

менее 40 см и при температуре покрытия не менее +5. Глубину оттаивания грунтов определяют шурфованием у кромки покрытия. Максимальная температура покрытия, при которой допускается измерять упругие прогибы, должна составлять не более 50 С.

Предварительное выявление участков, требующих детальной оценки прочности методом динамических нагрузок, производят визуально, при свободном от снега и льда покрытии, когда хорошо видны все имеющиеся дефекты.

Для измерения упругого прогиба нежестких дорожных одежд используются различные методы, приборы и установки. При этом различают два способа нагружения конструкции: статический и динамический.

Литература

1. Леонович, И.И. Диагностика автомобильных дорог / И.И. Леонович. – Мн.: БНТУ, 2012.

УЧЕТ МЕТЕЛЕВОГО РЕЖИМА ПРИ ДИАГНОСТИКЕ СНЕГОЗАЩИЩЕННОСТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Евса Д.В.

Метель – сильный холодный ветер, переносящий снег, основная часть которого поднимается с поверхности земли.

Диагностика дорог – процесс, включающий специальные обследования, сбор и анализ информации о параметрах, характеристиках и условиях работы автомобильной дороги.

Все мероприятия, обеспечивающие снегонезаносимость дорог во время метелей, основываются на прогнозе возможных объемов снегоприноса к различным участкам дороги и возможных объемов снегоотложений на конец зимнего периода от расчетного объема снегоприноса.

Вопросы снегонезаносимости дороги должны решаться на стадии проектирования строительства дорог. При проектировании плана трассы снегонезаносимость обеспечивается выбором направ-

ления трассы с учетом направлений господствующих метелевых ветров, проложением трассы по наветренным склонам рельефа.

Литература

1. Минин, А.В. Автомобильные дороги Беларуси энциклопедия. Под общей редакцией академика Белорусской инженерной академии А.В. Минина. - Минск «Беларуская Энцыклапедыя 2002»

2. Леонович, И.И. Дорожная климатология: учебник / И.И. Леонович. – Мн.: БНТУ, 2005.

ТЕОРИЯ ПРОЧНОСТИ ЖЕСТКИХ ДОРОЖНЫХ ОДЕЖД И ЕЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ В ПРАКТИКЕ ОЦЕНКИ ИХ ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ

Жудрик И. А.

Для определения прочностных характеристик дорожных конструкций и элементов дороги широко применяется теория прочности. Основные теоретические положения прочности малых элементов связаны с определением нормальных напряжений, нормальных деформаций, касательных напряжений, энергии изменения форм, потенциальной энергии, теории прочности Мора и др. Расчет прочности жестких дорожных покрытий рассчитан на теории упругости, а напряжения и деформации определяются с учетом упругости, вязкопластичности и других свойств материалов.

До настоящего времени еще весьма недостаточно изучены волновые процессы в жестких дорожных одеждах и верхних слоях земляного полотна при воздействии подвижных нагрузок, а оценка динамики работы покрытия по коэффициенту динамичности отражает влияние неровностей поверхности покрытия, но не учитывает колебаний, возникающих в дорожной одежде и земляном полотне.

Литература

1. Леонович, И. И. Диагностика автомобильных дорог: учебно-методическое пособие для студентов специальности 1-70 03