistemi i ngrohjes dhe i shkrirjes
- ☐ boritë

Vetëm për autobus për pasagjerë dhe shkolle

- ☐ hyrja e pasagjerëve dhe rampa
- ☐ daljet e emergjencës
- ☐ sediljet e pasagjerëve
- ☐ pajisjet e monitorimit të pasagjerëve

Vetëm për autobusët e shkollave

- ☐ dritat për nxënësit (përpara dhe mbrapa)
- ☐ krahu i ndalesës dhe krahu i sigurisë
- ☐ kutia e ndihmës së shpejtë dhe ajo për lëngjet trupore

Kontrolli i funksionimit të dritave

- ☐ të gjitha dritat e jashtme

Pjesa e përparme e mjetit/zona e motorit

- ☐ lentet
- ☐ nivelet e lëngjeve
- ☐ rrjedhjet e lëngjeve dhe të ajrit
- ☐ sistemet e drejtimit

Aksi i drejtimit

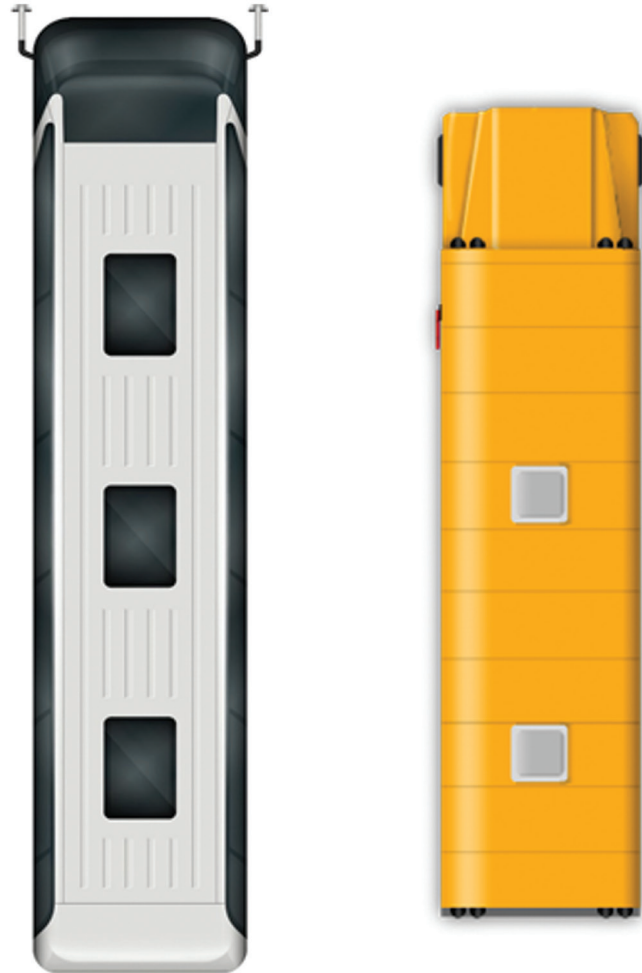
- ☐ gomat
- ☐ disqet
- ☐ bulonat e rrotave
- ☐ sustat/mbajtëset, jastëkët e ajrit dhe amortizatorët
- ☐ linjat ose tubat e frenave dhe rrjedhjet
- ☐ ndotjet e frenave

Pjesa anësore e mjetit

- ☐ lentet dhe reflektorët
- ☐ pasqyrat
- ☐ bateria
- ☐ depozitat e karburantit/depozita DEF
- ☐ shasitë

Pjesa e pasme e mjetit

- ☐ lentet dhe reflektorët



* Nëse nuk kryhen siç duhet, ngelni automatikisht

Juve ju kërkohet të inspektoni vetëm elementet në listën e kontrollit të inspektimeve të mjetit CDL. Mund ta përdorni këtë listë kontrolli për testin dhe të hiqni nga lista elementet që keni përfunduar, **NUK** duhet të bëhen shenja ose shënime të tjera në këtë listë. Ju **DUHET** të emërtoni, tregoni dhe/ose prekni dhe të shpjegoni plotësisht arsyen e inspektimit të secilit element kritik për sigurinë. Nëse nuk e bëni këtë, nuk do të merrni kredite për ato elemente.

SEKSIONI 11M

TESTI I AFTËSIVE BAZË TË KONTROLLIT TË MJETIT



**KY SEKSION DO TË NDIHMOJË TË GJITHË SHOFERËT E MJETEVE
KOMERCIALE QË PO KRYEJNË TESTIN E AFTËSIVE BAZË TË KONTROLLIT TË
MJETIT**

SEKSIONI 11M - TESTI I AFTËSIVE BAZË TË KONTROLLIT

Ky seksion mbulon

- Vlerësimin e testit të aftësive bazë të kontrollit
- Ushtrimet e testit të aftësive bazë të kontrollit

Për testin e aftësive bazë të kontrollit do të demonstroi aftësitë bazë në kontrollin e një mjeti komercial dhe në gjykimin e pozicionit të tij në lidhje me objektet e tjera.

Testohen aftësitë bazë të nevojshme për kontroll dhe përdorim të sigurt të mjetit. Llojet e gjykimit dhe të aftësive të nevojshme për këto aftësi bazë të kontrollit, nevojiten edhe në shumë situata të ndryshme të drejtimit të mjetit.

Do të merrni pikë për ndryshimin e drejtimit për të arritur një pozicionim më të mirë, për kalimin mbi ose prekjen e vijave kufizuese ose të koneve, dhe për pozicionimin tuaj përfundimtar.

Mund t'ju lejohet të dilni nga mjeti për të kontrolluar përreth mjetit gjatë ushtrimeve të lëvizjes mbrapa. Kur hyni/dilni nga mjeti, ju duhet të ngrini frenat e dorës, të çoni marshin në pozicion neutral dhe të dilni/hyni në mënyrë të sigurt me fytyrë nga mjeti dhe duke ruajtur tri (3) pika kontakti çdo herë (kur hyni/dilni nga një autobus, qëndroni me fytyrë nga autobusi dhe mbahuni mirë te mbajtësja).

Nëse në ndonjë moment ju hapni derën, lëvizni nga një pozicion ulur kur keni në kontroll fizik mjetin, (ose në autobus, shkoni në fund të tij për të parë më mirë), do të vlerësoheni për kontrollin.

Do të merrni udhëzime specifike për secilin ushtrim, përpara se t'i kryeni ato. Do të keni mundësinë të bëni pyetje. Duhet ta përfundoni ushtrimin sipas udhëzimit. Nëse shihni që inspektori ngre dorën (kështu), ndaloni dhe ktheni mjetin brenda vijave kufizuese të ushtrimit.

