

ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ  
ОЛИЙ ВА ЎРТА МАХСУС ТАЪЛИМ ВАЗИРЛИГИ  
ТОШКЕНТ АВТОМОБИЛЬ-ЙЎЛЛАР ИНСТИТУТИ

«Автомобиль йўллари ва аэродромларни қуриш ва эксплуатация  
қилиш» кафедраси

«Тасдиқлайман»  
“АЙ ва АҚЭ” каф.мудир  
\_\_\_\_\_ доц. Ўроқов  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2016 й.

**БИТИРУВ МАЛАКАВИЙ ИШИ**

**МАВЗУСИ: Қашқадарё вилоятидаги 4R87 “А378 автомобил йўли  
Қарши шаҳри” автомобил йўлининг 18-23 км бўлагини йўл  
тўшамасининг реконструкция қилиш технологик жараёнларини ишлаб  
чиқиш ва ташкил этиш**

Бажарди: 454-12 гуруҳ талабаси

Мусаев Одил

Тошкент 2016

## МУНДАРИЖА

Т/р	БАЖАРИЛГАН БОБЛАР НОМЛАРИ	САҲИФА
1.	Кириш	
2	Йўл жойлашган туман табиий –иклим шароити	
3	Автомобиль йўлининг техник-иктисодий кўрсаткичлари	
4.	Автомобиль йўлидаги нўқсонлар кайдномаси	
5.	Автомобиль йўлининг йўл тушамаси тузилмаси	
6.	Автомобиль йўлини ўрта таъмирлаш ишлари ҳажмини аниқлаш	
7.	Автомобиль йўлининг ўрта таъмирлаш ишлари технологик жараёнлари ҳисоби	
8.	Автомобиль йўлининг ўрта таъмирлаш ишлари чизиқли-тақвим графигини куриш	
7.	Автомобиль йўлини ўрта таъмирлашда меҳнатни муҳофаза қилиш ва хафсизлик техникаси	
8.	Автомобиль йўлини ўрта таъмирлашда атроф муҳит муҳофазаси	
9.	Хулоса	
10.	Фойдаланилган адабиётлар рўйхати	

## КИРИШ

Замонавий автомобил йўллари мураккаб муҳандислик иншоотлари ҳисобланиб, транспорт оқимининг юқори тезликда ҳаракатланишини таъминлайди. Автомобиль йўллари таъмирлаш ва сақлаш ишлари сифати автомобиль йўлининг хизмат муддатларини, ўтказувчанлик қобилиятини ошишига ва йўлдаги ҳаракат хавфсизлигини таъминланишига кафолат бўлади.

Бугунги кунда Республикамиз иқтисодиётининг ривожланиши ва тараққий этиши аввало, автомобил йўллари тармоғининг ҳолатига боғлиқдир. Республика бўйича транспортда ташилаётган халқ хўжалиги юкларининг 83,6 % дан кўпроғини автомобил йўллари зиммасига тўғри келиши ҳам, иқтисодиётнинг ривожланишидаги автомобил йўлларининг аҳамиятини белгилаб беради.

Йўллар жуда кўп табиий омиллар (қуёш нурида қизиш, музлаш ва эриш, ёғингарчиликлар, сизот сувлари ва йўл устидан оқиб тушадиган сувдан намланиш) таъсирида бўлади. Бу хусусиятларни йўллардан фойдаланиш даврида йўл-фойдаланиш хизматининг ходимлари ҳисобга олишлари керак ва бу ходимлар йил давомида йўлнинг узок муддат нормал ишлашини таъминлашлари зарур.

Замонавий автомобил йўллари йўловчи ва юкларни оммавий ташишга хизмат қилади. Улар миллионлаб ҳайдовчиларнинг кундалик иш жойлари бўлиб қолади, улардан автобус йўловчилари ва сайёҳатчилар фойдаланади. Буларнинг ҳаммаси ҳар қандай оммавий фойдаланиладиган муҳандислик иншоотига қўйилгани каби автомобил йўлларига ҳам мажбурий юқори меъморий-эстетик талаблар қўйилишини тақозо этади. Йўл қурилиши билан бир қаторда ҳам ҳайдовчилар ва йўловчиларга, ҳам автомобилларга хизмат кўрсатишга мўлжалланган кенг корхоналар тармоғи (йўл ёнидаги ошхоналар, меҳмонхоналар, шунингдек, техник хизмат кўрсатиш станциялари, ювиш пунктлари ва ҳ.к.) яратилиши керак. Бу иншоотларнинг

хамма комплекси йўлни фойдаланишга топшириш билан бир вақтда ишга туширилиши лозим.

Мамлакатимиз табиий шароитларининг ўзига хослиги автомобил йўллари ва кўприklarини эксплуатация қилувчи мутахассислар олдига мураккаб техник муаммоларни қўяди. Йўллар турли-туман табиий шароитларда, кенг текисликларда, қум саҳроларида, шўрхоҳларда ва суғориладиган пахтазорларда, тоғларда жойлашади.

Йўлларни таъмирлаш ва сақлаш мавсумий жараён бўла олмайди. Воҳаланки, йил давомида узликсиз бажариладиган жараён ҳисобланади. Шунинг учун мавсумийликни қисқартириш ва механизация воситалари ҳамда меҳнат ресурсларидан бутун йил давомида режали фойдаланиш, йўлларни техник эксплуатация қилувчилар олдида турган катта муаммодир.

Бугунги кунда Ўзбекистон Республикаси автомобил йўллари тармоғининг умумий узунлиги 183783 км бўлиб, шундан умумий фойдаланишдаги автомобил йўллари 42654 км ни, ички хўжалик йўллари 79465 км ни, шаҳарлар, туман марказлари ва аҳоли яшаш жойлари йўллари ва кўчалари 61788 км ни ташкил қилади.

Мен Битирув Малакавий ишимда “Жиззах вилоятидаги 16-тоифали М-39 “Алмати-Бишкек-Тошкент-Термиз” автомабиль йўлининг 980-982 км (чап томон) қисмини ўрта таъмирлаш ишлари технологик жараёнларини ишлаб чиқиш ” мавзусини бажардим.

## ЙЎЛ ЖОЙЛАШГАН ТУМАН ТАБИЙ –ИҚЛИМ ШАРОИТИ

**Тошкент вилояти** маркази - Тошкент шаҳри ҳисобланади. Вилоят ҳудуди майдони 15,59 минг кв.км. Аҳолиси 2239,8 минг киши. Маъмурий ҳудудий бўлиниши: қишлоқ туманлари 15 та, вилоятга бўйсинувчи шаҳарлар 7 та, туманга бўйсинувчи шаҳарлар 9 та, шаҳарчалар 18 та ва қишлоқлар 146 та ни ташкил қилади. Вилоят 1938 йил 15 январда тузилган.

Йўл жойлашган ҳудуд вилоятнинг Охангарон туманига тўғри келади. Охангарон тумани саноатлашган марказлардан бири ҳисобланади. Охангарондан Тошкентгача бўлган масофа 62 км.

### **Ҳудуднинг ҳаво иқлим шароити.**

Тошкент вилоятининг иқлими қуруқ ва қисман қуруқ субтропик иқлим. Бу ерда пахта ва субтропик мевалар етиштирилади. Бу ҳудуднинг иқлим шароити ўзгарувчан иқлим минтақасига киради. Қиши совуқ ва ҳаво намлиги юқори, ёзи эса қуруқ иссиқ ҳаводан иборат. Ҳаво ҳароратининг ўртача йиллик миқдори  $+15^{\circ}\text{C}$  ни ташкил қилади. Йилнинг энг иссиқ ойи июл бўлиб, ўртача ҳаво ҳарорати  $+29^{\circ}\text{C}$  ни ташкил қилади. Йилнинг энг совуқ ойи январ бўлиб, ўртача ҳаво ҳарорати  $1,3^{\circ}\text{C}$  ни ташкил қилади.

Июл ойида энг иссиқ мутлоқ ҳаво ҳарорати  $+41,7^{\circ}\text{C}$  ни, январ ойида энг совуқ мутлоқ ҳаво ҳарорати  $-27^{\circ}\text{C}$  ни ҳосил қилади. Энг иссиқ ойдаги энг катта ўртача ҳарорат  $34,9^{\circ}\text{C}$ , энг совуқ ойдаги энг кичик ўртача  $-1,3^{\circ}\text{C}$  ни ташкил қилади.

Ҳаво ҳароратининг йил давомида ойлар бўйича ўзгариши ўртача қийматлари жадвалда келтирилган.

Ойлар	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
T ° C,	1.3	2.5	8.8	16.6	21.3	26.1	27.5	24.8	19.9	13.6	9.0	3.1

Йил давомида ёғадиган ёғингарчиликлар миқдори ўртача 571 мм ни ташкил қилади. Ёғингарчиликларни кўп қисми асосан октябр-апрел ойларида ёғади. Бир суткадаги ёғин-сочиннинг энг кўп миқдори 61 мм. Бир

йилдаги ёғин-сочин тушадиган кунлар 114 кун. Қор қопламининг энг баланд миқдори 34 см ни ҳосил қилади. Ерни қор қоплайдиган кунлар сони йил давомида 38 кунни ташкил қилади. Қор ёғиши ўртача 20 декабрдан-18 мартгача ораликда кузатилади. Тупроқнинг музлаш чуқурлиги 0,35 м ни ташкил қилади.

Ҳаво нисбий намлиги йил давомида қўйидаги жадвал асосида ўзгаради:

Ойлар	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
W, %	65	70	82	63	58	49	40	31	38	44	53	62

Йил давомида шамол эсиши ва қутблар бўйича йўналишлар тақсимланиши деярли бир хил бўлади.

4 рақамли штил бўйича шамол йўналиши такрорланиши ва тезлиги қўйидаги жадвалда келтирилди.

Румблар	Ш	ШШқ	Шқ	ЖШқ	Ж	ЖҒ	Ғ	ШЦ
Январ								
Такрорланиш %	2	2	25	51	0	3	5	12
Тезлиги м/с.	3,0	5,1	9,6	12,6	0	4,9	5,1	3,7
Июл								
Такрорланиш %	3	1	7	32	3	7	8	39
Тезлиги м/с.	3,2	2,0	5,9	6,3	2,8	4,4	4,9	4,5

Шамол тезлиги декабр ойида 1,2 м/с ни ташкил қилса, апрел ойига бориб 20 м/с гача ўзгаради. Энг катта шамол тезлиги йилда бир марта 22 м/с гача кузатилиши мумкин.

#### **Ҳудуднинг рельефи.**

Вилоят рельефи хусусиятларига кура анча мураккаб бўлиб, қисман худуди тоғлардан ташкил топган. Денгиз сатхидан ўртача баландлиги 450 м. Вилоятнинг ҳозирги рельефи вужудга келишида дарёлар ва тектоник ҳаракатлар сабаб бўлган. Рельеф вужудга келиши 3-5 террасаларга

бўлинади ва бу рельефни мураккаблашишига олиб келади. Тошкент вилояти худудидаги тоғларнинг ўртача баландлиги 2157 м.

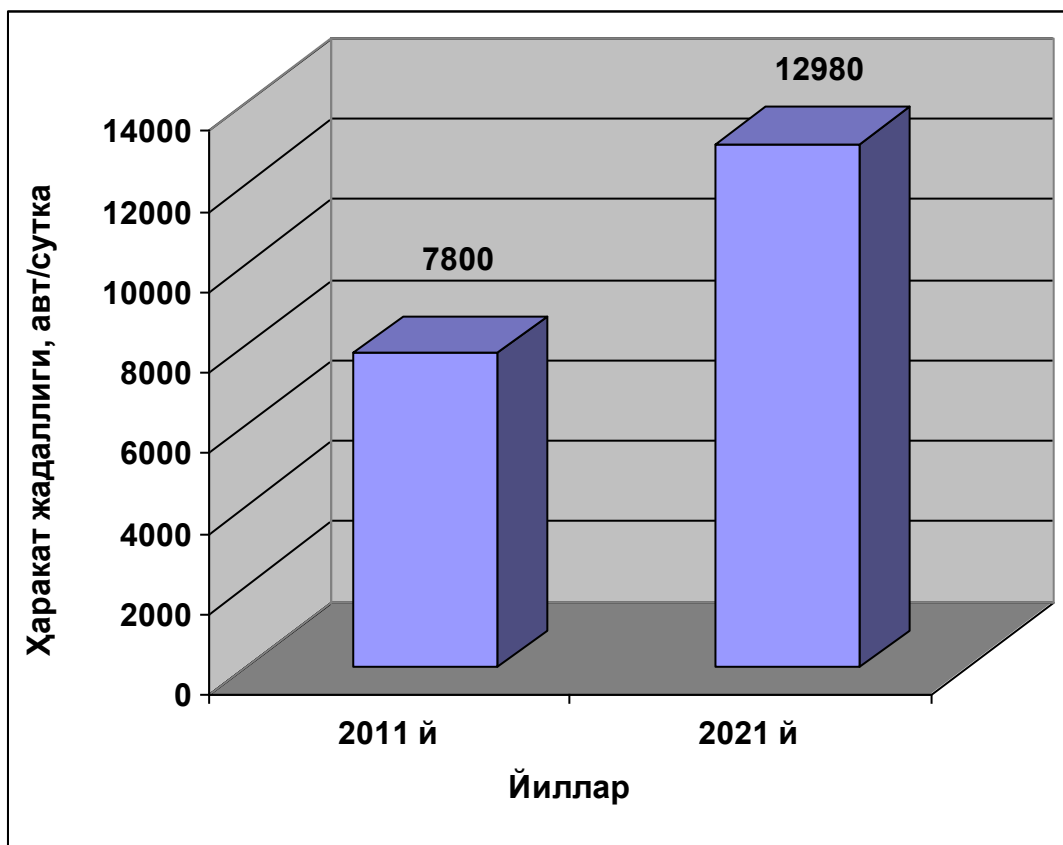
### **Сувлари.**

Вилоят ер ости сувлари чучук бўлиб ичиш учун энг яхши ҳисобланади. Ер ости сувлари чуқурлиги 1,8-2,5 м. Дарёлари Оҳангарон, Чирчик, Сирдарё. Дехқончиликда суғориш ишлари мана шу дарёлар орқали амалга оширалади.

