



**Republika e Kosovës - Republika Kosova - Republic of Kosovo**

**Qeveria - Vlada - Government**

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

**Departamenti për Patentë Shoferë dhe Automjete**

---

**YAZARLAR GRUBU**

**AM, A1, A2, A KATEGORISË EHLËYET  
SINAVINDA BAŞARILI OLMAK İÇİN KILAVUZ**

**Priştine, 2025**

**Yazarlar:**

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

**Düzeltenler:**

**Fejzulla Mustafa**

**Shkumbim Leka**

**Profesyonel ortaklar**

**Ruzhdi Matoshi**

**Ekrem Latifi**

**Çeviri:**

**Bakanlıkça yetkilendirilen kurum**

**Fotoğraflar: Yazarlar**

**İnternette kaynaklar**

**Priştine, 2025**

---

**Bu kılavuzun fiziki ve/veya elektronik ortamda dahi olsa yayınlanması, fotokopisi çekilmesi veya maddi menfaat sağlamak amacıyla kullanılması yasaktır. Bu kılavuzun, basım veya elektronik kullanım masraflarını karşılamak için dahi olsa, hiçbir şekilde satılmasına izin verilmez. Yukarıda belirtilen koşulların uygulanmaması, maddi çıkar sağlamak amacıyla eser sahibi olma suçunu oluşturur**

İçerik

1.Bölüm .....	6-9
2.Bölüm .....	10-11
3.Bölüm.....	12-13
4.Bölüm.....	14-15
5.Bölüm.....	16-22
Literatura.....	23

*1. AM, A1, A2 VE A KATEGORİLERİ İÇİN TRAFİK  
KURALLARI*

## 1. GENEL BİLGİ DOĞRULAMASI

**Bu bölümde kullanılan terimler aşağıdaki anlamlara sahiptir:**

**Moped** - iki veya üç tekerlekli, nasıl hareket ettirildiğine bakılmaksızın yapım hızı 45 km/saat'i aşmayan, içten yanmalı motorun çalışma kapasitesi 50 cm<sup>3</sup>'e kadar olan veya sürekli güçle çalışan araç gücü 4 kW'ı aşmayan bir elektrik motoruyla çalıştırılan;

**Motosiklet** - kendi motorunun gücüyle hareket eden, motor çalışma hacmi 50 cm<sup>3</sup>'ün üzerinde olan ve 45 km/saat'in üzerinde hareket hızı geliştirme olanağına sahip, yandan römorklu veya römorksuz iki tekerlekli araçtır.



**Bisiklet yolu** - Bisiklet ve mopedlerin hareketi için özel olarak yapılmış, dolaşım yolu boyunca uzanan, yoldan ayrılan ve belirli bir trafik işaretiyle işaretlenmiş trafik yüzeyi.

*Bisiklet şeridi*

### **Durdurma ve park etme**

Aşağıdaki koşullar sağlandığında motosiklet ve moped araçların kaldırıma park edilmesine izin verilir:

- yayaların kullanımına açık olan kaldırımın genişliği, yayaların serbest dolaşımı için yeterli olmalıdır; 1,6 metreden küçük olmamalı ve sirkülasyon yolunun sağ kenarına yakın olmamalıdır;
- Ön aksı kaldırıma yerleştirilen aracın yol trafiğini engellememesi.

Arızada duran aracın işaretlenmesi

Moped, yan römorksuz motosiklet - arıza, kaza veya başka bir nedenden dolayı sirkülasyon yolunda durdurulduğunda, sürücü, durdurulan aracın arkasına, aracı yolda durduran güvenlik üçgenini yerleştirmemelidir.

Mopedler tarafından çekilen ataşmanlar

Karayolu trafiğinde, mopedin, aracın dengesini azaltmayacak şekilde güçlendirilmiş iki tekerleğe bağlı bir aracı çekmesine izin verilir.

Arkada bağlı araç için iki adet reflektör bulunmalıdır.

### **Moped veya motosiklet kullanan kişinin aşağıdakileri yapması yasaktır:**

- el işareti verme durumu dışında direksiyon simidini iki elinizle tutmadan sürüş yapın;
- ayaklarınızı pedalların veya ayak dayama yerlerinin üzerinde tutmadan;
- başka yollarla tutulacak veya geri çekilecek;



*Tek tekerlekle manevra yapma*

- aracı başka bir aracın yanına taşımak;
- trafikteki diğer katılımcıları engelleyen veya tehlikeye sokan herhangi bir yükü taşımak;
- ses cihazlarının kulaklıklarını iki veya bir kulağa yerleştirerek kullanın;
- tekerlekle manevra yapmak.

