

# HARAKAT MIQDORI VA TARKIBINI XARAKAT XAVFSIZLIGIGA TA'SIRINI O'RGANISH

*To'rabek Xudoyberdiyev*

*Jizzax Politexnika instituti assistenti*

*Dinakaran Sabapathy ,*

*Sambhram, B.tech fakulteti o'qituvchisi*

**Annotatsiya:** Transport vositalari sonining ko'payishi, shuningdek, tezlik va transport intensivligining oshishi yo'l harakati xavfsizligi muammosining yanada dolzarb bo'lishiga olib keladi. YTHning o'sishi bilan yaxshi ilashishi asosiy ko'rsatkichi-bu ilashish koeffitsienti bo'lib, u avtomobilning barqarorligi va boshqarilishiga tahsir qiladi. Maqolada shinalarning yo'l sirtiga ilashish koeffitsienti qiymatiga tahsir yetuvchi sharoit va sharoitlar o'rganiladi.

**Kalit so'zlar:** avtomobil, sekinlashuv, adgeziya koeffitsienti, yo'l yuzasi, yo'l sinovlari, pnevmatik shina, iqlim sharoiti.

**Abstract:** An increase in the number of vehicles, as well as an increase in speed and intensity of traffic, makes the problem of road safety more urgent. The main indicator of the good handling of YTH with growth is the coefficient of friction, which affects the stability and control of the car. The article examines the conditions and conditions that affect the value of the coefficient of adhesion of tires to the road surface.

**Key words:** car, deceleration, adhesion coefficient, road surface, road tests, pneumatic tire, climatic conditions.

Jahonning biron – bir davlatini transport vositalarisiz tasavvur etish mushkul. Xalq xujaligining har bir tarmog'i transport vositasi bilan bog'liq. Davlatimizning iqtisodi, sanoati rivojlanishida avtomobil transportining o'rni benihoya cheksiz.

Birinchi avtomobil 1886 yilda ixtiro qilingan bo'lib, unda hozirgidek odam yoki yuk tashish hech kimning xayoliga kelmagan.

1926 yilgi xalqoro Kelishuv yana ikkita yo‘l belgisi bilan boyitildi. 1931 yilgi Jeneva konferensiyasida yo‘llardagi signallashtirishni yagonallashtirish Konvensiyasi qabul qilindi.

AQSHda harakatlanish xavfsizligi federal xizmatlarining intilishlariga qaramay, har bir shtatda gubernator tarafidan tasdiqlangan yo‘l harakati qoidasi tatbiq etiladi. O‘zbekiston Respublikasida «Yo‘l harakati xavfsizligi tug‘risida»gi qonun 1999 yil 19 avgustda Oliy Majlisning XV-sesiyasida qabul qilindi. Bu qonun harakat xavfsizligini huquqiy ta‘minlovchi asosiy me‘yoriy xujjat bulib, shu sohada yuzaga keluvchi munosabatlarni tartibga soladi hamda fuqarolarning hayoti, sog‘lig‘i va mol mulkini muhofaza etishini ta‘minlashga ularning huquqlari qonuniy manfaatlarini, shuningdek, atrof muhit himoyasiga qaratilgan.

Yuqorilardan kelib chiqqan holda yo‘llarda xavfsiz harakatlanishni tashkil qilishning asosiy maqsadi-har bir transport vositalarining yuqori tezlik bilan yo‘lning turli bulaklaridan, yilning har qanday ob-havo sharoitida xavfsiz utkazish va piyodalarni xavfsiz harakatlanishini ta‘minlashdan iborat, deb tushiniladi. Bundan kelib chiqadigan asosiy vazifalar quyidagilar:

- transport vositalarining va piyodalarning harakat tartibini belgilash va ta‘minlash;
- yo‘l harakati qatnashchilariga qulayliklar yaratish;
- avtomabillarning yuqori samaradorlik bilan ishlashini ta‘minlash va eng yaxshi yo‘l sharoitlarini vujudga keltirish;
- harakat xavfsizligini ta‘minlash va iloji boricha yo‘l transport hodisasini eng kam sodir etilishiga erishish;
- atrof-muhitni ifloslantirmaslik;
- transport vositalarining va yo‘l inshootlarining tez ishdan chiqmasligini ta‘minlash;

