

## **Проблемы сопоставимости методов измерения и оценки коэффициента сцепления дорожных покрытий**

Нестерович И.В.

Государственное учреждение образования «Центр повышения квалификации руководящих работников и специалистов «Белдорстрой»

Оценка обеспечения сцепления колеса автомобиля с дорожным покрытием выражается в виде коэффициента сцепления. Наиболее широкое применение нашли следующие методы измерения коэффициента:

методы определения коэффициентов сцепления путем непосредственного измерения силы сцепления в контакте шины с покрытием полностью заблокированного колеса;

методы определения коэффициентов сцепления путем непосредственного измерения силы сцепления в контакте шины с покрытием частично заблокированного колеса, с 13 – 20 % проскальзыванием;

методы определения коэффициентов сцепления путем непосредственного измерения силы сцепления в контакте шины с покрытием частично заблокированного колеса, с 7.5 – 20 % проскальзыванием (коэффициент сопротивления заносу);

методы определения коэффициентов сцепления путем непосредственного измерения силы сцепления в контакте шины с покрытием при проскальзывании от 0 до 100 %;

определение коэффициента сцепления при помощи торможения автомобиля;

методы измерения условной величины перемещения (линейные или угловые) движения имитатора колеса портативными приборами.

За исключением методов измерения портативными приборами (применение которых, в основном, ориентировано на лабораторные исследования ввиду невозможности имитации торможения реального транспортного средства), остальные методы позволяют рассматривать либо конкретные условия торможения, либо торможение определенного автомобиля. Следовательно, сопоставление результатов измерения коэффициента сцепления затруднительно. По этой причине в ряде стран одновременно применяются различные методы измерения коэффициента сцепления, приоритет которых определяется исходя из обеспечения безопасности при торможении транспортного средства.