

بررسی مقاومت شکست مخلوط‌های آسفالتی اصلاح‌شده با استفاده از آزمایش نیم‌دیسک تحت بار خمشی

حمید بهبانی (استاد)

محمدرضا محمدعلیها (استادیار)

سمیه آقاچانی شهریور* (دانشجوی کارشناسی ارشد)

حسن آسایش زارچی (دانشجوی کارشناسی ارشد)

دانشکده‌ی مهندسی عمران، دانشگاه علم و صنعت ایران

مهندسی عمران شریف، (پاییز ۱۳۹۴)
دوری ۲ - ۳۱، شماره ۱/۳، ص. ۱۲۹-۱۳۵، (یادداشت‌های)

ترک‌های ناشی از دمای پایین، اصلی‌ترین خرابی‌های روسازی‌های آسفالتی در فصل زمستان است. یکی از روش‌های مناسب و متداول برای بهبود خصوصیات عملکردی روسازی‌های آسفالتی، به ویژه در شرایط سرویس‌دهی دمای بالا، به‌کار بردن اصلاح‌کننده‌ها و افزودنی‌هاست. با این حال در مناطق با آب و هوای سرد، که معمولاً روسازی‌چاده‌ها دماهای زیر صفر را تجربه می‌کنند، مکانیسم شکست لایه‌های آسفالتی عمدتاً به دلیل شکست ترد کشسان و رشد ترک‌های آغازشده در درون روسازی اتفاق می‌افتد. از آنجایی که هدف اصلی این مطالعه بررسی اثر افزودنی‌های مختلف شامل: اسید پلی‌فسفریک (PPA)، استایرن - بوتادین - استایرن (SBS)^۱، آنتی‌استریپینگ، پودر لاستیک و ساسوویت در دمای پایین در مقاومت شکست مخلوط‌های آسفالتی تحت مود I بوده است، یک سری از نمونه‌های آسفالتی با درصد‌های مختلفی از افزودنی‌های ذکرشده ساخته شدند و سپس نمونه‌های آزمایشگاهی در دمای معین زیر صفر درجه‌ی سانتی‌گراد (-15°C)، تحت بارگذاری مونوتنیک متقارن با استفاده از فیکسچر خمشی سه‌منقطه‌یی قرار گرفتند.

واژگان کلیدی: چقرمگی شکست، SCB، افزودنی، مود I.

۱. مقدمه

ترک‌های حرارتی (ترک‌های ناشی از دمای پایین) نسبت به سایر خرابی‌ها نقش تعیین‌کننده‌تری دارد.^[۱]

به‌کارگیری قیرهای خالص، نیازهای عملکردی ساخت راه را که به طور فزاینده‌یی در معرض بارهای سنگین، ترافیک سنگین و شرایط محیطی مختلف قرار می‌گیرد، تأمین نمی‌کند. وقتی استفاده از قیر تولیدشده، نیازهای آب و هوایی، ترافیکی و سازه‌یی روسازی را تأمین نکند، اصلاح‌کننده به عنوان یکی از جایگزین‌های قابل قبول برای بهبود خصوصیات آن به‌کار می‌رود. اصلاح‌کننده، راه حلی برای فائق آمدن بر خرابی‌های روسازی ناشی از نقص خصوصیات قیر است و در نتیجه عملکرد روسازی بتن آسفالتی را بهبود می‌بخشد.

افزودنی استایرن - بوتادین - استایرن، پودر لاستیک^۲، اسید پلی‌فسفریک، ساسوویت^۳ و آنتی‌استریپینگ^۴ از جمله افزودنی‌های پرکاربرد در راه‌سازی هستند. پژوهش‌های بسیاری در زمینه‌ی اصلاح قیر و مخلوط‌های آسفالتی به ویژه در شرایط سرویس‌دهی در دمای پایین انجام شده است.^[۲،۳] با این حال در مناطق با آب و هوای سرد، که معمولاً روسازی‌چاده‌ها دماهای زیر صفر را تجربه می‌کنند، مکانیسم شکست لایه‌های آسفالتی، عمدتاً به دلیل شکست ترد کشسان و رشد ترک‌های