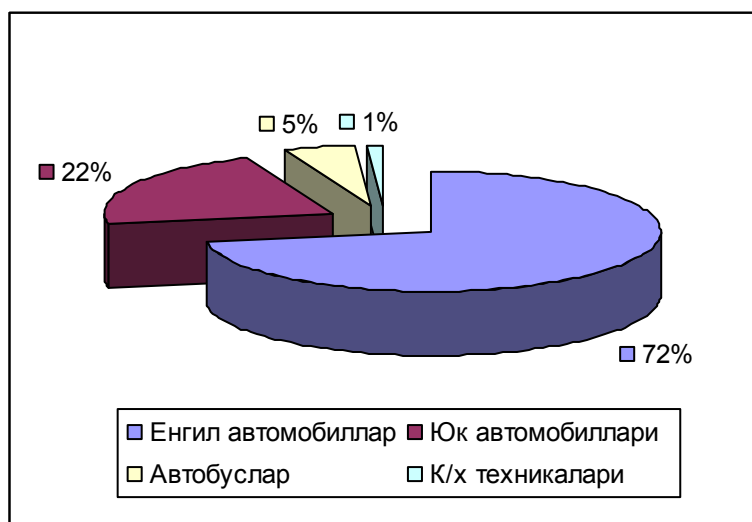
АВТОМОБИЛ ЙЎЛИНИНГ АСОСИЙ ТЕХНИК-ИҚТИСОДИЙ  
КЎРСАТКИЧЛАРИ

№	Кўрсаткичлар номлари	Ўл.бир	Миқдори
1	Йўл даражаси	Даража	Iб
2	Ҳаракат миқдори	авт/сут	7800
3	Йўл узунлиги	км	2,0
4	Ҳаракат тасмаси сони	дона	4
5	Ҳаракат тасмаси кенглиги	м	3,75
6	Қатнов қисми кенглиги	м	2x7,5
7	Йўл ёқаси кенглиги	м	3,75
8	Йўл ёқасининг мустаҳкамланган қисми	м	0,75
9	Йўл қопламаси кундаланг нишаблиги	‰	15
10	Йўл ёқасининг кундаланг нишаблиги	‰	30
11	Йўл максимал бўйлама қиялиги	‰	40
11	Йўл пойи кенглиги	м	25,1
12	Режада эгрининг энг кичик қиймати	м	800
13	Ҳаракат таркиби: Енгил автомобиллар Юк автомобиллари Автобуслар Қишлоқ хужалиги техникалари	% % % %	72 22 5 1
14	Ҳисобий тезлик	км/соат	120
15	Энг кичик куриш масофаси	м	250/450
16	Мавжуд қоплама равонлиги	см/км	112
17	Мавжуд қопламанинг тишлашиш коэф.		0,55





**Харакат жадаллиги эъюраси**



**Харакат таркиби диаграмаси**

## НУҚСОНЛАР ҚАЙДНОМАСИ

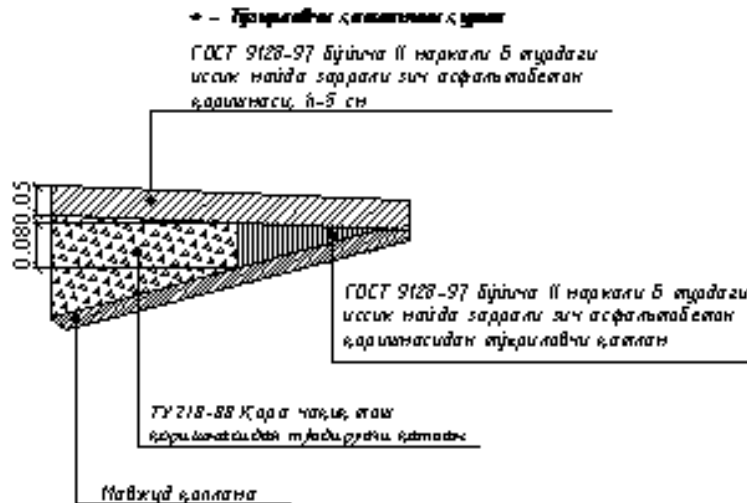
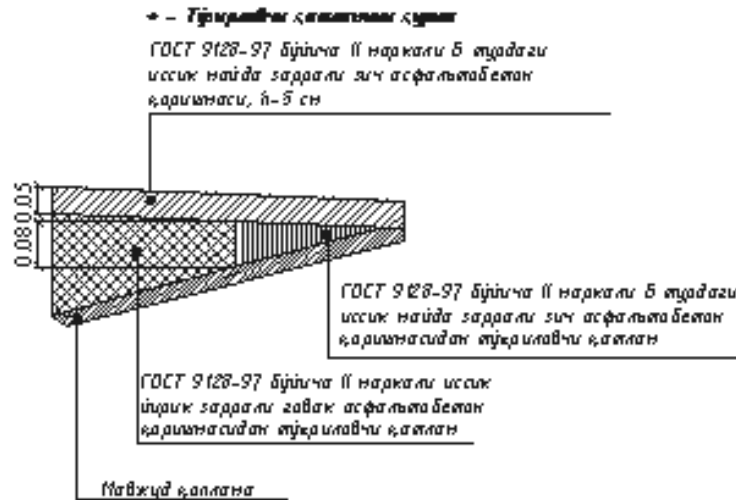
№ Т.р	Ишларнинг манзили				Узунлиги, км	Йўл элементларининг мавжуд ҳолати	Лойихада кўзда тутилган иш турлари ва тадбирлар	Иш ҳажмларини ҳисоблаш формуласи	Ўлчов бирлиги	Микдори (ҳажм)
	км		пикетаж							
	дан	гача	боши	охири						
			ПК +	ПК +						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>Йўл тўшамаси</b>										
1.	980	982	9800 +00	9820 +00	2,0	Қоплама юзасида тўлқинсимон силжишлар, кўндаланг ва бўйлама ёриқлар юзага келган. Айрим бўлакларда кўндаланг ва бўйлама ёриқлар тўрсимон ёриқларга айланган. Қопламада чукишлар пайдо бўлган ва кундаланг нишаблик йўқолган. Жойларда қоплама четлари синиб бошлаган.	Текисловчи қатлам бериб профилни туғрилаш.  Майда донали иссиқ асфальтбетон коришма-сидан h=0,05 м қалинликда қоплама ётқизиш.	Инструментал ўлчашлар асосида аниқланади.	м <sup>3</sup>	Ҳисоб
									м <sup>2</sup>	Ҳисоб

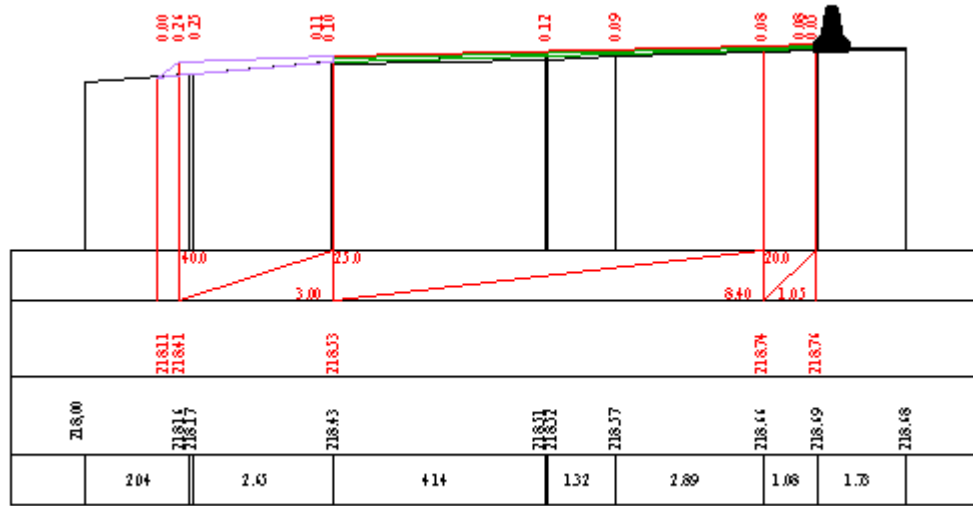
**Йўл чети**

2.	980	982	9800 +00	9820 +00	2,0	Йўл чети чуққан ва қопламадан пастда. Йўл чети мустаҳкамланмаган ва қияликлари текисланмаган.	Йўл четиний тўлғизиш ва йўл чети қияликларини текислаш. Йўл четиний 5 см қалинликда ҚША билан мустаҳкамлаш.	Инструментал ўлчашлар асосида аниқланади.	м <sup>2</sup>	Ҳисоб
<b>Туташмалар</b>										
3.	980	982	9806+2 0 9807+9 8	Чап  Чап		Туташмаларда йўл қопламаси қониқарсиз ҳолатда.	Туташмалар қопламаси-ни 5 см қалинликда 10 м масофада асфальтбетон қатлами билан мустаҳкамлаш.	Инструментал ўлчашлар асосида аниқланади.	м <sup>2</sup>	Ҳисоб
<b>Мухандислик жихозлари</b>										
4	980	982	9800+0 0	9820+0 0	2,0	Йўл белги чизиқлари мавжуд эмас.	Йўл белги чизиқларини қопламага чизиш.  Йўл белгилари.	Инструментал ўлчашлар асосида аниқланади. 5.12 6.3 6.7	пм  дона	Ҳисоб  1 1 1

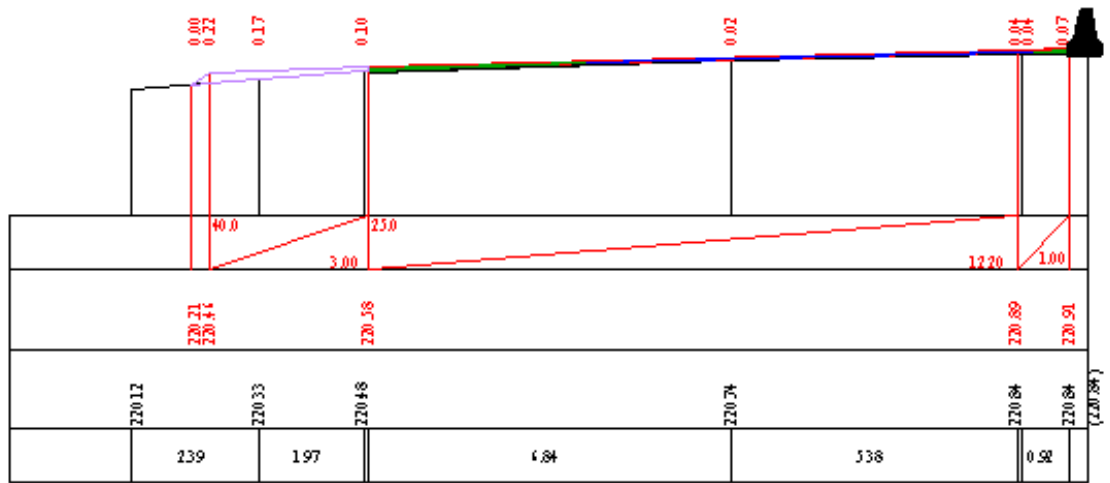
# АВТОМОБИЛ ЙЎЛИНИНГ ЙЎЛ ТЎШАМАСИ ТУЗИЛМАСИ

Автомобил йўлида қуйидаги турдаги йўл тўшамаси турлари учрайди  
Ушбу тушамаларни йўл ўқиға боғланиши қуйидаги чизмаларда келтирилган.





IIIK 2+40.00



IIIK 13+40.00

## ИШЛАР ҲАЖМИНИ АНИҚЛАШ

№ т/р	Ишлар номланиши	Ўл. бир.	Миқдори
1	2	3	4
<b>1-Боб. Тайёргарлик ишлари</b>			
1.	Мавжуд асфальтбетон қопламасини (мавжуд кўприкларда ва унга туташувларда) совуқ фрезалаш услубида 5 см қатлам қалинлигида 1000 мм ли фреза барабани кенглигида қирқиш (136,139 м3 : 0,05 см = 2722,78 м2)	м2	2722,78
2.	Мавжуд асфальтбетон қопламасини бўзишдан йиғилган фреза материалларни ўртача 10,0 км масофагача қурилиш ташкилоти базасидаги резервга автосамосвалларда ташиш.	м3/тн	136,139 / 299,506
<b>2-Боб. Йўл тўшамаси</b>			
1.	М/д иссиқ зич Б турдаги II маркали а/б қоришмасидан 5 см қалинликда (супер асфальтётқизгич билан ётқизиш) қопламанинг емирилган қатламини тиклаш, ва ундан олдин 0,2 л/м <sup>2</sup> нормада битум билан қопламага ишлов бериш (20675,66 м2*0,2=4135,13л)	м2 тн	20675,66 4,14
2.	М/д иссиқ зич Б турдаги II маркали а/б қоришмасидан текисловчи қатлам ётқизиш	тн	853,11
3.	0,2 л/м <sup>2</sup> нормада битум билан қопламага ишлов бериш (12464,04 м2*0,2=2492,8 л)	тн	2,49
4.	Й/д иссиқ зич Б турдаги II маркали а/б қоришмасидан текисловчи қатлам ётқизиш	тн	107,35
5.	0,2 л/м <sup>2</sup> нормада битум билан қопламага ишлов бериш (495,8 м2*0,2=99,2 л)	тн	0,0992
<b>3-боб. Йўл чети</b>			
1.	Йўл четини 5 см қалинликда қум-шағал аралашмаси билан мустаҳкамлаш. (841,915:0,05=16838,3 м2)	м2/м3	16838,3/ 841,915
<b>4-боб. Туташмалар</b>			
1.	М/д иссиқ зич Б турдаги II маркали а/б қоришмасидан 5 см қалинликда (супер асфальтётқизгич билан ётқизиш) қопламанинг емирилган қатламини тиклаш, ва ундан олдин 0,2 л/м <sup>2</sup> нормада битум билан қопламага ишлов бериш (226,0 м2*0,2=45,2 л)	м2 тн	226,00 0,0452

	<b>5-боб. Йўлни жихозлаш</b>		
	<b>5.1. Йўл белгиларини ва ишора устунчаларини ўрнатиш</b>		
1.	Темирбетон устунларда йўл белгиларини ўрнатиш	дона	6
	<b>5.2. Қатнов қисмига йўл белги чизиқларини чизиш</b>		
1.	Қалинлиги 0,1 м бўлган узликсиз йўл белги чизиғи (1.1)	п м	3769
2.	Қалинлиги 0,1 м бўлган 1:3 нисбатдаги узликли йўл белги чизиғи (1.5)	п м	1924
3.	Қалинлиги 0,1 м бўлган 3:1 нисбатдаги узликли йўл белги чизиғи (1.6)	п м	50,0

# АВТОМОБИЛЬ ЙЎЛИНИ ЖОРИЙ ТАЪМИРЛАШ ИШЛАРИ ТЕХНОЛОГИК ЖАРАЁНЛАРИ ҲИСОБИ

## I. Тайёргарлик ишлари

*1.1. Мавжуд асфальтбетон қопламасини (мавжуд кўприкларда ва унга туташувларда) совуқ фрезалаш услубида 5 см қатлам қалинлигида 1000 мм ли фреза барабани кенглигида қирқиш*

Бажариладиган иш ҳажми -  $136,139/2722,78 \text{ м}^3/\text{м}^2$  фреза материал.

