

AVTOMOBILNI TO‘XTATISHDA HAYDOVCHINING HARAKATI

Yusupov Akbar Eshquvvatovich

katta o‘qituvchi

Qarshi muhandislik-iqtisodiyot instituti

Xidirov Muso Qahramon o‘g‘li

assistant

Qarshi muhandislik-iqtisodiyot instituti

ANNOTATSIYA

Bugungi kunda ko‘pchilik mutaxasislar yo‘l transport hodisasini kelib chiqishining asosiy sababi haydovchilarni avtomobilni xavfsiz boshqarish bo‘yicha bilim va ko‘nikmalarini yetishmasligi ekanini tan olayapdilar. Maqolada avtomobilni to‘xtatish turlari va ularda xavfsizlikni ta‘minlash usullari bayon etilgan.

Kalit so‘zlar: Yo‘l-transport hodisasi, shoshilinch va xizmatga oid tormoz berish, sekinlashish, to‘xtash yo‘li.

АННОТАЦИЯ

На сегодняшний день большинство специалистов признают, что основной причиной возникновения дорожно-транспортных происшествий является отсутствие у водителей знаний и навыков по безопасному вождению. В статье описаны виды парковок и способы обеспечения безопасности на них.

Ключевые слова: ДТП, экстренное и служебное торможение, торможение, остановочный путь.

ABSTRACT

To date, most experts recognize that the main cause of traffic accidents is the lack of knowledge and skills of drivers in safe driving. The article describes the types of parking lots and ways to ensure their safety.

Keywords: traffic accident, emergency and service braking, braking, stopping distance.

Avtomobil yo‘llarida harakat xavfsizligini tashkil etish bugungi kundagi muhim muammolardan biriga aylanib bormoqda. Harakat xavfsizligini ta’minlashda inson yo‘l harakatining asosiy ishtirokchisi: haydovchi, yo‘lovchi, piyoda va harakatni tashkil qiluvchi sifatida qatnashadi. Bularning ichida haydovchi alohida o‘rin egallaydi, shuning uchun harakatni tashkil qilishda uning psixologik, fiziologik va biologik imkoniyatlarini e’tiborga olish zarur. Harakatlanish davomida haydovchiga har xil noxush omillar ta’sir etadi: avtomobil saloniga kirayotgan chiqindi gazlar, transport shovqini, vibratsiya, qishning sovuq va yozning issiq havosi, yomg‘ir, qor, tuman, yo‘lning yomon sharoiti, avtomobilning har xil kamchiliklari, piyodalarning tartibsiz harakatlanishi, har xil qonunbuzarliklar huquqbuzarliklar va hokazolar(1).

Bugungi kunda jamiyatda huquqiy ong va huquqiy madaniyatning shakllanishi, avvalambor, tarbiya va muhit bilan bevosita bog‘liqdir.

Birgina misol. Kanadaning 1 milliondan ortiq transport vositasi mavjud bo‘lgan Kalgari shahrida joriy yilning 10 oyida avtohalokatlar tufayli 10 nafar shaxs nobud bo‘lgan. O‘zingiz solishtirib ko‘ring: jami 2 yarim milliondan ziyod avtotransport mavjud bo‘lgan bizning yurtimizda esa, shu davrda 1 ming 600 dan ortiq kishi avtohalokat qurboni bo‘lgan. Bu – og‘ir kulfat, katta yo‘qotish emasmi?!

Biz yo‘l harakati qoidalarini buzganlik uchun javobgarlikni kuchaytirdik. Lekin shuning o‘zi bilan muammoni to‘liq yechish mumkinmi? Menimcha, yo‘q!

Buning sababi jamiyatda huquqiy madaniyatning yetarli darajada shakllanmagani bilan bevosita bog‘liq. Biz jamiyatimizda huquqiy madaniyatni lozim darajada

shakllantirmas ekanmiz, huquqbuzarlikka chek qo‘ymas ekanmiz, qonunni buzish holatlari davom etaveradi.

Qonunlarga hurmat odamlarimizning huquqiy ongi va madaniyati asosida shakllanadi. Ya’ni, ayrim kishilar jazodan qo‘rqib qonunga itoat etsa, boshqalar bolalikda olgan tarbiyasiga ko‘ra qonunni hurmat qiladi.

