

AEROPORTNI LOYIHALASHDA TABIIY SHAROITLARNI VA METEROLOGIK MA'LUMOTLARINI O'RGANISH VA TEXNIK IQTISODIY SAMARADOLIGINI OSHIRISH

Po`latov G`ofurjon Ergashovich

*Termiz muhandislik-texnologiya instituti,
"Bino va inshootlar qurilishi" kafedrasida o'qituvchi
Eshquvatov Erkin Borotovich
Termiz davlat universiteti. Transport tizimlari va
inshootlari kafedrasida katta o'qituvchisi*

Annotasiya: Aerodromlarni loyihalash usulublari va aeroport va aerodromlarni loyihalashdagi asosiy vazifalari, meyoriy normativlarga asoslanib loyihalanganadi.

Kalit so'zlar: Perron, aerovokzal, Start va UQY, RY, TJ markirovka, vertolyotlarning uchishi, qo'nishi, havosi, saqlashi va xizmat ko'rsatishi uchun mo'ljallangan va h.klar.

Aerodromlarni loyihalashda asosan, aeroport turlari. Aeroport va aerodromlarni xalqaro, magistral, mahalliy tasniflash mumkin. Aeroportning bosh rejasini loyihalash esa aeroport klassini va yillik yo'lovchilar passajirlar soni, minglab hisobi.

Aeroportning tarkibiy qismlari esa A, B, C, G, D va E toifasiga, yordam portlari - I, II va III klasslarga, idoraviy me'yoriy hujjatlar talablariga muvofiq bo'ladi.

Perron, aerovokzal, aeroportning parvoz qilish-qo'nish tasma-sini o'tkazish qobiliyati. Perron, aerovokzal, aeroportning parvoz qilish-qo'nish tasma-sini o'tkazish qobiliyati va ularni texnik ko'rsatkichlari o'z ichiga oladi.

Aeroportni loyihalashtirishda tabiiy sharoitlarni va meteorologik ma'lumotlarini hisobga olish shamolning barcha yo'nalishlari foizida ifodalangan har qanday aniq yo'nalishni ishlatish chastotasi bo'lgan holda loyihalanganadi.

Havo kemalarining parvozini taminlashda, parvoz qilish-qo'nish tasma-sini loyihalashda shamol yo'nalishlarini hisobga olish muhimdir.

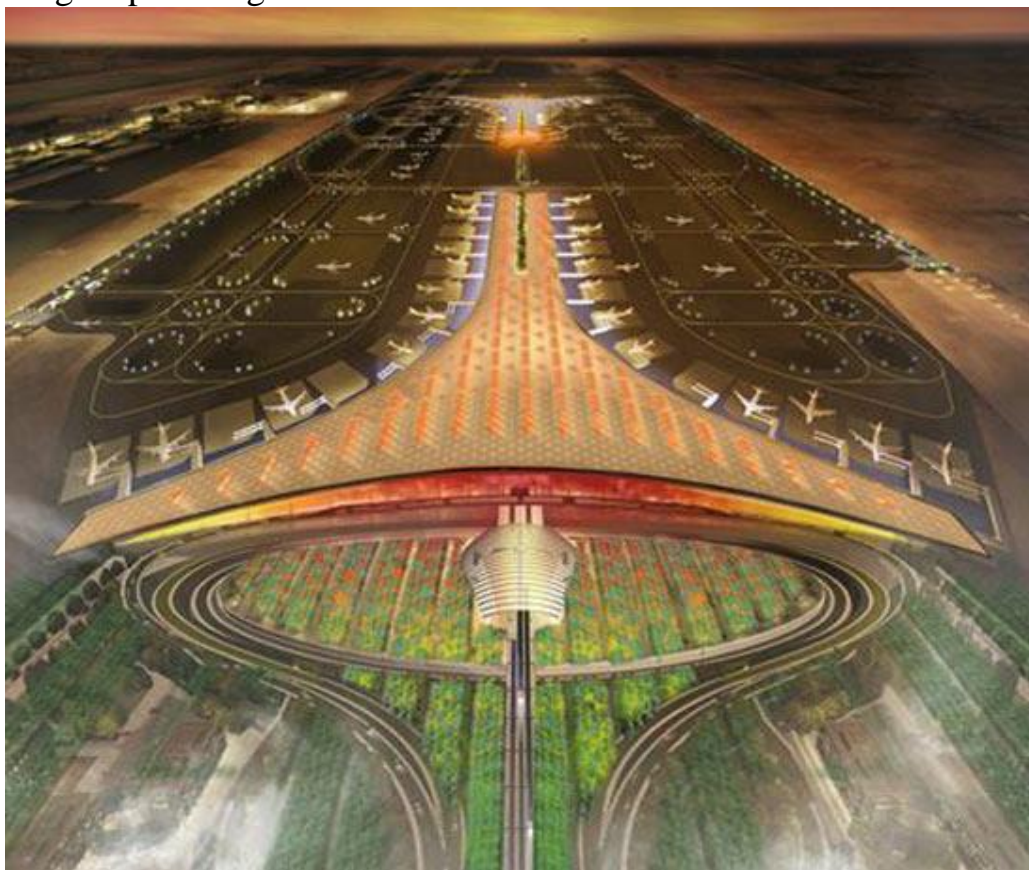
Aerodromlarni loyihalash usulublari va aeroport va aerodromlarni loyihalashdagi asosiy vazifalari shundan iboratki me'yoriy normativlarga asoslanib loyihalanganadi. Xalqaro aeroportlarning aerodromlarini loyihalashda ushbu me'yor va qoidalarga qo'shimcha ravishda, standartlarga va xalqaro fuqaro aviasiyasi xalqaro tashkilotining tavsiyalariga amal qilinishi kerak. Aerodromlarni loyihalash va qurishda quyidagi qoidalarga amal qilish lozim va shart.

