

O'ZBEKISTON RESPUBLIKASI OLIY O'RTA MAXSUS TA'LIM VAZIRLIGI

O'ZBEKISTON XALQ TA'LIMI VAZIRLIGI

TOSHKENT VILOYAT DAVLAT PEDAGOGIKA INSTITO'TI

UMUMTEXNIKA FANLARI KAFEDRASI

“YO'L HAKAKATI QOIDALARI VA
YO'L HAKAKATI QOIDALARINI O'QITISH METODIKASI”

FANIDAN MA'RUZALAR MATNI

ANGREN-2007

ANNOTATSIYA

Mazkur ma'ruzalar matni pedagogika institutlarining mehnat ta'limi, jismoniy tarbiya va jismoniy madaniyat ta'lim yo'nalishi talabalari uchun tayyorlangan bo'lib, yo'l harakati qoidalari, yo'l harakatini tartibga solish vositalari va usullari haqida ma'lumot berish ko'zda tutiladi.

Shuningdek:

-yo'l harakati qoidalarining kelib chiqish tarixi, yo'l belgilari, ko'rsatkichlari, yo'l chiziqlarining kelib chiqish tarixi va ularning harakatlanishni tartibga solishdagi ahamiyati;

-piyodalar, velosipedchilarning ko'chalarda harakatlanish qoidalari va ularga qo'yiladigan talablar to'g'risida so'z yuritiladi.

Tuzuvchilar:

p.f.n. O'razaliev A.U.
Umumtexnika fanlari kafedrası
o'qituvchisi Mingboev R.U.

Taqrizchi:

t.f.n, dotsent. Xusanov I.A.

MAVZU: KIRISH. "YO'L HARAKATI qOIDALARI" FANINING MAKSAD VA VAZIFALARI.

MAKSAD: Talabalarga yo'l harakati qoidalarini fanining ukitilishi sabablari haqida tushuncha berish.

METODIK TA'MINOT:

Yo'l belgilari, plakatlar.

ADABIYOTLAR:

1. Yo'llarda harakatlanish qoidalarini urgatish mashg'ulotlarining reja va dasturlari. Toshkent-2000 y.
2. M. Tatarnikov "YOsh piyodalar maktabi" Toshkent "Ukituvchi" 1995 y.

R E J A :

1. "Yo'l harakati qoidalarini va yo'l harakati qoidalarini ukitish metodikasi" fanining maksadi va mazmuni.
2. Yo'l harakati qoidalarining kelib chiqish tarixi.

MAVZUNING BAYONI:

Respublikamiz yo'llarida yildan yilga transportlar soni ortib borishi yo'llarda ko'ngilsiz transport xodisalarini keltirib chikarmokda. Afsuski bunday xodisalar yildan-yilga ko'payib bormokda. Sababi yo'llarda harakatlanish qoidalarini bilmaslik yoki o'nga amal qilmaslikdir. Bu ko'ngilsiz xodisalarning oldini olish maksadida ukuvchilarga "Yo'l harakati qoidalarini" ni urgatish uchun Respublikamiz barcha maktablarining 1-8 sinflarida 17 soatga muljallangan "Yo'l harakati qoidalarini" dars sifatida kiritildi. Bu mashg'ulotlar boshlangich sinflarda tasviriy san'at, mehnat ta'limi o'qish va no'tk ustirish, atrof-muxit bilan tanishtirish, tabiatshunoslik fanlaridan kucha va yo'llarda yurish qoidalariga mos mavzularni o'tayotgan vaqtda va tarbiyaviy soatlarda o'tkaziladi.

Yuqori sinflarda esa bu mashg'ulotlar maktab ixtiyoriga ajratilgan soatlar xisobiga olib boriladi.

Mashg'ulotlar yil davomida oyiga ikki marta o'tkaziladi. Har bir mashg'ulotdan keyin ukuvchilarning uzlashtirishlari sinab kuriladi va sinf jurnaliga baxo kuyiladi. Ukuv yili oxirida yakunlovchi baxo chikarilib tabelga kuyiladi.

Maktablarda "Yo'l harakati qoidalarini" darslarini berish uchun mo'taxassis kadrlar etishmasligi sababli 2001 yildan boshlab pedagogika instito'plarining mehnat va fizkul'tura bulimlarida mo'taxassislar tayyorlanadigan bo'ldi.

Avtomobilni yaratgan inson yo'llarda harakatlanish qoidalarini xam o'ylab topdi. Yo'llarda harakatlanish ishtirokchilari - avvallari otliklar, izvoshchilar, keyinroq piyoda va haydovchilar bir-birlariga xavf irlaslik uchun ana shu qoidalarga muvofik

harakat qilganlar. Vaqt o'tishi bilan bu qoidalar takomillashib, tuldirlilib borildi. Ular xamma vaqt birinchi navbatda piyodalarning manfaatlarini uylab, izvoshchi va mashina haydovchilarining piyodalarga etkazishi mumkin bo'lgan shikastanishidan ximoya qilish maksadida to'zilgan. Masalan, 1683 yil 3 yanvardagi podsho farmoniga kura a'byonlarni kuzatib borayotgan otliklarning fayto'nga yo'l ochish maksadida o'tkinchilarni kamchilashi taqiqlangan. SHu farmoning o'zida yo'llarda tartib urnatish choralari bayon qilingan va izvoshchilarni "otni choptirib" yurgani uchun jazolash buyurilgan. 1720 yilda Peterburg general poltsmeysteri "jilovlangan otlarda xavfsirab va extiyotkorlik bilan" yurish, bu qoidalariga rioyaqilmagan kishilarni xivchin bilan urish va surgun qilish haqida farmon chikarilgan. Un sakkizinchi asrga kelib transport vositalarining turi ko'paydi. Yo'llarda karetorlar, turtgildirakli aravalar, katta soyobon aravalar, foytunlar ko'paydi. Yirik shaharlarda harakatlanishni tartibga solishga urinishlar paydo bo'ldi. Usha vaqtlardayok xozirgi qoidalarining timsoli bo'lgan qoidalar yaratilgan edi. Masalan, yo'lning o'ng tomonidan yurish, tezlikni cheklash, faytun aravlarning to'xtab turish joylarini belgilash, shuningdek ularning bekami kustligiga bo'lgan talablar edi. Avtomobillarning paydo bo'lishi bilan yo'llarda harakatlanish qoidalari hayotiy zaruriyatga aylandi va nixoyat 1893 yil 14 avgustda Frantsiyada, 1896 yilda Angliyava boshka davlatlarda bu qoidalar joriy qilindi. 1900 yilda Peterburg shahar dumasi "S. Peterburg shaxri bo'yicha yo'lovchilar va avtomobillarning harakat tartibi to'g'risida majburiy karar" ni tasdiqladi.

XX asr -"o'zi harakatlandigan ekipajlar" asri boshlandi. Bu ekipajlar bo'tun jaxon buylab kezar edi. Natijada Moskva qoidalari Parij qoidalaridan keskin fark qilishi ma'lum bo'lib koldi. SHuning uchun yo'llarda harakatlanish bo'yicha xalqaro bitimni ishlab chiqish zaruriyati tug'ildi. 1909 yil 5-11 oktyabrda Parijda 16 ta davlat ishtirokida avtomobillarning harakatlanishi haqida xalqaro konferentsiyabo'lib o'tdi. Konferentsiyaishtirokchilari "Avtomillarning harakatlanishi haqida xalqaro konventsiya"ni imzoladilar. Ushbu konvetsiyani kuyidagi davlatlar imzoladi: Avstro-Vengriya, Bel'giya, Bolgariya, Buyuk Britaniya, Germaniya, Gollandiya, Gretsiya, Ispaniya, Italiya, Monako, Portugaliya, Rossiya, Ruminiya, Serbiya, Frantsiyava CHernogoriya. Konferentsiyaoldida 2 ta muxim masala harakat xavfsizligi va xalqaro avtomobil harakatini ta'minlash turardi. Bu konferentsiyaning eng katta yutuklaridan biri xalqaro haydovchilik guvohnomalarini va nomer belgilarini tasdiqlash edi.

Asr boshlarida Rossiyada avtomobillar unchalik ko'p bo'lmagan, borlari xam asosan chet el rusumlari edi. Ammo mashinalar soni tez o'sdi. Bu esa yo'llardagi tartib bilan shug'ulanuvchi idoralarni yaratishni talab etdi. 1919 yilning avgustida Moskva shahar Kengashining avtomobil inspeksiyasi tashkil etildi. 1920 yil 10 iyunda RFSFS Sovnarkomi tomonidan Moskva va uning atroflarida avtotransport harakatini tartibga soluvchi dekret imzoladi. Avtomobil haydovchilariga tezlikni soatiga 25 imdan oshirish man etildi (1 chaqirim-1,0668 km). Ulardan chorraxalardan o'tish tartiblariga qat'iy rioya qilish va harakat vaqtida faqat o'ng tomondan yurish talab etildi. Yo'lning chap tomonidan yurish, tor joylarda quvib o'tish, burchak qilib kesib o'tish taqiqlandi. Harakat

tezligi faqat o't o'chiruvchi mashinalar uchun cheklanmagan edi. Bu xujjat yo'l harakatini tashkil etishda asos bo'ldi.

SHuni ta'kidlab o'tish kerakki, dastlab yagona qoidalar bo'lmagan. Ayrim qoidalarni ishlab chiqish va tasdiqlash maxalliy xokimiyat idoralarining ixtiyorida edi. Dastlabki turkum qoidalar 1940 yilga kelib tasdiqlandi. Lekin 1957 -1959 yillarda xam ular xar bir respublikada bir-biridan fark qilar edi.

SHaharlarda harakatlanishning yagona qoidalari 1961 yilda joriy qilingan. 1949 yilgi Konvetsiyakarorlari ularning asosini tashkil etdi. 1965 yilda ba'zi bir uzgartirishlar kiritilgach bu qoidalar to 1973 yilga qadar amal qilindi. 1978 yilda joriy qilingan "Yo'l harakati qoidalari" ga 1994 yilgacha amal qilindi.

Uzbekiston mustaqillikka erishgach, tabiiy jarayon, zamonaviy talablar, maxalliy shart-sharoitlarni xisobga olgan xolda 1968 yilgi konvetsiyaxujjatlari xamda boshka xujjatlar asosida ona tilimizda "Yo'llarda harakatlanish qoidalari" tayyorlandi.

Birok barchani kanoatlantiradigan qoidalarni yaratish juda qiyin. CHunki taraqqiyotni to'xtatib bo'lmaydi: Mashinalarning yangi rusumlari vujudga kelmokda, katta tezlikda yuriladigan magistrallarkurilmokda, yo'llarda harakatlanishini tartibga solishga yordam beruvchi maxsus kurilmalar ishlab chiqilmokda. Bu esa yana qoidalarga ba'zi bir uzgartirish va qo'shimchalarni kiritadi. Masalan mavjud qoidalarga 1975, 1976, 1980 va 1987 yillarda tuzatish kiritildi.

Uzbekiston Respublikasi Vazirlar Maxkamasining 11 dekabr 2000 yil № 472 karoriga asosan Uzbekiston xududida harakatlanish xavfsizligini ta'minlash, yo'l transport xodisalarining oldini olish va bu borada yagona davlat siyosatini kiritish, yo'l harakati qoidalarini xalqaro Yo'l harakati haqidagi konvetsiyatalablariga muvofiklashtirish maksadida "Yo'l harakati qoidalari"ning qayta ishlab chiqilgan yangi taxrirdagi matni ishlab chiqildi.

2001 1 martdan ushbu qoidalarga amal qilinib kelinmokda. Vaqt o'tib boraveradi. qoidalarga xam muayyan uzgartirishlar kiritilaveradi. Yo'llarda harakatlanish doirasida amal qiluvchi uzaro munosabatlarning barcha jihatlar mustaxkamlanaveradi. Bu konun harakat ishtirokchilarining ma'suliyatini oshiradi va intizomni mustaxkamlaydi. Bu esa respublikada avtomobillarning tobora ko'payib borishidan kelib chikadigan barcha qiyinchiliklarni kamaytirishga imkon beradi.

Nazorat savollari :

1. "Yo'l harakati qoidalari" fanining maksadi nimadan iborat?
2. Talabalarga nima uchun "yo'l harakati qoidalari" fani o'tilmokda?
3. Birinchi qoidalar qachon va nima maksadda kiritilgan?
4. qoidalarning yaratilish tarixi haqida ma'lumot bering?

Tayanch tushunchalar:

Yo'l harakati qoidolari, yo'l belgilari, harakatni tartibga soluvchi vositalar, Avtomobillarning harakatlanishi haqida xalqaro konventsiya.

**MAVZU: "YO'L HARAKATI qOIDALARI" FANIDA
KULLANILADIGAN ASOSIY TUSHUNCHA
VA ATAMALAR.**

MAKSAD: Talabalarni yo'l harakati qoidalarida fullaniladigan asosiy tushuncha va atamalar, umumiy qoidalar bilan tanishtirish.

METODIK TA'MINOT:

Yo'l belgilari, yo'llarda harakatlanishning xar xil vaziyatlarini aks ettirgan sxemalar, plakatlar.

ADABIYOTLAR:

- 1.Yo'l harakati qoidolari.
2. "Yo'l xarkati koidlari" ga kiritilgan uzgartirishlarni ma'ruza va amaliy darslarda kullash uchun kursatma.Toshkent-2001 y.

R E J A :

- 1.Umumiy qoidalar.
- 2.Asosiy tushuncha va atamalar.

MAVZUNING BAYONI:

Umumiy qoidalar.

1.1.Ushbu yo'l harakati qoidolari respublika xududidagi yo'llarda harakatlanishning yagona tartibini belgilaydi.

1.2.Uzbekiston Respublikasi yo'llarida transport vositalarining o'ng taraflama harakatlanish tartibi belgilangan.

