

AVTOBUSLAR VA YENGIL AVTOMOBILLAR KUZOVLAR TUZILISHIGA QO‘YILADIGAN TALABLAR

Axunov Javlon Abdujalilovich, Tojiboyev Sherali Imomali o‘g‘li

Assistentlar:

Farg‘ona politexnika instituti

ANNOTATSIYA

Avtobuslarning o‘tirish joylari qulay, harakat tezligi yuqori, kuzovning tebranishi kam, yaxshi yoritilgan, havo aylanishi va isitilishi ta‘minlangan bo‘lishi kerak.

Kalit so‘zlar: avtobus, yo‘lovchi, yo‘nalish, tashish, harakat tezligi, kuzov, tebranish.

Shahar avtobuslari konstruksiyasiga qo‘yiladigan talablardan biri avtobuslarning gabarit o‘lchamlarini o‘zgartirmasdan turib uning yo‘lovchi sig‘imini oshirish imkoniyatidir. Bu holatda yo‘lovchilarning ma‘lum bir qismi qisqa (o‘rtacha 3-4 km) masofalarga qatnashi e‘tiborga olinadi. Shahar ichi tashishlarida aloqa tezligi 20-22 km/soat bo‘lib, yo‘lovchilar harakatlanish vaqti o‘rtacha 15-20 minutdan oshmaydi. Bundan tashqari sutka soatlari ichida yo‘lovchilar oqimining notekisligi ham ahamiyatga ega. Shuning uchun shahar ichi avtobuslarida o‘tirish joylari avtobus sig‘imidan ancha kam bo‘lishi maqsadga muvofiqdir. Avtobus kuzovini rejalashtirishda yo‘lovchilarning avtobus ichida, unga chiqish va tushishda harakatlanishini ham ta‘minlanishi kerak. Avtobus eshiklari atrofida 2,5-4 m² atrofida maydoncha bo‘lishi kerak.

Shaharlararo yo‘nalishlarda qatnovchi avtobuslar qo‘lni tirash va suyanib ketish mumkin bo‘lgan yumshoq qoplamali kreslolar bilan jihozlanishi kerak.

Avtobus eshiklarining o‘lchamlari va konstruksiyasi alohida o‘rin tutadi. Shahar avtobuslari 2-3 eshikli, shaharlararo avtobuslar esa bir eshikli bo‘ladi.

Shaharlararo va turistik avtobuslarda o‘tirish joylari qancha bo‘lishidan qat‘iy, nazar bagaj uchun maxsus joylar bo‘lishi lozim. Bagaj joylari 6-8 bagaj o‘rniga qarab bo‘limlarga bo‘linadi. Bunda bir yo‘lovchiga 0,1 m² dan kam bo‘lmagan bagaj maydoni to‘g‘ri kelishi kerak.

Haydovchi ish joyining tuzilishi. Avtobus haydovchisining ishi boshqa avtomobillar haydovchilarining ish sharoitidan ancha farq qiladi. Masalan bir soatda uzatmalar qutisi 160-180 marta o‘chirib yoqiladi va 35-40 marta tormoz beriladi. Bunday katta jismoniy bosim haydovchini toliqtiradi. Haydovchining ish sharoitini

yaxshilash uchun mehnat jarayonini mexanizatsiyalash va avtomatlashtirish va ish joyini yaxshi tashkil etish talab etiladi.

Haydovchining ishdagi zo'riqishi va majburiyatini hisobga olib harakat vaqtida maksimal xavfsizlikni hamda charchoqni kamaytirish maqsadida unga qulaylik yaratish talab etiladi. Shahar sharoitida ishlovchi avtobus haydovchilari jismoniy toliqishdan tashqari ko'cha harakatidagi intensivlik va tez-tez to'xtashlar natijasida asabiylashadilar. Shaharlararo qatnovchi avtobus haydovchilari esa bulardan tashqari katta tezlikda harakatlanishi natijasida ham asabiylashishlari ortadi.

Haydovchi kabinasidagi harorat va ventilyatsiya 20⁰C atrofida bo'lishi kerak.

Yengil taksi avtomobillari kuzovi va konstruksiyasiga qo'yiladigan umumiy talablar shaxsiy foydalanishdagi yengil avtomobillarnikidan farq qiladi. Taksilar sig'imi to'rt yo'lovchidan iborat. Haq to'lanuvchi qatnovlar bir-ikki yo'lovchi bilan 70-75% ni, uch yo'lovchi bilan 15-20% ni, to'rt yo'lovchi bilan 5-10% ni tashkil etadi.

Taksi avtomobili kuzovlari tanish belgilari bilan jihozlangan bo'lishi kerak.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI: (REFERENCES)

1. Abdulkhalilovich, I. I., & Abdusalilovich, J. A. (2020). Description Of Vehicle Operating Conditions And Their Impact On The Technical Condition Of Vehicles. *The American Journal of Applied sciences*, 2(10), 37-40.
2. Abdusalilovich, A. J. (2022). Analysis of road accidents involving children that occurred in fergana region. *Innovative Technologica: Methodical Research Journal*, 3(09), 57-62.
3. Axunov, J. A. (2022). Analysis of young pedestrian speed. *Academicia Globe: Inderscience Research*, 3(4), 1-3.
4. Abdusalilovich, A. J. (2022). Analysis of the speed of children of the 46th kindergarten on margilanskaya street. *American Journal of Interdisciplinary Research and Development*, 5, 9-11.
5. Axunov, J. A. (2022). Ta'lim muassasalari joylashgan ko'chalarda bolalarning harakat miqdorini o'zgarishi. *Academic research in educational sciences*, 3(4), 525-529.
6. Axunov, J. A. (2021). Piyodani urib yuborish bilan bog'liq ytlarni tadqiq qilishni takomillashtirish. *Academic research in educational sciences*, 2(11), 1020-1026.
7. Choriyev, X., & Axunov, J. (2022). Шаҳар йўловчи автомобиль транспорти тизимининг хизмат кўрсатиш сифатини таъминлаш жараёнининг функционал моделини ишлаб чиқиш (тошшаҳартрансхизмат аж таркибидаги автобус йўналишлари мисолида). *Journal of Integrated Education and Research*, 1(1), 440-453.

8. Axunov, J., & Tojiboyev, S. (2023). LOGISTIKA ORQALI MAHSULOTLARNI YETKAZIB BERISH TIZIMINI BOSHQARISH. Talqin va tadqiqotlar, 1(7).
9. Abdusalilovich, A. J., & Ibroximjon o'g'li, M. N. (2023). Methodology for Modeling the Efficiency of the Implementation of Objects to Improve the Transport Network of Tashkent City. Texas Journal of Engineering and Technology, 20, 23-26.
10. Axunov, J. A., & Tojiboyev, S. I. o'g'li. (2023). AVTOBUSLARDA YO'LOVCHILAR TASHISHNI TASHKIL ETISH. GOLDEN BRAIN, 1(14), 91–93.