

TA'LIM MUASSASALARIDA AVTOMOBIL HAYDOVCHILARNI TAYYORLASH SIFATINI OSHIRISH USLUBINI TAKOMILASHTIRISH

Jo'rayev Yashnarjon Rovshan o'g'li

Toshkent davlat transport universiteti

Yo'l harakakatini tashkil etish kafedrasida katta o'qituvchisi

E-mail:online.jorayev@mail.ru

ANNOTATSIYA

Mamlakatimizda avtotransport vositasini boshqarishga qiziquvchilarning soni ortishi hisobiga yo'llarda avtomobil soni mos ravishda ortmoqda. Haydovchilarni sifat jihatdan ta'minlashda mazkur maqola dolzarb hisoblanadi.

***Kalit so'zlar:** Avtomobil haydovchisi, ta'lim metodlari, yo'l harakati qoidalari, bulutli tizim, mobil ilova, o'yin texnologiyasi.*

АННОТАЦИЯ

В связи с увеличением количества людей, заинтересованных вождением автомобиля в нашей стране, соответственно увеличивается и количество автомобилей на дорогах. Данная статья актуальна для обеспечения качества драйверов.

***Ключевые слова:** водитель автомобиля, методы обучения, правила дорожного движения, облачная система, мобильное приложение, игровые технологии.*

KIRISH

Mamlakatimizda avtotransport vositasini boshqarishga qiziquvchilarning soni ortishi hisobiga yo'llarda avtomobil soni mos ravishda ortmoqda. Bunda haydovchilar, haydovchilik guvohnomasini olish vaqtida bir martagina avtomobilni boshqarish bo'yicha imtihon topshiradi va ijobiy baho olgan taqdirda unga ega bo'ladi. Yagona imtixon markazi xodimi haydovchini oddiy usul bilan baholaydi, ya'ni test savolarini to'g'ri yechib amaliy boshqarib bersa demak, imtihon topshirgan hisoblanadi. Haydovchilar va avtotransport vositalarining yo'llarda ortishi, o'z-o'zidan harakat xavfsizligini ta'minlashga bo'lgan talabni ya'ni dolzarbligini anglatadi.

Yo'llarda harakatlanish tartibini qonun bilan qat'iy belgilash zarurati ot – ulov transporti davrida vujudga kelgan edi.

Tarixdan ma'lumki, harakatni tartibga soluvchi kurakli simafor tipidagi birinchi qurilmani injener Dj. Nayt 1868 yili Londondagi ingliz parlamenti binosi yoniga

qurdi. U keyinchalik qizil va yashil yorug'lik filtrlari bilan to'ldirildi va modernizatsiya qilindi.

XVIII asrda o'zi harakatlanadigan yengil aravalarni paydo bo'lishi, ularni harakatlanish qoidalarini ishlab chiqishni taqozo qildi. 1879 yili birinchi bug' avtomobilining kashfiyotchisi bo'lib fransuz Nikola-Jozef Kyuno hisoblanadi. Benzin dvigatelli avtomobilni – zamonaviy avtomobil prototipi – 1885-1886 yillarda nemis injenerlari Karl Bens va Gotlib Daymlerlar yaratdilar. Aynan ular rasmiy ravishda avtomobil kashfiyotchilari deb tan olindi, holbuki tarixda har xil bemalol yura oladigan konstruksiyalar yaratgan ko'pchilik boshqa kashfiyotchilarning nomlari tilga olingan bo'lsada.

Avtomobillar uchun harakat qoidalari birinchi bo'lib 1893 yili 14 avgustda Fransiyada kiritildi. Harakatlanishni yengillashtirish uchun yo'l belgilari va svetoforlar ishlatila boshlandi. Birinchi to'rta, chorraha, temir yo'l perezdi, egri – bugri yo'llar, qatnov qismidagi notekisliklar kabi xavflilik mavjudligini ko'rsatuvchi belgilar 1909 yili Avtomobillarda harakatlanish bo'yicha Parij Konvensiyasida tasdiqlandi. Bu dumaloq shaklida belgilar hozirgi belgilarda qo'llanilayotgan ishora va ramzlarga deyarli to'liq mos bo'lgan va bugunki kunda ham o'sha turdagi xavflilik belgilanadi.