1.3.Yo'l harakati katnashchilari "Yo'l harakati xavfsizligi to'g'risidagi" Uzbekiston Respublikasi konuni, ushbu qoidalarni va unda keltirilgan svetofof ishoralari, yo'l belgilari, qatnov qismidagi chiziklarning uzlariga tegishli bo'lgan talablarini bilishlari, ularga amal qilishlari, shuningdek uzlariga berilgan xukuk doirasida yo'llarda harakatlanishni boshkarayotgan tartibga soluvchilarning kursatmalarini suzsiz bajarishlari shart.

1.4.Yo'l harakati katnashchilari harakatlanish vaqtida boshka katnashchilarning harakatlanishiga xavf tug'dirmasliklari kerak.Vakolati bo'lmagan jismoniy va yuridik shaxslar tomonidan yo'l koplamasini bo'zish yoki ifloslantirish, yo'l belgilarini svetofoflarni va harakatlanishni tashkil etishning boshka texnik vositalarini uzboshimchalik bilan olib tashlash, urnatish, tusib kuyish, shikastlantirish, yo'llarda harakatlanishga tuskinlik qiluvchi narsalarni koldirish taqiqlanadi harakatga tuskinlik

qilgan shaxs uni tezda bartaraf qilish uchun imkoniyati darajasida barcha choralarini kurishi, agarda buning iloji bo'lmasa, usha bo'lgan barcha vositalar bilan xavf xatar haqida harakat katnashchilarini ogoxlantirishi va militsiyaga xabar berishi shart.

1.5.Mazkur qoidalarni buzgan shaxslar Uzbekiston Respublikasining amaldagi konun xujjatlariga binoan javobgarlikka tortiladilar.

qoidalarda kullanilgan asosiy tushuncha va atamalar.

"Ajratuvchi bulak" - yo'lning yonma-yon joylashgan qatnov qismlarini ajratuvchi, rel'ssiz transport vositalari va piyodalarning harakatlanishi yoki to'xtashi uchun muljallanmagan aloxida qismi. Ajratuvchi bulak yotik chizik yo'l satxidan baland kurilma, kukalamzorlashtirilgan joylar kurinishida bo'lishi mumkin.

"Arava" - ot (yoki boshka xayvonlar) ga kushib tortiladigan, yoki odam mushak kuchi bilan tortib (itarib) harakatga keltiriladigan yurgichsiz (dvigatelsiz) yuk tashishga muljallangan kurilma.

"Asosiy yo'l" -tuprokli yo'lga nisbatan kattik koplamali (asfalt va tsement betonli, tosh yotkizilgan va sho'nga uxshashlar) kesishayotgan yoki kushilgan yo'lga nisbatan 2.1.; 2.3.1-1.3.3. va 5.1. belgilari bilan belgilangan yo'l yoxud yondosh xududan chikadigan yo'lga nisbatan xar kandy yo'l.(ikkinchi darajali yo'l-bevosita chorraxaga to'tash qismining koplamali bo'lishi uni asosiy yo'l bilan teng xukukli qilmaydi).

"Axoli yashaydigan joy" -kirish va chiqish joylari 5.22-5.25 belgilari bilan belgilangan joy.

"Belgilangan yunalishli transport vositasi" -belgilangan yunalishi va bekatlari bulgan, yo'lovchi tashish uchun muljallangan umumiy foydalanishdagi transport vositalari (trolleybus, avtobus, tramvay, yunalishli taksi).

"Velosiped" - odam kuchi bilan harakatlantiriladigan ikki yoki undan ortik gildirakli transport vositasi (nogiron aravachasi bundan mustasno).

"Etarli kurinmaslik"- yomgir ,kor yogishi,tumn tushishi va sho'nga uxshash sharoitlarda, shuningdek kuning gira-shira vaqtida yo'lning kurinishi 300 m dan kam bo'lishi.

"Yondosh xudud"- bevosita yo'lga to'tashgan va transport vositalari o'tib ketishi uchun muljallanmagan xudud.(xovlilar, turar joy daxalari, avtomobil to'xtab turish joylari, yonilgi kuyish tarmoklari, korxona va sho'nga uxshashlar).

"Imtiyoz"- muljallangan yunalishda boshka yo'l harakati katnashchilariga nisbatan oldin harakatlanish xukuki.

"Yo'l"- transport vositalari qatnovi uchun kurilgan yoki moslashtirilgan va xuddi shu maksadda foydalaniladigan er mintakasi yoki sun'iy inshooat yuzasi.Yo'l uz ichiga avtomobil yo'llarini, shaharlar, shaharchalar va kishlok, axoli yashash joylarining kuchalari va yo'laklarini, shuningdek shahar elektr transporti yo'llarini oladi.

"Yo'lovchi"- transport vositasidagi (haydovchidantashqari) shaxs.

"Yo'l-transport xodisasi" transport vositasining yo'ldagi qatnovi jarayonida sodir bo'lib, odamlarning ulimi yoki ularning sogligiga zarar etishiga , transport vositalari, inshoatlar,

yuklar shikastlanishiga yoki boshka tarzda moddiy zarar etkazilishiga sabab bo'lgan xodisa.

"Yo'l harakati katnashchisi"- yo'l harakati jarayonida transport vositasi haydovchisi, yo'lovchisi yoki piyoda tarikasida bevosita ishtirok etayotgan shaxs.

"Majburiy to'xtash"- texnik nukson, tashilayotgan yuk, haydovchi, yo'lovchining holati, yo'ldagi biror tusik tufayli xavf tug'ilganda yoki ob-xavo sharoitiga boglik xolda transport vositasi harakatlanishining to'xtatilishi.

"Mexanik transport vositasi"- yurigizich (dvigatelъ bilan harakatga keltiriladigan transport vositasi (mopeddan tashqari). Bu atama barcha traktor va uzyurar moslamalarga xam talluklidir.

"Moped"-ish xajmi 50 santimetr kubgacha bo'lgan va yurgizich (dvigatelъ) bilan harakatga keltiriladigan, eng yukori tezligi soatiga 50 qilometrdan oshmaydigan ikki yoki uch gildirakli transport vositasi.

Osma yurgizichli velosipedlar va yukoridagi ta'rifga ega bo'lgan boshka transport vositalari xam mopedlarga tenglashtiriladi.

"Mototsikl"- kajavali yoki kajavasiz ikki gildirakli mexaniktransport vositasi.

YUklanmagan holatdagi vazni 400 qilogrammdan oshmaydigan uch gildirakli mexanik transport vositalari xam mototsikllarga tenglashtiriladi.

"Ogoxlantiruvchi ishoralar"- falokatli holatlarning oldini olish maksadida, harakatlanish yunalishini uzgartirishda kullaniladigan ishoralar.

"Piyoda"-yo'lda transport vositasidan tashqarida bo'lgan va ish bilan band bumagan shaxs.

Velosiped, maped, mototsikl va chana etaklagan, aravacha, bolalar xamda nogironlar aravachasini tortib ketayotgan, nogironlarning yurgizgichsiz aravasida harakatlanayotgan shaxslar xam piyoda xisoblanadilar.

"Piyodalar o'tish joyi"- yo'lning qatnov qismini piyodalar kesib o'tishi uchun muljallangan. 5.16.1. 5.16.2 belgilari va 1.14.1- 1.14.3. chiziklari bilan ajratilgan qismi.

CHiziklar bo'lmasa piyodalar o'tish joyining kengligi 5.16.1 va 5.16.2 belgilari orasidagi masofa bilan aniklanadi.

"Piyodalar yo'lkasi"-yo'lning piyodalar harakatlanishi uchun muljalangan va transport vositalari xarkati taqiqlangan qismi.

"Piyodalarning tashqiliy jamlanmasi"qoidalarining 5.2 bandi talablariga muvofik yo'lda bir yunalishda birgalikda harakatlanayotgan odamlar guruxi.

"Reversiv harakat"- yo'l qatnov qismining maxsus ajratilgan 5.35 -5.37 yo'l belgilari. 1.9 chiziklar bilan belgilangan ustida reversiv svetofor urnatilgan bulagida harakat yunalishining karama-karshi tomonga uzgarishi.

"Tartibga soluvchi"- tegishli guvohnomasi va belgisi maxsus kiyimi yoki tanikli belgilari: kul bogichi, kizil ishorali yoruglik qaytargich yoki yoruglik qaytargichsiz gardish, kizil chirok bayrokcha bo'lgan militsiya, xarbiy avtonazorat xodimi, yo'ldan foydalanish idoralarining xizmatchisi, temir yo'l kesishmasi, sol kechuvlari (parom) navbatchisi, jamoatchi avtonazoratchi va militsiyaning shtatdan tashqari xodimi.

"Temir yo'l kesishmasi"- yo'lning temir yo'l bilan bir satxda kesishgan joyi.

"Transport vositasi"- odamlarni yuklarni tashishga yoki maxsus ishlarni bajarishga muljallangan kurilma.

"Trotuar"- yo'lining qatnov qismiga to'tashgan yoki undan maysazor, arik, maxsus tusiklar bilan ajratilgan va piyodalarning harakatlanishi uchun muljallangan qismi.

"To'xtab turish"-transport vositasining, o'nga yo'lovchilarni chikarish yoki tushirish, yuk ortish yoki tushirish bilan boglik bo'lmagan xollarda harakatini 10 dakikadan ko'prok vaqtga atayin to'xtatish

"Korongi vaqt"- kechki gira-shiraning oxiridan tonggi gira-shiraning boshlanishi orasidagi vaqt.

"qatnov qismi"- yo'lining relʼsesiz transport vositalari harakati uchun muljallangan qismi.

"quvib o'tish"- egallagan harakatlanish bulagidan chiqib oldinda ketayotgan transport vositasidan o'zib ketishi.

"CHorraxa"- yo'llarning uzaro bir satxda kesishadigan, to'tashadigan va ayriladigan joyi. CHorraxa chegarasi uning markazidan qatnov qismlari oxiridagi karama-karshi tomonlarining eng uzokrokdagi burila boshlagan joylarini to'tashtiruvchi xayoliy chiziklar bilan aniklanadi.

Yondosh xududlardan chiqish joylari chorraxa xisoblanmaydi.

Yo'l harakati svetofor yoki tartibga soluvchining ishoralari orkali boshkarilayotgan chorraxa tartibga solingan chorraxa deb xisoblanadi.

Miltillovchi sarik ishorada, svetoforlar ishlamayotgan yoki tartibga soluvchi bo'lmagan chorraxa tartibga solinmagan chorraxa deb xisoblanadi.

"Haydovchi"- yo'llarda biron-bir transport vositasini boshkarib borayotgan shaxs.

Boshkarishni urgatuvchi miniladigan xayvonlarda ketayotgan yoki ularni etaklab borayotgan, chorva mollari (poda)ni xaydab borayotgan shaxslar xam haydovchiga tenglashtiraldi.

"Harakatlanish bulagi"- atomobillarning bir kator bo'lib harakatlanishi uchun kengligi etarlicha bulgan, yo'l chiziklari bilan belgilangan yoki belgilanmagan yo'l qatnov qismining xar kanday buylama bulagi.

Nazorat savollari:

- 1.Yo'llarda harakatlanishdagi umumiy qoidalar haqida ma'lumot bering.
- 2.Vakolati bo'lmagan jismoniy va yuridik shaxslarga nimalar taqiqlanadi?
- 3.Belgilangan yunalishli transport vositasi nima?
- 4.Imtiyoz nima?
- 5.Yo'l deb nimaga aytiladi?
- 6.Yo'lovchi deb kimlarga aytiladi?

Tayanch tushunchalar:

Yo'l, piyoda, yo'lovchi, haydovchi, velosiped, imtiyoz, yo'l transport xodisasi, yo'l harakati.

MAVZU: YO'L, YO'LLARNING TURLARI .

MAKSAD: Talabalarga yo'l haqida tushuncha berish, ularga yo'llarning turlari, haqida ma'lumot berish.

METODIK TA'MINOT:

Sxemalar, plakatlar.

ADABIYOTLAR:

- 1.Yo'l harakati qoidalar.
- 2.M.Tatarnikov "YOsh piyodalar maktabi" Toshkent Ukituvchi 1995 y.
- 3.YU,Boroditskiy, T.Toxtaev. "CHelovek i doroga" Toshkent "Mexnat 1987 y.
4. B.A.Xujaev. "Avtomobil transporti iktisodiyoti". Toshkent "Ukituvchi" 1992 y.

R E J A :

- 1.Yo'llarning turlari.
- 2.Kucha va trotuarlar haqida .

Mavzuning bayoni:

"Yo'l " -transport vositalari qatnovi uchun kurilgan yoki moslashtirilgan va xuddi shu maksadda foydalaniladigan er mintakasi yoxud sun'iy inshoot yuzasi.Yo'l uz ichiga avtomobil yo'llarini (umumiy foydalanishdagi va idoraviy avtomobil yo'llarini) shaharlar, shaharchalar va kishlok axoli yashash joylarining kuchalari va yo'laklarini shuningdek shahar elektr transporti yo'llarini oladi.

Umumlashtirilgan yo'l atamasida harakat qoidalar harakat uchun foydalaniladigan xar kanday kuchani, shoxkuchani, yo'lni shuningdek bo'tun kengligi bo'yicha tor kuchani, yo'lkalarni yo'llarning chetini, ajratuvchi bulaklarni nazarda to'tadi. Yo'lning transport vositalari harakati uning muljallangan asosiy qismi kuchaning transport katnaydigan qismi deyiladi.Yo'lning ajratuvchi bulaklar bilan belgilangan bir nechta transport katnaydigan bulagi bo'lishi mumkin.Bundan tashqari turli past-balandlikda, ya'ni bir necha kavat qilib kurilgan yo'llar xam buladi.