Бунинг учун ДС-197 йўл фрезасини танлаб оламиз. Йўл фрезаси иш унумдорлигини қуйидаги формуладан аниқлаймиз:

$$\text{Иш унумдорлиги } P_{\text{фр}} = V_p * b * K_{\text{сл}} * K_B * K_T, \text{ м}^2/\text{соат}$$

Бунда  $V_p = 600 \text{ м}/\text{соат}$  фреза ишчи тезлиги;  $b=1,0 \text{ м}$  фрезалаш кенглиги;  $K_{\text{сл}} = 0,95$  иш унумдорликнинг пасайишини ҳисобга олувчи коэффициент;  $K_B = 0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффициенти;  $K_T = 0,70$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффициенти.

$$P_{\text{фр}} = V_p * b * K_{\text{сл}} * K_B * K_T = 600 * 1,0 * 0,95 * 0,75 * 0,70 = 299,25 \text{ м}^2/\text{соат} * 8,0 \text{ соат} = 2394 \text{ м}^2/\text{смена}$$

Иш юритувчи механизм сифатида  $n=1$  дона фрезани белгилаб оламиз.

Унда иш сменалари сонини қуйидагича аниқлаймиз:

$$N = V_{\text{ум}} / P_{\text{фр}} = 2722,78 / 2394 = 1,13 \approx 2 \text{ смена}$$

Фойдаланиш коэффициенти:

$$K_{\text{ф}} = 1,13 / 2 = 0,56$$

Иш кўлами узунлиги қуйидагича топилади:

$$L_{\text{кўл}} = L_{\text{тр}} / N = 2000 / 2 = 1000 \text{ м}/\text{смена}$$

*1.2. Мавжуд асфальтбетон қопламасини бўзишдан йиғилган фреза материалларни ўртача 10,0 км масофагача қурилиш ташиклоти базасидаги резервга автосамосвалларда ташиш.*

Бажариладиган иш ҳажми -  $136,139/ 299,506 \text{ м}^3/\text{тн}$

Бунинг учун МАЗ 5551 автосамосвалини танлаймиз.

Автосамосвал иш унумдорлигини қуйидаги формуладан аниқлаймиз

$$P_{\text{ас}} = (q_{\text{ас}} / (2 * L / V) + t_{\text{н}} + t_{\text{р}}) * K_B * K_T, \text{ тн}/\text{соат}$$



Бунда  $q_{ac}=10$  тн автосамосвал юк кўтариш қобилияти;  $L_{таш}=10$  км отвалга ташиш масофаси;  $V=40$  км/соат ҳаракат тезлиги;  $t_{п}=0,27$  соат, автомобилни юкланиш вақти;  $t_{р}=0,05$  соат, автомобилни тукиш вақти;  $K_{в}=0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффициентлари;  $K_{т}=0,70$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффициентлари.

$P_{ac}=(10/(2*10,0/40)+0,27+0,05)*0,75*0,70=6,5$  тн/соат \* 8,0 = 51,2 тн/смена

Автосамосваллар сони:

$$n=(V_{ум}/N)/P_{ac}=(299,506/2)/51,2=2,92\approx 3 \text{ дона}$$

Фойдаланиш коэффициентлари:  $K_{ф}=2,92/3=0,97$

## II. Йўл тўшамасини таъмирлаш

**2.1. Йирик донали иссиқ зич Б турдаги II маркали асфальтбетон қоришмасидан текисловчи қатлам ётқизиш, 0,2 л/м<sup>2</sup> нормада битум билан қопламага ишлов бериш**

**3.3.1. Йирик донали иссиқ зич Б турдаги II маркали асфальтбетон қоришмасидан текисловчи қатламни асфальт ётқизгичда ётқизиш**

Бажариладиган иш ҳажми - 107,35 тн асфальтбетон,

Асфальтбетон қоришмасини ётқизиш учун асфальт ётқизгич ДС-191 ни танлаб оламиз. Асфальт ётқизгич иш унумдорлиги қуйидаги формула орқали аниқланади.

$$P_{ay}=V_p*(b-a)*h_{сл}*K_{зy}*p*K_{сл}*K_{в}*K_{т} \text{ тн/соат.}$$

Бунда  $V_p=270$  м/соат – ишчи тезлик;  $b=3,0$  м – қатлам кенглиги;  $h_{сл}=0,08$  м – қатлам қалинлиги;  $a=0,05$  м – изларни ёпиш кенглиги;  $p=2,3$  т/м<sup>3</sup> й/д а/б зичлиги;  $K_{зy}=1,20$  зичлаш коэффициентлари;  $K_{сл}=1,0$  ётқизилаётган қатлам қалинлигини ҳисобга олувчи коэффициент;  $K_{в}=0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффициентлари;  $K_{т}=0,75$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффициентлари.

$P_{ay}=270*(3,0-0,05)*0,08*1,20*2,3*1,0*0,75*0,75=98,92$  тн/соат \* 8 = 791,4 тн/смена

$n = 1$  дона асфальт ётқизгич оламиз.

Иш сменалари сони

$$N = V_{\text{ум}} / \Pi_{\text{ау}} = 107,35 / 791,4 = 0,14 \approx 1 \text{ смена}$$

Фойдаланиш коэффициенти:

$$K_{\text{ф}} = 0,14 / 1 = 0,14$$

Иш кулами узунлиги қуйидагича топилади:

$$L_{\text{кўл}} = L_{\text{тр}} / N = 2000 / 1 = 1000 \text{ м/смена.}$$

### 3.3.2. Қоплама устки юзасига автогудронатор ёрдамида битум билан ишлов бериш

Бажариладиган иш ҳажми - 0,0992 тн битум.

Бунинг учун ДС –39Б (Зил базасида) автогудронаторини танлаймиз

ДС –39Б иш унумдорлиги:

$$\Pi_{\text{ав}} = (q_{\text{ав}} / (2 * L / V + t_{\text{н}} + t_{\text{р}})) * K_{\text{в}} * K_{\text{т}}, \text{ м}^3 / \text{соат}$$

Бунда  $q_{\text{ав}} = 4 \text{ м}^3$  – цистернани сиғими;  $L = 28 \text{ км}$  – ташиш масофаси;  $V = 45 \text{ км/соат}$  – ташиш тезлиги;  $t_{\text{н}} = 0,10 \text{ соат}$  – цистернани тўлдириш вақти;  $t_{\text{р}}$  – битумни сепишда цистернани бўшашига кетган вақт:

$$t_{\text{р}} = q_{\text{ав}} / (p * (b - a) * V_{\text{р}}), \text{ соат}$$

$p = 0,2 \text{ л/м}^2$  битум сепиш нормаси;  $b = 4 \text{ м}$ , сув сепиш кенглиги;  $a = 0,10 \text{ м}$ , тасмани қамраш кенглиги;  $V_{\text{р}} = 20 \text{ км/соат}$  – ишчи тезлик;

$$t_{\text{р}} = 4 / (0,2 * (4 - 0,10) * 20) = 0,26 \text{ соат}$$

$K_{\text{в}} = 0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффициенти;

$K_{\text{т}} = 0,70$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффициенти.

$$\Pi_{\text{ав}} = (q_{\text{ав}} / (2 * L / V + t_{\text{н}} + t_{\text{р}})) * K_{\text{в}} * K_{\text{т}} = (4 / (2 * 28 / 45 + 0,10 + 0,26)) * 0,75 * 0,70 = 1,31 \text{ м}^3 / \text{соат} * 8 \text{ соат} = 10,5 \text{ м}^3 / \text{смена}$$

Бир сменадаги иш ҳажми:

$$V_{\text{см}} = V_{\text{ум}} / N = 0,0992 \text{ тн} / 1 = 0,0992 \text{ тн} / \text{смена} = 0,0992 \text{ м}^3 / \text{смена}$$

Бир сменадаги автогудронаторлар сони

$$n = V_{\text{см}} / \Pi_{\text{ав}} = 0,0992 / 10,5 = 0,01 = 1 \text{ дона}$$

Фойдаланиш коэффициенти  $K_{\text{ф}} = 0,01$

### 3.3.3. Асфальтбетон қоришмасини автосамосвалларда ташиб келиш

Бир сменада бажариладиган иш ҳажми - 107,35 тн/смена

Бунинг учун МАЗ 5551 автосамосвалини танлаймиз.

Автосамосвал иш унумдорлигини қуйидаги формуладан аниқлаймиз

$$P_{ac} = (q_{ac}/(2 \cdot L/V) + t_n + t_p) \cdot K_B \cdot K_T, \text{ тн/соат}$$

Бунда  $q_{ac}=10$  тн автосамосвал юк кўтариш қобиляти;  $L_{таш}=28$  км ташиш масофаси;  $V=40$  км/соат ҳаракат тезлиги;  $t_n=0,27$  соат, автомобилни юкланиш вақти;  $t_p=0,05$  соат, автомобилни тукиш вақти;  $K_B=0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффициенти;  $K_T=0,70$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффициенти.

$$P_{ac} = (10/(2 \cdot 28,0/40) + 0,27 + 0,05) \cdot 0,75 \cdot 0,70 = 3,05 \text{ тн/соат} \cdot 8,0 = 24,4 \text{ тн/смена}$$

Автосамасваллар сони:

$$n = V_{cm} / P_{ac} = 107,35 / 24,4 = 4,39 \approx 5 \text{ дона}$$

Фойдаланиш коэффициенти:  $K_f = 4,39 / 5 = 0,88$

### 3.3.4 Асфальтбетон қатламини зичлаш

Бир сменада бажариладиган иш ҳажми - 107,35 тн/смена асфальтбетон

а) оғирлиги 6 тн бўлган ДУ–73 катоки билан бир издан 6 марта юриш билан зичлаш

Каток иш унумдорлиги

$$P_k = \frac{(b - a) \cdot l_{np} \cdot h_{cl} \cdot K_{з.у} \cdot K_B \cdot K_T}{\left( \frac{l_{np}}{1000 \cdot V_p} + t_n \right) \cdot n}, \text{ м}^3/\text{соат}$$

Бунда  $b=1,4$  м, бир ўтишда зичланадиган тасма кенглиги;  $a=0,20$  м, изни қоплаш кенглиги;  $l_{np}=100$  м ўтиш узунлиги;  $h_{cl}=0,08$  м зичланаётган қатлам қалинлиги;  $t_n=0,005$  соат –қўшни изга ўтишга кетган вақт;  $n=6$  марта бир издан юришлар сони;  $V_p=8$  км/соат – ишчи тезлик;  $K_B=0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффициенти;  $K_T=0,75$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффициенти.

$$\Pi_k = ((1,4 - 0,2) * 100 * 0,08 * 1,20) * 0,75 * 0,75 / ((100/1000 * 5,5) + 0,005) * 6 = 43,2 \text{ м}^3/\text{соат} * 8 = 345,7 \text{ м}^3/\text{смена} * 1,8 \text{ тн}/\text{м}^3 = 622,28 \text{ тн}/\text{смена}$$

$$\text{Катоклар сони } n = V_{\text{см}}/\Pi_k = 107,35 / 622,28 = 0,17 = 1 \text{ дона}$$

$$\text{Фойдаланиш коэффициенти } K_{\phi} = 0,17/1 = 0,17$$

б) Оғирлиги 18 тн бўлган CATERPILLAR PS-200 В каток билан бир издан 12 марта юриш билан зичлаш.

