

сont des aliments. Certains en meurent. Tout ce plastique avalé par les poissons reste dans leur corps et finit dans nos assiettes.

Alors, qu'est-ce qu'on fait? De plus en plus, les médias, le gouvernement, parlent d'économie circulaire. Arrêter de tout jeter ! Aujourd'hui, notre économie est appelée linéaire: nous prenons à la planète les ressources dont nous avons besoin (pétrole, gaz, eau...), nous produisons des objets, nous les achetons, nous les jetons. Les ressources de la planète sont limitées, mais nous continuons à en prendre beaucoup trop. Ensuite, nous ne savons plus quoi faire des déchets.

Evidemment, l'économie circulaire c'est quoi ? L'idée est de: réduire la quantité de ressources naturelles utilisées, produire des objets qui durent plus longtemps, qui peuvent être réparés, recycler les déchets pour fabriquer de nouveaux produits.

En effet, pour les citoyens, ça change quoi ? Avant d'acheter un objet, chacun peut se poser la question: « Est-ce que j'en ai vraiment besoin ? ». Parfois, c'est mieux de payer un peu plus cher pour un produit qui durera plus longtemps. Quand il casse, on essaie de le réparer. Si on ne l'utilise plus, on le donne à une association solidaire (Emmaüs, Secours populaire...) pour qu'il serve à d'autres personnes. Si on le jette, on pense au tri pour qu'il puisse être recyclé. Depuis 1992, une loi demande aux entreprises d'aider les clients à ne pas polluer et à éliminer les emballages. C'est le début des bacs de tri. Les citoyens sont encouragés à séparer le verre, le papier, le plastique, les métaux... pour donner une 2ème vie aux déchets. Par exemple : 6 briques de lait deviendront un rouleau de papier toilette, 3 boîtes de céréales en carton = une boîte à chaussures, 15 bouteilles d'eau en plastique = un pull polaire, 250 canettes en aluminium = un vélo. Mais pour le recyclage, la France a encore de gros progrès à faire. Seulement 20 % des déchets plastiques sont recyclés. Le gouvernement aimerait que ce soit 100 % en 2025.

Pourtant, que faire des déchets non-recyclables, dangereux... ? Et les piles, les médicaments, les chaussures abîmées, les téléphones cassés... vous ne savez pas où les jeter ? Le site de l'Ademe « Que faire de mes déchets ? » vous aide à trouver la réponse.

Alors tout ira bien ? Si on recycle tous les déchets... plus de problème ? Penser que l'économie circulaire est la solution est dangereux. D'abord, tout n'est pas recyclable. 74 % de nos déchets viennent de la construction des bâtiments, des routes... qui, pour beaucoup, ne sont pas réutilisables. Et puis le papier, le plastique... sont recyclés un nombre de fois limité. En plus, nous n'avons pas assez d'entreprises capables de tout recycler.

ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ КЛИМАТИЧЕСКИХ ФАКТОРОВ НА СОСТОЯНИЕ ДОРОГИ И СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

*Бобожонов Ровшан Турсинович,
bobojonov.ravshan70@mail.ru*

Джизакский политехнический институт

Дорожные сооружения, как никакие другие, проектируются и возводятся с учетом ландшафта, гидрогеологических особенностей местности, принципом землепользования. Они функционируют не только под воздействием транспортных нагрузок, но и множества погодно-климатических факторов. Поэтому необходимо с учетом этих явлений находить инженерные решения, которые бы обеспечивали сооружениям необходимые технические и эксплуатационные качества, и рекомендовать людям, имеющим отношение к эксплуатации дорог, ряд мер, обеспечивающих здоровье и жизнедеятельность с учетом особенностей погодно-климатических факторов в условиях экстремальных природных явлений. Инженер-дорожник должен уметь применять эти знания в своей повседневной практической деятельности.

Условия движения на дорогах в период действия неблагоприятных метеорологических явлений значительно сложнее, чем в летний период времени при сухом, чистом покрытии и обочинах. Различия определяются целым рядом факторов, основными

из которых являются:

- снижение сцепных качеств покрытия, изменение механического взаимодействия автомобиля с дорогой и ухудшение ровности покрытия под воздействием осадков, гололеда, тумана, повышенной влажности воздуха и других факторов;
- увеличение сопротивления движению за счет отложений снега, грязи, гололеда, появления неровностей на дороге, в результате чего сокращается свободная мощность двигателя автомобиля;
- изменение очертания и внешнего вида проезжей части и обочин, изменение параметров поперечного профиля за счет снежных отложений и образования наката, что приводит к изменению восприятия дороги водителем;
- уменьшение метеорологической видимости в периоды туманов, осадков, пурги, пыльных бурь, слепящего действия солнца, изменяющее восприятие условий движения водителем;
- ухудшение эксплуатационно-технических качеств автомобиля и прежде всего систем обеспечения удобства и безопасности движения, к которым относят тормозную систему, рулевое управление и др.

Чем выше категория дороги, интенсивность и скорость движения, тем более ощутимо влияние погодных-климатических факторов на режим движения. Из числа климатических и метеорологических факторов наибольшее влияние оказывают осадки в виде дождя, сухого или влажного снега, смешанные снегодождевые осадки, метель, ветер, иней, гололед, температура и влажность воздуха, туман, солнечная радиация. Большое значение имеет интенсивность воздействия каждого фактора и совместное воздействие нескольких неблагоприятных факторов.