تجربیات به‌دست‌آمده از عملکرد روسازی راه‌ها در سال‌های اخیر نشان داده است که این روسازی‌ها پس از مدتی دچار خرابی‌هایی مانند: ترک خوردگی، شیاف‌افتادگی در مسیر عبور چرخ‌ها، قیرزدگی، نشست و برخی خرابی‌های دیگر می‌شوند. بروز این خرابی‌ها نه فقط باعث کاهش عمر مفید روسازی (عمر بهره‌برداری از روسازی) و ایمنی استفاده‌کنندگان از راه می‌شود، بلکه باعث افزایش مخارج نگهداری و بهسازی روسازی و همچنین افزایش مخارجی می‌شود که استفاده‌کنندگان از راه به علت خرابی روسازی و اثرات ناشی از آن متحمل می‌شوند. ترک‌های ناشی از دمای پایین در روسازی‌های آسفالتی از جمله پدیده‌های رایج در مناطق سردسیر (که درجه حرارت هوا گاهی به -10°C یا کمتر می‌رسد) است. عوامل مختلفی در بروز ترک‌های ناشی از دمای پایین مؤثر است، ولی می‌توان گفت عامل قیر، مهم‌ترین نقش را در این خصوص به خود اختصاص می‌دهد.^[۱]

شکل ۱، میزان اثر قیر در ایجاد ترک‌های ناشی از دمای پایین (ترک‌های حرارتی)، شیار جای چرخ و ترک‌های خستگی را نشان می‌دهد، که مطابق آن، قیر در بروز

* نویسنده مسئول

تاریخ: دریافت ۱۳۹۲/۳/۱۸، اصلاحیه ۱۳۹۳/۱/۲۲، پذیرش ۱۳۹۳/۲/۱۰.

پژوهش‌های گسترده‌یی در زمینه‌ی مقاومت شکست مخلوط‌های آسفالتی، با استفاده از مفاهیم انرژی شکست و ضریب شدت تنش، با به‌کارگیری روش‌های عددی، مدل‌سازی و آزمایشگاهی توسط پژوهشگران انجام شده است.^[۵] دانشگاه دلف پیشگام آزمایش نیم‌دیسک (SCB)^۵ در مخلوط‌های آسفالتی گرم است. پژوهشگران بسیاری برای انجام آزمایش‌های شکست از نمونه‌های SCB استفاده کرده‌اند.^[۸-۶] نمونه‌های نیم‌دیسک تحت بار خمشی با ترک لبه‌یی، به دلیل امکان تهیه‌ی ساده و آسان توسط دستگاه تراکم مارشال یا ژیراتوری^۶ و یا مغزه‌های به‌دست آمده از سطح جاده‌ها، نمونه‌های مناسب‌تری برای انجام آزمایش‌های شکست در مخلوط‌های آسفالتی هستند.

برخی پژوهشگران مطالعاتی نیز در زمینه‌ی بررسی اثر مشخصات مخلوط آسفالتی شامل: نوع قیر، دانه‌بندی و جنس مصالح سنگی، درصد فضای خالی، تغییرات دمایی و شرایط بارگذاری در مقاومت شکست مخلوط‌های آسفالتی انجام داده‌اند.^[۹] نکته‌ی مهم آنکه در مطالعات صورت‌گرفته کمتر به رفتار شکست مخلوط‌های آسفالتی اصلاح‌شده توجه شده است. این در حالی است که استفاده از افزودنی‌ها، یکی از روش‌های مؤثر در بهبود عملکرد مخلوط‌های آسفالتی در دماهای بالا و پایین است. با وجود این، با توجه به اثرات متفاوت افزودنی‌ها در رفتار ارتجاعی لزج قیر، بررسی عملکرد مخلوط‌های آسفالتی اصلاح‌شده به خصوص در دمای پایین حائز اهمیت است. این پژوهش با هدف بررسی رفتار شکست مخلوط‌های آسفالتی اصلاح‌شده در شرایط مختلف بارگذاری تحت مدهای کشش خالص انجام شده است.