Testi i aftësive bazë të kontrollit do të përfshijë ushtrimet e mëposhtme, ose në rrugë të pashtuar ose në një segment të rrugës gjatë testit në rrugë:

Hapi 1 – Ndalimi përpara,

Hapi 2 – Lëvizja mbrapa drejt,

Hapi 3 – Lëvizja përpara me zhvendosje anësore dhe

Hapi 4 – Lëvizja mbrapa me zhvendosje anësore.

Këto ushtrime tregohen në Figurat nga 11.1 deri te 11.4 në faqen 11-4.

11M.1 – VLERËSIMI

Gjatë ushtrimeve të testit të aftësive bazë të kontrollit, ju do të vlerësoheni për:

Zhvendosjet përpara – zhvendosja përpara në një ushtrim të lëvizjes mbrapa për t'u zhvendosur nga një shkelje e kufirit ose për t'u pozicionuar më mirë vlerësohet si "zhvendosje përpara". Këto ushtrime përfshijnë ushtrimin 2 – Lëvizja mbrapa drejt dhe ushtrimin 4 – Lëvizja mbrapa me zhvendosje anësore. Inspektori do të vlerësojë numrin e herëve që zhvendoseni përpara.

Ndalimi pa ndryshuar drejtim nuk llogaritet si zhvendosje përpara.

Nuk do të penalizoheni për kryerjen e zhvendosjeve përpara. Megjithatë, një sërë manovrash për zhvendosje përpara do të llogariten si gabime. Inspektori do t'i mbulojë "zhvendosjet përpara" gjatë udhëzimeve për këto ushtrime.

Lëvizja mbrapa – lëvizja mbrapa në një ushtrim të lëvizjes përpara për t'u zhvendosur nga një shkelje e kufirit ose për t'u pozicionuar më mirë vlerësohet si "lëvizje mbrapa". "Lëvizjet mbrapa" do të vlerësohen në ushtrimin 3 – Lëvizja përpara me zhvendosje anësore. Inspektori do të vlerësojë numrin e herëve që lëvizni mbrapa.

Shkelja e kufirit – kalimi ose prekja e vijave kufizuese të ushtrimeve ose koneve me ndonjë pjesë të mjetit tuaj, përveç pasqyrave të mjetit (dera ose parafango) ose pjesëve të tjera unike të mjetit në lartësinë e pasqyrës te dera ose më lart, si në rastin e një kamionçine me vinç, vlerësohet si shkelje e kufirit. Pjesët unike nën lartësinë e pasqyrës te dera llogariten si "shkelje e kufirit".

Nëse ndodheni në shkelje të kufirit, inspektori do t'ju ndalojë dhe ju duhet ta ripoziciononi mjetin brenda kufijve të ushtrimit. Duhet të ndaloni menjëherë kur të sinjalizoheni nga inspektori. Inspektori do të vlerësojë numrin e herëve që ju prekni ose kaloni mbi vijat kufizuese ose konet e ushtrimit. Çdo shkelje e kufirit do të llogaritet si gabim.

Kontrollet me shikim – dalja nga mjeti gjatë kryerjes së një ushtrimi për të kontrolluar pozicionin e mjetit gjatë lëvizjes mbrapa. Mund t'ju lejohet të ndaloni dhe dilni në mënyrë të sigurt nga mjeti për të kontrolluar pozicionin e mjetit nga jashtë (të shikoni).

Kur ta bëni këtë, ju duhet të ngrini frenat e dorës dhe ta çoni marshin në pozicionin neutral. Më pas, kur dilni/hyni në mjet, ju duhet ta bëni këtë në mënyrë të sigurt me fytyrë nga mjeti dhe duke ruajtur tri (3) pika kontakti me mjetin çdo herë (kur hyni/dilni nga një autobus, duhet të qëndroni me fytyrë nga autobusi dhe të mbaheni mirë te mbajtësja). Nëse nuk e siguron mjetin ose nëse nuk dilni/hyni në mjet në mënyrë të sigurt, mund të ngelni automatikisht si pasojë e kryerjes së një veprimi të pasigurt.

Nëse hapni derën ose lëvizni nga pozicioni ulur, do të llogaritet si "kontroll me shikim". Nëse hapni derën ndërkohë që mjeti është në lëvizje (jo në gjendje neutrale apo i parkuar), mund të ngelni automatikisht si pasojë e kryerjes së një veprimi të pasigurt.

Në një autobus, nëse shkoni në fund të autobusit për të parë më mirë, do të llogaritet si "kontroll me shikim".

Mund t'ju lejohet një shikim i lirë vetëm një (1) herë në ushtrimin 2 – Lëvizje mbrapa drejt dhe dy (2) shikime të lira në ushtrimin 4 – Lëvizja mbrapa me zhvendosje anësore, për të kontrolluar pozicionin e mjetit tuaj. Inspektori do t'i mbulojë "paraqitjet vizuale" gjatë udhëzimeve për këto ushtrime.

Pozicioni përfundimtar – pozicioni përfundimtar i mjetit për ushtrimet e lëvizjes mbrapa. Do të vlerësoheni për pozicionin përfundimtar të mjetit në ushtrimin 2 – Lëvizja mbrapa drejt dhe në ushtrimin 4 – Lëvizja mbrapa me zhvendosje anësore.

Është e rëndësishme ta përfundoni secilin ushtrim ekzaktësisht siç ju ka udhëzuar inspektori. Mjeti juaj duhet të jetë brenda vijave kufizuese të ushtrimit (përveç pasqyrave dhe pjesëve unike të mjetit që janë më lart se pasqyrat anësore, si p.sh. pjesët e një kamionçine me vinç). Nëse nuk e vendosni mjetin në pozicionin e vet përfundimtar siç përshkruhet nga inspektori, do të penalizoheni dhe do të ngelni në testin e aftësive bazë të kontrollit. Ju DUHET t'i përfundoni ushtrimet siç ju udhëzohet.

Mosrespektimi i udhëzimeve ose veprimet e pasigurta – Mosrespektimi i udhëzimeve të inspektorit për kryerjen e ushtrimit mund të rezultojë automatikisht në ngelje dhe testi mund të ndërpritet nga inspektori. Gjithmonë ndiqni udhëzimet dhe orientimet e inspektorit. Nëse nuk i kuptoni udhëzimet ose se si të kryeni ushtrimet, pyesni inspektorin për sqarime. [Nëse lejohet, mund t'i kërkon inspektorit t'ju shpjegojë zonën e ushtrimeve.]

Kryerja e një "veprimi të pasigurt" (p.sh. të harroni të ngrini frenat e dorës ose të hapni derën kur jeni në lëvizje), mund të rezultojë automatikisht në ngelje për veprim të pasigurt dhe testi mund të ndërpritet nga inspektori. Siguria e shoferit, inspektorit dhe zonës së testimit ka më shumë përparësi. Mendoni gjithmonë për SIGURINË.

