

**ИССЛЕДОВАНИЕ ВЛИЯНИЯ КЛИМАТИЧЕСКИХ ФАКТОРОВ
ВОЗДУХА НА ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ СТРОИТЕЛЬСТВА
ЦЕМЕНТОБЕТОННЫХ ПОКРЫТИЙ.**

Уроков Аслиддин Хушвактович

т.ф.н. проф. учитель, Ташкентский Государственный Транспорт

Университет, Ташкент

Маматов Одил Холтура угли

магистр, Ташкентский Государственный Транспорт Университет,

Ташкент

Аннотация: Речь идет о достижении улучшения качества цементно-бетонных дорог на основе природно-климатических условий на территории Республики Узбекистан, а также о сроках и технологии строительства цементобетонных покрытий и увеличении срока службы дорог с применением высокими качественными технологиями.

Ключевые слова: цементобетон, автомобиль, транспорт и эксплуатация, покрытие, брезент, бетон.

Investigation of the influence of climatic factors of air on the technological processes of construction of cement-concrete pavements.

Urakov Asliddin Khushvaktovich

t.ph.n. prof. teacher, Tashkent State Transport University, Tashkent

Mamatov Odil Holtura ogli

Student, Tashkent State Transport University, Tashkent

Abstract: We are talking about achieving an improvement in the quality of cement-concrete roads based on natural and climatic conditions in the territory of the Republic of Uzbekistan, as well as the timing and technology of building cement-concrete pavements and increasing the service life of roads using high quality technologies.

Key words: cement concrete, automobile, transport and operation, covering, tarpaulin, concrete.

Вступление. За последнее десятилетие автомобильные грузовые и пассажирские перевозки в Узбекистане выросли в несколько раз. Опыт нашей страны и развитых стран мира показывает, что растущий спрос удовлетворяют асфальтированные дороги Cementabeton. Хотя стоимость строительства таких покрытий выше, транспортные и эксплуатационные характеристики, длительный срок службы намного лучше, чем у покрытий из органических связующих. Это преимущество проявляется в скудности запасов нефти и стоимости битума. Действительно, для расширения сети цементных дорог нужна сама эпоха: очевидно, что существующие проблемы не могут быть решены без комплексного и системного подхода. Поэтому усовершенствование конструкции цементобетонных покрытий сегодня актуально.

Методология: Общая протяженность цементобетонных дорог в Республике Узбекистан.

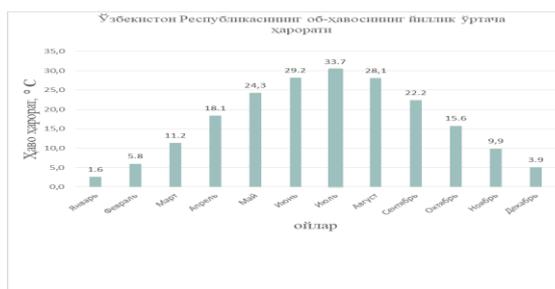
№	Название регионов	Цементно-бетонные дороги км
	Всего по стране	378
1	Республика Каракалпакстан	29
2	Андижанская область	0
3	Бухарская область	24
4	Джизакская область	0
5	Кашкадарьинская область	18
6	Навоийская область	6
7	Наманганская область	13
8	Самаркандская область	44
9	Сырдарьинская область	48
10	Сурхандарьинская область	6
11	Ташкентская область	73
12	Ферганская область	0
13	Хорезмская обл.	112
14	Город Ташкент	5

При высоких положительных температурах бетонная смесь быстро теряет свое местоположение и содержание воды и ускоряет процесс гидратации, выделяя много тепла. В результате на поверхности покрытия

появляются трещины, предотвращение таких неблагоприятных условий и ограничение самопроизвольного нагрева монолитных бетонных конструкций - важные меры по бетонированию в летний период. В самосвалах бетонную смесь сразу же накрывают брезентом или тканевым мешком. Для того, чтобы смесь оставалась растекшейся в течение длительного времени, используются химические добавки. Для снижения начальной температуры смеси необходимо понизить температуру наполнителей, которые составят это.