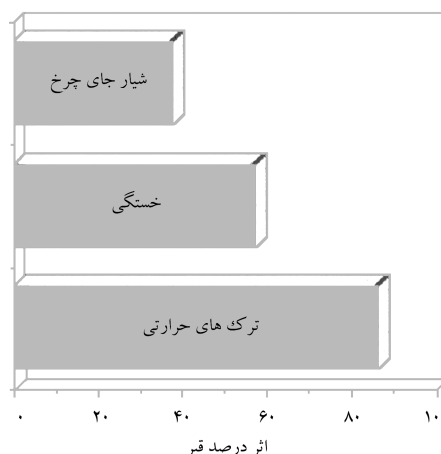
بر این اساس از استایرن - بوتادین - استایرن، ساسوبیت، پودر لاستیک، آنتی استریپینگ، اسید پلی‌فسفریک به‌عنوان مهم‌ترین افزودنی‌های مورد استفاده در مخلوط‌های آسفالتی گرم و نیمه‌گرم استفاده شده است. این تذکر لازم است که مجموع افزودنی‌ها به جز پودر لاستیک در پروژه‌های اجرایی روسازی کشور ایران مورد استفاده قرار گرفته است. مصالح سنگی و نوع قیر مصرفی نیز با توجه به کاربرد وسیع آن در ایران انتخاب شده است.

۲. مشخصات مصالح سنگی و قیر

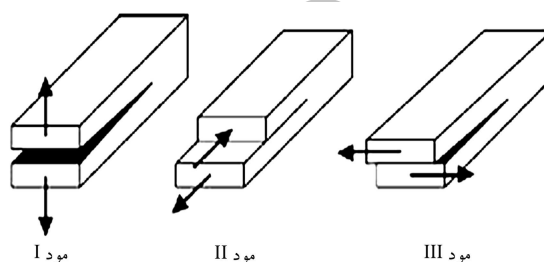
در این پژوهش به منظور ساخت نمونه‌های آسفالتی از قیر خالص ۶۰/۷۰ تولیدی بالایشگاه تهران به‌عنوان قیر پایه، مصالح سنگی آهنکی معدن اسب چران دماوند و دانه‌بندی شماره ۴ آیین‌نامه‌ی روسازی راه (نشریه ۲۳۴) با بزرگ‌ترین اندازه‌ی اسمی مصالح ۱۲/۵ میلی‌متر استفاده شده است، که دانه‌بندی آن در جدول ۱ ارائه شده است. قیر مصرفی مورد استفاده نیز قیر خالص با درجه‌ی نفوذ ۶۰/۷۰ بوده است، که نوع و خصوصیات آن در جدول ۲ ارائه شده است.

۳. مشخصات افزودنی‌های مصرفی

در این پژوهش به منظور بررسی اثر اصلاح‌کننده‌های مختلف در میزان مقاومت مخلوط‌های آسفالتی در مقابل ترک‌های بردنی از ۵ نوع افزودنی شامل: ۱. استایرن - بوتادین - استایرن (SBS) جدول ۳، ۲. پودر لاستیک، ۳. ساسوبیت، ۴. اسید پلی‌فسفریک (۴ Starphos) و ۵. آنتی استریپینگ (۱۳۰P Stardope) استفاده شده است، که مشخصات کامل آن‌ها در ادامه توضیح داده شده است.