Yo'l belgilari va yo'l chiziqlaridan foydalanildi. Ularning yordamida oshib borayotgan avtomobillar harakatlanishi tartibga solindi. 1926 yili Yo'l belgilari xalqoro tizimi yana ikkita belgi bilan to'ldirildi: "Qo'riqlanmaydigan temir yo'l perezdi" va "To'xtash majburiy". Sovet ittifoqida shu yili birinchi bo'lib yo'l signal belgilarining texnik shartlari ishlab chiqildi va amalga tadbir etildi.

1931 yili Jeneva shahrida yo'l harakati bo'yicha konferensiyada Yo'llardagi signallarning yagona tizimi to'g'risida Konvensiya qabul qilindi. Belgilar soni 26 tagacha ko'payib, ular uch guruhga ajratildi: ogohlantiruvchi, buyuruvchi va ko'rsatuvchi.

Ikkinchi jahon urushigacha dunyodagi har xil davlatlarda yo'l belgilarining ikkita asosiy tizimi mavjud edi. Yevropa tizimida 1931 yilgi Konvensiyaga muvofiq belgilarda asosan simvollardan foydalanilgan. Ingliz – amerika tizimida simvollar o'rniga yozuvlardan foydalanilgan.

1940 yilgacha bizning yurtimizda yagona Qoida yo'q edi, uni ishlab chiqish va tasdiqlash mahalliy hokimlik tashkilot vakolatiga kirar edi. 1940 yilda birinchi namunaviy harakatlanish qoidasi tasdiqlandi, uning asosida joylarda kam yoki ko'p bir – biriga o'xshagan qoidalar ishlab chiqildi.

Ikkinchi jahon urishi tugagach, butun dunyo bo'yicha yo'l signallarining yagona tizimini yaratishga kirishildi. 1949 yili Jeneva shahrida yo'l harakati bo'yicha xalqaro konferensiyada Yo'l xarakati bo'yicha Konvensiya va yo'l belgilari, signallari to'g'risida qaror qabul qilindi. Unga Sovet Ittifoqi 1959 yilda qo'shildi.

Birinchi bo'lib, mamlakat uchun yagona bo'lgan shahar va aholi yashaydigan punktlar ko'chalarida va yo'llarda harakatlanish qoidalari 1961 yilda kiritildi. Keyin birmuncha qayta ishlashdan so'ng bu qoidalar 1965 yili qayta tasdiqlandi.

Yo'l harakati sohasida xalqaro qonunchilik rivojining keyingi bosqichi 1968 yilda qabul qilingan, Yo'l xarakati to'g'risida Konvensiya va yo'l belgilari, signallari to'g'risida Konvensiya bo'ldi. Bu Konvensiyalar keyinchalik 1971 yili Yevropa kelishuvida, yevropa davlatlari sharoitiga muvofiq qayta ishlangan Konvensiya holida, to'ldirildi. Sovet Ittifoqi bu hujjatlarni ratifikatsiya (tasdiqladi) qildi va u qoidalarni mamlakat yo'l harakatini tashkil etishda amalda tadbir qildi. 1968 yilgi Konvensiyaga va 1971 yilgi Yevropa kelishuvidagi qo'shimchalarga asoslangan Yo'l harakati qoidalari yaratildi.

1949 yili Jeneva shahrida yo'l belgilari, signallari to'g'risida qaror bilan tasdiqlangan yo'l belgilari tizimi bizning yurtimizda 1973 yil 1 yanvargacha amalda bo'ldi, ya'ni GOST 10807 – 71 kiritilgunga qadar.

1980 yil 1 iyundan qoidalarining yangi tahriri kiritildi. 1980 yildagi tahrir ilgari qoidalardan to'liq qayta ishlangan bo'limlari va yo'l belgilari bilan farq qilgan. Qoidalardagi keyingi o'zgartirishlar 1987 yil 1 yanvardan kuchga kirdi.

Hozirgi kunda deyarli hamma davlatlarda yo'l harakati qoidalari "Yo'l harakati, yo'l belgilari va ishoralar to'g'risidagi 1968 yilgi Xalqaro Konvensiyaga asoslangan. Shu taraflamam ular o'xshashdir. Lekin bir qancha, jumladan Buyuk Britaniya, Yaponiya, Xindiston va ba'zi boshqa davlatlarda harakatni hamma qabul qilgan tartibdan birmuncha farqi bor. Bu davlatlarda yo'l tizimidagi ishoralarda tafovutlar mavjud va chap tomonlama harakat o'rnatilgan.