Shu bois birinchi navbatda aholi, ayniqsa, yoshlar o‘rtasida huquqiy tarbiyani keng yo‘lga qo‘yishimiz lozim.

Oddiy qilib aytganda, farzandlarimizga bolalik paytidan “yaxshi” va “yomon”, “mumkin” va “mumkin emas” degan tushunchalar o‘rtasidagi farqni o‘rgatishimiz, o‘zimiz esa ularga doim shaxsiy namuna bo‘lishimiz kerak.(2)

Yo‘l-transport hodisalarining kelib chiqishining asosiy sabablaridan biri yo‘l-harakati qoidalarini buzilishi hamda huquqiy madaniyatni yitishmasligida ekanligini e’tirof etgan holda ularni kelib chiqishining yana bir asosiy sababi haydovchilarni har xil yo‘l sharoitlarida avtomobilni xavfsiz boshqarish bo‘yicha yetarlik darajada ko‘nikmalari yetishmasligini ko‘rsatib o‘tish joizdir.

Shuni aytib o‘tish kerakki, haydovchilar har doim ham to‘g‘ri qaror qabul qilib harakat qilmaydilar. Bunday holat vujudga kelishiga ko‘pincha quyidagilar sabab bo‘ladi:

- axborot o‘z vaqtida olinmagan, uning natijasida haydovchi harakat sharoitini to‘g‘ri baholay olmagan va yo‘l transport hodisasining oldini olish imkoniyati yetarli bo‘lmagan;

- birlamchi axborotni noto‘g‘ri tushunish, masalan, burilish uchun berilgan signalni haydovchi tormoz signali deb qabul qilishi.

Avtomobilni boshqarib borar ekan haydovchi uzluksiz ravishda uning tezligini atrofdagi vaziyatga mos ravishda o‘zgartirib borishi kerak. Bu ishni haydovchi asosan avtomobilning tormoz tizimini ishga tushirib, ya’ni uni tormozlash orqali amalga oshiradi.

Avtomobilni tormozlash haydovchidan katta mahoratni talab etadi.

Transport vositalarini tormoz yordamida to‘xtatish ikki turga bo‘linadi:

1.Shoshilinch tormozlash. 2.Xizmatga oid tormozlash.

Birinchi usul bilan to‘xtatish xavfli yoki avariya vaziyati vujudga kelganida yo‘l-transport hodisasini oldini olish maqsadida qo‘llaniladi. Bunday vaziyat vujudga kelganida haydovchi transport vositasini barcha imkoniyatlaridan foydalanib uni to‘xtatishga harakat qiladi. Transport vositasini sekinlashish qiymati odatda $7 \text{ m}^2/\text{s}$ va undan katta, haydovchi ixtiyoridagi vaqt esa bir soniyadan kichik vaqtni tashkil etadi xalos. Shoshilinch tormoz berilganida avtomobilning og‘irlik kuchi inersiya kuchlarinig ta’siri ostida oldinga siljiydi va asosiy kuch oldi g‘ildiraklarga tushadi. Bu esa o‘z navbatida boshqaririluvchi g‘ildiraklarni boshqarishni og‘irlashtiradi, orqa g‘ildiraklarni esa blokirovkaga olib keladi. Bunday vaziyatlarda blokirovkaga qarshi qurilmalar bilan jihozlanmagan avtomobillarning tormoz samaradorligi kamayib ketadi. Shuning uchun haydovchilarga shoshilinch tormoz berganda iloji boricha qisqa-qisqa tormoz berib avtomobilni tormozlash tavsiya etiladi. Agar avtomobil qisqa-qisqa tormoz berib tormozlansa, g‘ildiraklar blokirovakaga tushib qolmaydi va avtomobil o‘z boshqaruvchangligini yo‘qotmaydi.

Ikkinchi usul, ya’ni xizmat bilan bog‘liq bo‘lgan tormozlashda (barcha tormozlashning 95%) haydovchida avtomobilni to‘xtatish uchun yetarli darajada vaqt bo‘ladi. Sekinlashish qiymati odatda $3 \text{ m}^2/\text{s}$ gacha bo‘lishi mumkin.