Обсуждения: Важным фактором нынешнего климата в стране является солнечная радиация на поверхности земли в летние месяцы. В Узбекистане солнце почти круглый год стоит высоко. . Зимой во многих частях Узбекистана погода неустойчивая, с холодными и теплыми днями. В теплую и жаркую половину года (май-октябрь) разница температур между Средней Азией и южными регионами практически отсутствует. Температура (27-31 ° С) формируется в тропическом воздухе. В то время как средняя температура в январе падает с -6 до 0 ° С, в июле средняя температура поднимается до 320 ° С. Самый холодный месяц, январь, имеет среднюю температуру 9 ° С на Устюрте, 0 ° С в южной части пустыни Кызылкум и -2 ° С и -3 ° С на крайнем юге Узбекистана. Температуры в горах, в основном: средняя температура июля (самого жаркого месяца) колеблется от 26-27 ° С на Устюрте до 30 ° С в Термезе. Средняя продолжительность теплого периода по республике составляет 160 дней на Устюрте, 280 дней в Шерабаде и Термезе.

Среднегодовая температура по Республике Узбекистан:



Анализ и результаты: На бетонный пол устанавливают усеченный конус и смазывают внутреннюю поверхность. Полученная для испытаний бетонная смесь в три слоя одинаковой высоты помещается на инструмент с усеченным конусом, прижатый двумя ножками. Каждый слой 25 раз уплотняют (погружают) стальным стержнем. Боеприпасная смесь на усеченном конусе соскабливается по его краям и поверхность разглаживается шпателем. Удерживая опалубочную ленту, она поднимается в вертикальное положение и монтируется рядом с бетонной смесью, имеющей форму усеченного конуса. Срезанный конус может утонуть (если он толстый) или растекаться (если он жидкий) после удаления из бетонной смеси. Чтобы узнать, на сколько миллиметров просела бетонная смесь относительно высоты опалубки, по верхнему краю опалубки наливают линейку и определяют ее толщину с помощью второй линейки, как показано на рисунке. Степень толщины любой бетонной смеси определяется дважды описанным выше методом. Если разница в полученных результатах меньше 2 см, то среднее арифметическое суммируется. При проектировании их состава показатели удачного расположения в месте укладки бетона задаются таблицей 2. Показатель твердости мелкозернистой бетонной смеси должен быть не менее 15 и не более 25 по ГОСТ 10181-1.

Қоплама (асос)да бетон қоршмаларини зичлаш үчүн қўлланиладиган машиналар ва ускуналар	Яхши жойлашиши ГОСТ 10181.1 бўйича	
1	2	3
Бетон ётқизувчи ғилидирак рельсда юрүвчи (рельс қолипларда)	2	8
Бетон ётқизувчи сирғалувчи қолипда ҳаракат тезлиги т/мин		
2 ва ундан кам	2	8
2 дан 2,5м гача	3	5
2,5 дан 3,0м.гача	4	3
Юзаки титровчи ва титровчи рейка	4	3
Титровчи катоклар ва бошқа ўхшаш ускуналар	-	30

Заклучение. В заключение следует отметить, что проблема возникновения необратимых деформаций дороги зависит от того, какая часть фундамента имеет способность поднимать основные грунты. Поэтому предлагаемые методы решения задач направлены на решение

проблемы прочности грунтов и других их физико-механических свойств. Желательно, чтобы сочетание этих мер позволило наиболее эффективными способами решить текущие проблемы утилизации автомобильных чехлов. Методические указания по устройству цементно-бетонных покрытий автомобильных дорог I Разработано НИИ (Союздорния).

Использованная литература:

- [1] Бозорбоев Н., Салимова И. Некоторые проблемы технологии строительства и технологии строительства. I «Архитектура. Строительство. Дизайн.» Научно-практический журнал. №1, Ташкент, 2006 г.
- [2] Бозорбоев Н. Развитие строительных технологий в Узбекистане. ТАСИ, «Развитие строительных технологий и организаций в Узбекистане», Сборник научных трудов по итогам научно-практической конференции, Ташкент, 2007.
- [3] Устройство цементобетонных покрытий для автомобильных дорог и аэродромов Амиров Т.Ю. 2016г.