Mustaqil O'zbekiston davrida ham yo'l harakati qoidalarini mukammallashtirish ustida ishlash to'xtagani yo'q. Mustaqil O'zbekistonda birinchi qoida 1994 yil kuchga kirdi.

Bugungi kunda kuchda bo'lgan yo'l harakati qoidalari 2001 yilda kiritilgan bo'lib, 2010 yilda o'zgartirish va qo'shimchalar bilan ikkinchi nashri ishlab chiqilgan.

O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2015-yil 24-dekabrda 370-son qarori o'z kuchini yo'qotib o'rniga, "Yo'l harakati qoidalarini tasdiqlash to'g'risida" O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2022 yil 12-aprelda 172-son qarori qabul qilindi va yo'l harakati qoidalariga qo'shimchalar kiritildi.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017 yil 11 iyuldagi PQ-3127-sonli ”Yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash tizimini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari” to‘g‘risidagi 1, O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2018 yil 31 maydagi 408-sonli “Avtomototransport vositalari va shahar elektr transport vositalari haydovchilarini tayyorlash, qayta tayyorlash hamda ularning malakasini oshirish bo‘yicha nodavlat ta‘lim xizmatlari ko‘rsatish faoliyatini litsenziyalash tartibini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari” to‘g‘risidagi 2, O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2018 yil 23 fevraldagi 139-sonli “Avtomototransport vositalari haydovchilarini tayyorlash, qayta tayyorlash va ularning malakasini oshirish tizimini takomillashtirish chora-tadbirlari ” to‘g‘risida qarorlari qabul qilingan[3]

Muommo nazariya bilan amaliyotning bog‘liqligida. Ilmiy bilimlar kishilarning ishlab chiqarish faoliyati ehtiyojlari asosida paydo bo‘lib ana shu faoliyatga xizmat qilganligi va xayot bilan bog‘langanligi sababli, bu bilimlarni egallash uchun ularni mazmunan o‘zlashtirish va amalda qo‘llay bilish xam kerak.

TADQIQOT METODOLOGIYASI (Research Methodology).

O‘yin texnologiyasi barcha yoshdagi insonlarga ayniqsa, yosh bolalarga yo‘l harakati qoidalarini o‘rgatishda o‘yinlardan, musobaqalardan foydalanishning yuqori samaradorligini isbotladi. O‘yinning qiymatini o‘yin-kulgi va dam olish imkoniyatlari bilan tugatib bo‘lmaydi. Bu uning hodisasi, o‘yin-kulgi, dam olish bo‘lib, u o‘rganish, ijodkorlik va namunaga aylana oladi. Boshlang‘ich maktab yoshi idrokning yorqinligi va tezkorligi, tasvirlarga kirishning qulayligi bilan ajralib turadi. Bolalar har qanday faoliyatga, ayniqsa o‘yinga osongina jalb qilinadi, o‘zlarini guruh o‘yinida tashkil qiladi, ob‘ektlar bilan o‘ynashni davom ettiradi.[6]

Yo‘l harakati qoidalarini o‘rgatishda o‘yin texnologiyalari:

- mobil, sport, jismoniy mashqlar;
- mantiqiy vazifalar, o‘yinlar - topishmoqlar;
- rol o‘ynash;
- yo‘l miniatyura teatri, o‘yinlar - drammatizatsiya;
- intellektual va o‘quv o‘yinlari, sayohatlar, viktorinalar;
- didaktik;
- Ish stolida chop etilgan, ob‘ektlar bilan.

1 O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017 yil 11 iyuldagi PQ-3127-sonli “Yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash tizimini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi qarori.

2 O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2018 yil 31 maydagi 408-sonli qarori.

3 O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2018 yil 23 fevraldagi 139-sonli qarori.

Shuning uchun ham yo‘l harakati qoidalarini o‘rgatishda o‘quvchida zarur xulq-atvor normalarini uyg‘otish, o‘rganilayotgan material uning xotirasida hissiy iz qoldirishiga e‘tibor qaratish lozim. Texnologiya - bu natijalarga qaratilgan harakatlar va operatsiyalar zanjiri. Pedagogik texnologiyaning asosiy maqsadi ta‘lim jarayoni samaradorligini oshirish, o‘quvchilarning rejalashtirilgan ta‘lim natijalariga erishishini ta‘minlashdan iborat. Haydovchilikka tayyorlash xizmatlarini ko‘rsatuvchi muassasalar o‘quv jarayonini tashkil etishda qonun hujjatlari va uslubiy qo‘llanmalarga amal qiladilar.