Каток иш унумдорлиги

$$\Pi_k = \frac{(b - a) \cdot l_{\text{пр}} \cdot h_{\text{сл}} \cdot K_{\text{з.у}} \cdot K_B \cdot K_T}{\left( \frac{l_{\text{пр}}}{1000 \cdot V_p} + t_n \right) \cdot n}, \text{ м}^3/\text{соат}$$

Бунда  $b=1,73$  м, бир ўтишда зичланадиган тасма кенглиги;  $a=0,20$  м, изни қоплаш кенглиги;  $l_{\text{пр}}=100$  м ўтиш узунлиги;  $h_{\text{сл}}=0,08$  м зичланаётган қатлам қалинлиги;  $t_n=0,005$  соат –қўшни изга ўтишга кетган вақт;  $n=12$  марта бир издан юришлар сони;  $V_p=19,3$  км/соат – ишчи тезлик;  $K_B=0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффициенти;  $K_T=0,75$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффициенти.

$$\Pi_k = ((1,73 - 0,2) * 100 * 0,08 * 1,20 * 0,75 * 0,75) / ((100/1000 * 19,3) + 0,005) * 12 = 67,68 \text{ м}^3/\text{соат} * 8 = 541,4 \text{ м}^3/\text{смена} * 1,8 \text{ тн}/\text{м}^3 = 974,6 \text{ тн}/\text{смена}$$

$$\text{Катоклар сони } n = V_{\text{см}}/\Pi_k = 107,35 / 974,6 = 0,11 = 1 \text{ дона}$$

$$\text{Фойдаланиш коэффициенти } K_{\phi} = 0,11/1 = 0,11$$

**3.4. Майда донали иссиқ зич Б турдаги II маркали а/б қоришмасидан текисловчи қатлам ётқизиш ва  $0,2 \text{ л}/\text{м}^2$  нормада битум билан қопламага ишлов**

**3.4.1. Майда донали иссиқ зич Б турдаги II маркали асфальтбетон қоришмасини асфальт ётқизгичда ётқизиш**

Бажариладиган иш ҳажми - 853,11 тн асфальтбетон,

Асфальтбетон қоришмасини ётқизиш учун асфальт ётқизгич ДС-191 ни танлаб оламиз. Асфальт ётқизгич иш унумдорлиги қуйидаги формула орқали аниқланади.

$$\Pi_{\text{ау}} = V_p * (b - a) * h_{\text{сл}} * K_{\text{з.у}} * p * K_{\text{сл}} * K_B * K_T \quad \text{тн}/\text{соат}.$$

Бунда  $V_p = 270$  м/соат – ишчи тезлик;  $b = 3,0$  м – қатлам кенглиги;  $h_{сл} = 0,07$  м – қатлам қалинлиги;  $a = 0,05$  м – изларни ёпиш кенглиги;  $\rho = 2,3$  т/м<sup>3</sup> й/д а/б зичлиги;  $K_{зy} = 1,20$  зичлаш коэффициенти;  $K_{сл} = 1,0$  ётқизиладиган қатлам қалинлигини ҳисобга олувчи коэффициент;  $K_B = 0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффициенти;  $K_T = 0,75$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффициенти.

$$P_{ay} = 270 * (3,0 - 0,05) * 0,07 * 1,20 * 2,3 * 1,0 * 0,75 * 0,75 = 85,92 \text{ тн/соат} * 8 = 687,4 \text{ тн/смена}$$

$n = 1$  дона асфальт ётқизгич оламиз.

Иш сменалари сони

$$N = V_{ум} / P_{ay} = 853,11 / 687,4 = 1,24 \approx 2 \text{ смена}$$

Фойдаланиш коэффициенти:

$$K_{ф} = 1,24 / 2 = 0,62$$

Иш кулами узунлиги қуйидагича топилади:

$$L_{кўл} = L_{тр} / N = 2000 / 2 = 1000 \text{ м/смена.}$$

*3.4.2. Қоплама устки юзасига автогудронатор ёрдамида битум билан ишлов бериш*

Бажариладиган иш ҳажми - 2,49 тн битум.

Бунинг учун ДС –39Б (Зил базасида) автогудронаторини танлаймиз

ДС –39Б иш унумдорлиги:

$$P_{ав} = (q_{ав} / (2 * L / V + t_n + t_p)) * K_B * K_T, \text{ м}^3/\text{соат}$$

Бунда  $q_{ав} = 4$  м<sup>3</sup> – цистернани сиғими;  $L = 28$  км – ташиш масофаси;  $V = 45$  км/соат – ташиш тезлиги;  $t_n = 0,10$  соат- цистернани тўлдириш вақти;  $t_p$  – битумни сепишда цистернани бўшашига кетган вақт:

$$t_p = q_{ав} / (\rho * (b - a) * V_p), \text{ соат}$$

$\rho = 0,2$  л/м<sup>2</sup> битум сепиш нормаси;  $b = 4$  м, сув сепиш кенглиги;  $a = 0,10$  м, тасмани қамраш кенглиги;  $V_p = 20$  км/соат – ишчи тезлик;

$$t_p = 4 / (0,2 * (4 - 0,10) * 20) = 0,26 \text{ соат}$$

$K_B = 0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффициенти;

$K_T = 0,70$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффициенти.

$$P_{ав} = (q_{ав} / (2 * L / V + t_n + t_p)) * K_b * K_T = (4 / (2 * 28 / 45 + 0,10 + 0,26)) * 0,75 * 0,70 = 1,31 \text{ м}^3/\text{соат} * 8 \text{ соат} = 10,5 \text{ м}^3/\text{смена}$$

Бир сменадаги иш ҳажми:

$$V_{см} = V_{ум} / N = 2,49 \text{ тн} / 2 = 1,245 \text{ тн} / \text{смена} = 1,245 \text{ м}^3/\text{смена}$$

Бир сменадаги автогудронаторлар сони

$$n = V_{см} / P_{ав} = 1,245 / 10,5 = 0,12 = 1 \text{ дона}$$

Фойдаланиш коэффициенти  $K_{ф} = 0,12$

### 3.4.3. Асфальтбетон қоришмасини автосамосвалларда ташиб келиш

Бир сменада бажариладиган иш ҳажми - 853,11 тн/смена

Бунинг учун МАЗ 5551 автосамосвалини танлаймиз.

Автосамосвал иш унумдорлигини қуйидаги формуладан аниқлаймиз

$$P_{ас} = (q_{ас} / (2 * L / V) + t_n + t_p) * K_b * K_T, \text{ тн}/\text{соат}$$

Бунда  $q_{ас} = 10$  тн автосамосвал юк кўтариш қобилияти;  $L_{таш} = 28$  км ташиш масофаси;  $V = 40$  км/соат ҳаракат тезлиги;  $t_n = 0,27$  соат, автомобилни юкланиш вақти;  $t_p = 0,05$  соат, автомобилни тукиш вақти;  $K_b = 0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффициенти;  $K_T = 0,70$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффициенти.

$$P_{ас} = (10 / (2 * 28,0 / 40) + 0,27 + 0,05) * 0,75 * 0,70 = 3,05 \text{ тн}/\text{соат} * 8,0 = 24,4 \text{ тн}/\text{смена}$$

Автосамасваллар сони:

$$n = V_{см} / P_{ас} = 853,11 / 24,4 = 34,96 \approx 35 \text{ дона}$$

Фойдаланиш коэффициенти:  $K_{ф} = 34,96 / 35 = 0,99$

### 3.4.4. Текисловчи майда донали асфальтбетон қатламини зичлаш

Бир сменада бажариладиган иш ҳажми - 687,4 тн/смена асфальтбетон

а) оғирлиги 6 тн бўлган ДУ–73 каток билан бир издан 6 марта юриш билан зичлаш

Каток иш унумдорлиги

$$\Pi_k = \frac{(b-a) \cdot l_{np} \cdot h_{cl} \cdot K_{з.у}}{\left( \frac{l_{np}}{1000 \cdot V_p} + t_n \right)} \cdot K_B \cdot K_T, \text{ м}^3/\text{соат}$$

Бунда  $b=1,4$  м, бир ўтишда зичланадиган тасма кенглиги;  $a=0,20$  м, изни қоплаш кенглиги;  $l_{np}=100$  м ўтиш узунлиги;  $h_{cl}=0,07$  м зичланаётган қатлам қалинлиги;  $t_n=0,005$  соат –қўшни изга ўтишга кетган вақт;  $n=6$  марта бир издан юришлар сони;  $V_p=8$  км/соат – ишчи тезлик;  $K_B=0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффициентини;  $K_T=0,75$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффициентини.

$$\Pi_k = ((1,4-0,2) \cdot 100 \cdot 0,07 \cdot 1,20) \cdot 0,75 \cdot 0,75 / ((100/1000 \cdot 5,5) + 0,005) \cdot 6 = 42,2 \text{ м}^3/\text{соат} \cdot 8 = 337,6 \text{ м}^3/\text{смена} \cdot 2,4 \text{ тн}/\text{м}^3 = 810,24 \text{ тн}/\text{смена}$$

$$\text{Катоклар сони } n = V_{cm} / \Pi_k = 687,4 / 810,24 = 0,83 = 1 \text{ дона}$$

$$\text{Фойдаланиш коэффициенти } K_{\phi} = 0,83 / 1 = 0,83$$

б) Оғирлиги 18 тн бўлган CATERPILLAR PS-200 В каток билан бир издан 12 марта юриш билан зичлаш.

Каток иш унумдорлиги

$$\Pi_k = \frac{(b-a) \cdot l_{np} \cdot h_{cl} \cdot K_{з.у}}{\left( \frac{l_{np}}{1000 \cdot V_p} + t_n \right)} \cdot K_B \cdot K_T, \text{ м}^3/\text{соат}$$

Бунда  $b=1,73$  м, бир ўтишда зичланадиган тасма кенглиги;  $a=0,20$  м, изни қоплаш кенглиги;  $l_{np}=100$  м ўтиш узунлиги;  $h_{cl}=0,07$  м зичланаётган қатлам қалинлиги;  $t_n=0,005$  соат –қўшни изга ўтишга кетган вақт;  $n=12$  марта бир издан юришлар сони;  $V_p=19,3$  км/соат – ишчи тезлик;  $K_B=0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффициентини;  $K_T=0,75$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффициентини.

$$\Pi_k = ((1,73-0,2) \cdot 100 \cdot 0,07 \cdot 1,20 \cdot 0,75 \cdot 0,75) / ((100/1000 \cdot 19,3) + 0,005) \cdot 12 = 59,22$$

$$\text{м}^3/\text{соат} \cdot 8 = 473,8 \text{ м}^3/\text{смена} \cdot 2,4 \text{ тн}/\text{м}^3 = 1137,1 \text{ тн}/\text{смена}$$

$$\text{Катоклар сони } n = V_{cm} / \Pi_k = 687,4 / 1137,1 = 0,61 = 1 \text{ дона}$$

$$\text{Фойдаланиш коэффициенти } K_{\phi} = 0,61 / 1 = 0,61$$

**3.5. Майда донали иссиқ зич Б турдаги II маркали а/б қоришмасидан 5 см қалинликда қопламанинг емирилган қатламини тиклаш, ва ундан олдин 0,2 л/м<sup>2</sup> нормада битум билан қопламага ишлов бериш**

**3.5.1. Майда донали иссиқ зич Б турдаги II маркали асфальтбетон қоришмасини асфальт ётқизгичда ётқизиш**

Бажариладиган иш ҳажми –20675,66 тн асфальтбетон

Асфальтбетон қоришмасини ётқизиш учун асфальт ётқизгич ДС-191 ни танлаб оламиз. Асфальт ётқизгич иш унумдорлиги қуйидаги формула орқали аниқланади.

$$P_{ay} = V_p * (b-a) * h_{cl} * K_{zy} * p * K_{cl} * K_B * K_T \quad \text{тн/соат.}$$

Бунда  $V_p = 270$  м/соат – ишчи тезлик;  $b = 3,0$  м – қатлам кенглиги;  $h_{cl} = 0,05$  м – қатлам қалинлиги;  $a = 0,05$  м – изларни ёпиш кенглиги;  $p = 2,3$  т/м<sup>3</sup> й/д а/б зичлиги;  $K_{zy} = 1,20$  зичлаш коэффициент;  $K_{cl} = 1,0$  ётқизиладиган қатлам қалинлигини ҳисобга олувчи коэффициент;  $K_B = 0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффициенти;  $K_T = 0,75$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффициенти.

$$P_{ay} = 270 * (3,0 - 0,05) * 0,05 * 1,20 * 2,3 * 1,0 * 0,75 * 0,75 = 61,37 \text{ тн/соат} * 8 = 490,97 \text{ тн/смена}$$

$n = 4$  дона асфальт ётқизгич оламиз.

Иш сменалари сони

$$N = V_{um} / P_{ay} = 20675,66 / 490,97 * 4 = 10,52 \approx 11 \text{ смена}$$

Фойдаланиш коэффициенти:

$$K_{\phi} = 10,52 / 11 = 0,95$$

Иш кулами узунлиги қуйидагича топилади:

$$L_{k\ddot{u}l} = L_{tr} / N = 2000 / 11 = 181,8 \text{ м/смена.}$$

**3.5.2. Қоплама устки юзасига автогудронатор ёрдамида битум билан ишлов бериш**

Бажариладиган иш ҳажми - 4,14 тн битум.

Бунинг учун ДС –39Б (Зил базасида) автогудронаторини танлаймиз



ДС –39Б иш унумдорлиги:

$$P_{ав}=(q_{ав}/(2*L/V+t_n+t_p))*K_B*K_T, м^3/соат$$

Бунда  $q_{ав}=4 м^3$  – цистернани сифими;  $L=28 км$  – ташиш масофаси;  $V=45 км/соат$  – ташиш тезлиги;  $t_n=0,10 соат$ - цистернани тўлдириш вақти;  $t_p$  – битумни сепишда цистернани бўшашига кетган вақт:

$$t_p=q_{ав}/(p*(b-a)*V_p), соат$$

$p=0,2 л/м^2$  битум сепиш нормаси;  $b=4 м$ , сув сепиш кенглиги;  $a=0,10 м$ , тасмани қамраш кенглиги;  $V_p=20 км/соат$  – ишчи тезлик;

$$t_p=4/(0,2*(4-0,10)*20) = 0,26 соат$$

$K_B=0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффициенти;

$K_T=0,70$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффициенти.