### ***Kask kullanımı***



*Koruyucu kask*

Moped veya motosiklet kullanan sürücünün ve bu araçlarda taşınan kişilerin uygun, düzenli koruyucu kasklar takması ve yolda araç kullanırken bunları kask üreticisinin talimatlarına göre kullanması gerekir.

Yukarıda belirtilen araçların sürücüsünün, alkol, uyuşturucu veya psikofiziksel yeteneklerini etkileyen ilaçların etkisi altında olan veya başka herhangi bir nedenle hareketlerini kontrol edemeyen kişileri taşımaya izin verilmez.

### ***Eklenen alet miktarı***

Motosiklet veya moped tarafından çekilen römorkun toplam kütlesinin, 100 kg'ın üzerindeki bu araçların her birinin toplam kütlesini aşmasına izin verilmez.

### ***İki tekerlekli araçta eşyaların taşınması***

Moped ve motosikletlerde aracın her iki tarafında genişliği 0,5 metreden fazla olan eşyaların taşınmasına izin verilmemektedir.

### ***Kişilerin taşınması***

Moped ve motosikletin kargo kutusuna bağlı araçlarda insan taşınmasına izin verilmez.



Bisiklet ve motosiklet yan römorkları insanları taşıyabilir.

*Yan römorklu motosikletler*

Moped ve motosiklet sürücülerinin alkol veya uyuşturucu etkisi altındaki kişileri taşımasına izin verilmemektedir.

12 yaşından küçük çocukların moped ve motosikletle taşınmasına izin verilmemektedir.

### *Sürüş koşulları*

Karayolu trafiğinde motorlu bir taşıt, yalnızca geçerli yerli veya yabancı ehliyet sahibi bir kişi tarafından bağımsız olarak kullanılabilir.

Sürücü, yalnızca ehliyetinde listelenen araç kategorilerini kullanma hakkına sahiptir.

### *Alkol kullanımının durdurulması*



**A1, A2, A** veya **AM** kategorisine ait araç sürücüsünün, kanında solunan havanın litresi başına miligram cinsinden karşılık gelen miktarla sırasıyla **0,5 g/kg'ın** üzerinde alkol bulunması durumunda, aracı karayolu trafiğinde kullanmasına izin verilmez.

*Alkollü araç kullanmak kazalara neden oluyor*



## ***2. KORUYUCU EKİPMAN KULLANIMI***

## ***KORUYUCU EKİPMAN***

Karayolu trafik kurallarına göre, yukarıda belirtilen bölümde öngörüldüğü gibi iki tekerlekli araçlar için yalnızca koruyucu kask zorunlu ekipmandır.

Güvenlik, atmosfer koşullarından korunma, konfor nedeniyle iki tekerlekli araç kullanırken kıyafet, eldiven, ayakkabı gibi ekipmanların kullanılması tavsiye edilir.

### ***Koruyucu kasklar***

Motosiklet veya mopedten düşme durumunda koruyucu kask kullanılması kafayı yaralanmalardan korur.

İstatistiklere göre ölümlü veya ciddi yaralanmalı kazaların çoğu koruyucu kask kullanılmamasından kaynaklanıyor.



Güvenlik, konfor, çok iyi havalandırma sunan, rüzgarlara dayanıklı, ayrıca sürüş sırasında kaskın buğulanmasını önleyen kapağa sahip olan koruyucu kaskların farklı modelleri bulunmaktadır. Artık ağır olmayan kasklar kullanılıyor.

Kask üreticinin talimatlarına göre kullanılmalıdır.



Eldivenler el ölçülerine göre ayarlanmalıdır, bu cihazlar trafik kazası, atmosferik koşullar vb. durumlarda elleri korur.

Günümüzde motosikletçilerin sürüş sırasında kullandıkları farklı eldiven modelleri bulunmaktadır.

### ***Koruyucu giysi***



Motosiklet ve moped kullanırken ve bu araçlarda taşınan yolcularda güvenlik, atmosfer koşullarından korunma, konfor, koruyucu giysiler gereklidir.