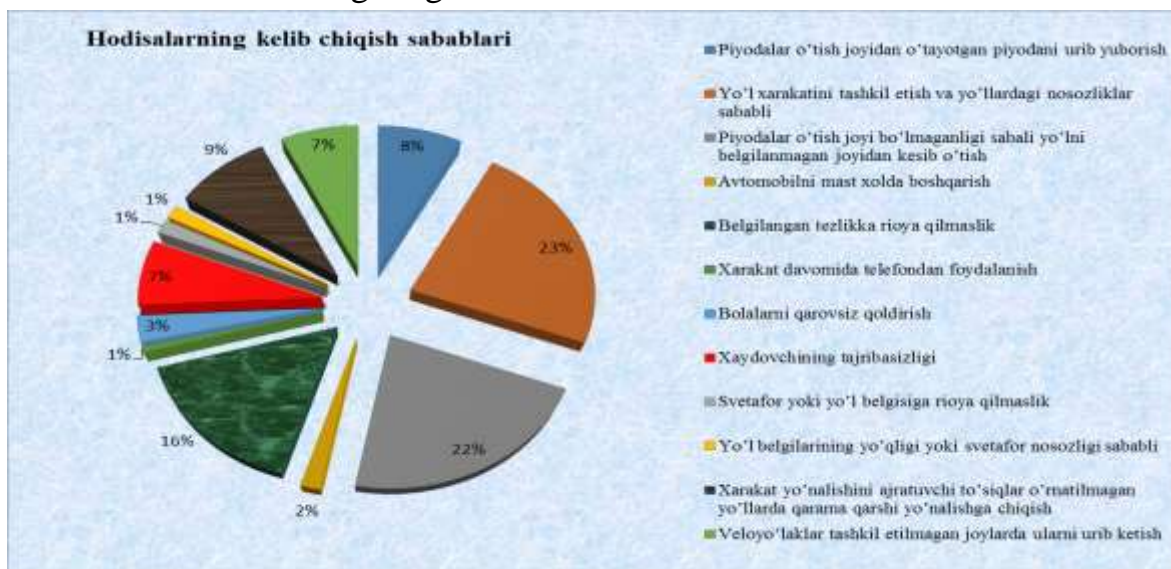
- Ta‘limning asosiy shakli - kunduzgi. Biroq, agar haydovchilik maktabi vebinarlarni tashkil qilishning texnik qobiliyatiga ega bo‘lsa, unda masofaviy o‘qitish faqat nazariy qismni o‘rganish vaqtida ruxsat etiladi.

- Ba‘zi haydovchilik maktablarida avtomobil simulyatorlari mavjud bo‘lib, ular yo‘lda avtomobilning harakatini to‘liq taqlid qilish imkonini beradi. Old oyna o‘rniga kompyuter ekrani ishlatiladi. Bunday simulyator haqiqiy haydash ko‘nikmalarini olishga imkon berishiga qaramay, ular bo‘yicha mashg‘ulotlar nazariy o‘quv kursi doirasida o‘tkaziladi. Yo‘l harakati qoidalarini bilan tanishishda axborot kompyuter texnologiyalaridan foydalanish darsni noan‘anaviy, mazmunli o‘tkazish, turli xil texnika va o‘qitish usullarini ta‘minlash imkonini beradi. Animatsiya, slayd-prezentatsiyalar, filmlardan foydalanish insonlarda o‘rganilayotgan hodisalarga faol kognitiv qiziqishni uyg‘otish imkonini beradi. Materialni vizual qo‘llab-quvvatlash usullari o‘quvchilar e‘tiborini uzoq vaqt davomida jamlashga, shuningdek, bir vaqtning o‘zida bolaning bir nechta hissiy organlariga ta‘sir ko‘rsatishga imkon beradi, bu esa olingan yangi bilimlarni yanada mustahkamroq mustahkamlashga yordam beradi. Koreadagi imtihon olish jarayonida foydalanilayotgan avtomobillarni o‘zimizda qo‘llash juda samarali deb hisoblayman, chunki bu avtomobillar zamonaviy qilib jixozlangan bo‘lib qoidalarini buzgani avtomatik nazorat qilib boriladi. Bu esa o‘z navbatida tajribali va bilimli haydovchilarni yo‘lga chiqishini ta‘minlaydi^[10].