11M.2 – USHTRIMET

11M.2.1

Ushtrimi 1 – Ndalimi përpara

Do të demonstroi aftësinë tuaj për të gjykuar hapësirën përpara mjetit tuaj gjatë një ndalimi të kontrolluar. Lëvizni përpara në rrugicë dhe ndaloni me pjesën më të përparme të mjetit (përveç pjesëve unike më lart se pasqyrat anësore, si p.sh. pjesët e kamionçina me vinç) brenda hapësirës së vijëzuar në fund të rrugicës, pa e kaluar atë. **Mund të ndaloni vetëm një herë.**

Inspektori do të veçojë pjesën më të përparme të mjetit tuaj kur t'ju japë udhëzime për këtë ushtrim.

Pasi të keni ndaluar, ngrini frenat e dorës, çoni marshin në pozicionin neutral dhe bjerini borisë. Më pas, inspektori do të vlerësojë ushtrimin. Do të merrni pikë nëse pjesa më e përparme e mjetit (përveç pjesëve unike të mjetit më lart se pasqyrat anësore, si p.sh. pjesët e kamionçina me vinç) nuk është në hapësirën e vijëzuar të ndalimit. (Shihni figurën 11.1 në faqen 11-5).

11M.2.2

Ushtrimi 2 – Lëvizja mbrapa drejt

Ju do të demonstroi aftësinë tuaj për të lëvizur mjetin mbrapa në trajektore të drejtë. Nga pozicioni i ndaluar nga ushtrimi i mëparshëm, inspektori do t'ju kërkojë të lëvizni përpara dhe të ndaloni kur ai të ngrejë dorën (kështu ).

Më pas, lëvizni mbrapa në trajektore të drejtë përmes rrugicës deri sa pjesa e përparme e mjetit të dalë nga kufiri i fundit me kona në fund të rrugicës. (Shihni figurën 11.2 në faqen 11-5)

Do të vlerësoheni për zhvendosjet përpara, shkeljet e kufirit dhe pozicionin përfundimtar.

Juve ju lejohet një (1) zhvendosje e lirë dhe mund të dilni në mënyrë të sigurt nga mjeti vetëm një (1) herë për të kontrolluar përreth mjetit.

Kur të keni përfunduar ushtrimin, ngrini frenat e dorës, çoni marshin në pozicionin neutral dhe bjerini borisë. Kjo do ta informojë inspektorin që ju e keni përfunduar ushtrimin dhe do t'i jepni atij mundësinë të vlerësojë pozicionin tuaj përfundimtar.

11M.2.3

Ushtrimi 3 – Lëvizja përpara me zhvendosje anësore

Ju do të demonstroi aftësinë tuaj për të manovruar mjetin rreth objekteve të tjera gjatë lëvizjes përpara.

Do të lëvizni përpara dhe do të rrotulloni timonin majtas, dhe do të zhvendoseni në korsinë e kundërt përmes hapësirës, duke e mbajtur gomën e djathtë më të pasme mes konit dhe vijës gjatësore. Vazhdoni të lëvizni përpara deri sa të arrini vijën kufizuese.

Do të vlerësoheni për lëvizjet mbrapa, shkeljet e kufirit dhe pozicionin përfundimtar të lëvizjes përpara (me gomën e pasme mes konit dhe vijës gjatësore).

NUK lejohen lëvizje të lira mbrapa dhe NUK ju lejohet të dilni nga makina gjatë këtij ushtrimi.

Ndaloni mjetin kur të jeni paralel me vijën kufizuese të jashtme, përpara ose te konet në fund të rrugicës së ushtrimit. Më pas, ngrini frenat e dorës, çoni marshin në pozicionin neutral dhe bjerini borisë. Kjo do ta informojë inspektorin që ju e keni përfunduar ushtrimin dhe do t'i jepni atij mundësinë të vlerësojë ushtrimin. (Shihni figurën 11.3 në faqen 11-5)

11M.2.4

Ushtrimi 4 – Lëvizja mbrapa me zhvendosje anësore

Ju do të demonstroi aftësinë tuaj për të lëvizur mbrapa dhe për të parkuar mjetin në fund të rrugicës. Duke nisur në pozicion paralel me vijën kufizuese të jashtme, lëvizni mbrapa në rrugicë, duke e zhvendosur pjesën më të pasme të mjetit tuaj (përveç pjesëve unike të mjetit që janë më lart se pasqyrat anësore, si p.sh. pjesët e kamionçina me vinç) brenda afro një (1) metri në pjesën e pasme të rrugicës.

Ndaloni me pjesën më të pasme të mjetit (përveç pjesëve unike të mjetit) brenda hapësirës së vijëzuar prej afro një (1) metri në fund të rrugicës.

Inspektori do të veçojë pjesën më të pasme të mjetit kur t'ju japë udhëzime për këtë ushtrim.

Mjeti juaj duhet të jetë i pozicionuar drejt brenda rrugicës pas përfundimit të ushtrimit. Mjeti duhet të jetë tërësisht brenda vijave kufizuese të përcaktuara të ushtrimit kur të përfundoni ushtrimin (përveç pasqyrave ose pjesëve unike të mjetit që janë më lart se pasqyrat anësore, si p.sh. pjesët e kamionçina me vinç). Nuk duhet të dilni jashtë vijave kufizuese. (Shihni figurën 11.4 në faqen 11-5)

Ju do të vlerësoheni për zhvendosjet përpara, shkeljet e kufirit dhe pozicionin përfundimtar.

Juve ju lejohen dy (2) zhvendosje të lira dhe mund të dilni nga mjeti maksimumi dy (2) herë për të kontrolluar përreth mjetit gjatë këtij ushtrimi.

Kur të keni përfunduar ushtrimin, ngrini frenat e dorës, çoni marshin në pozicionin neutral dhe bjerini borisë. Kjo do ta informojë inspektorin që ju e keni përfunduar ushtrimin dhe do t'i jepni atij mundësinë të vlerësojë pozicionin tuaj përfundimtar.