Avtomobil yo'llari transport vositalarining harakatlanish soni xamda xalk xujaligidagi axamiyatiga karab besh toifaga bulinadi:

Yo'l toifasi	Yo'l kundalangi kesimid an bir	Tuprokatlamining kengligi , m.	Avtomobillar katnaydigan qism	Harakat palosalar soni.	Harakat palosasi kengligi	Xisobiy harakat tezliklari, km/soat	$\frac{\min R_M}{\max i}$	Yo'l koplamlari tipi
--------------	--------------------------------	--------------------------------	-------------------------------	-------------------------	---------------------------	-------------------------------------	---------------------------	----------------------

	so'tkad a o'tadiga n avtomobil soni		kengligi , m					
I	5000 dan ortik	27,5	14,0 dan ortik	4	3,5	120	$\frac{600}{4}$	Takomillashtirilgan, kapital
II	5000-3000	15,0	7,0	2	3,5	100	$\frac{400}{5}$	Takomillashtirilgan, kapital va engillashtirilgan
III	3000-1000	12,0	7,0	2	3,5	80	$\frac{250}{6}$	Takomillashtirilgan, kapital, engillashtirilgan va o'tkinchi
IV	1000-200	10,0	6,0	2	3,0	60	$\frac{125}{7}$	Takomillashtirilgan, kapital, engillashtirilgan, o'tkinchi va past sifatli
V	200 dan ortik	8,0	6,0	2	3,0	40	$\frac{60}{0}$	O'tkinchi va past sifatli.

Eslatma: $\min R_M$ - minimal burilish radiusi, m
 $\max i$ - maksimal buylama nishabi, foiz.

Yo'llarning ahamiyati faqat avtomobillar yurishi uchun yaxshi sharoitlar yaratish bilan cheklanmaydi. Yo'llar mamlakatning iktisodiy va ma'daniy rivojlanishida, yangi noxiyalarni va tabiiy boyliklarni uzlashtirishda katta ahamiyatga egadir. Xamma joyda yo'llar kurish mamlakatda transport alokasini yaxshilaydi, shuningdek xalqaro alokalarining rivojlanishiga xam yordam beradi. So'nggi yillarda asosan takomillashtirilgan koplamali yo'llar kurilmokda. YAngi avtomobil yo'llari zamonaviy inshootlardir. Temir yo'llar va magistral avtomolbil yo'llari kesishgan joylar turli balandlikda ishlanadi.

Uz vazifasi nukta nazaridan avtomobil yo'llar shahar va shahar tashqarisi yo'llariga bulinadi. SHahar ichi yo'llari umumiy yo'llar tarmogi xisobiga kirmaydi, ular shaharlarga karashli bo'lib, qilometrlar bilan emas, balki kvadrat metr koplama yotkizilganligi bilan ulchanadi. SHahar tashqarisidagi yo'llar texnik sharoitlarga va ma'muriy axamiyatga kura turt guruxga bulinadi: xalqaro, respublika, viloyat va maxalliy axamiyatga ega bo'lgan yo'llar.

Yirik shaharlarda transport qatnovining zichligi tufayli tranzit transport vositalarining shaharlarga kirmay, yokalab ktishi uchun shahar atrofida xalka yo'llar rejalashtiriladi.

Respublikamizning Toshkent, Jizzax, Samarkand, Navoiy, Andijon va boshka bir kator shaharlarida ana shunday xalka yo'llar mavjud.

Yo'l faqat avtomobillarning harakati uchun emas, balki piyodalarning yurishi uchun xam xizmat qiladi. SHu sababli yo'lning cheti yo'lovchilarga ajratiladi va trotuar deyiladi. Bu frantsuzcha suz bo'lib, piyodalar uchun muljallangan degan ma'noni bildiradi. U XU111 asrning oxirlarida paydo bulgan. Usha vaqtlar Frantsiyaning poytaxti eng madaniy markazlardan biri bo'lib xisoblangan va bo'tun Evropa undan ibrat olgan.

Xammasi De-Turnon kuchasidan boshlangan. Bu kuchada "Odenon" degan ajoyib yangi teatr joylashgan bo'lib, u erga xar kuni juda ko'p odam tuplanardi. Spektakllar boshlanishidan oldin kishilar xamda karetlar tiqilib ketar edi. Karetlar bir-biriga tirkalib yo'lni tusib kuYAr edi. Natijada Parijliklar tomosha zali urniga, ko'pincha kasalxonaga tushib kolardilar. Ushanda shahar ma'muriyati kuchani kareta va piyodalar uchun ajratishga karor qilishdi: uning bir qismini tusiklar bilan ajratib, granit plitalar yotkizishdi va "trotuar degan belgi osib kuy ishdi". Ushandan buyon trotuar kurish majburiy bo'lib koldi. YAngi uy-joy kurilishi rejalashtirilganda trotuar xam loyixalarda xisobga olinadigan bo'ldi.

Trotuar kuchaning transport katnaydigan kasmidan bir oz baland qilib kuriladi va undan tusik yoki maysazor bilan ajratib kuyiladi. Avtomobil trotuarga o'tib ketmasligi uchun shunday qilinadi.

Trotuarlarda yurish tartibi xam xuddi yo'lning transport katnaydigan qismidagidek: piyoda o'ng tomondan yurishi kerak. Bir necha kishi kulni-kulga berib yurishi mumkin emas. CHunki bu boshka piyodalarning harakatlanishiga xalakit beradi.

Nazorat savollari:

1. Yo'l deb nimaga aytiladi?
2. Avtomobil yo'llari kandy toifalarga bulinadi?
3. Xalka yo'llarning vazifasi nimadan iborat?
4. Trotuar tushunchasining paydo bo'lish tarixi haqida ma'lumot bering.

Tayanch tushunchalar:

Yo'l, xalka yo'l, chorraxa, kucha, trotuar, shoxkucha, torkucha, yo'lka, yo'l cheti, ajratuvchi bulak.

MAVZU: YO'L BELGILARI, YO'L CHIZIKLARI.

MAKSAD: Talabalarni yo'l belgilari va yo'l chiziklari bilan tanihtirish.

METODIK TA'MINOT:

Yo'l sxemalari, plakatlar, yo'l belgilarining maketlari.

ADABIYOTLAR:

- 1.Yo'l harakati qoidalari.
- 2.M.Tatarnikov "YOsh piyodalar maktabi".Toshkent Ukituvchi 1995 y.

R E J A :

- 1.Yo'l belgilarining kelib chiqish tarixi.
- 2.Yo'l belgilari guruxlari.
- 3.Yo'l chiziklari.

Mavzuning bayoni:

Yo'llarda harakatlanishni tartibga solish shakllaridan biri-yo'l belgilaridir.Dastlabki rasmiy turtta belgi 1909 yilda avtomobil harakatiga doir.Parij konferentsiyasidan keyin paydo bo'ldi. Ular dumalok shaklga ega bo'lib, undagi timsollar xozirgilarga uxshar edi.Belgilar xavfning borligini temir yo'ldan o'tish joyini, egri-bugri yo'lni, chorraxalarni xamda yo'lning transport katnaydigan qismidagi notekisliklarni bildirar edi.

Yo'l kursatkichlarining xam tarixi uzok. Karetalar aravalar, piyoda sayyoxlarning soni ko'payishi bilan o'tilgan va kolgan chaqirimlarni kayd etuvchi xamda yo'lda muljal olishga yordam beruvchi ustunlar urnatish zaruriyati paydo bo'ldi.Podsho Pyotr 1 ustunlarni rus milliy bayrogi rangiga buyab, katta yo'llarga kuyishni, axoli yashaydigan, daryo yoki kullarga yaqin joylarda esa ularning nomini yozib kuyishni buyurdi.

Yillar o'tdi.YAngi yo'llar kurildi, ularning obodonchiligi yaxshilandi.Yo'l belgilarining soni va turi ko'paydi.1909 yildan e'tiboran amal qilinayotgan Xalqaro tizimning turtta belgisiga yana ikkita belgi "Kuriklanmaydigan temir yo'ldan o'tish joyi " va "To'xtash shart " degan belgilar kushildi.

1931 yilda Jeneva konferentsiyasida yo'llarda bir xildagi belgi-ishoralarni joriy etish haqida konventsiaqabul qilindi. Belgilar uch gurux bo'yicha, ya'ni; ogoxlantiruvchi, taqiqlovchi kursatuvchi belgilarga guruxlanadi va ularning soni 26 taga etdi.

Ikkinchi jaxon urishining boshlarida yo'l belgilarining ikki tizimi -Evropa va Angliya-Amerika tizimi amal qilar edi.Evropa tizimida timsollardan, Angliya-Amerika tizimida esa yozuvlardan foydalanilar edi.Urush tugagach, barcha mamalakatlar uchun yagona yo'l ishoralari tizimni yaratishga urinib kurildi.

1959 yilda sobik Ittifok yo'l harakati to'g'risidagi Jeneva konferentsiyasi a'zolari katoriga kushildi va yo'l belgilari va ishoralari haqidagi Protokolni imzoladi. 1973 yil 1

yanvargacha bu tizimga amal qilib kelindi. SHundan so'ng 1978 va 1986 yillarda yangilangan "Yo'l belgilari" GOSTI joriy qilindi, oxirgi kushilgan belgilar "xavf-xatar , reversiv harakat, ta'sir xududi, nam koplama, nogironlar" kabi belgilardir.

Xozirda amal qilinayotgan qoidalarda 227 yo'l belgilari va axborot kursatkichi bo'lib, etti guruxga bulinadi: ogoxlantiruvchi belgilar, imtiyoz belgilari, taqiqlovchi belgilari, buyuruvchi belgilari, axborot -ishora belgilari, servis belgilari, qo'shimcha axborot belgilari. Xar bir yo'l belgisining uz rakami bor: undagi birinchi son guruxni, ikkinchisi belgining gurux ichidagi tartib rakamini, uchinchisi belgilarning turini bildiradi.

qoidalarda maxsus izoxlab o'tilgan belgilardan tashqari barcha belgilar, harakat yunalishi buylab o'ng tomondan kuyiladi, ko'p bulakli yo'llarda bulak ustida joylashtirilishi mumkin.

Ogoxlantiruvchi belgilar. Uchburchak shaklli, ok asosli va kizil rang bilan xoshiyalangan ogoxlantiruvchi belgilar yo'l harakati katnashchilariga yo'lning harakatlanishida vaziyatga karab chora kurishni talab qiladigan xavfli qismlarining joylashuvi xamda ularning xususiyatlari to'g'risida ma'lumot berish uchun kullaniladi.

Imtiyoz belgilar. CHoraxalarda, aloxida joylashgan qatnov kislari kesishgan joyda, shuningdek yo'lning tor qismida yo'l harakati katnashchilarining harakatlanish navbatini belgilash uchun kullaniladi.

Taqiqlovchi belgilar. Dumalok shakldagi ok yoki xavorang asosda bo'lib, kizil xoshiyalar bilan uralgan. Taqiqlovchi belgilar yo'l harakatiga ma'lum cheklanishlar kiritish yoki ularni bekor qilish uchun kullaniladi.

Buyuruvchi belgilar. Dumalok shaklda, xavorang asosda buladi. Transport vositalariga kursatilgan yunalishda yoki faqat ma'lum yunalishlarda harakatlanishi lozimligini buyuradi.

Axborot-kursatgich belgilari. To'g'riturtburchak shaklda. Axborot-kursatkich belgilari xarkat katnashchilariga yo'ldagi harakat tartibi xususiyatlari xamda axoli yashaydigan joylar va manzillarning joylashuvi haqida ma'lumot berish uchun kullaniladi.

Servis belgilari. to'g'ri turtburchak shaklida bo'lib transport vositalari, yo'lovchilar va haydovchilarga xizmat kursatish joylari haqida ma'lumot berish uchun kullaniladi.

qo'shimcha axborot beliglari. ular bilan birgalikda kullangan belgilarga aniklik kiritish yoki ularning ta'sirini cheklash uchun kullaniladi.

Y U L C H I Z I K L A R I .

Transport va piyodalarning harakatlanishini tartibga solish vositalaridan biri yo'l chiziklaridir. Ok ba'zan esa sarik chiziklar, yunaltirgichlar, kucha va yo'llarning transport vositalari katnaydigan qismidagi yozuvlar-bularning xammasi yo'l belgilaridir. Ular yo'lning transport katnaydigan qismiga buyok va maxsus termoplastina bilan yoziladi.

Belgilar yotik yoki tik buladi. Karama-karshi yunalishdagi transport okimini ajratib turadigan, xamda xavfli joylarda, yo'llarda harakatlanish bulaklari, chegarasini bildiradigan chiziklar yotik belgilar katoriga kiradi. SHuningdek ular yo'lning kirishman qilingan chegaralarini, mashinalarning to'xtash joylarini, yo'lning transport katnaydigan qismi chegarasini xam bildiradi. CHiziklar sidirga va uzuk-uzuk bo'lishi mumkin.

Haydovchi sidirga chizikni kesib o'tishi mumkin emas, uzuk-uzuk chizikni esa aylanib o'tish va quvib o'tishda, chapga va orkaga kayirilishda, bir bulakdan ikkinchi bulakka o'tish vaqtida kesib o'tish mumkin. Sidirga va uzuk-uzuk chiziklar yonma-yon chizilganda quvib o'tish, burilish va kayirilishda yo'lni uzuk-uzuk chizik tomonidagina kesib o'tish mumkin, yo'lni sidirga chizik tomonidan kesib o'tish taqiqlanadi. Yo'l buylab chizilgan sidirga yoki uzuk-uzuk chiziklar yo'lning transport katnaydigan qismini harakatlanish bulaklariga buladi.

Yo'lning transport katnaydigan qismi chetini belgilaydigan chizik yo'lning chetidan 1,3 m naridan harakat juda ko'p bo'lgan joylarda chiziladi. Axoli yashaydigan joylardan tashqarida bu chizikni kesib o'tish mumkin. Lekin avtomagistrallar bundan mustasno.

Transportga chiqish maydonchalarining chiziklari, piyodalar o'tadigan yo'lka chizigi, to'xtash chiziklari, transport vositalarining to'xtashini taqiqlovchi va boshka chiziklar yo'l chizmasining shu turi katoriga kiritiladi.