TAHLIL VA NATIJALAR (Analysis and results).

Avtomobil transportida sodir bo‘lgan baxtsiz hodisalarning qariyb 75 foizi haydovchilarning yo‘l harakati qoidalarini buzishi tufayli sodir bo‘ladi. Huquqbuzarliklarning eng xavfli turlari hamon tezlikni oshirish, yo‘l belgilariga e‘tibor bermaslik, qarama-qarshi transportga chiqish va mast holda haydash bo‘lib qolmoqda. Ko‘pincha yomon yo‘llar (asosan sirpanchiq), avtomashinalarning noto‘g‘ri ishlashi (birinchi o‘rinda - tormoz, ikkinchidan - rul, uchinchidan - g‘ildiraklar va shinalar) baxtsiz hodisalarga olib keladi.

Yuqoridagi ma'lumotlardan ko'rinib turibdiki, barcha yo'l-transport hodisalarining taxminan 75% sodir bo'ladi haydovchilar tomonidan yo'l harakati qoidalarini buzganligi sababli. Bundan tashqari, yo'l-transport hodisalarining uchdan bir qismi haydovchilarni o'qitishning yomonligi natijasidir. Ular tegishli toifadagi transport vositasini boshqarish huquqiga ega emaslar yoki umuman haydovchilik guvohnomalarini sotib olishganligidir.



1-rasm. Yo'l-transport hodisalarining kelib chiqish sabablari

Yig'ilishda sohadagi ayanchli holat statistik ma'lumotlar asosida tanqidiy tahlil qilindi. Tahlillar ko'rsatishicha, avariylarning:

- 45 foizi haydovchilarning qoidalarini mensimasligi;
- 10 foizi haydovchilarning tajribasizligi;
- 25 foizi yo'l holati va infratuzilmasi talabga javob bermasligi;
- 20 foizi piyodalarning qoidalarga amal qilmasligi oqibatida sodir bo'lmoqda.



2-rasm. Avariylarning tahlili.

Yuqoridagi muammolarning barchasi ham ijtimoiy, ham iqtisodiy, ham xavfsizlik masalalariga bevosita bogʻliq. Shu bois, 2022 yilda barcha hududlarda “Xavfsiz yoʻl va xavfsiz piyoda” umummilliy dasturini amalga oshiramiz”, dedi Prezident⁴.

Misol uchun, 2021 yilda aniqlangan 7,7 million huquqbuzarlikdan 46 foizi qoʻpol qoidabuzarliklar hisoblanadi. Ayniqsa:

- mast holda boshqarish Samarqand (12 mingta), Toshkent viloyati (8,5 ming), Fargʻona (7,5 ming) va Toshkent shahrida (7 ming);

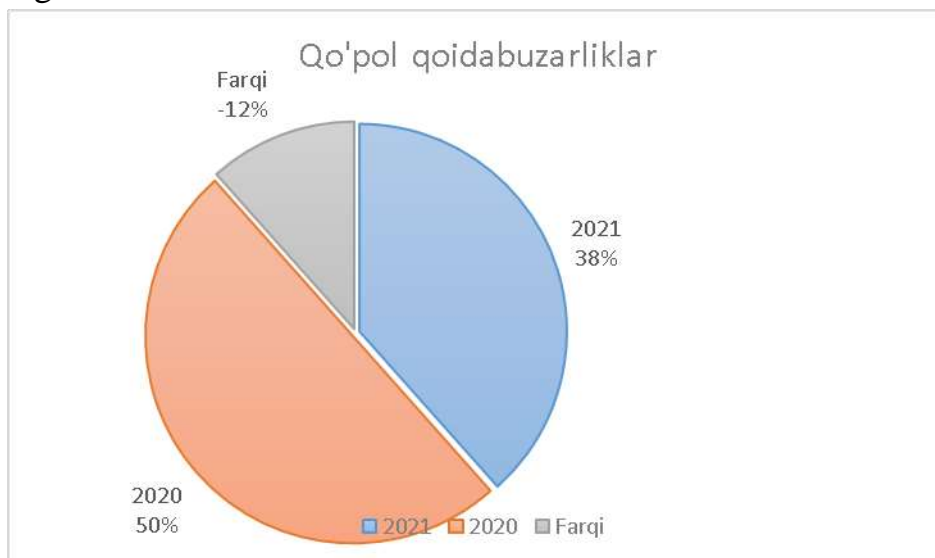
- qizil chiroqqa oʻtish Toshkent viloyati (62 ming), Samarqand (51 ming) va Toshkent shahrida (47 ming) ancha yuqori.

