

На длинных прямых горизонтальных участках, а тем более на спусках автомобили могут развивать скорости, существенно превышающие расчетные по строительным СТБ, ГОСТам и нормам. В тоже время на крутых подъемах скорости падают и могут быть существенно ниже расчетных. И такое колебание скоростей во многом связано с очень важным показателем видимостью. Обеспеченная на дороге видимость является главной для ее транспортно-эксплуатационных качеств и безопасности движения.

Вместе с тем с понятием «видимость» самым тесным образом связаны требования, предъявляемые к различимости технических средств организации дорожного движения, и их значимость для безопасности движения столь же велика, как и видимость дороги.

В докладе рассмотрены светотехнические характеристики дорожного покрытия и элементы инженерного обустройства автомобильных дорог, которые влияют на видимость на автомобильных дорогах.

### *Литература*

1. Бабков, В.Ф. Сочетание автомобильных дорог с ландшафтом. «Высшая школа», 1964.
2. Леонович, И.И. Диагностика автомобильных дорог/ С.В. Богданович. Мн.: БНТУ, 2012г.
3. Бабков, В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения. «Транспорт», 1970.
4. СТБ 1140-99 «Знаки дорожные».

## **НАУЧНЫЕ ПРЕДПОСЫЛКИ К ИНСТРУМЕНТАЛЬНОЙ ОЦЕНКЕ ПРОЧНОСТИ ДОРОЖНЫХ ОДЕЖД**

**Горник Р.А.**

Упругие прогибы измеряют по внешней колее полосы наката, выбирая полосу движения, находящуюся в наихудшем состоянии. На дорогах I категории измерения выполняют по одной, наихудшей по состоянию полосе каждого направления. Измерения проводят весной, при оттаивании грунтов земляного полотна на глубину не

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-