SHuningdek xaydovchilik guvohnomasini endigina quliga olgan, hali etarlicha tajribaga va transport vositasini boshqarish mahoratiga ega bulmagan haydovchi uchun minglab avtomabillar, yuzlab piyodalar harakatlanayotgan, har

qadamda uchraydigan kuplab yo‘l belgilari va chiziqlari, svetofor qurilmalari uchraydigan yo‘llarda xavfsiz harakatlanish oson ish emas. Har qanday haydovchi ham yo‘llarda uchrashi mumkin bulgan turli holatlarni shoshilmasdan, tug‘ri va oqilona baholab harakatlanishga yillar utgan sari uzida kunikma hosil qiladi. Buning uchun unga ma‘lum bir vaqt kerak bulib, u eng avvalo «Yo‘l harakati qoidalari»ni mukammal urganishi va xavfsizlik talablarini chuqur anglashi darkor. Chunki, tajribalar va sodir bulayotgan yo‘l-transport hodisalarining tahlili shuni kursatmoqdaki, falokatlar aksariyat qismini haydovchili guvoynomasi olganiga bir yil yoki undan kam vaqt bulgan haydovchilar sodir etishmoqda. Bundan qanday xulosa chiqarish mumkin?

SHu o‘rinda bir narsani ta’kidlash zarurki, ayrim haydovchilarimiz keragidan ortiqcha ehtiyotkorlikka yo‘l quyib ham kungilsiz holatlarni kelib chiqishiga sababchi bulib qolishadi. YA’ni, ular kerak bulsa bulmasa tormozni bosishadi. Yo‘lning aniq bir tezlida yurish belgilab berilgan qismida ezlikni kamaytirib yuborishadi. Aytib o‘tilgan holatlarning barchasi pirovard natijada biror-bir kungilsizlikni, yo‘l-transport hodisasini keltirib chiqarishi mumkin. SHu tufayli harakatlanishning eng xavfsiz tezligi bu transportlar oqimi bilan birgalikda, harakatlanishidir.

Tajribalardan ma‘lumki, agar haydovchi anna shunday harakatlansa, unda transport vositalarini quvib o‘tishga yoki tormozni ortiqcha bosishga hojat qolmaydi. Bundan tashqarii, serqatnov ko‘chalarda ko‘pchilik bilan birga harakatlanishning boshqa afzalliklari ham bor. Jumladan tajribasiz haydovchi transportlar oqimi bilan birga o‘zi uchun noma‘lum bo‘lgan yoki ilk marta harakatlanayotgan, transportlar harakati bir necha bo‘laklar buylab yo‘lga qo‘yilgan chorrahalaridan xavfsiz o‘tish imkoniyatiga ega buladi. Albatta, bu o‘rinda haydovchi svetofor va yo‘l belgilari, chiziqlari, shuningdek, tartibga soluvchining ishoralariga birinchi navbatda amal qilishi zarur.

Hamon shunday ekan, har bir haydovchi harakat vaqtida yo‘l haqida, yo‘l belgilari va chiziqlari tug‘risida kuproq ma‘lumot to‘plashga o‘rganishi, harakat

yunalishini o'zgartirayotganida, tormoz olayotganida orqani ko'rsatuvchi ichki va tashqi ko'zgo'larga qarab borishga odatlanishi va bunga o'zida ko'nikma hosil qilishi kerak.

Respublikamizning bozor iqtisodiyotiga bosqichma-bosqich o'tishda fuqarolarimizga qator qulayliklar, engilliklar yaratib, tadbirkorlikka yo'l ochib berilgan. SHu jumladan bugungi kunda yo'lovchi tashuvchi davlat korxonalari hamda xususiy tadbirkorlar o'rtasida raqobat ham o'z-o'zidan kelib chiqmoqda. Bu respublikamiz, qolaversa, poytaxtimiz ahliga keng imkoniyatlar eshiklarini ochib bormoqda.

Fuqarolarimiz hayotiga va harakat xavfsizligiga, texnik talablarga tular javob beradigan transport vositalarini tanlash imkoniyatlariga ega bulishmoqda, lekin qushtirnoq ichidagi tadbirkorlar ham borki, ular xohl原因 yunalishga chiqib, bir-ikki yurish qilib kelsa choy -chaqasi tayyor, YTH xodimlari tuxtatib hujjatlarini so'rganlarida. bahonalar bisyor.

