

UDK 625.096

AVTOTRANSPORT HODISALARINI OLDINI OLISHDA INSON OMILI

katta o'qituvchi **A.E. Yusupov** (QMII),
magistrant **B.M. Xushvaqтова** (QMII)

ANNOTATSIYA

Bugungi kunda dunyo bo'yicha har kuni yo'l-transport hodisalari oqibatida ko'plab odamlar halok bo'lmoqda. Bunga ko'pchilik mutaxassislar fikricha, yo'l-transport hodisasini kelib chiqishining asosiy sababi huquqiy ong va huquqiy madaniyatning hamda haydovchilarni avtomobilni xavfsiz boshqarish bo'yicha bilim va ko'nikmalarini yetishmasligi ekanini tan olayapdilar. Maqolada huquqiy ong va huquqiy madaniyatni oshirish hamda yo'l-transport hodisasi sodir bo'lishida avtomobilni to'xtatish turlari va ularda xavfsizlikni ta'minlash usullari bayon etilgan.

Kalit so'zlar: Yo'l-transport hodisasi, huquqiy ong va huquqiy madaniyat, shoshilinch va xizmatga oid tormoz berish, notekis yo'l, sekinlashish, to'xtash yo'li.

АННОТАЦИЯ

Сегодня в мире каждый день в результате дорожно-транспортных происшествий гибнет много людей, и многие эксперты считают, что основной причиной дорожно-транспортного происшествия является правовую осведомленность и правовую культуру а также безопасного вождения водителей им не хватает знаний и навыков. В статье описывается, как улучшить правовую осведомленность и правовую культуру, а также как остановить транспортное средство во время вождения и как обеспечить безопасность.

Ключевые слова: Дорожное движение, правосознание и правовая культура, аварийное и служебное торможение, неровная дорога, замедление, остановка.

ANNOTATION

Today in the world as a result of road accidents, and many experts believe that the main reason for a road accident is the sense of justice and safe driving of drivers. they

lack knowledge and skills. The article describes how to improve legal awareness and legal culture, as well as how to stop a vehicle while driving and how to ensure safety.

Keywords: Traffic, legal awareness and legal culture, emergency and service braking, rough road, slowdown, stop.

Respublikamizdagi hozirgi ijtimoiy-iqtisodiy va siyosiy rivojlanishda avtomobilsozlik sanoati va transport tizimining rivojlanishi hamda transport infratuzilmasining eng muhim yo'nalishlaridan biri magistral avtomobil yo'llari tarmog'ini rivojlantirish bo'lib, bu yo'llardan yaqin va uzoq davlatlar bilan tranzit aloqalarni amalga oshirishdir.

Respublikamizda avtomobil ishlab chiqarish yildan-yilga rivojlanib, yo'l qurilish sohasi jadallashtirildi, shuningdek, chet el davlatlari bilan savdo aloqalari yuqori darajaga ko'tarildi. Bu esa, tabiiy ravishda respublika avtomobil yo'llarida harakat miqdori yildan-yilga ortishiga olib keldi. Hozirgi va istiqboldagi asosiy masalalardan biri avtomobil yo'llarida harakat xavfsizligini ta'minlashdan iborat bo'lib, unda yo'l-transport hodisalari, ularda halok bo'luvchilar va tan jarohati oluvchilar sonini, ko'riladigan umumiy ijtimoiy-iqtisodiy zararlarni kamaytirishga qaratilishi zarur.

Avtomobil yo'llarida harakat xavfsizligini tashkil etish bugungi kundagi muhim muammolardan biriga aylanib bormoqda. Avtomobilning atrof-muhitga yetkazadigan zararlari miqdori kundan-kunga oshib borishi, eng asosiysi esa, yo'llarda sodir etilayotgan yo'l-transport hodisalari natijasida ko'plab odamlarning jabr ko'rishlari va hayotdan ko'z yumishlaridir. Yo'l-transport hodisalarining oldini olish uchun ko'rilayotgan qator tadbirlarga qaramasdan, ularning miqdori kamayishiga erishib bo'lmayapti. Bu esa, yo'l harakati xavfsizligi muammolariga o'ta jiddiy yondoshish zarur ekanligini mutaxassislar oldiga vazifa qilib qo'ymoqda.