FIGURA 11M.1: USHTRIMI 1 - NDALIMI PËRPARA

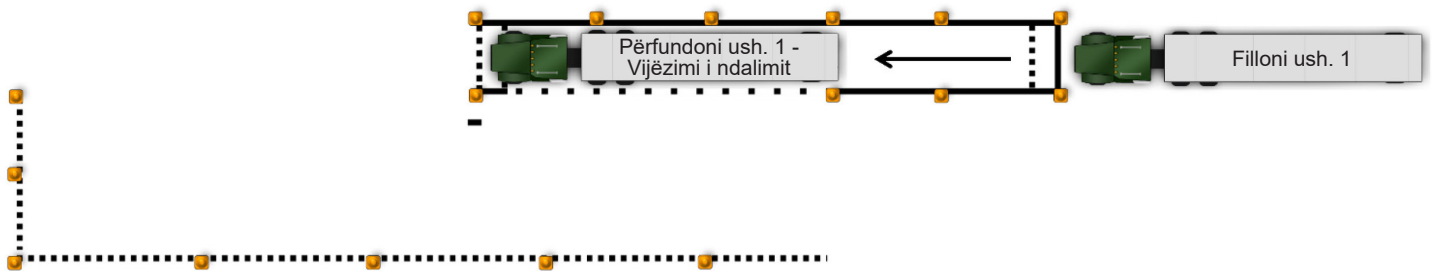


FIGURA 11M.2: USHTRIMI 2 - LËVIZJE MBRAPA DREJT

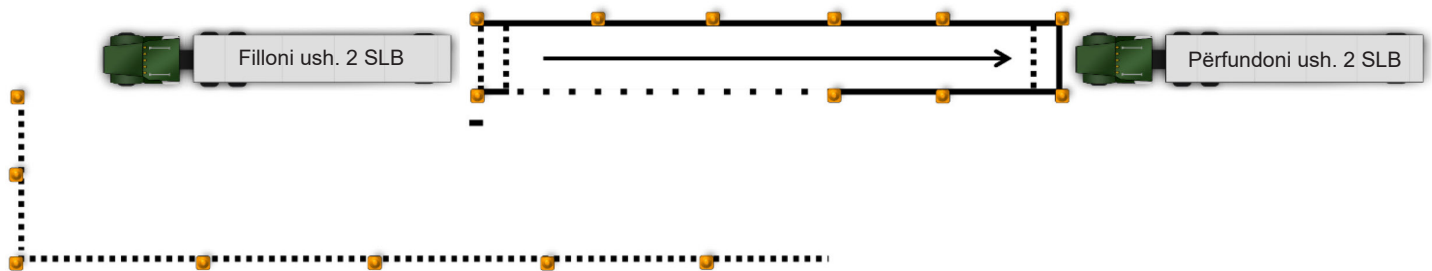


FIGURA 11M.3: USHTRIMI 3 - LËVIZJA PËRPARA ME ZHVENDOSJE ANËSORE

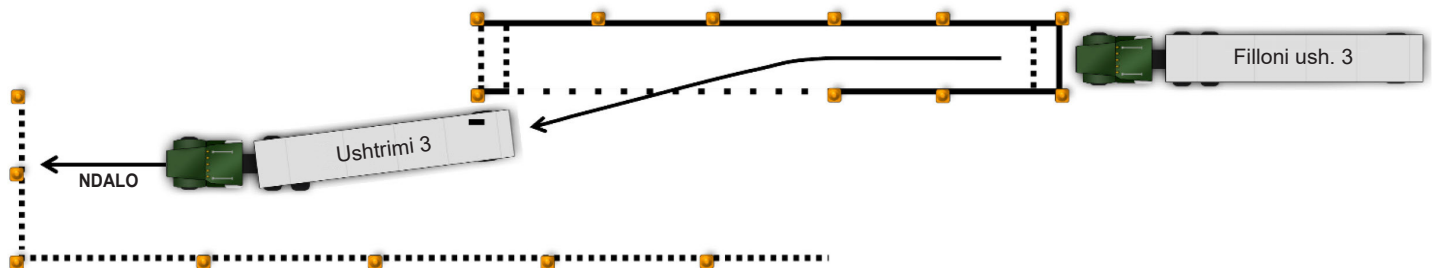
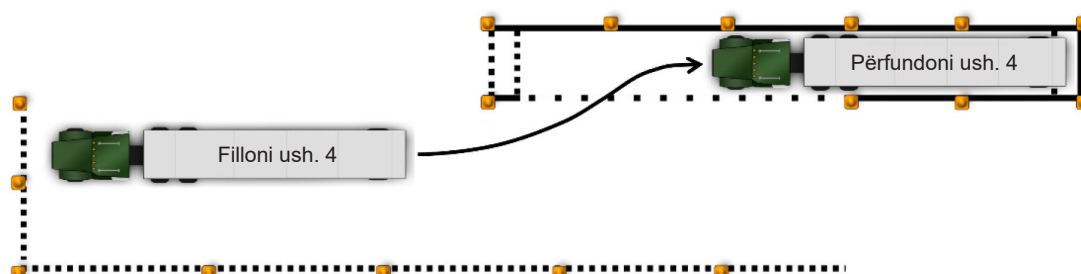
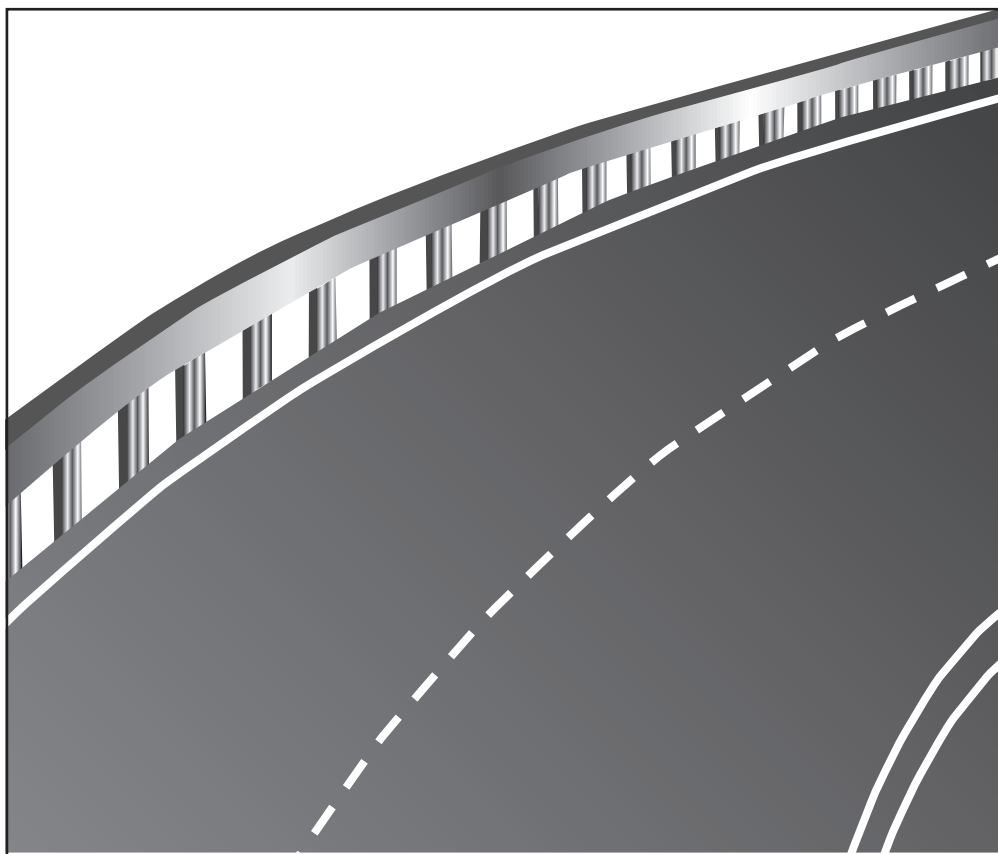