Piyodalar o'tadigan yo'lkalari chorraxalarda va yo'llarning piyodalar ko'prok o'tadigan qismlarida chiziladi. Chorraxalardagi piyodalar o'tadigan yo'lka, agar harakat svetofor bilan tartibga solinadigan bulsa, uzunasiga chizilgan keng ok chizik bilan belgilanadi.

Svetofor bilan tartibga solinmaydigan piyodalar o'tish yo'lkalari "zebra" simon belgi bilan belgilanadi. Shu erga chizilgan yunaltirgichlar piyodalarning harakat yunalishini bildiradi. Kiska, uzuk-uzuk chiziklar velosiped yo'lkasining transport katnaydigan qismini kesib o'tadigan joyni bildiradi.

Yo'l inshootlari yuzasi, ko'prik, kesishgan yo'l ustidan o'tkazilgan kundalang yo'llar poydevorlari, tusiklar ok va kora yo'l-yo'l kurinishidagi tik belgi bilan belgilanadi.

Nazorat savollari:

1. Dastlabki rasmiy yo'l belgilari qachon paydo bulgan.
2. Yo'l kursatkichlari tarixini ayotib bering.
3. Evropa va Angliya-Amerika tizimlarining farkini aytib bering.
4. Yo'l belgilari nechta guruxga bulinadi.
5. Yo'l chiziklari haqida ma'lumot bering.

Tayanch tushunchalar:

Yo'l belgilari, yo'l chiziklari, yotik chizik, tik chizik, sidirga chizik, uzuk-uzuk chizik.

MAVZU: PIYODALARNING YO'LLARDA HARAKATLANISH qOIDALARI.

MAKSAD: Piyodalarning kucha va yo'llarda harakatlanish tartibi va qoidalarini urganish.

METODIK TA'MINOT:

Kucha va yo'llarning maketi, yo'l belgilari, plakatlar.

ADABIYOTLAR:

- 1.Yo'l harakati qoidalar.
- 2.M.Tatarnikov "YOsh piyodalar maktabi" Toshkent Ukituvchi 1995 y.
3. M.D.Taratnikov. "U vse na vidu" Toshkent "Mexnat" 1996

R E J A :

- 1.Piyodalarning majburiyatlari.
- 2.Piyodalarning harakatlanish qoidalar.
- 3.Piyodalar jamlanmasining harakati.

Mavzuning bayoni:

"Piyoda"-yo'lda transport vositalari tashqarida bo'lgan va ish bilan band bo'lmagan shaxs.Velosiped, maped, mototsikl va chana etaklagan, aravacha, bolalar xamda nogironlar aravachasini tortib ketayotgan, nogironlarning yurgizichisiz aravasida harakatlanayotgan shaxslar xam piyoda xisoblanadilar.

Respublikamiz yo'llaridagi xalokatlar xisoboti shundan dalolat beradiki, baxtsiz xodisalarning yarmi piyodalarni urib ketishdir.SHu sababli piyodalarning xavfsizligini ta'minlash-ayniksa axoli yashaydigan joylarda harakatlanishni tartibgs solish aloxida muxim vazifa.Haydovchilar uchun xam piyodalar uchun xam qoida talablarini bajarish ma'suliyati bir xildaligini uno'tmaslik lozim.

Piyoda bo'lish, katta shaharda piyoda yurish oson deb uylaydigan kishilar katta xato qiladilar.Oson deb uylovchi ana shunday piyodalarning kasriga juda ko'p xatarli vaziyatlar vujudga keladi. SHunday ekan, harakatdagi transportga xalal bermaslik va o'zi xam falokatga uchramaslik uchun harakatlanish qoidalariga qat'iy rioyaqilish zarur.

Avvalambor shuni bilib olish zarurki, yo'llarning qatnov qismi transport vositalarining harakatlanishi uchun muljallangan.Xush, shunday ekan, piyodalar nima qilsin.

Yo'llarda harakatlanish qoidalarida bu xususda ular trotuardan yoki piyodalar yo'lkasidan, mabodo ular bo'lmasa-yo'lning cheti, yoki velosiped yo'lkasidan (velosipedchilar harakatini kiynaltirmasa) yurishlari kerak deyilgan.

Agar trotuar, piydalar yo'lkasi, yo'lning ajratilgan qismi bo'lmasa yoki ulardan yurish mumkin bo'lmasa, piyodalar yo'lning qatnov qismining chetidan, ajratuvchi bulakli yo'llarda esa tashki chetidan yurishlari kerak.Axoli yashamaydigan joylarda esa transport vositalari kelayotgan tomonga karab yurishga ruxsat etiladi.

Piyoda qatnov qismining belgilangan piyodalar o'tish joyidan yoki maxsus ravishda kurilgan piyodalar er osti o'tish joyi yoki ko'priklardan o'tishi kerak. Bu haydovchilarni chalgitmaslik uchun xam zarurdir.

Agar chorraxalar svetoforlar bilan jixozlangan bulsa, piyodalar ularning yoritgichlariga e'tibor bilan karashlari va yo'lni kuk yoritgiyayongandan keyingina kesib o'tishlari kerak. Agar chorraxalarga svetofor urnatilmagan bulsa, yakinlashib kelayotgan transport ancha narida ekanligi va uning tezligi yo'lning qatnov qismini bamaylixotir kesib o'tishga imkon berishga ishonch xosil qilgandan keyingina o'tish mumkin. Yo'lni kesib o'tayotganda yakinlashib kelayotgan avtomobil yo'l kuruk paytda kamida 50 m, xul yoki kor bosgan vaqtda kamida 100 m narida bulganda o'tish tavsiyaqilinadi. Bunday masofa haydovchiga zarurat tug'ilganda transportni to'xtatishi uchun shoshilinch choralar kurish imkonini beradi.

Piyodalar yo'ldan o'tishda maxsus ajratilgan joylardan yoki chorraxalarda trotuar chiziklari buylab (piyodalar o'tish joyining maxsus belgilari bo'lmasa) kesib o'tishlari kerak.

Agar yakin atrofda na chorraxa, na belgilanganpiyodalar o'tish joyi bo'lmasa nima qilish kerak? Bunday vaqtlarda yo'lni boshka joydan kesib o'tishga ruxsat beriladi, ammo bunda juda muxim shart bor: O'tish muljallangan joyda yo'l xar ikki tomondan 150-200 m masofadan yaxshi kurinib turadigan bo'lishi lozim.

Barchaning bajarishi lozim bo'lgan yana bir qoida bor. Yo'llarda harakatlanishning xar bir ishtirokchisi, shu jumladan piyodalar xam yo'lda harakatga xavf tug'dirmaydigan yoki xalal bermaydigan xolda yurishlari kerak. Bu piyodalarning yo'lni kesib o'tish imkonini ko'tib yoki boshka biror bir zarurat bo'yicha yo'lning qatnov qismida turmasliklarini bildiradi. Ular tortuarda yoki yo'lning chetida bo'lishlari kerak.

Piyodalar yo'lning qatnov qismini ishonch bilan, shaxdam kadamlar bilan (yugurmay) kesib o'tishlari zarur. YUgurib o'tuvchi piyoda haydovchilarni chalgitib kuyishi mumkin. Buning ustiga yugurib o'tayotgan kishi atrofdaagi vaziyatni yaxshi anglay olmaydi.

Agar bamaylixotir yurib o'tayotgan kishi o'zini 1,5 m masofada to'xtata olsa, yugurib o'tayotgan kishi, yugurish surxatiga karab o'zini 5-10 m masofada to'xtatadi.

Ko'pincha piyodalar yo'lning qatnov qismini svetoforning kuk yoritgichi yonib turgan vaqtda o'tib ulgurmaydi. Bunday vaziyatlarda ular urtadagi yo'lni ikkiga ajratib turuvchi chiziklarda yoki xavfsizilik orolchasida turishlari kerak.

Piyodalarning beton yoki biror tusiklar bilan ajratilgan yo'l qismidan kesib o'tishlari taqiqlanadi.

Piyodalarga "Avtomagistral" belgisi kuyilgan yo'lni kesib o'tish taqiqlanadi. CHunki avtomagistrallarda transport yukori tezlikda harakatlanadi.

Xar kanday xolda xam yo'lni kesib o'tishdan oldin piyodalar ikki tomonga yaxshilab karab olishlari kerak. To'xtab turgan avtobus, yuk mashinalari yoki biror bir tusikning orkasidan yo'lning qatnov qismiga birdaniga chiqish taqiqlanadi. YAltirovchi chirok-mayokcha yokib yoki maxsus tovush chikarib kelayotgan transport paydo bulsa piyodalar juda extiyot bo'lishlari kerak, chunki bunday avtomobillar katta tezlikda kelayotgan buladilar.

Piyodalarning tashqiliy jamlanmasiga (kolonna) bir katorda turt kishidan ortik bo'lmasdan yo'lining qatnov qismida faqat transport vositalarining harakat yunalishi buylab o'ng tomondan yurishga ruxsat etiladi.

Jamlanmaning oldi va orkasida chap tomondan kizil bayrokcha, korongi vaqtda yoki etarlicha kurinmaslik sharoitida esa oldinda ok, orkada kizil rangli chirok ko'targan kuzatuvchilar bo'lishi kerak.

Bolalar guruxini trotuarlar va piyodalar yo'lkasidagina, ular bo'lmaganda esa yo'l yokasidan faqat kundo'zi va katta yoshdagilar kuzatuvchida olib yurishga ruxsat etiladi.

Nazorat savollari:

- 1.Piyoda deb kimlarga aytiladi?
- 2.Piyodalar kaerlarda harakatlanishi kerak?
- 3.Piyodalar yo'lni kanday kesib o'tishlari kerak?
- 4.Piyodalar jamlanmasi yo'llarda kanday harakatlanishi lozim?
- 5.Bolalar guruxi kanday harakatlanishi lozim?

Tayanch tushunchalar:

Piyoda, piyodalar jamlanmasi, bolalar guruxi.

MAVZU: VELOSIPEDCHILARNING YO'LLARDA HARAKATLANISH QOIDALARI

MAKSAD: Velosipedchilarning kucha va yo'llarda harakatlanish tartibi va qoidalarini o'rganish.

METODIK TA'MINOT:

Kucha va yo'llarning maketi, yo'l belgilari, plakatlar.

ADABIYOTLAR:

- 1.Yo'l harakati qoidalar.
- 2.M.Tatarnikov "YOsh piyodalar maktabi". Toshkent Ukituvchi 1995 y.
3. M.D.Tatarnikov. "U vse na vidu". Toshkent "Mexnat" 1996 y.

R E J A :

- 1.Velosipedning yaratilish tarixi.
- 2.Velosipedchilarning harakatlanish qoidalar.
- 3.Velosipedchiga kuyiladigan talablar.
- 4.Velosipedchilar guruxining harakatlanish tartibi.

Mavzuning bayoni:

XIX asrning boshlarida Evropada dunyoga kelgan dagal yogoch samokatni velosipedning ajdodi deb xisoblash mumkin.(begunok).Kishi ikkita gildirak urnatilgan ramada o'tirar va navbatma-navbat oyoklarini erga tirab itarar, g'uyoki yugurur edi.Uning boshkaruvi yuk edi.

1800 yilda Uralda krepostnoy masterovoy Artomonov tomonidan birinchi temir samokat tayyorlangan.Artomonovdan 13 yildan keyin nemis urmonchisi Drays uni takomillashtirgan.

Dolbzel ismli ishchi-miskar velosiped to'zilishining rivojlanishiga ulkan xissa kushdi.Uzok tajribalardan keyin u pedallarni o'ylab topdi.

Temir velosipedlar Frantsiyada 1865 yilda paydo bo'ldi. Pnevmatik shinalar shotlant veterinar vrachi Danlop tomonidan 1888 yilda patentlashtirilgan. Muxandislar velosipedning to'zilishini doimo takomillashtirib bordi.Xozirgi velosipedlarning kurinishidagi velosipedlar 1897 yilda ixtiro qilingan.Velosiped so'zi lotinchadan tarjima qilganda u "tez yurar oyoklar" ni bildiradi.("velos"-tez, "pedos"-oyoklar).

YAngigina, loki va buyoklari yarkiab turgan velosipedda uchishni kaysi bola xoxlamaydi.Mopedda yoki yana xam yaxshirogi mototsiklda sayr qilish yosh piyodalarning katta orzusi-ku.Orzuga ayb yuk...Birok velosiped yoki moped, mototsiklni boshkarishdan oldin serqatnov kucha yoki yo'lga chikkandan keyin harakatlanish-teng xukukli ishtirokchisiga aylanishi, demak yo'l konunlarini bilishga majburligini, bu esa tegishli xujjatlar bilan tasdiqlanish kerakligini ko'pchilik bilmaydi.

Ko'p bulakli yo'llarda velosiped (moped) ni trotuar yonidagi chetki bulakni egallashi-qatnov qismining o'ng chetidan ko'pi bilan 1 m masofada harakatlanish kerak. Faqat aylanib o'tish yoki orkaga kayirilish ucho'ngina bulakdan chetga chiqishga ruxsat etiladi. Buning uchun o'ng yoki chap tomonga uzatilgan, tirsaklardan buqilgan kul ishora vazifasini o'taydi. Aylanib o'tgach, velosipedchi uz joyi, ya'ni qatnov qismining o'ng chetiga kaytishi kerak.

Agar velosipedchi chapga burilishi yoki orkaga kaytishi uchun chap tomondan kayirilishi zarur bulsa, nima qilish kerak? Bunday manyovrni shunday yunalishda bitta bulakli, tramvay yurmaydigan kuchadangina, velosipeddan tushmay bajarilishi mumkin. Lekin bunda avval karshidan kelayotgan transport vositalarini o'tkazib yuborish kerak. Kolgan xollarda esa velosipeddan tushish va yo'lni piyodalar bilan birgalikda kesib o'tish zarur.

Harakat tartibga solinmaydigan chorraxada velosipedchi yo'l bulgilariga amal qilishi, teng axamiyatli yo'llar kesishmasida esa o'ng tomondan yaqinlashib kelayotgan transportni o'tkazib yuborishi kerak.