### ***3. TRAFİKTE DİĞER KATILIMCILARIN MOTOSİKLETLERİ GÖZLEMLERİ***

## TRAFİKTE IŞIKLARIN KULLANIMI

Yan römorku olmayan mopedlerde ve motosikletlerde aşağıdaki ışıklar açık olmalıdır:



- önde en az bir beyaz ışık bulunmalıdır ve;
- arkada en az bir kırmızı ışık'

Motosiklet <sup>[2]</sup>

Karayolu trafiğine katılan moped ve motosikletlerin sinyalizasyon, aydınlatma ve konum sistemlerinin düzenli olması gerekmektedir.

Aküsü bulunmayan yan römorku olmayan moped ve motosikletler, yerleşim alanı içinde sirkülasyon yolunun sağ kenarına yakın bir yerde durdurulduğunda veya park edildiğinde herhangi bir ışığın yakılmasına gerek yoktur.



Motosiklet ve moped sürücüsü, tüm sürüş süresi boyunca kısa farları veya gündüz farlarını açık tutmalıdır.

Motosiklet sürerken gün ışığı <sup>[2]</sup>

Motosiklet ve mopedlerde yol aydınlatması, konum ve sinyaller için ışıkların kullanılması, bu araçların diğer trafik katılımcıları veya diğer karayolu araçları tarafından kolayca ve zamanında fark edilmesini sağlar.

Güvenlik nedeniyle bu araçların gündüz sürüşü sırasında kısa farlarının veya özel gündüz sürüş farlarının açık olması gerekir.

Aküsü olmayan, yan römorku olmayan bisiklet, moped ve motosikletlerin yerleşim alanı içerisinde durdurulması veya park edilmesi halinde sirkülasyon yolunun sağ kenarına yakın bir yerde bulunmasına gerek yoktur.

Gece araç kullanırken görüş mesafesinin azalması dikkate alınması gereken bir faktördür, bu nedenle diğer sürücülerin sürüş sırasında sizi fark etmesini sağlamak gerekir. Bununla ilgili çözümler farklıdır: bazıları ek LED ışıklar, neon ışıklar vb. takmaktadır.

## ***4. YOLUN KAPAKLI BÖLÜMÜNDEKİ RİSK FAKTÖRLERİ***

## YOLUN KAPALI KISIMLARINDA SÜRÜŞ



Moped ve motosiklet sürücüleri, özellikle kanalizasyon şebekesi, su şebekesi, çeşitli kamu hizmetleri ağları gibi yolun kapalı kısımlarında sürüş yaparken özellikle dikkatli olmalıdır; yolun bu kısımlarında risk artar. Çoğu durumda trafik kazasına yol açan bu araçların sürücüsünün doğruluğunu kaybetme.

*Sirkülasyon yolundaki kanalizasyon şebekesi<sup>[3]</sup>*



Araç kullanırken, kapaklarının yerine tam oturmadığı, üzerlerindeki hareketlerin motosiklet ve moped sürücüleri için tehlike oluşturabileceği kanalizasyon şebekesi, su şebekesi veya diğer kamu hizmetlerinde karşılaşılabirsiniz.

*Sirkülasyon yolundaki kanalizasyon şebekesinin kapağı<sup>[3]</sup>*



G Araç kullanırken bilinçsiz kişiler tarafından bırakılan kanalizasyon şebekesi, su şebekesi veya diğer kamu hizmetlerinin kapakları açık olarak karşınıza çıkması, ölümlü veya ağır yaralanmalı kazalara neden olabilir.

*Sirkülasyon yolunda kapaksız kanalizasyon şebekesi<sup>[3]</sup>*



Demiryolu geçidinden geçmek tehlikelidir, özellikle de hasarlıysa.

Yolun yukarıda işaretlenen kısımlarında gece ve gündüz, görüş mesafesinin azaldığı veya yolun kayganlaştığı saatlerde araç kullanıldığında, karayolu trafiğinde kaza yapma riski artar.

***5. YOL GÜVENLİĞİ FONKSİYONUNDA  
MOTOSİKLETLER***

## MOTOSİKLET SÜRMEK

Özellikle yaz aylarında motosiklet ve moped kullanmak gençler için oldukça caziptir. Pek çok genç motosiklet kullanma tecrübesi eksikliği nedeniyle ölümcül kazalara neden oluyor.

İki tekerlekli araç sürücüleri, sürüşten önce karayolu trafiğine güvenli katılımın temel koşulu olarak teknik durumlarını kontrol etmelidir.



Motosiklet sürerken dengeyi ve yönü korumak daha önemlidir, bu da özellikle acemi sürücüler için büyük problemler oluşturur, dolayısıyla düşük hızlarda bile motosikletten düşme ihtimali her zaman mevcuttur. Motosikletten düşme sonucu motosiklet sürücüsünün kafası ve uzuvları sık sık yaralanıyor.