Положение осложняется тем, что на состояние поверхности дороги и условия движения одновременно воздействует несколько метеорологических факторов. Наибольшее влияние на режим движения оказывают метеорологические факторы, воздействующие на состояние поверхности дороги. Оценку их влияния выполняют совместно с оценкой геометрических параметров и характеристик дорог.

Метеорологическая дальность видимости относится к факторам, воздействующим на режим движения через водителя. Однако степень ее влияния во многом зависит от состояния дороги и прежде всего сцепных качеств. Механизм воздействия метеорологической дальности видимости на режим движения автомобиля с некоторым допущением может быть принят аналогичным механизму влияния геометрической видимости на дороге. Метеорологической дальностью видимости называют наибольшее расстояние, на котором при данной прозрачности атмосферы абсолютно черный объект с угловыми размерами не менее 20° , проектирующийся на фоне вблизи горизонта, сливается с фоном и становится невидимым.

Серьезную опасность для движения может представлять ветер, дующий с большой скоростью. Боковой ветер стремится сместить автомобиль со своей полосы движения, и водитель вынужден непрерывно выравнивать траекторию автомобиля. Под влиянием бокового ветра и увода колес автомобиля траектория движения может внезапно измениться, что приведет к аварийной обстановке. Особенно опасны внезапные порывы ветра, на которые водитель не успевает среагировать. Воздействие ветра ощущается тем сильнее, чем выше скорость движения автомобиля и чем больше его боковая поверхность. Величина бокового отклонения автомобиля от заданной траектории зависит в значительной степени от времени реакции водителя, а также от типа автомобиля (расположение центра масс автомобиля и центра давления на боковую поверхность). На кривых в плане боковое давление ветра может совпасть по направлению с действием центробежной силы, что может привести к боковому скольжению или опрокидыванию автомобиля. По степени влияния интенсивности метеорологических факторов на скорость движения автомобилей по эталонной дороге можно выделить три характерных интервала: малоопасный ($K_{v.c} = 1,0...0,75$), опасный ($K_{v.c} = 0,75...0,5$) и очень опасный ($K_{v.c} < 0,5$). Им соответствуют

нормальные, трудные и очень трудные условия движения. Наибольшие трудности для состояния дорог и условий движения представляют гололед, метель, осадки в виде дождя и снега, туман и ветер. В такой последовательности они могут быть расположены по степени их воздействия на условия движения.

Проблемы климата всегда волновали человечество, поэтому на его оценки и особенности в различных районах мира всегда направлено пристальное внимание ученых различных стран. В целях дальнейшего повышения эффективности и качества строительства и эксплуатации дорожных асфальтобетонных покрытий необходимо уточнить с учетом влияния климатических условий взаимосвязь между расчетными параметрами дорожных одежд и требованиями к материалам конструктивных слоев.

Для решения этой проблемы необходима разработка системы моделирования климатических и эксплуатационных условий работы асфальтобетонных покрытий с учетом свойств материалов, из которых они изготовлены, с переходом к установлению корреляционных зависимостей между лабораторными испытаниями и реальной работой материалов в дорожных покрытиях. В практике научно-исследовательских работ целенаправленно усложняются методы лабораторных испытаний асфальтобетона.

ВЛИЯНИЕ ПОЛИЭТИЛЕНОВЫХ ПАКЕТОВ НА ОКРУЖАЮЩУЮ ПРИРОДУ

*Курамамова Шахло, Рустамова Зухра
8496.xash@gmail.com
Central Asian Medical University*

Актуальность работы заключается в том, что в наше время уделяется много внимания вопросам охраны окружающей среды. Очень часто в газетах и по телевидению мы слышим об экологических катастрофах, происходящих в мире. Но в наши дни ежегодно производятся и выбрасываются миллионы полиэтиленовых пакетов. Они везде: под рукой, под ногами, на земле, в воде, как флаги болтаются на ветру.

Сегодня многие страны осознали всю сложность утилизации обычных полиэтиленовых пакетов без вреда для экологической обстановки. В связи с этим ряду стран пришлось ограничить процент производства полиэтиленовых пакетов. Различные государственные ограничения на использование полиэтиленовых пакетов были приняты в таких странах как Шотландия, Ирландия, Тайвань, Бангладеш, Индия и Китай, Австралия.

Цель работы: привлечь внимание учащихся школы и взрослых к губительному воздействию полиэтиленовых пакетов на окружающую среду.

Объект исследования: полиэтиленовые пакеты.

Предмет исследования: вредное воздействие полиэтиленовых пакетов на окружающую среду.

В 1957 году - в США впервые начали производство фасовочных полиэтиленовых пакетов. Первоначально предназначено для упаковки хлебобулочных изделий, сэндвичей и овощей и фруктов. В настоящее время нашу жизнь невозможно представить без полимеров, но они оказывают вредное воздействие на организм человека. Частое использование полиэтилена вредит печени. В составе полиэтиленов находятся мономерные фталаты, попадая организм они негативно сказываются на печени человека, при разовом употреблении данное влияние будет незаметно, но при регулярном могут возникнуть более серьезные проблемы

Если бутылка для растительного масла изготовлена из полиэтилена низкого качества, то покупая пластиковую бутылку с маслом, нельзя быть уверенным, что в нем не будет содержаться малого процента химических веществ. Качество данного элемента определить очень просто, достаточно понюхать предмет, если будет иметь неприятный запах, его лучше не покупать и не использовать.