Agar kucha yoki yo'lda velosiped uchun aloxida yo'lka belgilangan bulsa, faqat shu yo'ldan yurish kerak. Harakat tartibga solinmaydigan yunalishda velosiped yo'lkasi yo'l bilan kesishsa, velosipedchilar shu yo'lda xarakterlanayotgan transport vositalariga yo'l berishlari lozim.

Yo'llarda velosipedni 14 yoshdan kichik bo'lmagan shaxslar, mopedlarni esa 16 yoshdan kichik bo'lmagan shaxslar boshkarishiga ruxsat etiladi. Xush, agar bola 12-13 yoshda bulsa-chi? Xovlilarda, sport maydonchalarida, xiyobonlarda velosiped uchishga ruxsat etiladi, ammo serqatnov yo'lga chiqish mumkin emas.

Velosiped tormoz kurilmasi bilan jixozlanishi, u doimo soz xamda unda zarur ishora kurilmalari bo'lishi lozim.

So'tkaning korongi vaqtida va etarli kurinmaslik sharoitida harakatlanganda velosipedning old tomoni va ok fonarъ (fara) bilan, orkasi esa kizil rang fonarъ yoki yoruglik qaytargich bilan jixozlangan bo'lishi kerak.

Agar zarur ishora vositalari bo'lmasa, velosipedchi velosipedini etaklab, piyodalar qoidalariga rioyaqilgan xolda yurishi zarur.

Harakat xavfsiziligini ta'minlash maksadida, xar kanday transport vositalariga kuyilgan kabi velosipedga xam muyayan texnik talablar kuyiladi. Velosiped buyga mos bo'lishi keoak, uning tormozi bekami0kust ishlashi, boshkaruvi yaxshi maxkamlangan bo'lishi, ko'ngirogi chalinishi lozim.

Velosipedchiga kuyidagilar taqiqlanadi:

- velosipedni boshkaruvini ushlaymay va oyoklarni pedaldan olib yurish;
- yklovchilarni olibyurish (mustaxkam jixozlangan pillapoyali qo'shimcha urindiklarda 7 yoshga tulmagan bolalardan tashqari)
- buyi yoki eni velosipedda 0,5 m turtib chikadigan va boshkarishiga xalal beradigan yukni tashish;
- velosiped yo'lkasi bula turib boshka erdan yurish;

Tramvay yuradigan va shu yunalishda harakatlanish uchun bittadan ortik bulagi bo'lgan yo'llarda chapga bulirish va kayirilish (bunday xollarda velosipeddan tushish va uni yonida olib yurish zarur);

-velosipeda va mopedlarda shatakka olish. (sanoatda ishlab chikarilgan tirkamani shatakka olib tortib borish bundan mustasno).

Gurux bo'lib yurganda velosipedchilar aloxida extiyotkorlikka rioyaqilishlari kerak.Yo'lga chiqishdan oldin xar bir velosipedni sinchiklab kuzdan kechirish va uning tula sozligiga ishonch xosil qilishi lozim.Agar uzakka boriladigan bulsa. Velosipedchilardan birortasi o'zi bilan birga tibbiyot ko'tichasi olishi kerak.

Velosipedchilar yo'lda bir-birlarining ketidan ma'lum bir masofada bir kator bo'lib yo'lning cheti-trotuarda bir metr masofada harakatlanishlari zarur.Velosipedchilar katori ketayotganini bildirish uchun birinchi va oxirigisiga kizil bayrokcha maxkamlangan bo'lishi lozim.

Nazorat savollari:

- 1.Velosiped qachon paydo bulgan?
- 2.Velosiped so'zi kanday ma'noni anglatadi?
- 3.Velosipedchi ko'p bulakli yo'llarda kanday harakatlanishi lozim?
- 4.Velosipedchiga nimalar taqiqlanadi?
- 5.Velosipedchilar guruxi kanday harakatlanishi lozim?

Tayanch tushunchalar:

Samokat,velosiped, qatnov qismi, velosipedchilar yo'lkasi, velosipedchilar guruxi.

MAVZU: YO'LOVCHILARNING VAZIFALARI.

MAKSAD: Talabalarga yo'lovchilar amal qilish shart bo'lgan vazifalar va transportda yurish qoidalari haqida ma'lumot berish.

METODIK TA'MINOT:

Plakatlar.

ADABIYOTLAR:

- 1.Yo'llarda harakatlanish qoidalarini urgatish mashg'ulotlarining reja va dasturlari. Toshkent-2000 y.
- 2.M.Tatarnikov "YOsh piyodalar maktabi" Toshkent "Ukituvchi" 1995 y.

R E J A :

- 1.Yo'lovchi iborasi haqida tushuncha.
- 2.Transportga chiqish-tushish va transportda yurish qoidalari.
- 3.Yo'lovchiga kuyiladigan talablar.

Mavzuning bayoni:

"Yo'lovchi "- transport vositasidagi (haydovchidan tashqari) shaxs.

Yo'llarda harakatlanish qoidalarida bekatda turib transport vositasini ko'tayotgan, shuningdek transportda ketayotgan (haydovchidan tashqari) yo'lovchi deb atalishi aytib o'tilgan.Uzokka katnaydigan avtobuslarning haydovchi sherigi xamda yuk avtomobilidagi yuklarni kuzatib borayotgan kishi xam yo'lovchidir.Yo'lovchilar transport vositasiga faqat u tula to'xtagandan so'ng trotuar yoki yo'l yokasi tomonidan chiqishga va tushishga, mototsiklda harakatlanganda esa maxsus bosh kiyimini tugmalashga majburdirlar.

Transportga chiqish uchun uni trotuarda, yo'lning chetida yoki maxsus maydonchada (agar bekat trotuarda bulsa) ko'tish zarur.

Tramvay izi kucha urtasidan o'tgan bulsa (agar bekat iz yonida bo'lmasa) uni trotuarda ko'tish lozim.Avtobusga orka eshikdan chiqish va oldingi eshikdan tushish kerak.Oxirgi bekatda ikkala eshikdan tushib-chiqish mumkin.Agar marshuro'tda bir eshikli avtobus katnayotgan bulsa, o'nga faqat yo'lovchilar tushgandan keyingina chiqish mumkin.

YOsh bolali, nogiron, keksa, boshlangich sinf ukuvchilari, xat tashuvchilarga avtobusning oldingi eshigidan chiqishga ruxsat etiladi. Tramvayga barcha eshiklardan chiqish mumkin.Birinchi vagonning oldingi eshigi bundan mustasno, o'nga faqat yo'lovchilar chikkandan keyin kirish mumkin.Trolleybusga faqat orka eshikdan chiqishga ruxsat beriladi.Avtobus ,tramvay yoki trolleybuslarning eshiklari yopilayotganda ushlab kolish va transport kuzgalganda ularga osilib chiqish taqiqlanadi. Transportga chikkandan so'ng eshikning oldida turib kolmay, ichkariga surilish kerak, chunki boshka yo'lovchilarning o'tishiga xalakit beriladi.

YO'LOVCHILARGA:

-Transport vositasi harakatlanayotgan vaqtda haydovchini boshkarishdan chalgitish va o'nga xalakit berish;

-Bortli yuk avtomobillarda tik turish, bortlar satxidagi yoki undan yukoridagi yuk ustida o'tirish;

-Transport vositasi harakatalanayotgan vaqtda uning eshiklarini ochik taqiqlanadi;

Yo'lovchiga: -tez yonib ketadigan va zaxarli moddalarni olib yurish;

-transportda mast xolda yurish;

-transportdagi kishilarning kiyimi yoki salonni iflos qilishi;

-Boshka yo'lovchilarga va salonga zarar keltirishi mumkin bo'lgan kiyim yoki buyumlar bilan transportga chiqishi taqiqlanadi.

SHuningdek salonda chekish, uni iflos qilish; haydovchining ruxsatisiz oynalarni ochish; avtobus, tramvay yoki trolleybusning harakati vaqtida turib bir joydan ikkinchi joyga o'tirish va oynadan boshini chikarib karash mumkin emas.

Engil avtomobilning oldingi urindigida yoki mototsiklning orka urindigida 12 yoshgacha bo'lgan bolalarning o'tirishi taqiqlanadi.YOsh bolalarni engil avtomobilning oldingi urindigida maxsus bolalar urindigi bulsagina olib yurish mumkin.

Nazorat savollari:

- 1.Yo'lovchi deb nimalargaaytiladi?
- 2.Avtobus yoki trolleybus tushgan yo'lovchi o'zini kanday to'tishi kerak?
- 3.Nima uchun to'xtab turgan avtobus oldidan kesib o'tish mumkin emas?
- 4.Yo'lovchilarga nimalar taqiqlanadi?

Tayanch tushunchalar:

Yo'lovchi, avtobus, tramvay, trolleybus, bekat, transport, chipta.

MAVZU: AVTOMOBILNING IMKONIYATLARI.

MAKSAD: Talabalarni avtomobilning imkoniyatlari uning tezligi, tormoz yo'li bilan tanishtirish.

METODIK TA'MINOT:

Plakatlar.

ADABIYOTLAR:

- 1.M.Tatarnikov "YOsh piyodalar maktabi" Toshkent "Ukituvchi" 1995 y.
- 2.YU.Loshakov "Avtomobilning to'zilishi".
- 3.D.R.SHeleg "YUno'e pomohniki GAI" .Moskva "Polo'mya"1989 .
4. M.D.Tatarnikov. "U vse na vidu" Toshkent "Mexnat" 1996 y.

R E J A :

- 1.Avtomobilning yaratilish tarixi.
- 2.Zamonaviy avtomobillarning tezlik imkoniyatlari.
- 3.Avtombillarning tormoz yo'li.

Mavzuning bayoni:

Avtomobil yaratilishining yuz yillik yubileyi nishonlanganiga ko'p vaqt bulgani yuk.Ana shu kiska vaqt ichda avtolar soni yarim milliardgacha ko'pyadi va xar yili o'nga kirk million yangi mashinalar kelib kushilmokda.

"Avtomobil" so'zi grekcha "ao'tos"- "o'zi" va lotincha "mobils"- "harakatlanadigan" ya'ni "o'zi harakatlanadigan" suzlaridan kelib chikkan.Dastlab u bara mexanizmlarga -soatlarga, avtomat ko'ngirolarga tallukli edi.

1769 yilda yaratilgan Frantsuz J.Kyunbning "bug aravasi" amalda ishlaydigan ilk avtomobil xisoblanadi. Bu arava 2,5 tonnagacha yukni tashiy olishi mumkin edi. Xozirda ko'pincha kullaniladigan shofer so'zi usha paytdan paydo bulgan. "shoffer" so'zi- "o't yokuvchi", "kohegar" ma'nosini anglatadi. Bu mashinanng tezligi sotiga 2-4 km bo'lib, xar 15 mino'tda bug bosimini ko'tarish uchun to'xtatishga to'g'ri kelar edi. Rossiyada bug dvigateli birinchi avto 1818 yilda ixtirochi Baronovskiy tomonidan yaratilgan.

1867 yilda nemis muxandisi N.A.Otto ichki yonuv dvigateli ixtiro qildi. Avtomobilning ixtirochisi degan sharafl unvonga da'vogarlardan 416 kishi ruyxatga olingan.Birok ulardan beshtasining nomi tarixda koldi.Bulardan Avstro-Vengriyalik Zikfrid Markus, Amerikalik Djo'rg Selbden, Frantsiyalik, Eduard Delamare Debo'tvily nomlari aloxida kayd qilinadi.SHo'nga karamay avtomobil ixtirochisi degan sharafl nomga boshkalar-ikki nemis ixtirochisi Gotlib Daymler va Karl Bentslar sazovar bulganlar.Ular kushni shaharda yashagan va bir-birlarini tanimagan xolda bir vaqtda xar ikkisi xam ichki yonuv dvigatelli mashinani loyixalaganlar, kurganlar, sinab kurganlar va ixtironing patentini rasmiylashtirganlar. Daymler 1885 yil aprelida, Bents esa 1886 yil yanvarida ixtironing

patentini rasmiylashtirgan. Ular yaratgan kashfiyot 1920 yilda "Daymle -Bents" firmalarini vujudga keltirish imkonini berdi.

Frantsuzlarning "Pejo" firmasi 1891 yilda uz avtolarini chikarishga kirishdi.

AKSH da 1892 yilda Genri Ford birinchi avtomobilini yaratdi.Sanoat ishlab chikarishi 1903 yildan boshlandi.

Birinchi rus avtosi yaratuvchisi muxandis E.A.YAkovlev bulgan.Uning kashfiyoti turt gildirakli engil avtomobil 1896 yilda Nijniy Novgoroddagi Bo'tunrossiyasanoat kurgazmasida namoyish etilgan.

Tezlik, chakon harakat qila olish, kulaylik-xozirgi zamon avtomobilning asosiy afzaliklaridir.XIX asrning so'nggi yillarida Belgiyalik Jenatsining snaryad shaklida avtomobilli soatiga 104,8 km tezlikda yurgan.Xozirgi poygachi avtomobillarining tezligi soatiga ming qilometrdan xam oshadi.

Lekin shuni xam unitmaslik kerakki haydovchi yo'ning notekisligi yoki bir tusikning paydo bo'lishi tufayli avtomobilini tezrok yurgizishi yoki sekinlatishi kerak.Bizning "avtomobilni inson boshkaradi degan tasavvurimiz xakikatga unchalik to'g'ri kelmaydi.Harakat jarayonida avtomobilga ob'ektiv fizik xodisalardan iborat bo'lgan kuchlar ta'sir etadiki, ularni inson uzgartirishga kodir emas.Bunday xodisalarga, masalan tebranishga, karshilik kuchini, inertsiyakuchini, yo'ning ko'tarilib borishi natijasida paydo buladigan karshilik kuchlarini, xavoning karshiligini va xakazolarni kiritish mumkin.Avtomoibl ni joyidankuzgatish uchun, muayyan darajada dvigatelning kuchi sarflanishi lozim.Lekin uni to'xtatish uchun xam kandaydir kuch lozim buladi.Avtomoibl ni takka to'xtatish mumkin emas.Uning tezligi kanchalik yukori bulsa, to'xtatish uchun xam shuncha ko'p kuch talab qilinadi.Avtomobilni kerakli paytda to'xtatish uchun oldindan kandaydir choralar kurish lozim.