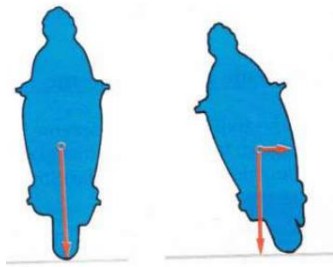
*Motosiklet sürmek*

Uygun direksiyon ve dengeyi korumak, sürücünün motosikletin ağırlık merkezi hakkındaki bilgisine ve ayrıca motosiklet sürüş becerisine ve tekniğine bağlıdır.

Motosikleti kaygan yol yüzeylerinde (yağmur, kum, küçük taşlar vb.) kullanırken, kanalizasyon ağlarında, demiryolu geçişlerinde ve sert frenlemelerde dengeyi korumak zorlaşır.

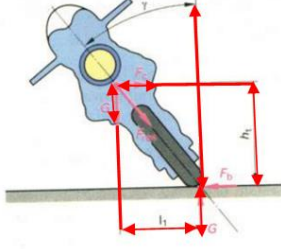
Motosiklet kullanmak tehlikelidir çünkü diğer araçların sürücüleri tarafından fark edilmesi zordur, özellikle de "ölü köşe" olarak adlandırılan bölgede slalom kullanan motosikletçinin araçların yan tarafına girmesi durumunda sürücülerin güvenliğini tehlikeye atmaktadır. yol trafiği.

Motosiklet sürerken dengeyi korumak, farklı yol koşullarından ve çekiş, sürtünme, motosikletin ağırlığı, hava ve viraj alma sırasındaki merkezkaç kuvveti gibi kuvvetlerin hareketinden etkilenir.



*Centrifugal kuvvetin etkisi*





Asfalt yol yüzeyinde lastikler ile yol arasında iyi bir sürtünme elde edilirken, yol yüzeyi ıslaksa azalır, yolda su varsa, bu da yolda çok miktarda su olması nedeniyle böyle görünebilir. "puka" fenomeni su olarak adlandırılan bu olay, hızın yüksek olması durumunda motosikletin lastikleri ile yol arasındaki temasın kaybolmasına, bunun sonucunda da karayolu trafiğinde güvenliğin tehlikeye girmesine neden olabiliyor.

#### *Sürüş sırasında stabilite*

Motosikletçinin hızı, yol koşullarına, kişisel becerilere, sürüş deneyimine göre uyarlanmalı ve trafikteki diğer katılımcıları tehlikeye atmadan veya engellemeden trafik durumunu doğru şekilde değerlendirebilmelidir.

Geceleri motosiklet kullanmak gündüze göre daha tehlikelidir, görüş mesafesi azalır, yoldaki hasarları, engelleri ve çukurları görmek daha zordur, araçların uzun farları açıkken geçerken, özellikle de yol kapalıysa, göz kamaştırır. ıslak .

#### *Yol güvenliği fonksiyonunda motosikletler*

Karayolu trafiğine katılabilmek için motosikletin teknik açıdan düzgün olması ve motosikletler için sağlanan ekipmanlarla donatılmış olması gerekir.

Motosikletin ana parçaları şunlardır:

- kaporta;
- iletim mekanizması;
- ekipmanlı motor;
- direksiyon;
- pnömatik,
- dizginler;
- koltuk;
- aynalar.

Amaca, iletim moduna vb. göre hafif, orta, ağır olmak üzere farklı motosiklet türleri vardır.

#### **Motor**

Motorun görevi motosikletin hareketi için çekiş kuvvetini sağlamaktır. Motorun hacmine, hacmine vb. bağlı olarak farklı motor tipleri vardır. Motor ateşlemesi, mekanik veya elektronik çalıştırma sırasında akülü veya elektrikli olabilir.

### Güç iletimi



Zincir güç aktarımı

Güç sürtünme yoluyla şanzımana ve ardından motosikletin tahrik tekerleklerine iletilir. Gücün vites değiştiriciden motorun tahrik tekerleğine aktarımı zincirle veya ağır motosikletlerde kullanılan kardan miliyle yapılabilir.

Hız değiştirici mekanik veya otomatik olabileceği gibi, etkinleştirme komutu da ayakla veya nadiren elle yapılabilir. Kumanda genellikle sol tarafta bulunur ancak motosikletin sağ tarafında da olabilir.