شکل ۱. نقش قیر در بروز ترک‌های حرارتی، ترک‌های خستگی و شیار جای چرخ.^[۲]



شکل ۲. انواع مدهای ترک‌خوردگی تحت بارگذاری‌های مختلف.^[۵]

ایجادشده در درون روسازی اتفاق می‌افتد. چقرمگی شکست یکی از مهم‌ترین پارامترها برای تعیین رشد ترک و شکست مواد ترک‌دار و سازه‌هایی مثل روسازی‌های آسفالتی است. تخمین استحکام شکست و رشد ترک در لایه‌ی آسفالتی تحت شرایط بارگذاری اعمالی با استفاده از آزمایش‌های شکست روی آسفالت دارای ترک، امکان‌پذیر است. از آنجا که انجام آزمایش شکست در شرایط واقعی لایه‌ی آسفالتی ترک‌دار، پیچیده و پرهزینه است، لذا بررسی تجربی شرایط رشد ترک و بار بحرانی شکست با استفاده از نمونه‌های آزمایشگاهی مناسب انجام می‌شود. انتخاب این نمونه‌ها باید به‌گونه‌یی باشد که تا حد ممکن شرایط تغییرشکل‌های ایجادشده در لایه‌ی آسفالتی سطح جاده را به خوبی شبیه‌سازی کند تا با محاسبه‌ی آزمایشگاهی بار شکست این نمونه‌ها در شرایط مختلف بارگذاری، بتوان رفتار رشد ترک و مقدار مقاومت شکست در لایه‌ی آسفالتی واقعی را تخمین زد.

نحوه‌ی بازشدن ترک‌ها ناشی از اعمال بارهای وارده در حالت کلی به ۳ مد تقسیم می‌شود (شکل ۲):^[۵]

۱. مد بازشوندگی (کششی) (مد I): در این حالت وجوه ترک به سادگی از هم دور می‌شوند. این شکل از گسیختگی، در اثر کشش خالص ناشی از گرادیان حرارتی در عمق لایه‌ها و نیز واردشدن بار ترافیکی بر رأس ترک است.
۲. مد برشی (لغزشی) (مد II): در این حالت وجوه ترک نسبت به هم در جهت عمود بر لبه‌ی ترک می‌لغزند. این مد ناشی از بارگذاری برشی در صفحه‌ی ترک است. در این حالت ترک در اثر تنش‌های برشی حاصل از بارگذاری و عبور ترافیک ایجاد می‌شود و سپس در لایه، گسترش پیدا می‌کند.
۳. مد پارگی (مد III): این مد ناشی از نیروی برشی اعمالی در صفحه‌ی خارج از سطح ترک است.

جدول ۱. مشخصات دانه بندی مورد استفاده در تهیهی نمونه های آسفالتی.

| اندازه ی الک | درصد وزنی رد شده از هر الک | دامنه ی مجاز درصد وزنی رد شده از هر الک |
|----------------------------|----------------------------------|---|
| ۱۹ میلی متر (۳/۴ اینچ) | ۱۰۰ | ۱۰۰ |
| ۱۲٫۵ میلی متر (۱/۲ اینچ) | ۹۵ | ۹۰-۱۰۰ |
| ۹ میلی متر (۳/۸ اینچ) | -- | -- |
| ۴٫۷۵ میلی متر (شماره ۴) | ۵۹ | ۴۴-۷۴ |
| ۲٫۳۶ میلی متر (شماره ۸) | ۴۳ | ۲۸-۵۸ |
| ۱٫۱۸ میلی متر (شماره ۱۶) | -- | -- |
| ۰٫۷۵ میلی متر (شماره ۳) | -- | -- |
| ۰٫۳ میلی متر (شماره ۵) | ۱۳ | ۵-۲۱ |
| ۰٫۱۵ میلی متر (شماره ۱۰۰) | -- | -- |
| ۰٫۰۷۵ میلی متر (شماره ۲۰۰) | ۶ | ۲-۱۰ |

جدول ۴. دانه بندی پودر لاستیک مش ۴۰.

| رد شده (%) | مانده (%) | اندازه ی الک (μm) |
|------------|-----------|--------------------------|
| ۱۰۰ | ۰ | ۳۰ (۶۰۰) |
| ۹۱٫۸ | ۸٫۲ | ۴۰ (۴۲۵) |
| ۵۸٫۸ | ۳۳ | ۵۰ (۳۰۰) |
| ۱۱٫۳ | ۴۷٫۵ | ۱۰۰ (۱۵۰) |
| ۰ | ۱۱٫۳ | ۲۰۰ (۷۵) |