$P_{ав}=(q_{ав}/(2*L/V+t_n+t_p))*K_B*K_T=(4/(2*28/45+0,10+0,26))*0,75*0,70= 1,31 м^3/соат *8 соат = 10,5 м^3/смена$

Бир сменадаги иш ҳажми:

$$V_{см} = V_{ум}/N=4,14 тн / 11 = 0,376 тн /смена=0,376 м^3/смена$$

Бир сменадаги автогудронаторлар сони

$$n= V_{см}/ P_{ав}= 0,376 /10,5 = 0,04=1 дона$$

Фойдаланиш коэффициенти  $K_{ф}= 0,04$

### 3.5.3. Асфальтбетон қоришмасини автосамосвалларда ташиб келиши

Бир сменада бажариладиган иш ҳажми -  $490,97*4 тн/смена$

Бунинг учун МАЗ 5551 автосамосвалини танлаймиз.

Автосамосвал иш унумдорлигини қуйидаги формуладан аниқлаймиз

$$P_{ас} = (q_{ас}/(2*L/V)+t_n+t_p)*K_B*K_T, тн/соат$$

Бунда  $q_{ас}=10 тн$  автосамосвал юк кўтариш қобилияти;  $L_{таш}=28 км$  ташиш масофаси;  $V=40 км/соат$  ҳаракат тезлиги;  $t_n=0,27 соат$ , автомобилни юкланиш вақти;  $t_p=0,05 соат$ , автомобилни тукиш вақти;  $K_B=0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффициенти;  $K_T=0,70$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффициенти.

$\Pi_{ac}=(10/(2*28,0/40)+0,27+0,05)*0,75*0,70=3,05$  тн/соат \* 8,0 = 24,4 тн/смена

Автосамасваллар сони:

$$n=V_{cm} / \Pi_{ac}=490,97*4 / 24,4 = 80,5 \approx 81 \text{ дона}$$

Фойдаланиш коэффициенти:  $K_{\phi}= 80,5/ 81 = 0,99$

### 3.5.4. Майда донали асфальтбетон қатламини зичлаш

Бир сменада бажариладиган иш ҳажми - 490,97 \*4 тн/смена асфальтбетон

а) оғирлиги 6 тн бўлган ДУ–73 катоки билан бир издан 6 марта юриш билан зичлаш

Каток иш унумдорлиги

$$\Pi_{\kappa} = \frac{(b - a) \cdot l_{np} \cdot h_{cl} \cdot K_{з.у} \cdot K_B \cdot K_T, \text{ м}^3/\text{соат}}{\left( \frac{l_{np}}{1000 \cdot V_p} + t_n \right) \cdot n}$$

Бунда  $b=1,4$  м, бир ўтишда зичланадиган тасма кенглиги;  $a=0,20$  м, изни қоплаш кенглиги;  $l_{np}=100$  м ўтиш узунлиги;  $h_{cl}=0,05$  м зичланаётган қатлам қалинлиги;  $t_n=0,005$  соат –қўшни изга ўтишга кетган вақт;  $n=6$  марта бир издан юришлар сони;  $V_p=8$  км/соат – ишчи тезлик;  $K_B= 0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффициенти;  $K_T=0,75$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффициенти.

$$\Pi_{\kappa}=((1,4-0,2)*100*0,05*1,20)*0,75*0,75)/((100/1000*5,5)+0,005))*6=30,2 \text{ м}^3/\text{соат} * 8=241,1 \text{ м}^3/\text{смена} * 2,4 \text{ тн}/\text{м}^3=578,7 \text{ тн}/\text{смена}$$

Катоклар сони  $n =V_{cm}/\Pi_{\kappa}=490,97 *4 /578,7 =3,39 = 4$  дона

Фойдаланиш коэффициенти  $K_{\phi}= 3,39/4 = 0,84$

б) Оғирлиги 18 тн бўлган CATERPILLAR PS-200 В каток билан бир издан 12 марта юриш билан зичлаш.

Каток иш унумдорлиги

$$\Pi_{\kappa} = \frac{(b - a) \cdot l_{np} \cdot h_{cl} \cdot K_{з.у} \cdot K_B \cdot K_T, \text{ м}^3/\text{соат}}{\left( \frac{l_{np}}{1000 \cdot V_p} + t_n \right) \cdot n}$$

Бунда  $b=1,73$  м, бир ўтишда зичланадиган тасма кенглиги;  $a=0,20$  м, изни қоплаш кенглиги;  $l_{пр}=100$  м ўтиш узунлиги;  $h_{сл}=0,05$  м зичланаётган қатлам қалинлиги;  $t_{ц}=0,005$  соат –қўшни изга ўтишга кетган вақт;  $n=12$  марта бир издан юришлар сони;  $V_p=19,3$  км/соат – ишчи тезлик;  $K_B= 0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффиценти;  $K_T= 0,75$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффиценти.

$$\Pi_k = ((1,73-0,2) \cdot 100 \cdot 0,05 \cdot 1,20 \cdot 0,75 \cdot 0,75) / ((100/1000 \cdot 19,3) + 0,005) \cdot 12 = 42,3 \text{ м}^3/\text{соат} \cdot 8 = 338,4 \text{ м}^3/\text{смена} \cdot 2,4 \text{ тн}/\text{м}^3 = 812,16 \text{ тн}/\text{смена}$$

$$\text{Катоклар сони } n = V_{см}/\Pi_k = 490,97 \cdot 4 / 812,16 = 2,41 = 3 \text{ дона}$$

$$\text{Фойдаланиш коэффиценти } K_{ф} = 2,41/3 = 0,80$$

#### IV. Йўл четини мустахкамлаш

#### 4. Йўл четини 5 см қалинликда қум-шағал аралашмаси билан мустахкамлаш.

4.1. Йўл четини 0,05 м қалинликда ҚША билан мустахкамлаш учун материаллар сарфи.

Иш ҳажми -  $16838,3 \text{ м}^2$  Материаллар сарфи -  $841,915 \text{ м}^3$  ҚША

Сув сарфи Е 2708-1-16 асосан  $1000 \text{ м}^2$  га  $20 \text{ м}^3$

Иш ҳажмига -  $16838,3 \text{ м}^2 - 336,76 \text{ м}^3$  Сув сарфланади.

4.2. ҚША ни экскаватор ёрдамида автосамасвалга юклаб бериши.

ҚША ни юклаш ишлари учун чумичининг сиғими  $0,65 \text{ м}^3$  бўлган ЭО 4112 тескари чумичли пневмо ғилдиракли экскаваторни танлаб оламиз. Экскаватор иш унумдорлигини куйидаги формуладан аниқлаймиз:

$$\text{Иш унумдорлик } P_{э} = \frac{q_{э}}{t_{ц} \cdot K_p} \cdot K_{гр} \cdot K_B \cdot K_T, \text{ м}^3/\text{соат}$$

Бунда  $q_{э}$ - экскаватор чумичининг сиғими,  $0,65 \text{ м}^3$ ;  $t_{ц}$ - цикл давомийлиги,  $0,0055$  соат;  $K_p=1,1$  - грунтни юмшатиш коэффиценти;  $K_{гр}= 1,0$  – гурунт гурухини ҳисобга олиш коэффиценти;  $K_B= 0,70$  – сменада вақтдан фойдаланиш коэффиценти;  $K_T= 0,60$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффиценти.

$$ПЭ = \frac{q_э}{t_ц \cdot K_p} \cdot K_{гр} \cdot K_B \cdot K_T = (0,65/0,0055 \cdot 1,1) \cdot 1,0 \cdot 0,7 \cdot 0,60 = 45,12 \text{ м}^3/\text{соат} *$$

$$T=8,0 \text{ соат} = 360,99 \text{ м}^3/\text{смена}.$$

Иш юритувчи механизм сифатида  $n=1$  дона экваторни белгилаб оламиз. Унда иш сменалари сонини қуйидагича аниқлаймиз:

$$N=V_{ум} / ПЭ= 841,915 \text{ м}^3 / 360,99 = 2,33 \approx 3 \text{ смена}$$

Фойдаланиш коэффиценти:

$$K_{ф} = 2,33 / 3 = 0,77$$

Иш кўлами узунлиги қуйидагича топилади:

$$L_{кўл} = L_{тр} / N = 2000 / 3 = 667 \text{ м/смена}.$$

*4.3. Экватор ёрдамида юклар берилган ҚША ни автосамосвал ёрдамида ташиб келиш.*

Бунинг учун МАЗ 5551 автосамосвалини танлаймиз.

Автосамосвал иш унумдорлигини қуйидаги формуладан аниқлаймиз

$$П_{ac} = (q_{ac}/(2 \cdot L/V) + t_n + t_p) \cdot K_B \cdot K_T, \text{ тн/соат}$$

Бунда  $q_{ac}=10$  тн автосамосвал юк кўтариш қобилияти;  $L_{таш}=80$  км отвалга ташиш масофаси;  $V=40$  км/соат ҳаракат тезлиги;  $t_n=0,27$  соат, автомобилни юкланиш вақти;  $t_p=0,05$  соат, автомобилни тукиш вақти;  $K_B=0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффиценти;  $K_T=0,70$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффиценти.

$$П_{ac} = (10/(2 \cdot 80,0/40) + 0,27 + 0,05) \cdot 0,75 \cdot 0,70 = 1,22 \text{ тн/соат} * 8,0 = 9,9 \text{ тн/смена}$$

Автосамосваллар сони:

$$n = V_{см} / П_{ac} = 360,99 / 9,9 = 36,46 \approx 37 \text{ дона}$$

Фойдаланиш коэффиценти:  $K_{ф} = 36,46 / 37 = 0,98$

*4.4. Автогрейдер ёрдамида ҚША ни суриб ёйиш ва текислаш*

Бир сменадаги бажариладиган иш ҳажми -  $360,99 \text{ м}^3/\text{смена}$ .

Бунинг учун ДЗ – 98 автогрейдерини танлаб оламиз. Автогрейдер иш унумдорлиги:

$$П_{a/гр} = (q / t_ц \cdot K_{p.в}) \cdot K_{гр} \cdot K_B \cdot K_T, \text{ м}^3/\text{соат}$$

Бунда  $q = 0,75 \cdot h^2 \cdot b \cdot K_{\Pi}$ , автогрейдер отвали билан ишлов бериладиган грунт ҳажми,  $m^3$ ;  $h=0,99$  м – отвал баландлиги;  $b=3,22$  м – отвал узунлиги;  $K_{\Pi}=0,85$  грунтни суришдаги юқотиш коэффициентлари;

$$q = 0,75 \cdot (0,99)^2 \cdot 3,22 \cdot 0,85 = 2,01 \text{ м}^3$$

$t_u = t_{\Pi} + t_{\text{обх}} + t_{\text{пер}}$ , соат – тўлик цикл вақти

$$t_{\Pi} = l_{\Pi} / 1000 \cdot V_{\Pi} = 8,0 / 1000 \cdot 5,0 = 0,0016 \text{ м}^3 \text{ суриш учун кетган вақт};$$

$$t_{\text{обх}} = l_{\Pi} / 1000 \cdot V_{\text{об.х}} = 8 / 1000 \cdot 10 = 0,0008 \text{ соат}; \quad t_{\text{пер}} = 0,005 \text{ соат};$$

$$t_{\text{ц}} = 0,0016 + 0,0008 + 0,005 = 0,0074 \text{ соат}.$$

$K_{p.v} = 0,85$  – грунтни суришда унинг тукиладиган қисмини ҳисобга олувчи коэффициент;

$K_{гр} = 1,0$  – грунтнинг ишлов бериш мураккаблигини ҳисобга олувчи коэффициент;

$K_B = 0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффициенти;

$K_T = 0,60$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффициенти.

$$P_{a/гр} = (2,01 / 0,0074 \cdot 0,85) \cdot 1,0 \cdot 0,75 \cdot 0,60 = 143,8 \text{ м}^3 / \text{соат} \cdot 8 = 1150 \text{ м}^3 / \text{смена}$$

Автогрейдер сони  $n = (V_{\text{см}} - P_{\text{э}}) / P_{a/гр} = 360,99 \text{ м}^3 / \text{смена} / 1150 = 0,31 \approx 1$  дона автогрейдер.

$$\text{Фойдаланиш коэффициенти } K_{\phi} = 0,31 / 1 = 0,31$$

#### 4.5. Сув сепувчи машина ёрдамида қум-шагал аралашмасини намлаш.

Бажариладиган иш ҳажми -  $360,99 \text{ м}^3 / \text{смена}$ . ҚША

Талаб қилинадиган сув ҳажми  $336,76 \text{ м}^3$  сув.

Бир сменадаги сув ҳажми -  $336,76 / 3 = 112,25 \text{ м}^3$  сув.

