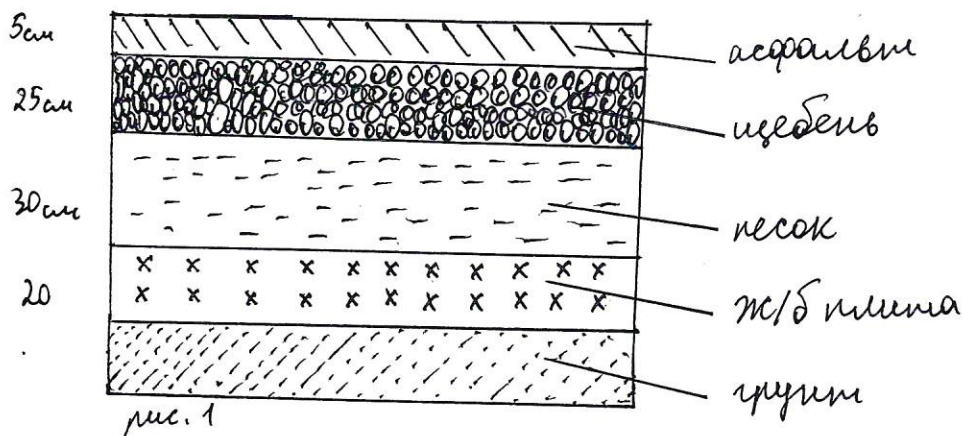
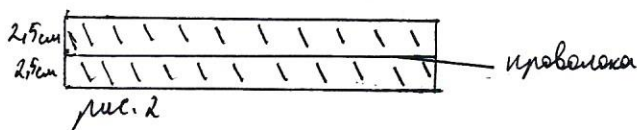


Для решения проектной задачи я предлагаю следующие изме-
 нения в конструкции дорожного покрытия (рис.1)



А именно, чтобы избежать структурной кален, было принято решение повысить железобетонные плиты, соединенными цемент-
 ным раствором, на грунт, тем самым сделав равномерное
 давление со стороны дорожного покрытия на грунт. Также при
 неравномерном оседании грунта дорожное покрытие не просядет.
 Внешним проблемами кален сдвига и абразивной кален можно считать
 укладку более толстого асфальтобетона, когда велик риск, что
 он начнет крошиться. Тогда решением задачи я постигла укладку
 железной х-образной проволоки толщиной 2,5 мм. во время укладки
 асфальтобетона на глубину 2,5 см. (рис.2)



Таким образом мы предотвращаем выкрашивание асфальта внутри кален.
 Недостатком такого решения можно считать возможность
 прокола шины автомобиля при наезде на торчащий конец проволоки,
 но это возможно при вдавливании на 2,5 см асфальтобетона. По
 данным из таблицы (приложение к условию) глубина кален в 2,5 мм
 может образоваться при 50000 циклов нагрузки. Это не означает,
 что проволока точно окажется на поверхности дорожного покрытия.