است. قیر لاستیکی با استفاده از روش ترو با استفاده از مخلوطکن برش بالا (۶۰۰۰) دور در دقیقه) در دمای تقریبی $175^{\circ}C$ تهیه و به مدت ۱۲ دقیقه عمل اختلاط انجام شده است.^[۱۱]

۳.۳. ساسوبیت

در این پژوهش از ساسوبیت گرانولی به میزان ۲٫۵٪ وزن قیر استفاده شده است، که در دمای $130^{\circ}C$ به مدت ۱۰ دقیقه با مخلوطکن با برش پایین عمل اختلاط انجام شده است. استفاده از این افزودنی باعث افزایش نقطه ی نرمی و کاهش نفوذپذیری قیر اصلاح شده می شود.^[۱۱]

۴.۳. اسید پلی فسفریک

Starphos، یک افزودنی براساس اسید پلی فسفریک است که به منظور اصلاح خواص شیمیایی قیر به کار می رود و باعث بهبود خواص رئولوژیکی^۸ قیر می شود. این افزودنی که توسط شرکت starasphalt ابداع شده است، نقطه ی نرمی قیر را افزایش و درجه ی نفوذ قیر را کاهش می دهد.^[۱۱] اختلاط قیر با اسید پلی فسفریک، به علت مایع بودن آن و عدم نیاز به ذوب و شکسته شدن آن در حین اختلاط، مستلزم دما و زمان کمتری است. در این پژوهش مقدار ماده ی مصرفی برابر ۱٪ وزن قیر انتخاب و در دمای $160^{\circ}C$ به مدت ۶۰ دقیقه عمل اختلاط در مخلوط کن انجام شده است.^[۱۱]

۵.۳. ماده ی ضد عریان شدگی

ماده ی ضد عریان شدگی (stardope ۱۳p)، تأمین کننده ی چسبندگی فوق العاده بین قیر و مصالح است، که ناشی از ایجاد پیوندهای هیدروژنی قوی است. این عمل نه فقط بر روی مصالح اسیدی از قبیل: کوارتزا، گرانیت ها، سنگ های آذرین و عمده ی سیلیکات ها (به دلیل بارهای منفی سطح آن ها ناشی از یون است و جاذب رطوبت هستند)، بلکه بر روی مصالح با منشاء بازی (همانند: دولومیت، سنگ آهک، و غیره است که عمدتاً پایه ی کربنی دارند) نیز که از یون های با بار مثبت تشکیل شده اند، انجام می گیرد. stardope ۱۳p با استفاده از مشتقات مواد فسفری تهیه و توسط شرکت starasphalt ابداع شده است. در این آزمایش مقدار ماده ی مصرفی برابر ۴٪ مقدار قیر انتخاب و در دمای $145^{\circ}C$ با برش پایین به مدت ۳۰ دقیقه در مخلوطکن، عمل اختلاط انجام شده است.^[۱۱]

۴. روش آزمایش

مراحل انجام کارهای آزمایشگاهی بدین شرح بوده است:

جدول ۲. مشخصات قیر مصرفی.

| خصوصیات | قیر ۶۰/۷۰ | روش آزمایش |
|-----------------------------------|-----------|------------|
| وزن مخصوص در ۲۵ درجه سانتی گراد | ۱٫۰۳ | ASTM D-۷۰ |
| درجه ی نفوذ در ۲۵ درجه سانتی گراد | ۶۲ | ASTM D-۵ |
| نقطه ی نرمی (درجه سانتی گراد) | ۴۹ | ASTM D-۳۶ |
| خاصیت انگی در ۲۵ درجه سانتی گراد | ۱۰۰ | ASTM D-۱۱۳ |
| نقطه ی اشتعال | ۳۰۸ | ASTM D-۹۲ |
| نقطه ی احتراق | ۳۱۷ | ASTM D-۷۰ |