Бир сменадаги иш ҳажми  $16838,3 \text{ м}^2 / 3 = 5612,8 \text{ м}^2 / \text{смена}$

Бунинг учун ПМ –130Б (Зил базасида) сув сепувчи машинани танлаймиз

ПМ –130Б иш унумдорлиги:

$$P_{\text{пм}} = ((1000 \cdot (b-a) \cdot V_p \cdot t_p) / (2 \cdot L / V + t_n + t_p)) \cdot K_B \cdot K_T, \text{ м}^2 / \text{соат}$$

Бунда  $b=15$  м, сув сепиш кенглиги;  $a=0,10$  м, сув сепиш тоасмасини қамраш кенглиги;  $V_p=20$  км/соат – ишчи тезлик;  $L=5$  км – ташиш масофаси;  $V=45$  км/соат – ташиш тезлиги;  $t_n=0,10$  соат- цистернани сув билан тўлдириш вақти;  $t_p$  – сувни сепишда цистернани бўшашига кетган вақт:

$$t_p = q_{\text{пм}} / (p \cdot (b-a) \cdot V_p, \text{ соат}$$

бунда  $q_{\text{пм}}=6 \text{ м}^3$  – цистернани сигими;  $p=0,7$  л/м<sup>2</sup> сув сепиш нормаси;

$$t_p = 6 / (0,7 \cdot (15-0,10) \cdot 20 = 0,029 \text{ соат}$$

$K_B=0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффициенти;

$K_T=0,70$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффициенти.

$$P_{\text{пм}} = ((1000 \cdot (b-a) \cdot V_p \cdot t_p) / (2 \cdot L / V + t_n + t_p)) \cdot K_B \cdot K_T = ((1000 \cdot (15-0,10) \cdot 20 \cdot 0,029) / (2 \cdot 5 / 45 + 0,10 + 0,029)) \cdot 0,75 \cdot 0,70 = 12962,9 \text{ м}^2/\text{соат} \cdot 8 \text{ соат} = 103703,9 \text{ м}^2/\text{смена}$$

Бир сменадаги сув сепувчи машиналар сони

$$n = V_{\text{см}} / P_{\text{пм}} = 5612,8 / 103703,9 = 0,07 = 1 \text{ дона}$$

Фойдаланиш коэффициенти  $K_{\phi} = 0,07$

#### 4.6. Қум-шағал аралашмаси қатламини зичлаш.

Бажариладиган иш ҳажми - 360,99 м<sup>3</sup>/смена. ҚША

а) оғирлиги 6 тн бўлган ДУ-73 катоки билан бир издан 6 марта юриш билан зичлаш

Каток иш унумдорлиги

$$P_k = \frac{(b-a) \cdot l_{\text{пр}} \cdot h_{\text{сл}} \cdot K_{\text{з.у}} \cdot K_B \cdot K_T, \text{ м}^3/\text{соат}}{\left( \frac{l_{\text{пр}}}{1000 \cdot V_p} + t_n \right) \cdot n}$$

Бунда  $b=1,4$  м, бир ўтишда зичланадиган тасма кенглиги;  $a=0,20$  м, изни қоплаш кенглиги;  $l_{\text{пр}}=100$  м ўтиш узунлиги;  $h_{\text{сл}}=0,05$  м зичланаётган қатлам қалинлиги;  $t_n=0,005$  соат –қўшни изга ўтишга кетган вақт;  $n=6$  марта бир издан юришлар сони;  $V_p=8$  км/соат – ишчи тезлик;  $K_B=0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффициенти;  $K_T=0,75$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффициенти.

$$\Pi_k = ((1,4 - 0,2) * 100 * 0,05 * 1,20) * 0,75 * 0,75 / ((100/1000 * 5,5) + 0,005) * 6 = 29,1 \quad \text{м}^3/\text{соат} * 8 = 233,2 \text{ м}^3/\text{смена}$$

$$\text{Катоклар сони } n = V_{\text{см}} / \Pi_k = 360,99 / 233,2 = 1,54 = 2 \text{ дона}$$

$$\text{Фойдаланиш коэффициенти } K_{\phi} = 1,54 / 2 = 0,77$$

б) Оғирлиги 18 тн бўлган CATERPILLAR PS-200 В каток билан бир издан 12 марта юриш билан зичлаш.

Каток иш унумдорлиги

$$\Pi_k = \frac{(b - a) \cdot l_{\text{пр}} \cdot h_{\text{сл}} \cdot K_{\text{э.у}} \cdot K_B \cdot K_T}{\left( \frac{l_{\text{пр}}}{1000 \cdot V_p} + t_n \right) \cdot n}, \text{ м}^3/\text{соат}$$

Бунда  $b=1,73$  м, бир ўтишда зичланадиган тасма кенглиги;  $a=0,20$  м, изни қоплаш кенглиги;  $l_{\text{пр}}=100$  м ўтиш узунлиги;  $h_{\text{сл}}=0,05$  м зичланаётган қатлам қалинлиги;  $t_n=0,005$  соат –қўшни изга ўтишга кетган вақт;  $n=6$  марта бир издан юришлар сони;  $V_p=19,3$  км/соат – ишчи тезлик;  $K_B=0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффициенти;  $K_T=0,75$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффициенти.

$$\Pi_k = ((1,73 - 0,2) * 100 * 0,05 * 1,20 * 0,75 * 0,75) / ((100/1000 * 19,3) + 0,005) * 12 = 42,3 \text{ м}^3/\text{соат} * 8 = 338,4 \text{ м}^3/\text{смена}$$

$$\text{Катоклар сони } n = V_{\text{см}} / \Pi_k = 360,99 / 338,4 = 1,06 = 2 \text{ дона}$$

$$\text{Фойдаланиш коэффициенти } K_{\phi} = 1,06 / 2 = 0,53$$

4.7. Йўл ён қиялигини автогрейдер ёрдамида пардозлаш.

$$\text{Йўл ён қиялиги юзаси } S = 3,7 * 2000 = 7400 \text{ м}^2$$

$$V_{\text{см}} = S / N = 7400 / 3 = 2467 \text{ м}^2/\text{смена}$$

$$\text{Автогрейдер ДЗ – 98 иш унумдорлиги } \Pi_{\text{ат.п}} = 13682 \text{ м}^2/\text{смена}$$

Автогрейдер сони

$$n = V_{\text{см}} / \Pi_{\text{ат.п}} = 2467 / 13682 = 0,18 = 1 \text{ дона}$$

$$\text{Фойдаланиш коэффициенти } K_{\phi} = 0,18$$

## V. Тугашмаларни таъмирлаш

*5.М/д иссиқ зич Б турдаги II маркали а/б қоришмасидан 5 см қалинликда (супер асфальтётқизгич билан ётқизиш) қопламанинг емирилган қатламини тиклаш, ва ундан олдин 0,2 л/м<sup>2</sup> нормада битум билан қопламага ишлов бериш*

*5.1. Майда донали иссиқ зич Б турдаги II маркали асфальтбетон қоришмасини асфальт ётқизгичда ётқизиш*

Бажариладиган иш ҳажми – 226,00 тн асфальтбетон

Асфальтбетон қоришмасини ётқизиш учун асфальт ётқизгич ДС-191 ни танлаб оламиз. Асфальт ётқизгич иш унумдорлиги қуйидаги формула орқали аниқланади.

$$P_{ay} = V_p \cdot (b-a) \cdot h_{cl} \cdot K_{zy} \cdot p \cdot K_{cl} \cdot K_B \cdot K_T \quad \text{тн/соат.}$$

Бунда  $V_p = 270$  м/соат – ишчи тезлик;  $b = 3,0$  м – қатлам кенглиги;  $h_{cl} = 0,05$  м – қатлам қалинлиги;  $a = 0,05$  м – изларни ёпиш кенглиги;  $p = 2,3$  т/м<sup>3</sup> й/д а/б зичлиги;  $K_{zy} = 1,20$  зичлаш коэффициент;  $K_{cl} = 1,0$  ётқизиладиган қатлам қалинлигини ҳисобга олувчи коэффициент;  $K_B = 0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффициенти;  $K_T = 0,75$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффициенти.

$$P_{ay} = 270 \cdot (3,0 - 0,05) \cdot 0,05 \cdot 1,20 \cdot 2,3 \cdot 1,0 \cdot 0,75 \cdot 0,75 = 61,37 \text{ тн/соат} \cdot 8 = 490,97 \text{ тн/смена}$$

$n = 1$  дона асфальт ётқизгич оламиз.

Иш сменалари сони

$$N = V_{ум} / P_{ay} = 226,00 / 490,97 = 0,46 \approx 1 \text{ смена}$$

Фойдаланиш коэффициенти:

$$K_{ф} = 0,46 / 1 = 0,46$$

Иш кулами узунлиги қуйидагича топилади:

$$L_{кўл} = L_{тр} / N = 2000 / 1 = 2000 \text{ м/смена.}$$

*5.2. Қоплама устки юзасига автогудранотор ёрдамида битум билан ишлов бериш*

Бажариладиган иш ҳажми - 0,0452 тн битум.



Бунинг учун ДС –39Б (Зил базасида) автогудронаторини танлаймиз  
ДС –39Б иш унумдорлиги:

$$\Pi_{ав}=(q_{ав}/(2*L/V+t_n+t_p))*K_B*K_T, м^3/соат$$

Бунда  $q_{ав}=4 м^3$  – цистернани сифими;  $L=28 км$  – ташиш масофаси;  $V=45 км/соат$  – ташиш тезлиги;  $t_n=0,10 соат$ - цистернани тўлдириш вақти;  $t_p$  – битумни сепишда цистернани бўшашига кетган вақт:

$$t_p=q_{ав}/(p*(b-a)*V_p), соат$$

$p=0,2 л/м^2$  битум сепиш нормаси;  $b=4 м$ , сув сепиш кенглиги;  $a=0,10 м$ , тасмани қамраш кенглиги;  $V_p=20 км/соат$  – ишчи тезлик;

$$t_p=4/(0,2*(4-0,10)*20) = 0,26 соат$$

$K_B=0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффициенти;

$K_T=0,70$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффициенти.

$\Pi_{ав}=(q_{ав}/(2*L/V+t_n+t_p))*K_B*K_T=(4/(2*28/45+0,10+0,26))*0,75*0,70= 1,31 м^3/соат *8 соат = 10,5 м^3/смена$

Бир сменадаги иш ҳажми:

$$V_{см} = V_{ум}/N=0,0452 тн / 1 = 0,0452 тн /смена=0,0452 м^3/смена$$

Бир сменадаги автогудронаторлар сони

$$n= V_{см}/ \Pi_{ав}= 0,0452 /10,5 = 0,005=1 дона$$

Фойдаланиш коэффициенти  $K_{ф}= 0,005$

### 5.3. Асфальтбетон қоришмасини автосамосвалларда ташиб келиш

Бир сменада бажариладиган иш ҳажми - 226,00 тн/смена

Бунинг учун МАЗ 5551 автосамосвалини танлаймиз.

Автосамосвал иш унумдорлигини қуйидаги формуладан аниқлаймиз

$$\Pi_{ас} = (q_{ас}/(2*L/V)+t_n+t_p)*K_B*K_T, тн/соат$$

Бунда  $q_{ас}=10 тн$  автосамосвал юк кўтариш қобилияти;  $L_{таш}=28 км$  ташиш масофаси;  $V=40 км/соат$  ҳаракат тезлиги;  $t_n=0,27 соат$ , автомобилни юкланиш вақти;  $t_p=0,05 соат$ , автомобилни тукиш вақти;  $K_B=0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффициенти;  $K_T=0,70$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффициенти.

$\Pi_{ac}=(10/(2*28,0/40)+0,27+0,05)*0,75*0,70=3,05$  тн/соат \* 8,0 = 24,4 тн/смена

Автосамасваллар сони:

$$n=V_{cm} / \Pi_{ac}=226,00 / 24,4 = 9,04 \approx 10 \text{ дона}$$

Фойдаланиш коэффициенти:  $K_{\phi}= 9,04/ 10 = 0,90$

#### 5.4. Майда донали асфальтбетон қатламини зичлаш

Бир сменада бажариладиган иш ҳажми - 226,00 тн/смена асфальтбетон

а) оғирлиги 6 тн бўлган ДУ–73 катоки билан бир издан 6 марта юриш билан зичлаш

Каток иш унумдорлиги

$$\Pi_{\kappa} = \frac{(b - a) \cdot l_{np} \cdot h_{cl} \cdot K_{з.у}}{\left( \frac{l_{np}}{1000 \cdot V_p} + t_n \right) \cdot n} \cdot K_B \cdot K_T, \text{ м}^3/\text{соат}$$

Бунда  $b=1,4$  м, бир ўтишда зичланадиган тасма кенглиги;  $a=0,20$  м, изни қоплаш кенглиги;  $l_{np}=100$  м ўтиш узунлиги;  $h_{cl}=0,05$  м зичланаётган қатлам қалинлиги;  $t_n=0,005$  соат –қўшни изга ўтишга кетган вақт;  $n=6$  марта бир издан юришлар сони;  $V_p=8$  км/соат – ишчи тезлик;  $K_B= 0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффициенти;  $K_T=0,75$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффициенти.

$$\Pi_{\kappa}=((1,4-0,2)*100*0,05*1,20)*0,75*0,75)/((100/1000*5,5)+0,005))*6=30,2 \text{ м}^3/\text{соат} * 8=241,1 \text{ м}^3/\text{смена} * 2,4 \text{ тн/м}^3=578,7 \text{ тн/смена}$$

Катоклар сони  $n =V_{cm}/\Pi_{\kappa}=226,00 / 578,7 =0,39 = 1$  дона

Фойдаланиш коэффициенти  $K_{\phi}= 0,39/1 = 0,39$

б) Оғирлиги 18 тн бўлган CATERPILLAR PS-200 В каток билан бир издан 12 марта юриш билан зичлаш.

Каток иш унумдорлиги

$$\Pi_{\kappa} = \frac{(b - a) \cdot l_{np} \cdot h_{cl} \cdot K_{з.у}}{\left( \frac{l_{np}}{1000 \cdot V_p} + t_n \right) \cdot n} \cdot K_B \cdot K_T, \text{ м}^3/\text{соат}$$

Бунда  $b=1,73$  м, бир ўтишда зичланадиган тасма кенглиги;  $a=0,20$  м, изни қоплаш кенглиги;  $l_{\text{пр}}=100$  м ўтиш узунлиги;  $h_{\text{сл}}=0,05$  м зичланаётган катлам қалинлиги;  $t_{\text{п}}=0,005$  соат –қўшни изга ўтишга кетган вақт;  $n=12$  марта бир издан юришлар сони;  $V_p=19,3$  км/соат – ишчи тезлик;  $K_B= 0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффициентини;  $K_T= 0,75$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффициентини.

$$\Pi_k = ((1,73-0,2) * 100 * 0,05 * 1,20 * 0,75 * 0,75) / ((100/1000 * 19,3) + 0,005) * 12 = 42,3 \text{ м}^3/\text{соат} * 8 = 338,4 \text{ м}^3/\text{смена} * 2,4 \text{ тн}/\text{м}^3 = 812,16 \text{ тн}/\text{смена}$$

$$\text{Катоклар сони } n = V_{\text{см}} / \Pi_k = 226,00 / 812,16 = 0,28 = 1 \text{ дона}$$

$$\text{Фойдаланиш коэффициентини } K_{\phi} = 0,28 / 1 = 0,28$$

## VI. Йўлни жихозлаш

### 6.1. Йўл белгиларини ва ишора устунчаларини ўрнатиш

Темирбетон устунларда йўл белгиларини ўрнатиш: 6 дона.