Yana qoʻshimcha qilib aytsak haydovchi uzoq yoʻlga chiqqanda vaqtida dam olmasdan yoʻllarda uxlab qolishi oqibatida ham ogʻir turdagi yoʻl-transport hodisasiga olib keladi.

Qoʻpol qoida buzarlikning eng xavfli turlari:

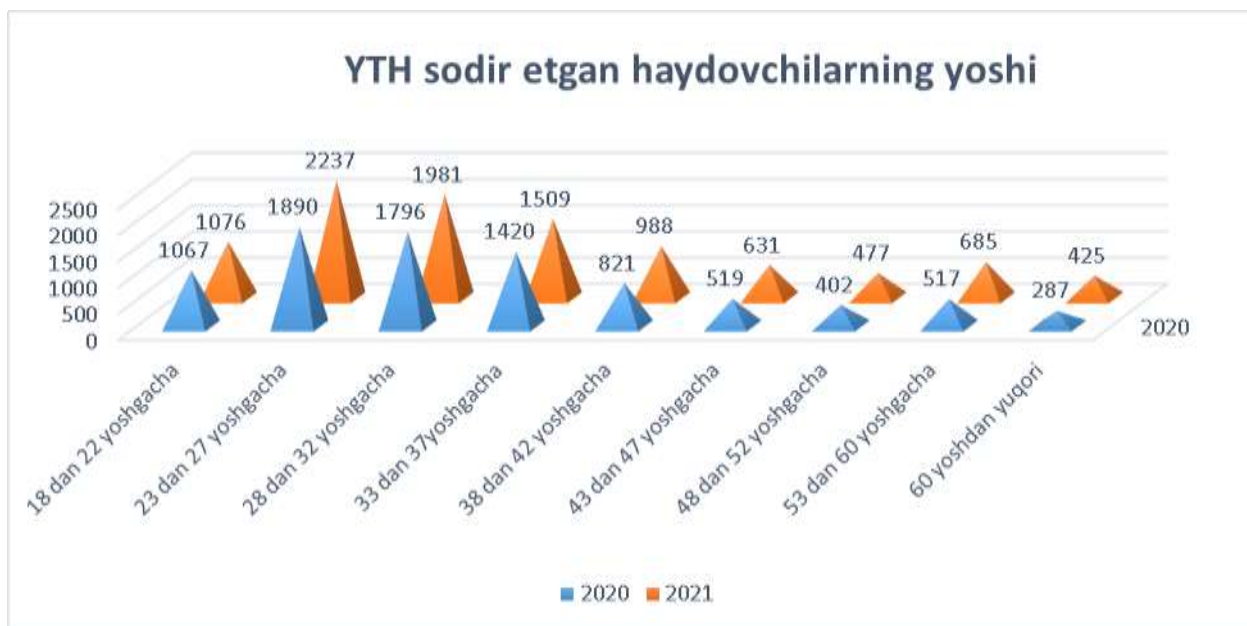
1. Tezlik chegarasidan oshib ketish;
2. Qarama-qarshi qatorga chiqishi;
3. Avtomobilni mast holda boshqarish.

Qoʻpol qoida buzarliklarnig 2020-2021 yillar misolida tahlil qilish natijasida 12 foizga kamayganini koʻramiz, chunki yoʻllarda kameralar va nazoratning kuchaytirilganligidir.



3-rasm. 2020-2021 yillar oʻrtasida qoʻpol qoida buzarliklar

⁴ Oʻzbekiston Respublikasi Prezidentining 2022 yil 11-fevral kuni oʻtkazilgan vidioselektordan.



4-rasm. YTH sodir etgan haydovchilarning yoshi bo'yicha.