جدول ۳. مشخصات SBS.

| پلیمر | نوع | شرکت سازنده | ساختار مولکولی | درصد استایرن |
|----------|------------|-------------|----------------|--------------|
| SBS ۵۰/۱ | Carl Prene | dynasol | خطی | ۳۱ |

۱.۳. استایرن - بوتادین - استایرن (SBS)

روش اختلاط به این ترتیب بود که ابتدا قیر تا دمای $150^{\circ}C$ گرم و بعد از آن به مدت ۱۰ دقیقه با دور کم با پلیمر SBS مخلوط شد تا اختلاط اولیه ی قیر و پلیمر انجام شود. سپس دمای قیر به $180^{\circ}C$ افزایش یافت و پلیمر SBS و قیر با استفاده از مخلوطکن با برش زیاد (۶۰۰۰ دور بر دقیقه) به مدت ۴۰ دقیقه با هم ترکیب شدند. مقدار SBS انتخاب شده در این پژوهش برابر ۴٪ وزنی قیر مصرفی بود.^[۱۰]

۲.۳. پودر لاستیک

هنگام اختلاط پودر لاستیک با قیر، ذرات پودر لاستیک مقداری از روغن های سبک و آروماتیک^۷ قیر را جذب می کنند و تا چند برابر متورم می شوند، که این فرایند در عملکرد قیر تأثیر می گذارد و خواص آن را تغییر می دهد. مقدار تورم ذرات پودر لاستیک به شکل سطح ذرات و روش آسیاب کردن پودر لاستیک بستگی دارد. در این مطالعه از پودر لاستیک مش ۴۰ استفاده و دانه بندی آن در جدول ۴ ارائه شده است.

در این پژوهش از ۱۰٪ پودر لاستیک خرد شده در دمای محیط استفاده شده

۱.۴. ساخت نمونه‌های آزمایشگاهی

به منظور ایجاد شرایط یکسان در ساخت نمونه‌ها و بررسی اثر تراکم مخلوط‌های آسفالتی اصلاح شده در ساخت کلیه نمونه‌های مورد آزمایش از ۱٪ قیر بهینه‌ی ثابت (معادل ۴/۸٪ وزنی مخلوط آسفالتی) که حاصل از طرح اختلاط مخلوط آسفالتی اصلاح نشده به روش مارشال بوده است، استفاده شده است. مقادیر ۳ و ۷ درصد فضای خالی به منظور بررسی اثر درصد فضای خالی در مقاومت شکست مخلوط‌های آسفالتی مد نظر این پژوهش بوده است. به منظور دستیابی به این میزان فضای خالی، از دستگاه متراکم‌کننده‌ی چرخشی ژیراتوری با انرژی‌های تراکم متفاوت استفاده شده است. براساس سعی و خطای انجام شده، میزان فضای خالی موردنظر نمونه‌های آسفالتی، با تقریب $\pm 1\%$ ، در 3° و 9° چرخش ژیراتوری حاصل شده است.

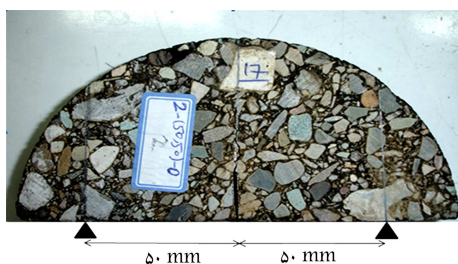
شعاع نمونه‌ها 150 mm و ارتفاع‌شان به طور تقریبی برابر 130 mm به دست آمده است. نمونه‌های استوانه‌یی ساخته شده در ۳ مرحله تحت برش قرار گرفتند. در مرحله‌ی اول، نمونه‌های استوانه‌یی به دیسک‌هایی با ضخامت 30 mm برش داده شدند. مرحله‌ی دوم، شامل عملیات برش تبدیل دیسک‌های دایره‌یی به نیم‌دیسک بود. جهت برش نمونه‌های آسفالتی، دستگاه برش با دیسک گردان یا اره‌ی آتشی مورد استفاده قرار گرفته است، که به دلیل برش با سطح هموار و حذف گرمای ایجاد شده هنگام برش توسط پاشیدن آب مناسب است. در مرحله‌ی سوم، بعد از آماده شدن قطعات نیم‌دیسکی، ترک‌های لبه‌یی بر روی آن‌ها ایجاد شده است. در این مرحله بر روی قطعات نیم‌دایره‌یی با استفاده از تیغه با ضخامت کم، ترک‌هایی به طول 2 cm ایجاد شده است. در شکل ۳ نمای از مراحل ساخت مشاهده می‌شود.