Sekin tormozlash bir necha turga bo‘linadi: dvigatel yordamida tormozlash, dvigatel yordamisiz tormozlash, bir paytning o‘zida ham dvigateldan va ishchi tormoz tizimidan foydalanib tormozlash va nihoyat faqat ishchi tormoz tizimi yordamida tormozlash(3).

Haydovchi gaz tepkisidan oyog‘ini olganida silindrlarga boryotgan yoqilg‘i miqdorini kamayishi sababli tirsakli valning aylanishlari soni kamayib ketadi.

Ilashma ajratilmaganligi tufayli avtomobil sekinlasha boshlaydi. Bu yerda yana shuni ham eslatib o‘tish kerakki yo‘l tayg‘oq bo‘lganida tepkidan keskin ravishda oyoqni olish g‘ildiraklardagi tortish kuchini keskin kamayib ketishi natijasida avtomobilni sirpanib ketishiga olib kelishi mumkin.

Haydovchi avtomobilni boshqarar ekan ayniqsa notekis yo‘llarda tormoz tizimidan foydalanishda ehtiyot bo‘lishi kerak. Notekis yo‘llarda transport vositasini tormozlash texnikasi avvalo yo‘l va ob-havo sharoitiga qarab tanlanadi. Har qanday yo‘l va ob-havo sharoitida transport vositasini imkon boricha shoshilinch (shiddat bilan) tormozlash tavsiya etilmaydi.

Notekis yo‘llarda transport vositasini g‘ildragi do‘nglikdan o‘tayotganida qolgan g‘ildirakka ko‘proq yuk tushadi. Bu esa avtomobilni yonga sirpanib ketishiga olib kelishi mumkin.

Notekis yo‘llarda transport vositasini sekin harakatlanayotganiga qaramay uni tormozlashda ilashmani ajratmaslik tavsiya etiladi(4).

Yo‘l qoplamasidagi do‘nglik yoki chuqurlik joylariga kelib qolganda avval tormoz berish, bu joyning o‘zidan esa tormoz bermay o‘tib olish tavsiya etiladi. Agar g‘ildiraklar chuqurlikning chiqish qirrasiga urilganida qo‘zg‘almas holatda bo‘lgan bo‘lsa transport vositasining urilish yuklanishi g‘ildiraklar aylanayotgan vaqtdagidan katta bo‘ladi. Bu esa transport vositasining yurish qismi detallarini ishdan chiqishiga va boshqariluvchanglikni yo‘qolishiga olib kelishi mumkin.

Yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash uchun ilmiy va amaliy izlanishlar olib borilishi va ularning asosida bugungi kundagidan ham samaraliroq davlat dasturini ishlab chiqish kerak. Yo‘l transport hodisalarini kamaytirish uchun haydovchilarni qonun ustuvorligiga hamda huquqiy ongini revojlantirishga o‘rgatishimiz kerak.

Bu dasturda quyidagi masalalarga alohida e‘tibor berilishi kerak:

- piyodalar va transport oqimining harakatini optimal tashkil etish masalalari;
- piyodalarni yo‘l harakati madaniyatini oshirish;
- yo‘l harakati qatnashchilarining huquqiy ongini oshirish va ularning xavfli xatti-harakatlarini bartaraf etish masalalari;
- yo‘l-transport hodisasi sodir etilganida jabrlanganlarga birinchi tibbiy yordam ko‘rsatish tizimini takomillashtirish masalalari;

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO‘YXATI: (REFERENCES)

1. Azizov K. X. Harakat xavfsizligini tashkil etish asoslari. Toshkent: Yozuvchi, 2002. - 182 b
2. А.Бони. Мастерство управления автомобилем. М. Транспорт, 1992
3. V.Ismoilov, B.Tursunboev, M.Kalonov «Yo‘l harakati xafsizligini ta’minlashning huquqiy asoslari» T”Mashhur press” 2017y, 574 b
4. В.И.Конопленко и др. Организация и безопасность дорожного движения: Учеб.для вузов/ В.И.Конопленко. М.: “Выш.шк.”, 2007-383 стр.