### Süspansiyon sistemi

Süspansiyon sistemi, tekerlekten motosikletin şasisine gelen darbeleri yumuşatma/emme, tekerleğin yönlendirilmesini sağlamanın yanı sıra fren kuvvetinin iletilmesini ve motosikletin şasisine taşınmasını sağlama görevine sahiptir.

### Yönetim Sistemi



Direksiyon simidinin konumu

Direksiyon, motosikletin istenilen yönde hareket etmesini sağlar ve sürüş sırasında iki elle tutulur. Direksiyon üzerinde debriyajın sol tarafında, gazın sağ tarafında ve gösterge panelinde el kumandaları bulunmaktadır.

Motosikletçi, sürüş sırasında vücudun ve uzuvların kolay hareket edebilmesi için doğru ağırlığı koruyarak sürücünün pozisyonunu almalıdır. Üst gövde düz ve öne doğru kavisli olmalıdır. Direksiyon başındaki sürücülerin dirsekleri hafif bükük bir pozisyonda olmalı, ayakları ayak dayama yerlerine dayanmalı ve dizleri yakıt deposunun içinde toplanmalıdır.

### Tekerlekler ve lastikler

Motosiklet tekerlekleri, frenleme kuvvetini ve hızlanma kuvvetini jant ve lastikler aracılığıyla iletir. Farklı tipte jant ve lastikler vardır, bunların kullanımı üreticinin talimatlarına göre yapılır.

Motosikletlerde lastik sırtı arabalara göre daha küçüktür. Ön ve arka tekerlekler için farklı tip ve tipte lastikler bulunmaktadır. Çekiş kuvveti ve yanal direksiyon kuvvetlerinin taşınması nedeniyle arka tekerlek daha geniştir.



**P-185-** Genişlik  
**75-** çap oranı  
**R-**Radial  
**82-**taşıma  
**S-**hız değeri

### ***Motosiklet aynalarının ayarlanması***



Motosikletçi aynaları motosikletin arkasında ve yanında hareket eden araçların görülebileceği şekilde ayarlar.

### ***Motosikletin frenlenmesi ve durdurulması***

Motosikleti yavaşlatmak ve durdurmak şu şekilde sağlanır:

- motor freni;
- ön frenin kullanılması
- arka frenin kullanılması;
- ön ve arka kombinasyonun kullanımı.

### ***Motosiklette hatalı frenleme sırasında olası tehlikeler şunlardır:***

- motosikleti demiryolu geçidi, tramvay, kanalizasyon şebekesi, su temini veya diğer belediye hizmetleri gibi yolun düz olmayan kısmında ve ayrıca kaygan yol kısmında taşımak;
- motosiklet sürücüsünün frenleme sırasında yanlış konumu;
- motosikleti yolun kum veya küçük taşlarla kaplı kısmında taşımak;
- virajlarda veya dağ geçitlerinde fren yaparken motosikleti taşımak.

### **Motosiklet freni**



Motosiklet frenlendiğinde ağırlık öne doğru kayar. Bunun nedeni ağırlığın yaklaşık üçte ikisinin motosikletin önüne atılmasıdır. Bu olay en çok, ağırlığın büyük bir kısmının motosikletin önüne atıldığı sert frenleme sırasında belirgindir.

*Ayak freni*

Doğru motosiklet frenlemesi, bu cihazların iyi frenleme tekniğinin bilinmesiyle sağlanır. Frenlemenin şiddeti motosiklet tekerleklerinin blokajına gelmeyecek, her iki frenin koordinasyonunu sağlayacak şekilde olmalıdır.

### **Yalnızca ön fren frenleme modu**

Yalnızca ön frenle fren yaparken, parmaklar frenin üzerinde veya kanatçık gaz kolunun üzerinde durmalıdır. Bundan sonra pozisyon değiştirilmeden orta parmak ve işaret parmağı fren kolunun üzerinde bırakılır. Sırtın sıkılaştırılması kademeli olarak yapılır. Ağırlığı öne kaydıran motosiklet, maksimuma kadar keskin bir şekilde fren yapabilir. Kola şiddetli bir şekilde basılması motosikletin düşmesine yol açacaktır. Fren mesafesi arka tekerlek frenine göre daha kısadır.

Ön tekerlek kilitlenirse ön fren üzerindeki basınç boşaltılmalıdır. Ön fren kolunun serbest bırakılmaması tehlikeli ve kararsızdır.