Haydovchi birdan paydo bo'lgan tusikni kurib kolgan paytda nima qilishi kerak.Tezlikni pasaytirishi yoki avtomobilni bo'tunlay to'xtatishi kerak. Odatda haydovchining paydo bo'lgan xavfga nisbatan reaksiyavaqti 0,8-1 sekund.Lekin shuni nazarda to'tish kerakki, ana shu vaqt mobaynida avtomobil tula tezlik bilan harakatlanadi va muayyan masofani bosib o'tadi.Faqat shundan keyingina haydovchi tormoz pedalini bosadi va avtomobil to'xtay boshlaydi.Avtomobilning tormozlanish boshlangandan batamom to'xtagunicha bosib o'tadigan masofasi Tormoz yo'li deb ataladi.Haydovchining xavfni sezgan paytdan boshlab, avtomobilni tulik to'xtagunicha bosib o'tgan masofasi To'xtash yo'li deb ataladi.Haydovchi va piyoda yo'ning qatnov qismida bulganlarida juda extiyot bo'lishlari va avtomobilni birdan to'xtatish mumkin emasligini doim yodda to'tishlari lozim.Avtomobil ogirligining muxim axamiyati bor:u kanchalik ogir bulsa, harakatdagi transport vositasini to'xtatish uchun shunchalik ko'p kuch kerak buladi.SHu sababli bir xil tezlikdagi turli avtomobillarning tormozlanish yo'li va xavfli xududi turlicha.Asfaltlangan kuruk yo'lda gildiraklar er bilan yaxshirok ishkalanadi.Yo'l xul bulganda ishkalanish ancha yomonlashadi.Dastlabki yomgir tomchilari haydovchini xam piyodani yanglishtirib kuyishi mumkin.CHunki tomchilar chang bilan aralashib, yo'lni yopishkok parda bilan koplaydi.Bu holat avtoni boshkarishini ancha qiyinlashtiradi.Gildirakning shinalari eyilgan bulsa, axvoli yanada ogirlashadi.CHunki avtoning gildiragi gildirak bilan yo'l orasidagi

suvni batamom sikib chikara olmaydi. Natijada mashina guyoki suvning yuzida ketayotgandek buladi.

SHuni e'tiborga olish kerakki, tezlik soatiga 30 km bulganda 1 sekundda bosib o'tilgan yo'l 8,3 m ni soatiga 60 km bulganda 16,7 m ni va soatiga 80 km bulganda 22,2 m ni tashkil etadi.

Mashina xaydayotgan kishi barcha vaziyatlarni xisobga olib, yo'l harakati xavfsizligini ta'minlaydigan tezlikni tanlashi kerak.

Nazorat savollari:

1. Nima uchun ketayotgan avtomobilni darhol to'xtatish mumkin emas?
2. Avtomobilni kanday yo'lda to'xtatish oson?
3. "Tormozlanish yo'li" iborasini kanday tushunasiz?

Tayanch tushunchalar:

Avtomobil, tezlik, tormoz yo'li, to'xtash yo'li.

MAVZU: YO'L TRANSPORT XODISASI.

MAKSAD: Talabalarga yo'l-transport xodisasi, uning sabablari, ITX ruy berganda qilinadigan ishlar haqida tushuncha berish.

METODIK TA'MINOT:

Fotosuratlar, plakatlar, sxemalar.

ADABIYOTLAR:

- 1.Yo'l harakati qoidalari.
- 2.M.Tatarnikov "YOsh piyodalar maktabi".
- 3.D.R.SHeneg "YUno'e pomohniki GAI"

R E J A :

- 1.Yo'l-transport xodisasi.
- 2.Yl-transport xodisasi sabablari.
- 3.ITX sodir bulganda qilinadigan ishlar.

Mavzuning bayoni:

"Yo'l -transport xodisasi" (ITX) -transport vositasining yo'ldagi qatnovi jarayonida sodir bo'lib, odamlarning ulimi yoki ularning sogligiga zarar etishiga, transport vositalar, inshoatlar, yuklar shikastlanishiga yoki boshka tarzda moddiy zarar etakzishga sabab buladigan xodisa.

Avtomobil bilan boglik birinchi jaroxat 1896 yilda Londonda kayd qilinagn. Sotiga 6 km tezlikda harakatlanayotgan avtomobil miss Dizerolb ismli ayolni urib yuboradi. Avtomobillar ishtirokidagi birinchi yo'l transport xodiasasi 1899 yilda Nyu-York shaxrida kayd qilingan.

Yo'ldagi xar kanday xodisa uz-o'zidan sodir bo'lmaydi.Ularning sabablari buladi va bu sabablar ko'pdir.Haydovchining holati, yo'l sharoiti, avtomobilning texnik holati ana shu sabablar sirasiga kiradi.Ammo eng asosiy sabablardan biri harakat ishtirokchilari bo'lgan haydovchi va piyodalarning nojuyaxatti-harakatlaridir.

Xar yil Uzbekiston yo'llarida DAN xodimlari 2 mln.dan ko'prok yo'llarda harakatlanish qoidalarining bo'zilishini aniklaydilar va uning oldini olishga harakat qiladilar.Bular transport mast holatda boshkarish, belgilangan tezlikni oshirish, noto'g'ri quvib o'tish, choraxalardan o'tish qoidalarini bo'zish, piyodalarning harakatlanish qoidalarini buxish xollaridir.

Xozirgikunda respublikamiz yo'llarida 1,5 mln.dan ortik avtomobil va mototsikllar harakatlanadi.Ularning turtdan uch qismi kishilarning shaxsiy mashinalaridir.Bundan avtomobilb falokalarining soni xam sho'nga muvofik ravishda ortishi mumkin degan fikrning paydo bo'lishi tabiydir.

Xar kuni ichki ishlar idoralarining navbatchi qismlarida telefonlar jiringlaydi, teletayplar tuxtovsiz ishlab turadi. Ular yo'llarda yuz bergan ITX haqida ma'lum qiladilar. Mo'taxassislarning xisob-kitoblariga karaganda yo'l-transport xodisalari 10-15 mlrd. sumlik zarar etkazar ekan. Bularga kasallik varakalariga tulanadigan xak, kasallik vaqtida ishlab chikarilmagan maxsulotning shikastlangan transport vositalarining, bo'zilgan yukning tannarxi xam kiritiladi. Hayotdan bevaqt kuz yumganlar, ularning yakinlari tortgan azoblarni baxolashning imkoni bormikin...

Xar yili respublikamizda 15 mingga yakin turli ITX, sodir buladi. Ularning deyarli yarmini piyodalarni urib ketish xodisasi tashkil etadi. Baxtsiz xodisalarning yarmi to'g'ridan-to'g'ri piyodalarning aybi bilan sodir qilinadi.

Avtomobil falokatlarining sabablari haqida gap ketganda odatda, ularning biri transportni mast xolda boshkarish deb kursatiladi. Odatda, ITX larning 10-12 tadan bittasiga aynan shu sababdir.

Falokatlarining turtdan uch qismi shaxsiy transport egalarining aybi bilan buladi.

Yo'ldagi xodisalar transport vositalarining turlariga kura kuyidagicha taksimlanadi. ITX umumiy mikdoridan

- 11 foiz yuk avtomobillari haydovchilari;

- 46% engil avto haydovchilari;

- 31% mototransport;

- 3% avtobuslar;

- 4% traktorlar; shu jumladan

- 15% yo'llarning konikarsiz holati tufayli%

- 10 % avtotransportning texnik jihatdan nosozligi tufayli.

Bolalar mayib va xalok buladigan xodisalar ayniksa kishini tashvishga soladi. Bolalar, ular ishtiroki bilan sodir buladigan xodisalarning umumiy mikdoridan 2 mingdan ko'progida piyodalar sifatida, 500 tasida velosipedchilar, 1800 dan ortigida yo'lovchi sifatida ishtirok etganlar. Xar yili ITX tufayli 300 dan oshik bola xalok buladi. Ularning yarmi maktabgacha yoshdagi bolalardir.

Xush, avtomobil falokatining guvohi bo'lib kolgan kishi nima qilishi kerak? Avvalo shikastlangan kishilarga dastlabki yordam kursatishi zarur.

Keyingi davolash ishilari, ko'p xollarda esa shikastlanganlarning hayoti ana shu tadbirlarning uz vaqtida kurulishga, sizning tez kursatgan yordamigizga boglik.

Yo'l transport xodisasiga birinchi navbatda xodisa ruy bergan joydan o'tib ketayotgan haydovchilar piyodalar, ularning ishtirokchilari guvoh buladilar. Ular shikastlanganlarga yordam berish uchun dastlabki barcha choralarni kurishi, "Tez yordam" ni chaqirishi, buning iloji bo'lmasa, shikastlanganlarni uzga mashinada yoki shaxsiy transportda yakindagi davolash muassasiga eltib kuyishi kerak. U erda o'zi haqidagi, o'zining transport vositasi to'g'risidagi ma'lumotlarni aytishi, so'ngra vokea sodir bo'lgan joyga kaytib kelishi lozim.

Bundan tashqari ITX belgilari (izlari) ni saklab kolish uchun mumkin qadar barcha choralarni kurishi sodir bo'lgan vokea to'g'risida militsiyaga yoki DAN ga xabar qilishi, guvohlarning yashash joylarini yozib kuyishi zarur. Agar ITX ga uchragan transport

vositalari yo'l harakatiga xalakit bersa, yo'lning qatnov qismini bushatish lozim. Buning uchun avval guvohlar ishtirokida vokeaga daxldor bo'lgan transport vositalarining, buyum va izlarning holatini kayd qilish lozim. Bu keyingi tergov ishlari va aybdolarni aniklashda juda muximdir.

Ma'lumotlar vokea sodir bo'lgan joyning kurik bayonnomasiga kiritiladi va ular asosida yo'l-transport xodisasining guvohlar tomonidan imzolangan chizmasi to'ziladi.

Yo'llarda harakatlanish qoidalarining "Haydovchining yo'l transport xodisasi sodir bulgandagi vazifasi" bo'lishida, agar yo'l-transport xodiasi natijasida shikastlanganlar bo'lmasa, etkazilgan moddiy zarar aytarli kimmatga tushmasa, transport vositalarida keyingi harakatni taqiqlovchi nosozliklar bo'lmasa va haydovchilar sodir bo'lgan xodisani baxolashda uzaro rozi bulsalar, xodisa chizmasini to'zib va o'nga imzo kuyib, yakin oradagi DAN pastiga yoki militsiyaidorasiga xodisani belgilangan tartibda rasmiylashtirish uchun borishlari mumkinligi aytib o'tilgan.

Nazorat savollari:

1. "Yo'l-transport xodisasi" deganda nimani tushunasiz?
2. ITX, sodir bo'lishi sabablari.
3. ITX. Guvohi bo'lgan shaxs nimalar qilishi kerak?

Tayanch tushunchalar:

Yo'l-transport xodisasi, DAN, ITX izlari.

MAVZU: TRANSPORTDAN SHIKASTLANGANLARGA BIRINCHI YORDAM KURSATISH.

MAKSAD: Talabalarga transportdan shikastlangan kishilarga birinchi yordam kursatishni urgatish.

METODIK TA'MINOT:

Tibbiyot ko'tichasi, jgo'tlar, taxta yoki kalin faner, plakatlar.

ADABIYOTLAR:

- 1.M.Tatarnikov "YOsh piyodalar maktabi".
- 2.D.R.SHeleg "YUno'e pomohniki GAI".
3. A.A.Milushkin, V.A.CHernyaykin "Avtomobil haydovchisi uchun spravochnik" Toshkent "Ukituvchi" 1988 y.

R E J A :

- 1.Dastlabki tibbiy yordam kursatish.
- 2.Xushidan ketgan kishilarga yordam berish.
- 3.Sun'iy nafas oldirish.
- 4.YAralar, konni to'xtatish, lat eyish, sinish, kuyish, gazdan zaxarlanish.

Mavzuning bayoni:

Falokatlar yaqin orada tibbiy muassasalar shikastlangan kishilarga malakali yordam kursata oladigan shifokorlar bo'lmagan joylarda sodir bulsachi?

SHuning uchun xar bir fukaro dastlabki tibbiy yordam kursatishni bilish zarur.To'g'ri kursatadigan dastlabki yordam ko'pincha shikastlangan kishining hayotini saklab kolishda muxim urin to'tadi.Davolanish vaqtini kiskartiradi, yaraning tezrok bitishiga yordam beradi.Vokea sodir bo'lgan joyda shifokorning kelishini ko'tib turmasdan darxol yordam kursatish zarur.Bunday vaziyatga tushib kolganda:

- shikastlangan kishini zararlangan mashinadan chikarish;
- gavdaning shikastlangan a'zolarini yuvib tozalash va konni to'xtatish;
- singan joylarni kimirlamaydigan xolga keltirib, boglash zarur.

Dastlabki yordam kursatish uchun zarur dori-darmonlar, yo'llarda harakatlanish qoidalarining talablariga muvofik, xar bir avtomobilning tibbiyot ko'tichasida bo'lishi lozim.Ugda kuyidagilar bo'lishi shart:

- konni vaqtincha to'xtatish uchun egiluvchan jgo't;
- yara boglaydigan- sterillangan taxlangan salfetkalar, bintlar, paketlar;
- antiseptik boglash kuyish oldidan yaraning chetlariga surtish uchun 5% li yod eritmasi;
- yurak atrofidagi kattik ogrikni kamatirish uchun validol tabletkalari.(tilning tagiga kuyiladi);
- xushidan ketganda, is urgan kishini xushiga keltirishda ammiak eritmasi (navshadil spirti 10% li eritma) buglari xidlatiladi;

-Kaliy permoganat-och pushti rangdagi suvli eritma -ogzini chayish va tilingan joylarni yuvish uchun ishlatiladi;

-teridagi kichikrok shikastlanishlar, mayda yaralar shilangan, kuygan joylarni yopishtirib boglash uchun leykoplastir.