Fuqarolik aerodromlari A, B, C, G, D va E toifasiga, yordam portlari - I, II va III klasslarga, idoraviy me'yoriy hujjatlar talablariga muvofiq bo'ladi.

Izoh: Keyinchalik vertolyotlar deganda vertolyotlarning uchishi, qo‘nishi, havosi, saqlashi va xizmat ko‘rsatishi uchun mo‘ljallangan aerodromlar tushuniladi.

Aeroportning bosh rejasini loyihalash. Aeroport xodimlarini qabul qilish uchun ofis, ma'muriy, madaniy va maishiy binolar qurilmoqda. Har bir yangi yoki rekonstruksiya qilingan aeroport uchun uning tarkibiy qismi bo‘lishi kerak bo‘lgan tuzilmalar ro‘yxati va xususiyatlarini aniqlaydigan texnik-iqtisodiy asoslar tuziladi. Ushbu ro‘yxat qurilishning birinchi bosqichi foydalanishga topshirilganidan keyin 20 yil davomida rivojlanish istiqbollari hisobga olishi kerak.

Qurilishning birinchi bosqichi sifatida xavfsiz uchish va qo‘nish ishlarini boshlashni ta'minlaydigan tuzilmalar va uskunalarni "ishga tushirish kompleksi"ni foydalanishga topshirishga ruxsat beriladi.



Aerodromlar (vertolyotlar) dizayni aerodrom (vertolyot stansiyasi) foydalanishga topshirilgandan keyin 10 yil davomida texnik shartlarda nazarda tutilgan havo kemalari turlarining harakatlanishi intensivligini hisobga olgan holda amalga oshirilishi kerak.

Shamol yukini eng yaqin meteorologik stansiya kuzatuvlaridan foydalanib, 8 yoki 16 ball uchun hisoblash kerak, ammo 5 yildan kam emas.

Uchish-qo‘nish yo‘lagining hajmi samolyotning taxminiy harakatlanish intensivligini ta'minlashi kerak. Tegishli asosga ega bo‘lgan holda qo‘shimcha uchish-qo‘nish yo‘laklarini qurish uchun ruxsat berilishi mumkin. Ularning joylashuvining har xil naqshlari uchish-qo‘nish yo‘lagi qiymatlari idoraviy normativ hujjatlar talablariga muvofiq belgilanishi kerak.

Aerodrom parvozi chizig'ining shamol yuki (shamolning barcha yo'nalishlari foizida ifodalangan har qanday aniq yo'nalishni ishlatish mumkin bo'lgan chastota) va shamolning normal tarkibiy qismining tezligi 1-jadvalda ko'rsatilganlarga mos kelishi kerak.

1-jadvalda.

Aerodromlarning toifasi	Uchish chizig'ining minimal shamol yuki,%	Shamolning normal komponentining ruxsat etilgan maksimal tezligi, m/s
A, Б, В, Г	98	12
Д	95	8
Е	90	6

Aerodromning yaqinida bo'lishi mumkin bo'lgan yirik aholi punktiga nisbatan joylashuvi. KTA geodeziya koordinatlari, aerodromning absolyut balandligi, soat kamari raqami, magnit moyilligi, o'lchamlari, grunt va uchish maydonining qoplamasi, yog'ingarchilik bo'lganida uning foydalanishga yaroqliligi.