FIGURA 11M.4: USHTRIMI 4 - LËVIZJA MBRAPA ME ZHVENDOSJE ANËSORE



SEKSIONI 12

TESTI I DREJTIMIT TË MJETIT NË RRUGË



KY SEKSION DO TË NDIHMOJË SHOFERËT TË BËJNË TESTIN E DREJTIMIT TË MJETIT NË RRUGË.

SEKSIONI 12 - TESTI I DREJTIMIT TË MJETIT NË RRUGË

Ky seksion mbulon

- **Mënyrën e testimit**

Ju do të drejtoni mjetin nëpër një itinerar testi që përmban një shumëllojshmëri situatash të qarkullimit rrugor. Në të gjitha rastet gjatë testit, duhet të drejtoni në mënyrë të sigurt dhe të përgjegjshme; dhe ju duhet:

Të vendosni rripin e sigurimit.

T'i bindeni të gjitha shenjave, sinjaleve dhe rregulloreve të qarkullimit rrugor.

Të përfundoni testin pa aksidente ose shkelje të qarkullimit rrugor.

Gjatë testit të drejtimit, inspektori do t'ju vlerësojë për manovra specifike të drejtimit, si edhe për sjelljen tuaj të përgjithshme në drejtim. Ju do të ndiqni udhëzimet e inspektorit. Udhëzimet do t'ju jepen në mënyrë të atillë që të keni kohë të mjaftueshme për të bërë atë që ju kërkoi inspektori. Nuk do t'ju kërkohet ta drejtoni mjetin në mënyrë të pasigurt.

Nëse itinerari juaj i testit nuk përmban situata të caktuara të trafikut rrugor, juve mund t'ju kërkohet ta simuloni një situatë të tillë. Do ta bëni këtë duke i treguar inspektorit se çfarë po bëni ose çfarë do të bënit nëse do të ishit në atë situatë.

12.1 – MËNYRA E TESTIMIT

12.1.1 – *Kthesat*

Ju është kërkuar të merrni një kthesë:

Kontrolloni trafikun në të gjitha drejtimet.

Përdorni sinjalet e drejtimit dhe hyni me kujdes te korsia që duhet për të marrë kthesën.

Teksa i afroheni kthesës:

Përdorni sinjalet e drejtimit për të paralajmëruar të tjerët se do të ktheheni.

Ngadalësoni gradualisht, ndryshoni marshet sipas nevojës për ta mbajtur mjetin ndezur, por mos e lini pa marsh në mënyrë të pasigurt. Lëvizja e mjetit pa marsh në mënyrë të pasigurt ndodh kur mjeti nuk është në marsh (fiksioni është liruar ose marshi është në pozicionin neutral) për distancë më të gjatë se vetë gjatësia e mjetit.

Nëse duhet të ndaloni përpara se të merrni kthesën:

Ndaloni gradualisht pa rrëshqitje.

Ndaloni plotësisht pas vijës tërthore të vazhduar, vijave të bardha ose sinjalit të ndalimit.

Nëse ndaloni pas një mjeti tjetër, ndaloni deri në pikën ku mund të shihni gomat e pasme të mjetit përpara jush (distanca e sigurisë).

Mos e lini mjetin të lëvizë.

Mbajini rrotat e përparme të drejtuara drejt përpara.

Kur të jeni gati për t'u kthyer:

Kontrolloni trafikun në të gjitha drejtimet.

Mbajini të dyja duart në timon gjatë marrjes së kthesës.

Kontrolloni vazhdimisht pasqyrat për t'u siguruar që mjeti të mos godasë asgjë në pjesën e brendshme të kthesës.

Mjeti nuk duhet të lëvizë në korsinë e drejtimit të kundërt.

Mjeti duhet ta përfundojë kthesën në korsinë e duhur.

Pas kthesës:

Sigurohuni që sinjali i drejtimit të jetë fikur.

Lëvizni në shpejtësinë e trafikut, përdorni sinjalet e drejtimit dhe zhvendosuni në korsinë më në të djathtë, kur të jetë e sigurt për ta bërë këtë (nëse nuk jeni aty tashmë).

Kontrolloni pasqyrat dhe trafikun.

12.1.2 – Kryqëzimet

Teksa i afroheni një kryqëzimi:

Kontrolloni mirë trafikun në të gjitha drejtimet.

Ngadalësoni.

Frenoni gradualisht dhe, nëse është e nevojshme, ndryshoni marshin.

Nëse është e nevojshme, ndaloni plotësisht (jo në lëvizje të lirë) pas çdo table ndalimi, sinjali rrugor, trotuari ose vije tërthore të vazhduar duke ruajtur një distancë sigurie pas çdo mjeti përpara jush.

Mjeti juaj nuk duhet të lëvizë përpara ose mbrapsht.

Kur lëvizni përmes një kryqëzimi:

Kontrolloni mirë trafikun në të gjitha anët.

Ngadalësoni dhe hapini rrugën çdo këmbësori dhe objekti qarkullues në kryqëzim.

Mos ndryshoni korsi ndërsa kaloni përmes kryqëzimit.

Mbajini duart në timon.

Pasi të kaloni kryqëzimin:

Vazhdoni të kontrolloni pasqyrat dhe trafikun.

Ngadalësoni gradualisht dhe ndryshoni marshet sipas nevojës.

12.1.3 – Rrugët urbane

Në këtë pjesë të testit, pritet që ju të kontrolloni trafikun rregullisht dhe të ruani një distancë të sigurt nga mjetet para jush. Mjeti juaj duhet të jetë në mes të korsisë së përshtatshme (korsia më në të djathtë) dhe ju duhet të lëvizni me shpejtësinë e lëvizjes së mjeteve në rrugë, por të mos e tejkaloni kufirin e përcaktuar të shpejtësisë.