Fren ön tekerleğe etki ederken sadece el freni ile sert fren yaparsak motosikletin ağırlık merkezi öne kaydırılarak arka tekerleğin kaldırılması sağlanır. Yüksek hızlarda ani fren yaparsanız ön tekerlek kilitlenebilir ve motosikletin kontrolünü kaybetmenize neden olabilir, motosiklet yoldan çıkabilir ve sürücü yola veya yoldan çıkabilir. Bundan, motosiklet frenlemesinin, frenlemenin şiddetini artıran el freni çekilerek, frenlemeden hemen sonra el freni bırakılana kadar kademeli olarak yapıldığı sonucu çıkar.

*Ön fren*

### **Yalnızca arka tekerlek frenlemesi**



Yalnızca arka tekerlekle frenleme yapıldığında sürücünün ağırlığı geriye doğru kayar. Arka tekerleği kitlemenin yanı sıra motosikleti kaydırıp taşıma imkanı da bulunmaktadır. Fren mesafesi daha uzundur.

Arka tekerlek ön tekerlekle aynı hizada olduğu anda bloke olmuşsa, fren kolu serbest bırakılarak motosikletin "titreşimi" beklenmeli veya direksiyon simidi kayma yönünde döndürülmelidir, arka değişkenlik ön rulik şişi hizada tızırın ve arka rulik fren it seres sırrınız.

*Arka fren*

### Ön ve arka tekerlek frenlemesi



Çift frenli frenleme

Ön ve arka tekerleklerle fren yaparken her iki tekerlek üzerinde senkronize hareket ederler. Her iki tekerlekle de frenlenir, ön tekerleğin frenleme yoğunluğunun arka tekerleğe göre daha yüksek olduğu dikkate alınmalıdır, bu da motosikletle güvenli frenleme tekniğini uygulayarak ve öğrenerek sağlanır.

Bu frenleme yöntemi, yalnızca ön veya arka tekerleğin frenlenmesinden daha iyidir ve fren mesafesi daha kısadır. Düşük hızlarda ön tekerlek arka tekerleğe göre daha fazla frenlenir; yüksek hızlarda ise frenleme tam tersidir.

### Motosiklet sürme tekniği

Viraj alırken motosiklet sürüş tekniği yol güvenliği açısından başrolü oynuyor, motosikletin ağırlık merkezinin motosikletçiyle aynı hizada olması ifade ediliyor ki bu ikisi bir bütün oluştursun.

Dönüşten önce merkezkaç kuvvetinin etkisinden dolayı yol durumuna ve dönüş yarıçapına bağlı olarak hareket hızının ayarlanması gerekir.



Dönüşlere girerken veya dönüşlerde önemli olan pozisyon değiştirilir, ardından motosikletçinin vücudunun sırasıyla sağa veya sola eğilerek kaydırılmasıyla denge ve stabilite sağlanır. Merkezkaç kuvvetinin virajlar üzerindeki etkisi göz önüne alındığında, virajın merkezine doğru karşılık gelen açıya göre bükülerek güvenli bir şekilde dönüş yapılır. Hız ne kadar yüksekse ve dönüş yarıçapı ne kadar küçükse, gövdenin ve motosikletin bükülmesi o kadar büyük olur. Bu nedenle

sürücünün ortadaki ayırım çizgisine yaklaşmaması gerekiyor.

### Diğer yolcularla birlikte araç kullanmak



Bir yolcuyla birlikte araç kullanırken güvenlik, onun yukarıda belirtilen kurallara uyması gereken davranışına bağlıdır. Bacakları sehpaye dayanmalı ve bir bütün olacak şekilde motosikletçi tarafından tutulmalıdır. Yolcunun motosikletçinin vücudunun hareketlerini takip etmesi ve onun gibi hareket etmesi gerekmektedir. Herhangi bir yanlış davranış motosikletin dengesini etkiler ve karayolu trafiğinde güvenliği tehlikeye atar.

Diğer yolcularla birlikte araç kullanmak

## KAYNAKÇA :

1. *Karayolu Trafik Kuralları Kanunu.*
2. *Ehliyet Kanunu.*
3. *Karayolu Taşıma Kanunu.*
4. *Yollar Kanunu.*
5. *Trafik kuralları ve yol güvenliği metodolojisi.*
6. *Yukarıda belirtilen kanunlardan çıkan yönetmelikler.*
7. *Xhevat Gashi - A ve B kategorisi için sürücü belgesi.*
8. *İnternet kaynakları.*
9. *Diğer kaynaklar.*