Qoplama turi, o'lchamlari (uzunligi, kengligi, qalinligi), nishablik, shartli bir g'ildirakli tayanchga keltirilgan, mumkin bo'lgan maksimal kuch, PSN ko'rsatkichi, tormozlanishning yakuniy yo'lkalar, uchish yo'lkasining har bir UQY uchun rejalashtirilgan qismi.

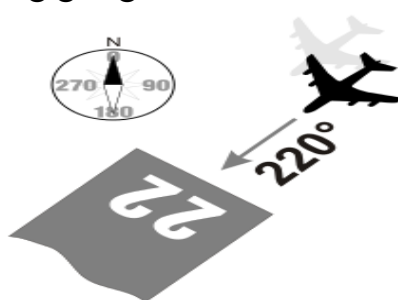
Uzunligi 1800 metr va undan ortiq ko'p bo'lgan UQY uchun — UQY haqiqiy yo'l burchagi 1 daqiqagacha bo'lgan aniqlikda, uchish va qo'nishning magnit kurslari va ularga mos keladigan UQY ostonasi raqamlari.

UQY ostonalarining absolyut balandligi, zaxira UQY joylashuvi va o'lchamlari.

RD, MS, texnik maydonchalar, aerodrom-texnik vositalari to'xtash joylarining joylashuvi, o'lchamlari va raqamlari.

Uzunligi 1800 metr va undan ortiq bo'lgan UQY uchun — IPU magistral RY 1 daqiqagacha bo'lgan aniqlikda, RY va TJ uchun shartli bir g'ildirakli tayanchga keltirilgan, maksimal ruxsat etilgan kuch.

Shunday qilib aerodromga qo'nish yo'lagiga qo'nishda 07/25 uchun –qo'nish yo'lagiga ega bo'lishi kerak.



2-rasm.

Vertolyot maydonchalarining joylashuvi, ularning o‘lchamlari, bir g‘ildirakli tayanchga keltirilgan, maksimal ruxsat etilgan kuch, vertolyotlar turiga qarab uchish va qo‘nish uchun yaroqliligi.

Start va UQY, RY, TJ markirovkalarini va samoviy yaqinlashuv yo‘lkalarini ajratish.

Har bir UQY yo‘nalishi uchun turli HK kategoriyalari uchishi va qo‘nishi uchun aerodrom minimumlari.

Parvoz qilish-qo‘nish tasmalarning talab qilingan uzunligini hisoblash, uchish tasmalari va aerodromlarning boshqa elementlarini loyihalash.

Uchish qo‘nish yo‘lakchalarida yo‘nalishiga qarab aniqlanadigan qo‘nish yo‘nalishi ko‘rinishqiyamati o‘nlabgacha yaxlitlanadi .Noldan boshlab 360 ° Parvoz qilish yo‘nalishlarini bilan almashtiriladi. Ko‘pincha ikki yoki undan ortiq qatorli aeroportlardaular parallel joylashgan ya'ni bir xil yo‘nalishda. Bunday hollarda harf raqam belgisi qo‘yiladi-L (chapda), C (markazda) va R (o‘ngda).

Masalan ;Chikagoda Midvay aeroportida 3-ta yo‘l bir yo‘nalishda joylashgan - 136 ° / 316 °. Shunga ko‘ra, ular quyidagi belgilarga ega: uchish –qo‘nish yo‘lagi 13L / 31R, uchish qo‘nish yo‘lagi 13C / 31Cva uchish qo‘nish yo‘lagi 13R / 31L.

Bundan tashqari Parijda Sharl de Goll aeroportida 4- uchish qo‘nish yo‘lagi bir yo‘nalishga ega va chalkashmaslik uchun 08L / 26R, 08R / 26L, 09L / 27R, 09R / 27L deb belgilangan.

2-jadval.

Kўrsatkichlar	UQT toifasi					
	A	B	B	Г	Д	Е
O‘rtacha uzoqlik UQT belgilangan normativda, m	3200	2600	1800	1300	1000	500
O‘rtacha oraliq UQT belgilangan normativda, m	60	45	42	35	28	21
Uchish qo‘nish tasmalarning qurilishi uchun PAG-14/18 plitalarning soni, dona	16020	9982	6300	3906	2338	924

Uchish-qo‘nish yo‘lagining o‘lchamlari juda xilma –xil bo‘lishi mumkin-juda kichik-uzunligi 300 metr va eni 10 metr, ulkangacha–5500 metr (Bamda) va 105 metrgacha (Ulyanovski).