12.1.4 – Ndryshimi i korsisë

Gjatë disa segmenteve të korsisë së testimit, do t'ju kërkohet të ndryshoni korsitë, në të majtë dhe më pas sërish në të djathtë. Së pari, duhet të kontrolloni trafikun sipas nevojës, më pas të përdorni sinjalet e duhura dhe të ndryshoni korsi gradualisht, kur të jetë e sigurt për ta bërë këtë.

12.1.5 – Autostrada/Rrugë rurale/Autostradë me akses të limituar

Përpara se të futeni në autostradë:

Kontrolloni trafikun.

Përdorni sinjalet e duhura.

Kaloni gradualisht në korsinë e duhur të qarkullimit.

Pasi të hyni në autostradë:

Ruani pozicionin e duhur në korsi, distancën me mjetet e tjera dhe shpejtësinë e mjetit.

Vazhdoni të kontrolloni mirë qarkullimin rrugor në të gjitha drejtimet.

Kur të dilni nga autostrada:

Kontrolloni trafikun sipas nevojës.

Përdorni sinjalet e duhura.

Ngadalësoni gradualisht në korsinë e daljes.

Kur të jeni në dalje të autostradës, ju duhet të vazhdoni të ngadalësoni brenda vijave gjatësore të korsisë dhe të ruani distancë të përshtatshme mes mjetit tuaj dhe mjeteve të tjera.

12.1.6 – Ndalimi/Nisja

Për këtë manovër, do t'ju kërkohet të hapni krahun në anë të rrugës dhe të ndaloni në mënyrë të atillë sikur do të dilni dhe të kontrolloni diçka tek mjeti juaj. Ju duhet të kontrolloni mirë trafikun në të gjitha drejtimet dhe të zhvendoseni te korsia më në të djathtë ose te bankina.

Teksa përgatiteni për të ndaluar:

Kontrolloni trafikun.

Ndizni sinjalin e drejtimit djathtas.

Ngadalësoni gradualisht, frenoni në mënyrë të balancuar dhe ndryshoni marshet sipas nevojës.

Ndaloni mjetin plotësisht pa e lënë në gjendje të lirë.

Pasi të ndaloni:

Mjeti duhet të jetë paralel me bordurën ose bankinën dhe jashtë fluksit të trafikut në mënyrë të sigurt.

Mjeti nuk duhet të bllokojë hyrje garazhi, hidrantë zjarfikës, kryqëzime, shenja rrugore etj.

Fikni sinjalin e drejtimit.

Ndizni sinjalin e ndritshëm të rrezikut.

Ngrini frenat e dorës.

Çoni marshin në pozicionin neutral ose të parkimit.

Hiqni këmbën nga pedalet e frenave dhe të friksionit.

Kur udhëzoheni të vazhdoni:

Kontrolloni mirë trafikun dhe pasqyrat në të gjitha drejtimet.

Fikni sinjalin e ndritshëm të rrezikut.

Ndizni sinjalin e drejtimit majtas.

Kur të jetë e mundur, duhet të ulni frenat e dorës dhe të lëvizni drejt përpara.

Mos e rrotulloni timonin përpara se të lëvizë mjeti.

Kontrolloni trafikun në të gjitha anët, veçanërisht në të majtë.

Rrotulloni timonin dhe përshejtoni gradualisht duke u futur në korsinë e duhur, kur të jetë e sigurt për ta bërë këtë.

Pasi mjeti të jetë futur sërish në trafik, fikni sinjalin e drejtimit majtas.

12.1.7 – Kthesa

Kur i afroheni një kthese:

Kontrolloni mirë trafikun në të gjitha drejtimet.

Përpara se të futeni në kthesë, ulni shpejtësinë në mënyrë që të mos nevojitet frenim ose ndryshim i marsheve në kthesë.

Qëndroni në korsin.

Vazhdoni të kontrolloni trafikun në të gjitha drejtimet.

12.1.8 – Kalimi në nivel

Përpara se të afroheni te hekurudha, të gjithë shoferët e mjeteve komercialë duhet të:

ngadalësojnë, frenojnë gradualisht dhe të ndryshojnë marshet sipas nevojës.

Shikoni dhe mbani vesh për prani të trenave.

Kontrolloni trafikun në të gjitha drejtimet.

Mos ndaloni, mos ndryshoni marshet, mos parakaloni një mjet tjetër dhe mos ndryshoni korsin ndërkohë që një pjesë e mjetit tuaj ndodhet në hekurudhë.

Nëse po drejtoni një autobus, autobus shkolle ose një mjet me pankarta të materialeve të rrezikshme, ju duhet të përgatiteni që të ndiqni procedurat e mëposhtme në çdo kalim në nivel (përveç rasteve kur kalimi në hekurudhë nuk është i detyrueshëm):

Teksa mjeti i afrohet një kalimi në nivel, ndizni sinjalin e ndritshëm të rrezikut.

Ndaloni mjetin në distancë brenda 15 metrash, por jo më pak se 4,5 metrash, nga hekurudha më e afërt.

Mbani vesh dhe shikoni në të dyja drejtimet përgjatë hekurudhës për ndonjë tren që po afrohet dhe për sinjale që tregojnë se po afrohet një tren. Nëse përdorni një autobus, ju mund t'ju kërkohet gjithashtu të hapni dritaren dhe derën përpara se të kaloni hekurudhën.

Mbajini duart në timon teksa kaloni hekurudhën.

Mos ndaloni, mos ndryshoni marshet dhe mos ndryshoni korsin ndërkohë që një pjesë e mjetit tuaj është mbi hekurudhë.

Sinjali i ndritshëm i rrezikut duhet të fiket pasi mjeti kalon hekurudhën.

Vazhdoni të kontrolloni pasqyrat dhe trafikun.

Jo të gjithë itineraret e rrugës së testit do të kenë një kalim në nivel. Mund t'ju kërkohet t'i shpjegoni dhe t'i demonstroi inspektorit procedurat e duhura të kalimit në nivel, në një vendndodhje të simuluar.

12.1.9 – Urë/Mbikalim/Shenjë

Pasi të kaloni nën një mbikalim, juve mund t'ju kërkohet t'i tregoni inspektorit se cila ishte lartësia e përcaktuar për mbikalimin. Pasi kaloni një urë, juve mund t'ju kërkohet t'i tregoni inspektorit se cili ishte kufiri i përcaktuar i peshës për urën. Nëse itinerari i testit nuk ka urë ose mbikalim, mund të pyeteni për një shenjë tjetër të qarkullimit rrugor. Kur të pyeteni, jini të përgatitur të identifikoni dhe t'i shpjegoni inspektorit çdo shenjë të qarkullimit rrugor që mund të shfaqet gjatë itinerarit.