### 6.2. Катнов қисмига йўл белги чизиқларини чизиш

Қалинлиги 0,1 м бўлган йўл белги чизигларини (1.1), (1.5), (1.6), (1.7) жами 5743 пм да белги чизиқларни чизиш.

Бунинг учун МК-10 маркировка машинасини талаймиз. Машина иш унумдорлиги қуйидаги формуладан аниқланади:

$$\Pi_M = 1000 * V_p * K_B * K_T, \text{ м}/\text{соат}$$

Бунда  $V_p=5$  км/соат ишчи тезлик;  $K_B= 0,75$  сменада вақтдан фойдаланиш коэффициентини;  $K_T= 0,75$  – техник иш унумдорликдан эксплуатацион иш унумдорликга ўтиш коэффициентини.

$$\Pi_M = 1000 * V_p * K_B * K_T = 1000 * 5 * 0,75 * 0,75 = 2812,5 \text{ м}/\text{соат}$$

$n = 1$  дона маркировка машина оламир.

Иш сменалари сони

$$N = V_{\text{ум}} / \Pi_M = 5743 / 2812,5 = 2,04 \approx 3 \text{ смена}$$

Фойдаланиш коэффициентини:

$$K_{\phi} = 2,04 / 3 = 0,68$$

Иш кулами узунлиги қуйидагича топилади:

$$L_{\text{кўл}} = L_{\text{тр}} / N = 2000 / 3 = 666,67 \text{ м}/\text{смена}$$

## АВТОМОБИЛ ЙЎЛИНИ ЖОРИЙ ТАЪМИРЛАШ ИШЛАРИ ЧИЗИҚЛИ-ТАҚВИМ ГРАФИГИНИ ҚУРИШ

Автомобиль йўллари таъмирлаш ишларини олиб боришда албатта чизиқли-тақвим график қурилган бўлиши лозим. Чизиқли-тақвим графикда ҳар бир иш турининг бошланиши ва тугалланиши, унда қатнашаётган ишчи кучи ва машина механизмларнинг сони, уларга бўлган талаб эпюралари келтирилган бўлиши лозим.

Чизиқли-тақвим график таъмирлаш технологик жараёнларини ҳисоблаш натижалари асосида қурилади ва графикда ишни ташкил қилиш услублари бериледи. Кўпчилик ҳолларда таъмирлаш ишларини ташкил қилишда комплекс оқим услуби кўпроқ қўлланалиди.

Чизиқли-тақвим графикда ишни бориш жараёнлари режлаштирилади, машина ва механизмларга бўлган талаб эпюралари қурилади.

Ушбу бажараётган таъмирлаш ишимизда асфальтбетон ётқизилгани учун ташқи ҳаво ҳарорати баҳорги  $+5^{\circ}\text{C}$  дан кузги  $+10^{\circ}\text{C}$  гача бўлган даврларга режалаштирилади.

Графикда ҳар бир иш турида қатнашадиган машина-механизмлар, улар ҳақида маълумотлар бериледи.

Баъзи бир иш турлари бўладиги уларнинг орасида ва ишдан кейин технологик танаффуслар режалаштирилиши талаб қилинадиги, буларнинг ҳаммаси чизиқли-тақвим графикда ҳисобга олинади.

Технологик харитамизда қуйидаги иш турлари бажарилиши режалаштирилган.

### **1. Тайёргарлик ишлари:**

1. Мавжуд асфальтбетон қопламасини (мавжуд кўприкларда ва унга туташувларда) совуқ фрезалаш услубида 5 см қатлам қалинлигида 1000 мм ли фреза барабани кенглигида қирқиш.

2. Мавжуд асфальтбетон қопламасини бўзишдан йиғилган фреза материалларни ўртача 10,0 км масофагача қурилиш ташкилоти базасидаги резервга автосамосвалларда ташиш.

## **2-Боб. Йўл тўшамаси**

1. М/д иссиқ зич Б турдаги II маркали а/б қоришмасидан 5 см қалинликда (супер асфальтётқизгич билан ётқизиш) қопламанинг емирилган қатламини тиклаш, ва ундан олдин  $0,2 \text{ л/м}^2$  нормада битум билан қопламага ишлов бериш.

2. М/д иссиқ зич Б турдаги II маркали а/б қоришмасидан текисловчи қатлам ётқизиш.

3.  $0,2 \text{ л/м}^2$  нормада битум билан қопламага ишлов бериш.

4. Й/д иссиқ зич Б турдаги II маркали а/б қоришмасидан текисловчи қатлам ётқизиш.

5.  $0,2 \text{ л/м}^2$  нормада битум билан қопламага ишлов бериш

## **3-боб. Йўл чети:**

- Йўл четини 5 см қалинликда қум-шағал аралашмаси билан мустахкамлаш.

## **4-боб. Туташмалар:**

- М/д иссиқ зич Б турдаги II маркали а/б қоришмасидан 5 см қалинликда (супер асфальтётқизгич билан ётқизиш) қопламанинг емирилган қатламини тиклаш, ва ундан олдин  $0,2 \text{ л/м}^2$  нормада битум билан қопламага ишлов бериш.

## **5-боб. Йўлни жихозлаш:**

- Йўл белгиларини ва ишора устунчаларини ўрнатиш;

- Қатнов қисмига йўл белги чизиқларини чизиш.

## АВТОМОБИЛ ЙЎЛИНИ ЖОРИЙ ТАЪМИРЛАШДА МЕХНАТНИ МУХОФАЗА ҚИЛИШ ВА ХАВФСИЗЛИК ТЕХНИКАСИ

Автомобиль йўллари таъмирлашда ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш энг долзарб вазифалардан ҳисобланади ва автомобиль йўллари текшириш бўйича ишларни ташкил қилишда ҳаракат хавфсизлигини таъминлашнинг чоралари кўрилиши лозим. Автомобиль йўллари текшириш бўйича ишларга, янги қабул қилинаётган ишчилар, фақатгина, қайсики янги иш жойига ўтказилганда ёки меҳнат шароити ўзгарганда, бевосита иш жойида хавфсизлик техникаси бўйича ўтказиладиган бошланғич (умумий) инструктаждан кейин рухсат этилади.

Бошланғич инструктажда, меҳнат тартиби қоидалари ва меҳнатни муҳофаза қилиш бўйича меҳнат қонунчилигининг асосий қоидалари, ишларни ташкил қилиш, хавфсизлик техникаси ва шахсий гигиена, бахтсиз ҳодисаларни расмийлаштириш тартиби, ёнғин хавфсизлиги талаблари кабилар билан ишчини таништириш назарда тутилади.

Иш жойидаги инструктаж, ишчини, мазкур йўл бўлагидаги техник жараёнлар, мажбуриятлар, иш жойини тўғри ташкил қилиш талаблари, машина ва жихозларга хизмат кўрсатиш қоидалари, электр хавфсизлиги қоидалари, белгиланган ишораларни узатиш тартиби, хусусий ҳимоя воситаларидан фойдаланиш қоидалари кабилар билан таништиришга йўналтирилган. Бирламчи инструктаж биринчи иш куни бошланишида (буйруқ чиққандан кейин) ўтказилади, ундан кейин билимларни текшириш амалга оширилади.

Хавфсизлик техникаси бўйича ҳамма турдаги инструктажлар, такрорий инструктажлар ҳам кўшилиб, хавфсизлик техникаси бўйича инструктаж журнаliga рўйхатга олинади. Такрорий инструктаж ҳамма хизматчилар учун уч ойда камида бир марта ўтказилади.

Юқори хавфлилик билан тавсифланадиган ишларни ташкил қилиш қоидаларига мувофиқ, ишни бошлашдан олдин, экспедиция раҳбари ҳамма аъзолар билан инструктаж ўтказади ва уларнинг ҳар бирига махсус шакл бўйича наряд (буйруқ) беради.

Юқумли касалликлар тарқалган жойларда текширишларни ўтказишда, экспедиция ҳамма аъзолари соғлиқни сақлаш ташкилотлари томонидан ўрнатилган мажбурий эмлаш курсидан ўтиши лозим. Қўзғалувчи лабораторияларда аптечка, биринчи ёрдам кўрсатиш воситалари ва қайнатилган сув солинган бочка бўлиши лозим. Йўлда ишлаётган бригада аъзолари, йўл ишчилари учун қабул қилинган тўқ сариқ рангдаги нимчаларни кийишлари лозим.

Иш жойига етиб боргунча ва текширишлар вақтида автомобиль-лаборатрия хавфсизлигига жавобгар ҳайдовчи ҳисобланади ва у автомобилда ичида ўтирган шахслардан хавфсизлик техникаси қоидаларига қатъий риоя қилишларини талаб қилиши лозим. Йўл чегарасида автомобиль-лаборатрияни тўхтатганда фақат ўнг томондан чиқиш мумкин. Равонликни, тишлашиш коэффициентини баҳолаш бўйича махсус текширишлар ўтказишда, агарда, йўл вазияти буни талаб қилса, ҳаракат тарзининг берилган услубий кўрсатмаларини бузиб бўлса ҳам, ҳайдовчи берилган тезликни пасайтириши лозим.

Автомобиль йўлларини текшириш бўйича ишлар куннинг ёруғ вақтида ўтказилади, бу ишларнинг давомийлиги 8 соатлик иш кунидан ошмаслиги лозим. Текширишлар вақтида экспедиция раҳбари томонидан, бевосита қатнов қисмида ишлаётган бригада аъзоларини хавфсизлик техникасини таъминлаш бўйича чоралар, худди шундай ишларни ўтказиш жойида ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш бўйича чоралар кўрилиши лозим. Шу мақсадда иш олиб борилаётган йўл бўлагида, иш бошлангунга қадар вақтинчалик йўл белгилари, ишоралар ва светофорлар, тўсувчи ва йўналтирувчи қурилмалар ўрнатилади, зарур бўлган ҳолларда қатнов қисмига вақтинчалик йўл белги чизиғи туширилади ва иш олиб борилаётган жойни айланиб ўтиш ташкил қилинади.

Ҳаракатни ташкил қилиш схемалари ва иш жойини тўсиш, улар намунавий ёки хусусий бўлишидан қатъий назар, шу билан бирга ишларни олиб бориш муддати ташкилот раҳбари томонидан тасдиқланади ва ДЙХХХ органи билан келишилади. Иш олиб борилаётган жойда хавфсизликни

таъминлаш учун экспедиция аъзоларидан бири транспорт воситалари ҳаракатини тартибга солувчи (кузатувчи) этиб тайинланади ва унга жезл ёки қизил байроқча берилади.

Йилнинг иссиқ даврларида бир кузатувчи томонидан узлуксиз кузатиш давомийлиги 3 соатдан ошмаслиги лозим. Ҳамма экспедиция аъзолари енгил бош кийими кийиши, ёруғ қуёшли кунларда қора кўзойнак тақиши лозим.

Иш тугаллангач ҳамма жиҳозларни ва асбобларни транспортга юклаш ҳолатига келтириш зарур. Асбоблар исътемом манбаидан ажратилиши лозим. Йўл белгиларини ва тўсиқларини иш олиб борилган жойдан йиғиштириш ва автомобил кузовига ишончли маҳкамлаш зарур. Жиҳозлардаги ҳамма носозликлар ҳақида иш раҳбарига ахборот бермоқ зарур.

Таъмирлаш ишларини бошлашдан олдин жойлардаги ЙҲХ Бошқармалари билан келишилган ҳолда таъмирлаш участкасида ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш бўйича схемалар тузилган бўлиши лозим.



## АВТОМОБИЛ ЙЎЛИНИ ЖОРИЙ ТАЪМИРЛАШДА АТРОФ МУҲИТ МУХОФАЗАСИ

Йўл хизмати автомобил йўллари таъмирлаш ва сақлаш ишларини олиб бораётганда бу ишларнинг ерга, сувга ва ҳавога салбий таъсир қилишини чеклаш йўли билан, табиий муҳитни ҳимоялаш бўйича талабларни мунтазам равишда ҳисобга олган ҳолда амалга ошириши шарт. Йўл хизмати қуйидаги ишларнинг амалга оширилишини таъминлаши лозим:

мавжуд манзарали кўринишни сақлаш ва яхшилаш;

тупроқ ва ўсимликларни ҳимоя қилиш;

ўпирилишларга мойил жойлардаги йўлнинг пойининг мустаҳкамлигини кучайтириш;

йўл-таъмирлаш ишлари учун вақтинча ажратиб берилган ерлардан халқ хўжалигида фойдаланиш учун қулай шароитларни яратиб бериш;

ер устидаги ва ер остидаги сувларни йўл чангидан, ёнилғи-мойловчи материаллар, чангсизлантирувчи, яхмалакка қарши ва бошқа кимёвий моддалардан ифлосланишдан ҳимоя қилиш;

атмосферага ажратиб чиқарилган газ ва чанглардан ҳавонинг ифлосланишининг олдини олиш, ҳамда шовқиндан ва тебранишдан ҳимоя қилиш тадбирларни амалга ошириш.

Йўл ташкилотлари «Автомобил йўллари қуриш, таъмирлаш ва сақлаш пайтида табиий муҳитни ҳимоялаш бўйича йўриқнома» (ВСН 8-89)да баён қилинган тавсияларга, ҳамда амалдаги қонун ҳужжатларида ва кўрсатма

ва меъёрий ҳужжатларда кўзда тутилган талабларга қатъий риоя қилишлари лозим.