Dastlabki tibbiy yordam kursatishda tez, qat'iy ammo shu bilan birga o'ylab harakat qilish lozim.

Avvalo vaziyatni baxolash va shikastlangan kishini transport vositalarining sinik parchalari ostidan ko'tkarish, birinchi tibbiy yordam kursatish lozim. Agar benzin baki shikastlanib, undan yonilgi okayotgan bulsa, olovni yaqinlashtirmaslik zarur. YOritish uchun yaxshisi elektr fanaridan yoki boshka avtomobil faralaridan foydalanish kerak.

Odatda bosh-miyashikastlanishlarida kishi xushidan ketishi yoki xushini bo'tunlay yukotishi mumkin.Ko'pincha shikastlanganlarning xushsizlik paytida tili orkaga ketib nafas yo'llarining yopilib kolishiga, nafas olishning keskin yomonlashuviga va nafas bo'tunlay to'xtab kolishiga olib kelishi mumkin.Bunday paytlarda nafas olish me'yor bo'ziladi, xirillab, kishining yuzi va lablari kukarib kolishlari mumkin.Agar nafas olish yo'llari darxol ochilmasa kishi bir zumda xalok bo'lishi mumkin.Nafas yo'llarini orkaga ketgan tildan xalos etish uchun pastki jagning burchagini kuloklar ostidan ikki kullab ushlab, oldinga shunday tortish kerakki, bunda iyak oldinga surilsin va ogiz biroz ochilsin. Bunday paytda boshni orkaga tashlash bilan bir vaqtda iyakni oldinga surish usuli xam ancha kulay xisoblanadi.Ko'pincha shundan keyin shikastlangan kishi shovkinli chukur nafas oladi va nafas olishi tiklanadi.SHunda uning boshini yoniga burish va bir joydan ikkinchi joyga olib borish vaqtida shu holatda ushlab borishi kerak.

Ana shu oddiy usul bilan tilning takroran orkaga ketishining oldi olinadi.

Buyin umurtkalari singan deb gumon qilinganda faqat pastki jagni oldinga surishga yo'l kuyiladi.

Kislorodning etarli mikdorda kelishini ta'minlaydigan sun'iy nafas oldirishning eng yaxshi usuli ogizdan-ogizga yoki ogizdan buro'nga usulidir.

Sun'iy nafas oldirish vaqtida shikastlangan kishi tekis joyga yotkiziladi.YOrdam kursatayotgan kishi bosh tomonda chukallab, bir kuli bilan shikastlangan kishining peshanasini, ikkinchi kulini uning buyni ostidan o'tkazib, boshini orkaga engashtiradi.SHikastlangan kishining ogzi biroz ochiladi.Sun'iy nafas oldirish dastrumol yoki istalgan bir parcha toza mato orkali bijariladi.YOrdam kursatuvchi chukur nafas olib, uz ogzini bemorning ogziga kattik bosib xavo puflaydi. Bunda puflangan xavo upkaga borishini ta'minlash uchun bemorning burni kisib turiladi.

Upkaga xavo borganda shikastlangan kishining kukrak kafasi rostlanib, nafas olishga imkon beradi.Nafas chikarish esa kurak kafasining elastikligiga kura uz-o'zidan amalga oshadi.Nafas oldirishni mino'tiga 20 marta bajarish zarur.

SHikastlangan kishining yuragi urishidan to'xtab kolsa (bu kuz korachigining kengayib, yorugdan ta'sirlanmasligi bilan aniklanadi) buyining uyku arteriyalarida tomir urishi yukolsa va kukrak kafasiga kulok solganda yurakning kiskarishi sezilmasa, sun'iy nafas oldirish yurakni yopik massaj qilish bilan kushib olish borilishi kerak.

Jonlantirishga doir bu tadbirlar nafas olish va yurak faoliyati tiklangunicha yoki shifokor kelgunicha o'tkazib turilishi zarur.

ITX larda yara jaroxatlar, shikastlanishning tez-tez uchrab turadigan xillardir. Ular sanchilish, kesilish yirtilish, urib olish, uyilish, teri shilinish, majaklanish natijasida xosil bo'lishi mumkin. Jaroxatlanish u yoki bu darajada kon ketish bilan kechishi mumkin. Arteriyadan kon ketishi ayniksa xavflidir. Bunda yorqin kizil rangli kon xar tomir urganda tirkirab chiqib turadi. Agar arterial kon okishi uz vaqtida to'xtailmasa, organizm konsirab, kishi xalok bo'lishi mumkin. Vena tomirlari shikastlanganda yaradan okayotgan konning ranggi korarok bo'lib, arterial kon okishidan farkli ravishda bir me'yorda okib turadi.

SHikastlangan tomirning katta-kichikligiga karab turli darajada (to ulimga qadar) kon okadi. Kapilyarlardan kon okkanda kon ko'p yukotilmaydi. Kon yaraning bo'tun yuzasi bo'yicha qil tomirchalardan chiqib, tezda kotadi. Arteriyadan kon okayotganda jaroxatlangan joyning yukorirogidagi tomirni barmoklar bilan bosish kerak. So'ngra zudlik bilan konayotgan joyning teparogiga jugo't yoki boglam kuyish lozim. Jgo't yoki boglam kuyishdan oldin, jgo't teriga tegib turmasligi uchun kul-oyokni bint yoki yumshok mato bilan urash lozim. Boglamni bintdan, kuylakning engidan yoki biror matodan tayyorlash mumkin. To'g'ri kuyilgan jgo't yoki boglam kul-oyoklardan okayotgan konni tez to'xtatadi. Jgo't kuyilganda uning kuyilgan vaqti yozilgan kogoz, jgo't orakasiga kurinib turadigan qilib kistirib kuyiladi. Jgo'tni ikki soatdan ortik kuymaslik kerak, aks xolda kislorod etishmasligi tufayli konsizlangan tukimalar jonsizlana boshlaydi. Jgo't son, boldir, elka va bilakllar shikastlanganda kon okimini vaqtincha to'xtatish ucho'ngina kullanadi. Vena va kapilyardan okayotgan konni esa bevosita shikastlangan joyga toza boglamni bosib boglash bilan to'xtatiladi. Bunda yaraning chetlariga yod surtib kuyish va yodning yaraga tushmasligiga e'tibor berish kerak. Paketdagi salfetka bilan yaraning usti yopiladi va bint boglam yordamida maxkamlanadi. Sterillangan paketlar bo'lmasa yaraning ustini toza bint, toza dastrumol yoki yumshok ip-gazlama bilan boglash mumkin.

Agar kon uncha ko'p ketmayotgan bulsa, uni to'xtatish uchun boglash kifoya. Agar yaradan och kizil rangli kon bosim ostida otilib chikayotgan bulsa, arteriyani barmoklar bilan kattik kisib yurak tomonidan yaraga kon kelishini to'xtatish kerak. Boshdagi yaradan kon ketishini to'xtatish uchun yoki xech bo'lmasa kamaytirish uchun kulok suprasidan 1-1,5 sm oldin o'tadigan chekka tomirlarni kattik kisish kerak. kul va oyoklardagi yaralarning konini to'xtatish uchun yaradan yukorirokda, arkon, tasma bilan boglab kisiladi, so'ngra xosil bo'lgan xalkaga tayokcha tikib burab, kon bo'tunlay to'xtatiladi, so'ngra yara boglanadi. Kisib buralgan joyni 1 soatdan ortik ushlab turish mumkin emas, aks xolda tukima konsizlanib, ulishi mumkin.

Venadan okayotgan konni (bunda olcharang kon bosim bilan otilmay tizillab okib chikadi) kisib boglash va tananing shikastlangan qismini bkorirok ko'tarib kuyish bilan to'xtatiladi.

Barcha xollarda va ancha kon ketganda birinchi yordam kursatayotgandan so'ng jaroxatlanigan kishini meditsina muassasasiga zudlik bilan etkazish zarur.

Lat eyish. Lat egan joyga sochik, doka, salfetka urab, muz yoki kor kuyiladi. Agar bular bo'lmasa, dastrumol yoki latta bulagini buklab sovuk suvga xullab kuyish mumkin. sovukni 11-20 min mobaynida kullab, lat egan joy bint bilan kattik boglab kuyiladi. agar bosh lat esa va shikastlangan kishi kiska muddat bulsa xam xushidan ketsa, zudlik bilan kasalxonaga etkazilishi kerak.

Sinish. Singan joyga kattik narsa kuyib, kuzgalmaydigan qilib boglanadi. Bunda yo tayyor taxtachalardan, yoki usha erda mavjud materiallar (yogoch, taxta, shox va xakazodan) foydalaniladi.

Taxtakach kuyganda kuyidagi majburiy qoidaga rioyaqilish shart: xech bo'lmasa ikki bugin (bittasi singan joydan yukorida, ikkinchisi singan joydan pastda) kimirlamaydigan qilinadi.

Agar kul-oyoklar ochik sinsa, shik yoki eng chokidan kirqiladi, kon to'xtatiladi, yara boglanadi, so'ngra taxtakach kuyiladi va shikastlangan kishi davolash muassasalariga keltiriladi.

Kuyish. Eng oldin yonayotgan kiyimni uchirish kerak. buning uchun yonayotgan kishiga suv kuyiladi, ustiga odeyal, pal'to yoki biror kalin material tashlanadi, so'ngra tananing kuygan qismi kiyimdan ochiladi. Zaruriyat bulsa, kiyim kirqiladi. Kiyimning kuygan joyga yopishib kolgan qismini sidirmay atrofidan kirkib olinadi. tananing ayrim qismlari kuygan bulsa, kuygan joy atrofidagi teriga spirt, atir, arok surkaladi, kuygan joy ustiga kuruk sterillangan material kuyiladi. agar kuygan joyda pufaklar, teri, muskul va paylar kuyib koraygan bulsa, kuygan kishi darxol kasalxonaga junatiladi. Agar ximiyaviy moddadan (masalan, akkumulyatorning sul'fat kislotasidan) kuysa, kuygan joyga 10-15 min mobaynida sovuk suv kuyish kerak. so'ngra bir choy koshik ichimlik sodani bir stakan suvda eritib, shu eritmaga dokani xullab, kuygan joyga kuyiladi.

Dvigateldan chikayotgan gaz (uglerod-oksidi) bilan zaxarlanish. Zaxarlanish alomatlari-bosh ogriydi, kuloklar guvillaydi, bosh aylanadi, ko'ngil ayniydi, kusadi.

SHikastlangan kishi zudlik bilan zaxarlangan joydan sof xavoli joyga olib o'tiladi, so'ngra boshini pastrok, oyogini esa yukorirok qilib etkiziladi, kamari, ekasi echiladi, yuzi va kukraklariga sovuk suv sepiladi, burniga nashatir spirti bilan xullangan paxta to'tiladi. Zaxarlangan kishi o'ziga kelgach, kaynok choy, so't ichiriladi.

Nazorat savollari:

- 1.Kon okishini kancha vaqt orasida to'xtatish kerak?
- 2.Tuxtovsiz kon okish nimasi bilan xavfli?
- 3.Son suyagi singanda nima qilish kerak?
4. "Dastlabki birinchi yordam" iborasini kanday tushunasiz?
5. Kanday sun'iy nafas oldiriladi?

Tayanch tushunchalar:

Tibbiyot ko'tichasi, dastlabki tibbiy yordam, sun'iy nafas oldirish, jgo't, antiseptik boglam, zambil.

MAVZU: DAVLAT AVTOMOBIL NAZORATI XIZMATI.

MAKSAD: Talabalarga DAN xizmati, uning faoliyati haqida ma'lumot berish.

METODIK TA'MINOT:

Plakatlar.

ADABIYOTLAR:

- 1.M.Tatarnikov "YOsh piyodalar maktabi".
- 2.D.R.SHeleg "YUno'e pomohniki GAI".

R E J A :

- 1.DAN xizmatining kelib chiqish tarixi.
- 2.DAN xizmatining vazifalari.

Mavzuning bayoni:

DAN- bu Davlat avtomobil nazorati so'zidan kiskartma shaklidir.Avtomobilni boshkarishga o'tirgan xar bir kishiga bu yaxshi tanish.Uning tarixi rasman, Sobik Ittifokning ichki ishlar xalk komissarligi ishchi-dexkon militsiyasi bosh boshkarmasi tomonidan 1936 yil 3 iyulda "Davlat avtomobil nazorati haqida" gi konunni qabul qilishdan boshlanadi.Uning tashkil etilishi yo'llarda avtomobil transporti harakatining ko'payishi bilan boglikdir.Usha vaqtda Davlat avtomobil nazoratiga avtotransport falokati va undan nokonuniy foydalanishga karshi kurashish, texnik me'yorlarni ishlab chiqish, haydovchilarni tayyorlash va tarbiyalash ishlarini kuzatish, avtosaroyslarni mikdor va sifat jihatidan xisobga olish vazifalari yuklatilgan edi.Harakat qoidalariga rioyaqilishni, uni tartibga solishni nazorat etish ishlarini patrul xizmatidagi va postda turuvchi militsionerlar bajaradilar.

Lekin avtotrasport harakatining ko'payishi bilan yo'llarda harakatlanish xavfsizligini ta'minlash, uning ishtirokchilari hayoti va sogligini muxofaza qilish muammosi, davlat axamiyati kasb etib, tobora o'tkirlashib bordi.Ayni vaqtda davlat avtomobil nazoratining vazifalari doirasi xam kengaydi.Elliginchi yillarda transport va piyodalarning harakatlanish xavfsizligini ta'minlash ishlari militsiyada mustaqil tus olib, tashqiliy jihatdan ajralib chika boshladi.