Eng kichigi engil va o'ta engil (o'ta engil) samolyotlar uchun mo'ljallangan. Masalan hang –planer (moto –osma planer) uchun yuz metrga uchish kifoya qiladi va qo'nish uchun ham xuddi shunday. Eng katta uchish -qo'nish yo'laklari yirik xalqaro aeroportlar samolyot zavodlarida quriladi.

Nazorat savollari

1. Aeroport va aerodromlarni tasniflash va bosh rejasini loyihalash.
3. Parvoz qilish-qo'nish tasma-sining talab qilingan uzunligini hisoblash, uchish tasma-sini va aerodromlarning boshqa elementlarini loyihalash.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR:

1. Жураев, С., & Беккамов, М. (2022). КЛАССИФИКАЦИЯ ВИСЯЧИХ МЕТАЛЛИЧЕСКИХ КОНСТРУКЦИЙ (ТРОСОВЫХ И МЕМБРАННЫХ) ПОКРЫТИЙ. О'ZBEKISTONDA FANLARARO INNOVATSIYALAR VA ILMIY TADQIQOTLAR JURNALI, 2(14), 997-1002.
2. Жураев, С., & Сатторов, К. (2023). Расчет Тросовых Висячих Покровтий В Пк Лира. Periodica Journal of Modern Philosophy, Social Sciences and Humanities, 16, 119-123.
3. Жўраев, С. (2023). АЛИШЕР НАВОИЙ ДАВРИ ИМОРАТЛАРИНИНГ АРХИТЕКТУРАСИ. О'ZBEKISTONDA FANLARARO INNOVATSIYALAR VA ILMIY TADQIQOTLAR JURNALI, 2(16), 142-146.
4. Turayev, S., & Sanjar, J. (2023). ZILZILA VAQTIDA BINO VA ZAMIN GRUNTLARINING O'ZARO TA'SIRI. Finland International Scientific Journal of Education, Social Science & Humanities, 11(2), 410-414.
5. Sanjar, J. (2023). DEVELOPMENT OF CULTURE AND ENTERTAINMENT PARKS. American Journal of Pedagogical and Educational Research, 9, 49-52.
6. Жураев, С., & Тураев, Ш. (2023). ДВУХПОЯСНЫЕ ПРЕДВАРИТЕЛЬНО НАПРЯЖЕННЫЕ СИСТЕМЫ. ПОДКОР О'QITUVCHI, 3(29), 77-81.
7. Жураев, С., & Сатторов, К. (2023). ТЕРМИНОЛОГИЯ И КЛАССИФИКАЦИЯ ВИСЯЧИХ И ВАНТОВЫХ МОСТОВ. Innovations in Technology and Science Education, 2(9), 197-206.
8. Raximov, S. T., Nusratov, J., & Amirov, M. (2023). МАЙДАЛАНГАН ЕСКИ БЕТОНЛАР АСОСИДАГИ ТО'ЛДИРУВЧИЛАР АСОСИДА ОЛИНГАН БЕТОННИНГ ФИЗИК-МЕХАНИК ХОССАЛАРИ. Новости образования: исследование в XXI веке, 1(10), 598-601.
9. Nusratov, J. (2023). ТАБИИ ВА МАЙДАЛАНГАН ЕСКИ БЕТОНЛАР АСОСИДА ОЛИНГАН ТО'ЛДИРУВЧИЛАРДАН ОЛИНГАН БЕТОН МУСТАМКАМЛИГИ. ОБРАЗОВАНИЕ НАУКА И ИННОВАЦИОННЫЕ ИДЕИ В МИРЕ, 33(2), 68-75.

10. Temurbek Rozi og, B. (2023). DISPERS ARMATURALANGAN BAZALT TOLALI FIBROBETON TARKIBINI OPTIMALLASHTIRISH VA STRUKTURASINI O'RGANISH. *MASTERS*, 1(1), 14-18.
11. Абдирахмонова М. ТУРИЗМ ИНФРОСТРУКТУРАСИНИ РИВОЖЛАНТИРИШДА ХОНАҚОҲЛАРНИНГ ЎРНИ //Eurasian Journal of Academic Research. – 2022. – Т. 2. – №. 13. – С. 1532-1535.
12. Xikmatulla o'g, A. N. J. (2024). THE EFFECT OF FIBROTOLS ON THE PROPERTIES OF FINE-GRAINED CONCRETE. *Web of Teachers: Inderscience Research*, 2(4), 233-236.
13. Nusratov, J. (2024). BETON UCHUN ISHLATILADIGAN MATERIALLARNING FIZIKMEХАНИК ХОССАЛАРИ. *ОБРАЗОВАНИЕ НАУКА И ИННОВАЦИОННЫЕ ИДЕИ В МИРЕ*, 37(2), 22-28.