Avtomobil yo'llarining kesishish va tutashish joylarida maksimal ravishda harakat xavfsizligini ta'minlash zarur. Bu esa ularning bir-biriga nisbatan qulay burchak ostida joylashganiga, kesishuvchi yoki tutashuvchi yo'llardagi harakat miqdoriga, ko'rinish masofasiga, texnik vositalar bilan jihozlanganlik darajasiga bog'liq bo'lib, harakatni tashkil etish sxemasini tuzishda shu sanab o'tilgan omillar hal qiluvchi o'rinni egallaydi. Kesishuvchi yoki tutashuvchi yo'llardagi harakat miqdorining hajmiga nisbatan ular bir yoki har xil sathda joylashtirilishi mumkin. Avtomobil yo'llarida haydovchining ish faoliyati juda murakkab bo'lib, harakatlanish davomida yo'l, avtomobil, piyoda, va muhit sharoitiga faol ta'sir ko'rsata olmaydi va ularning o'zgarishini oldindan aniqlay olmaydi, haydovchi shunday sharoitda xavfsiz harakatni ta'minlashi kerak.

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).

Biz jamiyatimizda shunday huquqiy madaniyatni shakllantirishimiz kerakki, unga muvofiq, Konstitutsiya va qonunlarga amal qilish, boshqalarning huquq va erkinliklari, sha'ni va qadr-qimmatini hurmat qilish majburiyat emas, balki kundalik qoida va odatga aylanishi shart. Muxtasar qilib aytganda, fuqarolarimiz qonunlarni buzishdan ko'ra, ularga amal qilishdan manfaatdor bo'lishlari lozim.

Yo'l-transport hodisalarining kelib chiqishining asosiy sabablaridan biri yo'l harakati qoidalarini buzilishi hamda huquqiy madaniyatni yetishmasligida ekanligini e'tirof etgan holda ularni kelib chiqishining yana bir asosiy sababi haydovchilarni har xil yo'l sharoitlarida avtomobilni xavfsiz boshqarish bo'yicha yetarli darajada ko'nikmalari yetishmasligini ko'rsatib o'tish joizdir(2).

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(2).

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 ixtiyorida vaqt esa bir soniyadan kichik vaqtni tashkil etadi, xolos. Shoshilinch tormoz berilganida, avtomobilning og'irlik kuchi inersiya kuchlarining ta'siri ostida oldinga siljiydi va asosiy kuch oldi g'ildiraklarga tushadi. Bu esa o'z navbatida boshqariluvchi 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 blokirovkaga tushib qolmaydi va avtomobil o'z boshqaruvchanligini 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 borayotgan yonilg'ini miqdorini kamayishi sababli tirsakli valning aylanishlar soni kamayib ketadi. Ilashma ajratilmaganligi tufayli avtomobil sekinlasha boshlaydi. Bu yerda yana shuni ham eslatib o'tish kerakki, yo'l sirpanchiq bo'lganida tepkidan keskin ravishda oyoqni olish, g'ildiraklardagi tortish kuchini keskin kamayishi 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. Demak, har qanday yo'l va ob-havo sharoitida transport vositasini imkon boricha, shoshilinch (shiddat bilan) tormozlash tavsiya etilmaydi.

Yo'l qoplamasidagi notekislik yoki chuqurlik joylariga kelib qolgan transport vositalarida, 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 boshqariluvchanlikni yo'qolishiga olib kelishi mumkin(2).

Xulosa sifatida quyidagilarni keltirishimiz mumkin:

1. Yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash bitta tashkilot yoki muassasaning vazifasi emas. Bu masala barcha davlat va nodavlat tashkilotlari, ta‘lim, sog‘liqni saqlash muassasalari, transport va yo‘l-kommunal xo‘jaliklari, qisqacha qilib aytganda, umumxalq ishidir. Har bir tashkilot va fuqaro yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash bo‘yicha o‘z hissasini qo‘shgandagina bu maqsadga erishish mumkin.

2. 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.

Bu dasturda quyidagi masalalarga alohida e‘tibor berilishi kerak:

- piyodalar va transport oqimining harakatini optimal tashkil etish masalalari;
- piyodalarning 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

1. Prezident Shavkat Mirziyoyevning O‘zbekiston Respublikasi Konstitutsiyasi qabul qilinganining 29 yilligiga bag‘ishlangan tantanali marosimdagi ma‘ruzasi

2. Azizov K. X. Harakat xavfsizligini tashkil etish asoslari. Toshkent: Yozuvchi, 2002. - 182 b

3. А.Бони. Мастерство управления автомобилем. М. Транспорт, 1992

4. V.Ismoilov, B.Tursunboev, M.Kalonov «Yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlashning huquqiy asoslari» T”Mashhur press” 2017y, 574 b