2021-yil yo'l-transport hodisalarining 2 008 tasini 25 yoshgacha bo'lgan haydovchilar, 2 057 tasini esa 30 yoshgacha bo'lgan haydovchilar sodir etgan. Bu raqamlar ko'rsatib turibdiki, haydovchilarning bilim malakasi kamligida va yo'ldagi vaziyatlarni to'g'ri baholamasligidadir.

XULOSA VA TAKLIFLAR (Conclusion/Recommendations).

Talabalarning bilim olish darajasini masofadan turib qo'llab-quvvatlash maqsadida "Windows" "android" "IOS" tizimlarining eng ko'p ishlatiladiganlaridan biri android bo'lib, ushbu android tizimida ishlovchi telefonlar uchun "Yo'l harakati qoidalari va harakat xavfsizligi asoslari" fanidan mobil ilova ishlab chiqildi. Bulutli tizim va boshqa metodlarni qo'lagan holada talabalar va avtomaktab o'quvchilar bilimlari quyidagi foizlarda ko'tarildi:

Haydovchilarning umumiy vazifalari (14,2 foiz), yo'l-transport hodisasi sodir bo'lganda haydovchining majburiyatlari (20,2 foiz), piyodalarning majburiyatlari (16,2 foiz), yo'lovchilarning majburiyatlari (8,2 foiz), svetofor va tartibga soluvchining ishoralari (23,2 foiz), ogohlantiruvchi va avariya (xavf-xatar) ishoralari (21,2 foiz), harakatlanishni boshlash, manyovr qilish (28,2 foiz), yo'lning qatnov qismida transport vositalarining joylashuvi (11,2 foiz), harakatlanish tezligi (9,2 foiz), quvib o'tish (8,2 foiz), to'xtash va to'xtab turish (14,2 foiz), chorrahalarda harakatlanish (26,2 foiz), piyodalarning o'tish joylari va yo'nalishli transport vositalarining bekatlari (36,2 foiz), temir yo'l kesishmalari orqali harakatlanish (16,2 foiz), avtomagistrallarda harakatlanish (7,2 foiz), turar joy dahalarida harakatlanish (17,2 foiz), tik balandlik va nishabliklarda harakatlanish (8,2 foiz), yo'nalishli

transport vositalarining imtiyozlari (9,2 foiz), tashqi yoritish asboblariidan foydalanish (11,2 foiz), mexanik transport vositalarini shatakka olish (11,2 foiz), transport vositalarini boshqarishni o'rgatish (17,2 foiz), odam tashish (17,2 foiz), yuk tashish (19,2 foiz), velosiped, moped va aravalar harakatlanishiga, shuningdek, hayvonlarni haydab o'tishga doir qo'shimcha talablar (21,2 foiz), mansabdor shaxslarning va fuqarolarning yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash, transport vositalarini yo'lga chiqarish, raqam va taniqli belgilarini o'rnatish bo'yicha majburiyatlari (8,6 foiz), yo'l belgilari (15,8 foiz), yo'l chiziqlari (10 foiz), haydovchilarning bilim darajasining oshganligi test nozorati orqali aniqlandi.

Shu o'rinda mobil ilovaning imkoniyatlari:

- internet kerak emasligi, bu esa ortiqcha xarajatlar yo'qligi (avtomat talabalarga bepul tarqatilishi mo'ljallangan) va internet ishlashida muammo bo'lgan hududlarda xam o'qish imkoniyatini beradi.

- mobil ilova kitob ko'rinishida emas balki taqdimot sifatida dasturlangan, bu esa talabaga o'qish jarayonida qulaylik yaratadi.

- taqdimot so'ngida video maruza joylashtirilganligi talabalar va tinglovchilarning bilim olish jarayonida qulaylik yaratadi.

REFERENCES

1. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017 yil 11 iyuldagi PQ-3127-sonli "Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash tizimini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi qarori.
2. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2018 yil 31 maydagi 408-sonli qarori.
3. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2018 yil 23 fevraldagi 139-sonli qarori.
4. Pedagogika. Izohli lug'at / O'.Asqarova, M.Usmonboeva, X.Raxmatova, F.Ehsonova, F.Asqarova. – Namangan: NamDU, 2014. – 130-b.
5. Pedagogik diagnostika va korreksiya/X.A.Raxmatova, – Namangan 73-120-b.