Табиий муҳитни қўриқлаш бўйича белгиланган қоида ва талабларга риоя қилиниши, табиий заҳира манбаларидан оқилона фойдаланиш юзасидан жавобгарлик автомобил йўлларини ва йўл иншоотларини таъмирлаш ва сақлаш ишларига раҳбарлик қилаётган шахсларнинг зиммаларига юклатилади.

Автомобил йўлларини қайта қуриш йўли билан таъмирлаш ва таъмирлаш бўйича ишларни режалаштириш, лойиҳа-смета ҳужжатларини тузиш ва ишларни амалга ошириш пайтида энг кам ер майдонларини эгаллаш ва табиий заҳиралардан энг кам миқдорларда фойдаланиш, ернинг унумдор қатламини сақлаб қолиш, ернинг устки қисмининг, сув ҳавзаларининг ва атмосферанинг ифлосланишининг олдини олиш, ҳамда салбий гео-ва гидрологик ҳодисалар юзага келиши эҳтимолининг, табиат гўзаллигига путур етказиш ва ҳайвонларнинг, қушларнинг ва ўсимликларнинг бевосита йўқ қилиниши ёки уларнинг яшаш шароитларининг ёмонлашувига олиб келувчи хатти-ҳаракатларнинг олдини олиш юзасидан тадбирлар ўтказилиши кўзда тутилиши лозим.

Ер тузувчи маҳаллий идоралар томонидан берилган ернинг чегаралари (қоғозда эмас, даланинг ўзида) ўрнатилиб, бу ердан фойдаланиш ҳуқуқини берадиган ҳужжат берилмагунга қадар, олинган ерда ишларни олиб боришга киришиш ёки ундан бошқа мақсадларда фойдаланиш маън этилади. Ердан

фойдаланиш бўйича белгиланган қоидаларга риоя қилиниши юзасидан назорат қилиш қишлоқ хўжалик вазирлигининг ер тузиш (ердан фойдаланиш ишларини тартибга солиш) хизматининг зиммасига юклатилган.

Режадаги эгрилик чизигининг радиусини ошириш, йўлнинг бўйлама қияликларини пасайтириш ишларини маънзаранинг уйғунлигига путур етмайдиган, тупроқнинг эрозияланишига олиб келмайдиган, жарликларнинг катталанишига сабаб бўлмайдиган, йўл ёнидаги минтақадаги сув қочириш тизимини ўзгартирмайдиган ва ер ҳақидаги қонунларнинг талабларига катъий риоя қилинган ҳолда амалга оширилиши лозим.

Автомобил йўлларини таъмирлаш ва норуда материалларни қозиш пайтида тупроқ қатламларига ердан фойдаланувчилар томонидан шикаст етказилган тақдирда ерни рекультивация қилиш мазкур ердан фойдаланувчиларнинг ўз ҳисобларидан амалга оширилиб, бунинг учун қилинадиган сарф-харажатлар юқоридаги моддаларда кўрсатиб ўтилган сарф-харажатлар қаторига киритилади.

Фойдали қазилмалар ва торф қазиб олиш, геологоразведка, қурилиш, ва бошқа ишларни бажариш пайтида унумдорлик хусусиятлари йўқотилган ерларни рекультивация қилиш, ерларни рекультивация қилиш ҳақидаги асосий қоидаларнинг талабларига кўра автомобил йўлларини қайта қуриш йўли билан таъмирлаш ёки капитал таъмирлаш амалга оширилаётган даврдан бошланиб, таъмирлаш ишлари якунлангандан сўнг 1 йилдан ортиқ бўлмаган муддат ичида тугатилиши лозим. қайта тикланган ер ва мулкларнинг ўрмон

ёки балиқ хўжаликлари томонидан белгиланган тартибда топширилиши рекультивациянинг яқунловчи босқичи ҳисобланади. Унумдорлик хусусиятлари йўқотилган ерни рекультивация қилиш одатда иккита босқичдан: техник ва биологик босқичлардан иборат.

Техник босқичда қуйидагиларни амалга ошириш кўзда тутилади:

ернинг устки қисмини асосий ишларни бажариш учун тайёрлаш (юзандаги сувларни қочириш ва ер қисмларини қуритиш, юзани ёт жисмлардан тозалаш);

унумдор қатламни олиб қўйиш, уни транспортлаштириш ва сақлаш учун уйиб қуйиш;

тўшаладиган ва рекультивация ишлари учун яроқли жинсларни қазиб олиш (конлар қазилаётганда), уларни транспортлаштириш, ва сақлаш учун уйиб қўйиш;

фойдаланиб бўлинган майдонларни текислаш ва ёнбағирларни шакллантириш;

Аввал олиб қўйилган унумдор тупроқни тақсимлаш ва юзани текислаш.

Рекультивациянинг биологик босқичи ҳосилдорлик хусусиятини йўқотган ерларнинг унумдорлигини қайта тиклаш, ўсимликлар тўшамасини вужудга келтириш, фауна (ҳайвонот дунёси)ни тиклаш ишларини амалга оширишдан иборат. Ҳудудларни кишлок хўжалиги мақсадлари учун рекультивация қилинаётганда ерлар ўғитланади, культивацияланади, суғорилади, оҳак ва

гипс билан ишлов берилади, кўп йиллик ўтлар экилади ва бошқа тадбирлар амалга оширилади.

Қишлоқ хўжалигига қарашли ерларни ва ўрмонзорларни рекультивация қилиш йўлларни таъмирлаш лойиҳаларининг таркибига кирувчи алоҳида бўлимларнинг ёки йўл ташкилотлари томонидан, зарур бўлган ҳолларда эса қишлоқ хўжалиги вазирлиги, вазирлар кенгаши қошидаги ўрмон хўжалиги давлат кўмитаси ва балиқ хўжалиги вазирлиги тизимидаги лойиҳа ташкилотларини жалб этилган ҳолда ишлаб чиқилган алоҳида лойиҳалар асосида амалга оширилади.

Автомобил йўллари таъмирланаётган даврда турли сув ҳавзаларининг, дарёларнинг ва ер ости сувларининг ифлосланишининг олдини олувчи чора ва тадбирлар қўлланиши лозим. Сув манбалари (дарёлар, қўллар, сунъий сув ҳавзалари) билан боғлиқ бўлган барча тадбирлар сув ҳавзаларидаги балиқ захираларини кўриқлаш ва балиқ овлашни тартибга солиш қоидалари ва юзадаги сувларни оқова сувлар билан ифлосланишдан кўриқлаш қоидаларига риоя қилинган, ҳамда сув хўжалиги вазирлиги ва балиқчилик хўжалиги вазирлиги билан келишилган ҳолда амалга оширилиши лозим. Йўллар аҳоли турар жойларининг, дам олиш масканларининг ва касалхоналарнинг яқинидан ўтган ҳолларда шовқиндан ҳимоя қилувчи экран, тўсиқ ва бошқалар ўрнатилиши лозим. Мавжуд автомобил йўлларининг атрофидаги аҳоли турар жойлари мавжуд бўлган ҳудудлардаги ҳавонинг автомобиллардан ажралиб чиққан газлар билан ифлосланиш даражасини

камайтириш учун йўлларда шабада юриб туришини, автомобиллар ҳаракатининг бир маромда бўлишини, ҳимоя экранлари ўрнатилишини таъминлайдиган чора-тадбирлар амалга оширилади. Атроф-муҳитни, ер усти ва ости сувларини чангдан, маиший ахлатлардан, ёнилғи-мойлаш ва бошқа материаллардан ифлосланишдан ҳимоя қилиш мақсадида қуйидагиларни кўзда тутиш тавсия этилади: биринчи навбатда, аҳоли турар жойлари орқали, касалхоналар, санаториялар, мактаблар, болалар боғчалари, дам олиш масканлари, сув омборлари соҳаларидаги, чанг ҳосилдорлигини ва сифатини пасайтирадиган қишлоқ хўжалик экинлари экилган экинзорларга бевосита яқин жойдан ўтган жойларда йўлда чанг пайдо бўлишини мустасно қиладиган қопламалар ётқизирилиши кўзда тутилади.

Йўл хизмати сақлаш ишларини олиб бораётган пайтида яхмалакка қарши ва чангсизлантириш учун қўлланадиган кимёвий моддаларнинг эҳтиёткорлик билан қўлланишига алоҳида эътибор қаратган ҳолда, табиий муҳитнинг ва йўл атрофидаги жойлар ҳолатининг ёмонлашишига йўл қўймаслиги лозим.

Қишки сирпанчиқликка қарши ва чангсизлантириш учун қўлланадиган қаттиқ тузларни қаттиқ ҳолда ва зах қочириш тизимига эга бўлган ёпик биноларда сақлаш тавсия этилади. Юмшоқ ҳолдаги материалларни бункер ёки бостирма кўринишидаги омборхоналарда сақлаган маъқул. Тузларни асфальт ёки цементбетон қопламали махсус майдончаларда уйилган ва усти ўралган ҳолда сақлашга рухсат этилади. майдончанинг периметри бўйлаб

сувни йиғиш ва уни сув тўпланадиган қудуққа қочирадиган мустаҳкамланган зовурча қилинади. туз уюмлари полиэтилен плёнкаси ёки бошқа шунга ўхшаш материалдан тайёрланган махсус тентлар билан ёпилади.

Тузларнинг эритмалари, табиий туз эритмалари, суyoқ ҳолдаги техник лигносульфатлар материалларнинг тупроққа тўкилишини истисно қиладиган ёпик пўлат ёки бетон идишларда сақланади.

Гигроскопик материаллар ва техник лигносульфатларни сақлаш учун жой ҳозирланаётганда қуйидагиларни назарда тутиш лозим:

- материаллар сақланадиган жой сув омборлари соҳасида ва бошқа, сув билан таъминлаш манбаларига 200 м дан яқин бўлган соҳаларда жойлаштирилмаган бўлишлари лозим; материалларнинг сатҳи ҳафтада 1 мартадан назорат қилиб турилиши лозим; материалнинг сизиб тўкилаётганлиги аниқланган ҳолларда, бу ҳол зудлик билан бартараф этилиши лозим; материаллар сақланадиган жойнинг ҳолати бир йилда 1 марта текширилиб, текширув натижалари махсус журналда қайд этилиши лозим.

## ХУЛОСА

Битирув малакавий ишини бажариш жараёнида институтда ўқиган ва олган билимларимни чўқурлаштиришга ва амалий жиҳатдан бой тажрибага эга бўлишга эришдим. Мен нафақат билим олишга балки олган билимларимни амалиётда синаб куриб ишлаб чиқариш билан боғланиб, кейинги иш жараёнига замин яратдим.



## Фойдаланилган адабиётлар

1. А.П. Васильев. Эксплуатация автомобильных дорог. 1 и 2 часть. М. Академия. 2010 г.
2. Ю.А. Кременец. М.П. Печерский. Технические средства регулирования дорожного движения. М. Транспорт. 1990 г.
3. Залуга В.П, Кашкин. Знаки и указатели на автомобильных дорогах. М. Транспорт, 1991 г.
4. ГОСТ 23457-86 «Йўл харакатини ташкил қилишнинг техник воситалари» (Қўллаш қоидалари)
5. «Йўл белгиларини қўллаш бўйича курсатмалар»
6. МШН 25-2005 «Автомобил йўлларида харакат хавфсизлигини таъминлаш бўйича курсатмалар», АДНИИ, Т: 2007 й.
7. МШН 23-2007 «Йўл белги чизикларини қўллаш бўйича курсатмалар», АДНИИ, Т: 2008 й.
8. ГОСТ 10807-78 «Йўл белгилари».
9. ГОСТ 13508-74 «Йўл белги чизиклари».
10. ГОСТ 26804-86 «Йўл тўсиқлари ва йуналтирувчи қурилмалари».
11. ГОСТ 25695-83 «Светофорлар».
12. ШНҚ 2.05.02-2007 “Автомобил йўллари”.
13. Имайкин А. Охрана труда в дорожном строительстве. М. Транспорт, 1984.
14. Сильянов В.В. Транспортно-эксплуатационные качества автомобильных дорог. М. Академия, 2009 г.
15. Сильянов В.В. Транспортно-эксплуатационные качества автомобильных дорог. – Москва: Транспорт, 1984. - 287 с.
16. Васильев А.П. Состояние дорог и безопасность движения автомобилей в сложных погодных условиях. – Москва: Транспорт, 1976. - 244 с.
17. Бабков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения. – Москва: Транспорт, 1982. - 288 с.
18. Васильев А.П., Сиденко В.М. Эксплуатация автомобильных дорог и организация дорожного движения. - М.: Транспорт, 1990. - 304 с.

19. Васильев А.П. Ремонт и содержание автомобильных дорог. Справочник инженера дорожника. - М.: Транспорт, 1989. - 287 с.
20. Садиков И.С. Прогнозирование и управление транспортно-эксплуатационными качествами автомобильных дорог. – Ташкент: Адолат, 2004. – 238 с.
21. МШН 24-2005 “Автомобиль йўллари таъмирлаш ва сақлаш бўйича техник қоидалар” АЙИТИ, Тошкент, 2007 й.
22. Умумий фойдаланиладиган автомобиль йўллари таъмирлаш ва сақлаш ишлари таснифи / Вазирлар Маҳкамасининг 2006 йил 1 ноябрдаги 226-сон қарорига 1-илова. - Тошкент: 2006. - 18 б.
23. Умумфойдаланувдаги автомобиль йўллари сақлаш ишларининг вақт меъёрлари. ТМХ 02-03. - Тошкент: 2003. - 27 б.
24. ШНҚ 3.03.03-08 “Автомобиль йўллари”, Тошкент: 2008 й.
25. Б.И.Каменецкий, И.Г.Кошкин. Организация строительства автомобильных дорог. М.транспорт, 1991 г.
26. М.Г.Горячев, С.В.Лугов. Средства дорожной механизации: технические характеристики и расчет производительности. Учебное пособие. М. МКГП, 2003 г.