12.1.10 – Zbritja e nxënësve (Për autobusin e shkollës)

Nëse po aplikoni për leje drejtimi për autobus shkolle, do t'ju kërkohet të demonstroi procesin e zbritjes së nxënësve. Referojuni seksionit 10 të këtij manuali.

Teksa afroheni për të marrë nxënësin, ju duhet të:

Ngadalësoni dhe të afroheni ngadalë teksa vazhdoni të kontrolloni trafikun.

Ndizni dritat paralajmëruese të verdha dhe sinjalet e drejtimit djathtas.

Zhvendosuni sa më djathtas të jetë e mundur në karrexhatë.

Kontrolloni sërish trafikun.

Ndërsa ndaloni që nxënësi të zbresë, ju duhet të:

Ndaloni plotësisht autobusin e shkollës të paktën 3 metra larg stacionit të nxënësve.

Çoni transmisionin në pozicion neutral/parkimi dhe ngrini frenat e dorës.

Hapni krahun e ndalesës dhe ndizni dritat paralajmëruese të kuqe.

Kur të përcillni nxënësit, ju duhet të:

Komunikoni me nxënësit.

Kontrolloni trafikun.

Hapni derën për nxënësit.

Kontrolloni për nxënësit.

Kur nxënësit po kalojnë rrugën, ju duhet të:

Kontrolloni trafikun.

Komunikoni me nxënësit.

Kontrolloni për nxënësit.

Kur vazhdoni lëvizjen pas zbritjes së nxënësve, ju duhet të:

Kontrolloni të gjitha pasqyrat.

Fikni dritat paralajmëruese dhe mbyllni krahun e ndalesës.

Mbyllni derën.

Kontrolloni trafikun.

Largohuni nga zona e ndalimit.

12.1.11 – Sjelljet e përgjithshme të drejtimit

Do të vlerësoheni për performancën tuaj në tërësi në kategoritë e mëposhtme të sjelljeve të përgjithshme të drejtimit:

12.1.11(a) – Përdorimi i friksionit (për transmision manual)

Gjithmonë përdorni friksionin për të ndryshuar marshin.

Nëse ka një transmision manual të pasinkronizuar, ju duhet të shtypni friksionin dy herë kur ndryshoni marshin. Mos xhironi apo ngarkoni motorin. Friksioni i dyfishtë nevojitet vetëm tek mjetet e pajisura me transmise të pasinkronizuara. Kjo mund të përcaktohet nga prania e një përzgjedhësi të shtrirjes.

Mos përdorni friksionin për të kontrolluar shpejtësinë, mos lëvizni në gjendje të lirë me friksionin e liru dhe mos e lironi friksionin në mënyrë të menjëhershme.

12.1.11(b) – Përdorimi i marshit (për transmission manual)

Mos krijoni zhurmë apo ngecni marshet.

Zgjidhni marshin që nuk xhiron ose ngarkon motorin.

Mos ndryshoni marshet në kthesa dhe kryqëzime.

12.1.11(c) – Përdorimi i frenave

Mos mbani këmbën në frena dhe mos pomponi frenat.

Mos frenoni papritur. Frenoni gradualisht duke ushtruar presion të qëndrueshëm.

12.1.11(d) – Përdorimi i korsisë

Mos e vendosni mjetin mbi bordura, trotuare ose vija ndarëse.

Ndaloni pas vijave tërthore të vazhduara, vijave të bardha ose sinjaleve të ndalimit.

Përfundoni një kthesë në korsinë e duhur, në një karrexhatë me shumë korsi (mjeti duhet të përfundojë një kthesë majtas në korsinë direkt në të djathtë të vijës gjatësore).

Përfundoni një kthesë djathtas në korsinë më në të djathtë (krah me bordurën).

Zhvendosuni ose qëndroni në korsinë më në të djathtë, përveç nëse korsia është e bllokuar.

12.1.12 – Timoni

Mos e rrotulloni timonin më shumë ose më pak seç duhet.

Mbajini të dyja duart në timon gjatë gjithë kohës, përveç nëse po ndryshoni marshin. Pasi të keni ndryshuar marshin, vendosini sërish të dyja duart në timon.

12.1.13 – Kontrollat e rregullta të trafikut

Kontrolloni trafikun rregullisht.

Kontrolloni pasqyrat rregullisht.

Kontrolloni pasqyrat dhe trafikun përpara, gjatë dhe pasi të kaloni një kryqëzim.

Këqyrni dhe kontrolloni trafikun në zona me qarkullim të ngarkuar dhe në zona ku mund të jenë të pranishëm këmbësorë.

12.1.14 – Përdorimi i sinjaleve të drejtimit

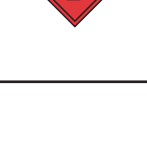
Përdorni siç duhet sinjalet e drejtimit.

Ndizni sinjalet e drejtimit sipas nevojës.

Ndizni sinjalet e drejtimit në kohën e duhur.

Fikni sinjalet e drejtimit pas përfundimit të kthesës ose ndryshimit të korsisë.

UDHËZUESI I ZËVENDËSIMEVE TË PANKARTAVE TË MATERIEVE TË RREZIKSHME

KLASA/ KATEGORIA E RREZIKUT	ETIKETA E RE	PANKARTA E RE	PANKARTA E VJETËR	SHËNIME
Kategoria 1.1				Ky është vetëm një Udhëzues i zëvendësimit të pankartave të materialeve të rrezikshme në mjetet e transportit.
Kategoria 1.2				
Kategoria 1.3	 Për Grupin e Përputhshmërisë së Eksplozivëve do të tregohet në vend të **			Për informacion për pankartat e materieve të rrezikshme në mjetet e transportit kundrejt peshës së materialeve, referojuni: Udhëzuesit të Materialeve të Rrezikshme të ATA-së (C11046 - i ri); ose C1060 - i vjetër) ose Udhëzuesit të Eksplozivëve të ATA-së (C1036)
Kategoria 1.4				
Kategoria 1.5				
Kategoria 1.6				
Kategoria 2.1				
Kategoria 2.2		 * 		Shenja * mund të përdoret për transporte brenda vendit të (1) Oksigjenit të ngjeshur; OSE (2) Oksigjenit të lëngët të ftohur.