Ushbu qarorga asosan, mulkchilik shaklidan qat'iy nazar muntazam qatnovlarni amalga oshiruvchi avtobuslar va yunalishli taksilar haydovchilari:

- tender kontraktiga muofiq ushbu yunalishda ishlash huquqini tasdiqlovchi guvohnomaga;
- tegishli litsenziyaga (litsenziya kartochkasiga);
- yunalish hujjatlariga;
- yo'l varaqasi va chiptalarni hisobga olish varaqasiga;
- yo'l varaqalarida yo'lga chiqishdan oldin avtotransport vositalarini texnik kurikdan va haydovchilarni tibbiy kurikdan utganligi xaqidagi qaydlarga;
- qatnov jadvaliga va yunalish chizmasiga (shahar atrofida, shaharlararo, xalqaro yunalishlarda undan aholi yashash joylaridan utish vaqti, ovqatlanish, dam olish, tungi uxlash vaqti va joyi kursatilgan holda) ega bo'lishi kerak.

Bu hujjatlari bulmagan taqdirda yo'lovchilarga avtoxizmat kursatish umuman mann etiladi, chunki haydovchi uzi bilan bir necha un kishining hayotiga javob beradi. SHuning uchun ham «D» toifali haydovchilik guvohnomasiga ega bulish

uchun fuqarolarimizga bir qator talablar quyilgan. Xususan, fuqaro sog'lom, yoshi 21 da bulishi, hamda 3 yillik haydovchilik tajribasiga ega bulishi kerak. Bundan kuzlangan asosiy maqsad, yo'lovchilar xavfsizligini va harakat xavfsizligini ta'minlash, sodir etilishi mumkin bulgan og'ir oqibatlariga olib keluvchi yo'l-transport hodisalarning oldini olish, yo'lovchi tashish madaniyatini tug'ri shakllantirishdan iborat. Avtobuslarning bekatlarda ikkinchi va uchinchi qatorda tuxtab, harakat ishtirokchilariga xalaqit berib, uzgalar hayotiga xavf tug'dirishi fuqarolarimiz tomonidan urinli e'tirozlarga sabab bulmoqda. Bu urinda uz-uzidan savol tug'iladi. Nazorat qiladigan organ va tashkilotlar qaerda, nimaga chorasi kurilmaydi? Darhaqiqat, yuqorida zikr etilgan qaror yuzasidan hozirda biror tadbirga xaydovchilar tulik amal kilishmaydi.

**Xulosa** shuki, ayrim haydovchilarimiz yarim yil, bir yil transport vositasini boshqarishgandan sung, o'zlarini tajribali, har qanday holatlardan ham osongina chiqib ketadigandek his qilishadi. Albatta, bu aldamchi tuyg'u. O'z mahorati va tajribasiga ortiqcha baho bergan haydovchilarimiz ba'zi hollarda harakatning boshqa ishtirokchilariga nisbatan hurmatsizlik qilishadi. YA'ni, transport vositalarini keskin harakatlar bilan boshqarishadi, quvib o'tish talablarini qupol ravishda buzishadi, belgilanmagan yoki taqiqlangan joylarda tuxtashadi. Yo'lni kesib utayotgan piyodalarga e'tibor qaratishmaydi.

#### **Adabiyotlar:**

1. Avtomobillar xarakat xavfsizligiga faol ta'sir qiluvchi ekspluatatsiyaviy ko'rsatkichlari.// MUBB o'g'li, SAI o'g'li //Механика и технология,// 123-128
2. Road traffic safety and its impact on the development of modern road-transport expertise// MU Boliqul o'g'li //Spectrum Journal of Innovation, Reforms and Development 7,// 157-164
3. Studying The Quantity And Composition Of Traffic In Public Transport Directions//MU Boliqul o'g'li //Eurasian Research Bulletin 18,// 114-132

4. Jamoat transportlari yoʻnalishlarida harakat miqdori va tarkibini tadqiq qilish// MU Boliqul oʻgʻli, SA Ismoiljon oʻgʻli//Scientific Impulse 1 (7),// 793-798
5. Dvigatel konstruktsiyasi va ishchi jarayonlarini boshqarishni mukammallashtirish// SA Ismoiljon oʻgʻli, MU Boliqul oʻgʻli //Scientific Impulse 1 (4)//, 536-542
6. Studying The Quantity And Composition Of Traffic In Public Transport Directions//MU Boliqul oʻgʻli//Eurasian Research Bulletin //8, 114-132