1963 yilda respublika jamoat tartibini saklash vazirligining Davlat avtomobil nazorat haqidagi umumiy qoidasi, 1978 yilda esa DAN haqidagi Nizom tadiklandi.Unda avtomobil nazoratining asosiy vazifasi "yo'l xarkati xavfsizligini ta'minlash va transportdan foydalanish samaradorligini oshirish maksadida, yo'l xarkatining tashkil etilishini takomillashtirishdan iborat" deb belgilangan.

Davlat avtomobil nazorati xilma-xil kasb vaqillari-avtomobilsozlik, yo'llar kurilishi va ulardan foydalanish, boshkarish va xisoblash texnikasi sohasidagi mo'taxassislar, xukukshunoslar, pedagoglar, psixologlar, jurnalistlarni birlashtiruvchi malakali

xodimlarning katta safidan iboratdir. Bu xizmat avtomobillar, vertolyotlar, hozirgi zamon aloqa vositalari, radiolokatsiya asboblari, elektron-xisoblash texnikasi, tele va video asbob-uskunalar bilan kurollangan.

Xush bu xizmatning vazifasi nimalardan iborat? Uning vazifalari xilma-xil. Avvalo, bu transport va piyodalarning harakatlanishini nazorat qilish, anikrogi, yo'llarda harakatlanish qoidalarining bo'zilishini oldini olishdir. Buning uchun har kuni yo'l-patrul xizmati nazoratchilari kuchalar va yo'llarga, doimiy va harakatdagi postlarga chikadilar. Qoidalarining bo'zilishiga yo'l kuygan haydovchi yoki piyodalar ogoxlantiriladi. Yoki jarima solinadi. Bunda bayonnoma to'zilib, o'nga muvofik jarima sanksiyalari beriladi. U xatto transport vositasini xaydash xukukidan xam maxrum qilinishi mumkin.

Qoidalarining ko'p bo'zilishi maxsus texnika vositalari: belgilangan tezlikni oshirish "Fara", "Elektronika". "Barber" radiolokatsiya asboblari bilan kuchalarning, atmosferaning ifloslanishiga olib keluvchi avtomobilning ortikcha to'tun chikarishi "Informet", "DAN-1", "Meta", "Inna" asboblari bilan; rulni mast xolda boshkarayotgan haydovchilar esa maxsus jixozlangan avtomobillardagi narkologik asboblardan foydalangan xolda shifokor narkolog tomonidan aniklanadi. Saflarni kuzatib borish va kuchalarda patrullik qilish uchun radiokarnayli kurilmalari, yaltirovchi mayokchalari, radiostantsiya va radiotelefonlari bo'lgan avtomobillardan foylaniladi.

Xizmatni o'tayotgan xodimlarga raxbarlik qilish, shuningdek, yo'l-transport xodisalari, yo'llarning holati, svetoforlarning ishi, saflarning harakati, olib kochilgan va ugirlangan transport vositalari, yo'llardagi nokonuniy xatti-harakatlar xamda ularga DAN va militsiyaning boshka xizmat sohalari xodimlarining tezkor aralashuvi haqidagi axborotlarni qabul qilish va kerakli joylarga etkazish ishlari navbatchilik qismlaridagi mavjud statsionar radiostantsiyalar, teletayplar, telefonlar va boshka aloqa vositalari yordamida amalga oshiriladi.

DAN fukarolar, davlat korxonalari va shirkatlar tasarfida bo'lgan avtotransportni ruyxatdan o'tkazadi, xisobga oladi, ularga texnik pasport, rakam belgilari beradi, maxsus ukuv yuritini tamomlagan kishilardan imtixon oladi xamda ularga haydovchilik guvohnomalari topshiradi, avtomashinalarning texnik holatini nazorat qiladi, har yili ularni texnik kurikdan o'tkazadi.

Bulardan tashqari, DAN avtomobil yo'llarining holatini, uning jixozlanishini tekshiradi, yangi va qayta ta'mirlangan yo'llarni foydalanishga qabul qilishda ishtirok etadi. Shuningdek, svetoforlar va yo'l belgilarining urnatilishi, yo'l chiziklarining chizilishini nazorat qiladi. Shaharlarda bu ish bilan ixtisoslashtirilgan maxsus bulinmalar shug'ullanadi.

Yirik shaharlar va axoli yashaydigan joylarda yo'llarda harakatlanishni boshkarishning avtomatlashtirilgan tizimlari (YXBAT) joriy qilingan. Ularda kompyuterlar va boshka eng yangi texnik vositalardan foydalaniladi.

DAN xodimlari yo'l-transport xodisalarini xisobga olib boradilar va taxlil qiladilar. Avtoxalokat sodir bo'lgan joylarga chiqib, zaruriy xujjatlarni to'zib, ularni foto va video tasvirga oladilar.

DAN xodimlari yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash sohasida amal qiladigan barcha me'yoriy xujjatlarning mohiyatini ruznoma, jurnal, televideniya, radio orkali axoliga tushuntiriladi. Mavzuga oid varakalar, lavxalar, esdaliklar chikaradilar. Maktablar va maktabgacha tarbiyamuassasalarida bolalarga yo'llarda harakatlanish qoidalarining urgatilishini, harakatning yosh inspektorlari (XYOI) saflari ishining tashkil etilishini nazorat qiladilar, bolalarga yo'llarda to'g'ri harakatlanishini amaliy jihatdan urgatish uchun burchaklar, xonalar va avtomaydonchalarni jixozlashga yordam beradilar.

Nazorat savollari:

1. Avtomobil xali ixtiro qilinmagan vaqtda xam yo'llarda harakat xavfsizligi uchun nazorat ishlari amalga oshirilarmidi?
2. Davlat avtomobil nazorati xizmati rasmiy jihatdan qachon tashkil etilgan?
3. DAN xizmatining vazifasi nimalardan iborat?

Tayanch tushunchalar:

DAN, radiolaktsiya asboblari, texnik holat, yosh inspektorlar.

MAVZU: YO'L HARAKATI qOIDALARINI URGATISH MASHg'ULOTLARINI TASHqIL ETISH, ULARNING REJA VA DASTURI HAqIDA.

MAKSAD: Talabalarga reja va dasturlar to'zish haqida tushuncha berish.

R E J A :

1.Mashg'ulotlarning taxminiy dasturlari.

Mavzuning bayoni:

1-sinf.

- 1.Bizning yo'llarimizda-1
- 2.Sen yashayotgan shahar, kishlok yo'llarida harakat.-1
- 3.Biz maktabga boryapmiz.-1
- 4.Yo'lda xushyor va extiyot bul!-1
- 5.Yo'llardagi bizning sodik dustlarimiz-1
- 6.Yo'l belgilari bilan tanishamiz.-1
- 7.Kaerda uynash mumkin va kaerda uynash mumkin emas!-1
- 8.Jamoat transport vositalari bilan tanishish-1
- 9.Biz yo'lovchilarmiz-2
- 10.SHahardan tashqaridagi yo'lda harakat -1
- 11.Biz yo'llarda harakatlanish qoidalarini urganayapmiz-2
- 12.SHahar, kishlok yo'llari buylab sayoxat-2
- 13.Yo'lda xushyor va extiyot bul! (Ertalik o'tkazish)-2

2-sinf.

- 1.Bizning yo'llarimizda harakat-1
- 2.Sen yashayotgan shahar yoki kishlok yo'llaridagi harakat.-1
- 3.Biz maktabga boryapmiz.-2
- 4.Yo'lda xushyor va extiyot bul!-1
- 5.Yo'llardagi bizning sodik dustlarimiz-2
- 6.Yo'l belgilari bilan tanishamiz.-2
- 7.Kaerda uynash mumkin va kaerda uynash mumkin emas!-1
- 8.Biz yo'lovchilarmiz-2
- 9.SHahardan tashqaridagi yo'lda -1
- 10.Yo'llarda xavfsiz harakat qilish yo'llarini urganayapmiz-2
- 11.SHahar yoki kishlok yo'llari buylab sayoxat.-2

3-sinf.

- 1.Ukuvchilarning yo'llarda uzlarini kandy to'tishlari kerakligi haqida suxbat.Boalalar urtasida bulayotgan yo'l-transport xodisalari haqida.-1
- 2.Yo'llarda piyodalar harakati.-2
- 3.Yo'l elementlari.-1
- 4.Yo'l xavfsizlik belgilari.-1
- 5.Svetofo signallari.-1
- 6.Yo'l harakatini tartibga soluvchining signallari.-1
- 7.Yo'llardan o'tish qoidalari.-1
- 8.CHorraxa va uning turlari.-1
- 9.Transport vositasi haydovchisining beradigan signallari.-1
- 10.Yo'l belgilari.-2
- 11.Yo'lovchilarning vazifalari.2
- 12.Transportdan tushgan yo'lovchilarning yo'llardan o'tish qoidalari.-1
- 13.Maxsus avtomaydonchada yo'llarda harakatlanish.-2

4-sinf.

- 1.Kirish.-1
- 2.CHorraxa va uning turlari.-1
- 3.Yo'l yuzidagi belgilar-1
- 4.Svetofo signallari-1
- 5.Yo'l harakatini tartibga soluvchining signallari-1
- 6.Yo'l belgilari-2
- 7.Yo'llardan o'tish qoidalari-2
- 8.Transport vositalarining tormozlanish yo'li1
- 9.Transport vositalarining turlari-2
- 10.Yo'llarda harakatlanish qoidalariga doir uyinlar va musobakalar-2
- 11.Avtomaydonchada uyin va musobakalar o'tkazish-2
- 12.YAkunlovchi mashg'ulot.-1

5-sinf.

- 1.Bizning maktabga boradigan yo'limiz va yangi yunalishlar-1
- 2.Yo'llarda harakatlanish koidilariga oid bilimlarni tekshirish.-1
- 3.Ukuvchilarning guruh va kolonna bo'lib harakatlanishi-1
- 4.Ukuvchilarni yuk avtomobillarida tashish (maxsus odam tashish uchun moslangan avtomobillar)-1
- 5.Svetofo signallari-1
- 6.Yo'llardan o'tish qoidalari-1
- 7.Yo'l harakatini tartibga soluvchi nazoratchining signallari-2
- 8.Haydovchining mexnati-1
- 9.Haydovchining ogoxlantiruvchi signallari-1
- 10.Maxsus signallar bilan jixozlangan avtomobil va mototsikllar-1
- 11.Yo'l belgilari 2

- 12.Avtomaydonchada amaliy mashg'ulotlar-1
- 13.SHahar yoki kishlok yo'llari buylab sayoxat-1
- 14.Yo'lda xushyor va extiyot bul!-1
- 15.YAkuniy mashg'ulot.-1

6-sinf.

- 1.Bizning shahar, kishlok tuman kuchalarida harakat-1
- 2.Yo'l-transport xodisalarining kelib chiqish sabablari-1
- 3.Yo'lning qatnov qismidagi beliglari-1
- 4.Svetofo signallari-1
- 5.Yo'llardan o'tish qoidalari-1
- 6.Yo'l harakatini tartibga soluvchi nazoratchining signallari-1
- 7.Yo'l belgilari-2
- 8.Velosipedda harakatlanish-1
- 9.Temir yo'l kesishuvlaridagi harakat-1
- 10.Ukuvchilarning yo'llarda harakatlanish qoidalarini tashvikot qilishdagi ishtirok.Yo'l harakati yosh nazoratchilari guruxlari.-2
- 11.Avtomaydonchada yo'llarda harakatlanish qoidalariga oid uyin va musobakalar.-2
- 12.SHahar, kishlok yo'llari buylab sayoxat-1
- 13.YAkuniy mashg'ulot.-1

7-sinf.

- 1.Mamlakatimiz iktisodiyoti yaxshilanishida avtomobilning xissasi.-1
- 2 . "Sen yo'llarda harakatlanish qoidalarini kandy bilasan?" mavzusida savol-javob-1
- 3.Mototsikl va motorollerlarda odam tashish qoidalari -1
- 4.Kishlok yo'llaridagi harakat-1
- 5.Transport vositalarining harakati-2
- 6.Transport vositalarining to'xtash yo'li-1
- 7.Transport vositalaridagi nomer, taniklik ogoxlantiruvchi belgilar va yozuvlar-1
- 8.Velosiped haydovchilar uchun qo'shimcha talablar-1
- 9.Velosipedga kuyiladigan texnik talablar-1
- 10.Velosiped haydovchilarining gurux bo'lib harakatlanishi-1
- 11.Avtomaydonchada velosipedda amaliy mashg'ulot-2
- 12.Ukuvchilarning yo'l-transport xodisasi ruy bergandagi vazifasi.Birinchi tibbiy yordam kursatish bo'yicha amaliy mashg'ulot-2
- 13.Ukuvchilarning yo'llarda harakatlanish qoidalariga oid mustaqil ishlari.-1
- 14.YAkuniy mashg'ulot.-1

8-sinf.

- 1.Yo'l xarkati qoidalari-yo'llar konuni -1
- 2.Yo'l elementlari-1
- 3.CHorraxalar va ularning turlari -1

- 4.Yo'lning qatnov qismidagi belgilar (CHiziklar).Piyodalarning yakka, gurux bo'lib va kolonnadja harakatlanishi-1
- 5.Transport vositalaridan foydalanish qoidolari-1
- 6.Transport vositalari va piyodalar harakatini tartibga soulvchi svetoforlar-2
- 7.Yo'l belgilari-2
- 8.Osma dvigatelli velosiped va mopedlarda harakat qilish qoidolari-1
- 9.Velosiped haydovchilarga qo'shimcha talablar-1
- 10.Jaroxatlanganlarga birinchi tibbiyot yordam kursatish-2
- 11.Avtomaydonchada uyin va musobakalar-2
- 12.Ukuvchilarning yo'llarda harakatlanish qoidalarini tashvikot qilishda ishtiroki.-1
- 13.YAkuniy mashg'ulot.-1