UDHËZUESI I ZËVENDËSIMEVE TË PANKARTAVE TË MATERIEVE TË RREZIKSHME

KLASA/ KATEGORIA E RREZIKUT	ETIKETA E RE	PANKARTA E RE	PANKARTA E VJETËR	SHËNIME
Kategoria 2.3				Ngarkesa të përziera Kur pesha totale e dy ose më shumë materialeve në pankartën II është 454 kg (1000 paund) ose më shumë, duhet të përdoret një pankartë RREZIKU. Nëse një masë prej 2268 kg ose më shumë të ndo-një prej materialeve të tabelës II është ngarkuar në një vendndodhje, përdorni tabelën e klasës përkatëse. TOKSIKE NËSE THITHET Në fuqi 10-1-97, këto kërkohen së bashku me etiketën dhe pankartën aktuale të kategorisë 2.3 dhe kategorisë 6.1. Materialet që janë identifikuar si "Toksike nëse thithen", dhe në letrën e transportit shkruhet "Rrezik helmimi nëse thithet", duhet të shënohen si "Rrezik të thithet" dhe të etiketohen si "Helm". Mjetit duhet t'i vendoset pankarta "Helm" ose "Gaz helmues" siç është e përshtatshme, së bashku me kërkesat e mëparshme për rrezikun. Shënim: Përjashtimi për peshën 454 kg (1000 paund) nuk vlen për këto materiale.
Klasa 3				
Lëndë djegëse e lëngshme	LËNDË DJEGËSE E LËNGSHME			
Kategoria 4.1				
Kategoria 4.2				
Kategoria 4.3				
Kategoria 5.1				
Kategoria 5.2				
Kategoria 6.1 (PG I & PG II)				
Kategoria 6.1 (PG III)			NUK KA PANKARTË	
Klasa 7 (Yellow III)				 
Klasa 8				
Klasa 9			NUK KA TABELË	

KY BOTIM NUK ËSHTË PËR SHITJE

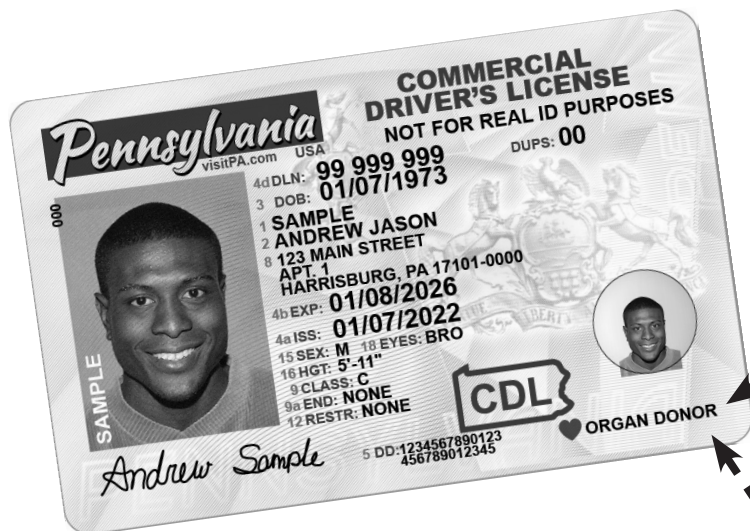
Ky material bazohet në punën e mbështetur nga Administrata Federale për Sigurinë e Mjeteve të Transportit nën Marrëveshjen e Bashkëpunimit nr. DTFH61-97-X-00017. Çdo mendim, zbulim, përfundim ose rekomandim i shprehur në këtë botim i përket autorëve dhe nuk reflekton domosdoshmërisht këndvështrimin e Administratës Federale për Sigurinë e Mjeteve të Transportit.

(E DREJTA E AUTORIT © 2005 AAMVA. Të gjitha të drejtat të rezervuara)

Ky material është krijuar për Agjencitë Shtetërore për Lejet e Drejtimit (SDLA-të) dhe u ofrohet atyre nga AAMVA me qëllimin e edukimit të aplikantëve për leje drejtimi (komerciale ose jo). Leja për të riprodhuar, përdorur, shpërndarë ose shitur këtë material i është dhënë vetëm SDLA-ve. Asnjë pjesë e këtij libri nuk mund të riprodhohet ose transmetohet në asnjë formë apo mënyrë, elektronike ose mekanike, duke përfshirë fotokopjimin, regjistrimin ose në ndonjë sistem të ruajtjes dhe marrjes së informacionit pa lejen e shprehur nga autori/botuesi. Ndalohet çdo riprintim, përdorim, shpërndarje ose shitje e paautorizuar e këtij materiali.

DEPARTAMENTI I TRANSPORTIT NË PENSILVANI

Fjalë të rëndësishme për të mbajtur mend



DHURUES ORGANESH

KUR TË MERRNI LEJEN E DREJTIMIT, KUJTONI KËTO FJALË TË RËNDËSISHME

Janë fjalë të rëndësishme për mijëra njerëz që presin transplantimin e organeve dhe indeve, që mund t'ju shpëtojnë jetën. Fjalë që mund t'i ndihmojnë të tjerët të rifitojnë shikimin nëpërmjet transplantimit të kornesë, të shërohen më shpejt nga djegiet me lëkurë të dhuruar ose të ecin pa dhimbje me kockë të transplantuar.

Individët që zgjedhin të shpëtojnë një jetë duke thënë "po" për dhurimin e organeve dhe indeve duhet të vendosin përcaktimin e dhuruesit në lejen e drejtimit dhe të nënshkruajnë një kartë dhuruesi. Dëshira për të dhuruar duhet të ndahet, gjithashtu, me familjarët dhe miqtë, në mënyrë që ata të jenë në dijeni të vendimit të rëndësishëm që është marrë për të ndihmuar të tjerët.

DISA FAKTE TË SHKURTRA RRETH DHURIMIT TË ORGANEVE DHE INDEVE:

- Pensilvania është mbështetëse e madhe e dhurimit të organeve dhe indeve për shkak të mundësive për shpëtimin dhe përmirësimin e jetës që kjo gjë ofron.
- Nuk ka kufi moshe për dhurimin e organeve. Në përgjithësi, kufiri i moshës për dhurimin e indeve dhe të kornesë, është 70 vjeç.
- Shumica e besimeve më të përhapura fetare e mbështesin dhurimin e organeve.
- Dhurimi i organeve merret parasysh vetëm pasi individ i deklarohet i vdekur.
- Dhurimi i organeve nuk i pengon organizimet funerale.
- Nuk ka kosto për familjen e dhuruesit.

PËR TË MARRË KARTËN E DHURUESIT TË ORGANEVE DHE TË DHURUESIT TË INDEVE, TELEFONONI:

Në Pensilvaninë Lindore:

Programi i Dhuruesve të Jetës
(Gift of Life Donor Program)..... 1-888-DONORS-1

Në Pensilvaninë Perëndimore:

Qendra për Rikuperimin
e Organeve dhe Edukimin rreth tyre (Center for Organ
Recovery & Education (CORE))..... 1-800-DONORS-7

Për informacione shtesë lidhur me burimet e organeve dhe të indeve, telefononi:

Departamenti i Shëndetësisë në PA..... 1-877-PAHEALTH