۲.۴. آزمایش چقرمگی شکست

چقرمگی شکست، یک خاصیتی مکانیکی است که میزان مقاومت در مقابل شکست ناگهانی یا سریع مواد را در حضور ترک بیان می‌کند. بنابراین روسازی‌های آسفالتی باید دارای سطحی از چقرمگی شکست باشند، که در مقابل تنش‌های وارده در دامنه‌ی دماهای مختلف، که روسازی‌های آسفالتی در معرض آن قرار می‌گیرند، مقاوم باشند. آزمایش‌ها در دمای 15°C - انجام شده‌اند. به منظور انجام آزمایش‌ها و به دست آوردن منحنی بار - جابجایی، قطعات آزمایشگاهی با استفاده از دستگاه Universal با ظرفیت ۱۵ تن تحت بارگذاری خمش سه نقطه‌یی قرار گرفتند. در این پژوهش، کلیه بارگذاری‌ها به صورت استاتیکی و با نرخ 3 mm/min انجام شده است. شکل ۴، نحوه‌ی بارگذاری را نشان می‌دهد. پس از بارگذاری با نرخ مذکور، نتایج بار - جابجایی مربوط به هر قطعه توسط دستگاه ثبت شده است.

نمونه‌یی از منحنی بار - جابجایی به دست آمده در شکل ۵ مشاهده می‌شود، که رابطه‌ی خطی به دست آمده میان بار و جابجایی، نشان از خطی و ترد بودن رفتار ماده‌ی آسفالتی در دمای 15°C - است. در این حالت، مقادیر چقرمگی شکست هر نمونه از بار بحرانی شکست به دست آمده قابل محاسبه است.

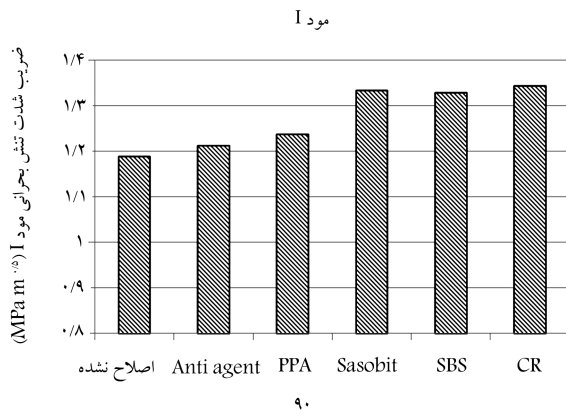
پس از تهیه‌ی نمونه‌ها به تعداد ۳ عدد برای هر آزمایش، نمونه‌ها در فریزر به دمای آزمون 15°C - رسیدند و تحت بارگذاری سه نقطه‌یی در دستگاه فشار قرار گرفتند و در این حالت بارگذاری، تکیه‌گاه‌های پایین به صورت متقارن نسبت به ترک، که دقیقاً در وسط لبه‌ی پایینی بود، قرار گرفتند (شکل ۶). بار شکست بحرانی نمونه‌ها ثبت و نهایتاً ضرایب شدت تنش بحرانی آن‌ها (K_{IC})، مطابق رابطه‌ی ۱، محاسبه شدند.^[۱۲]



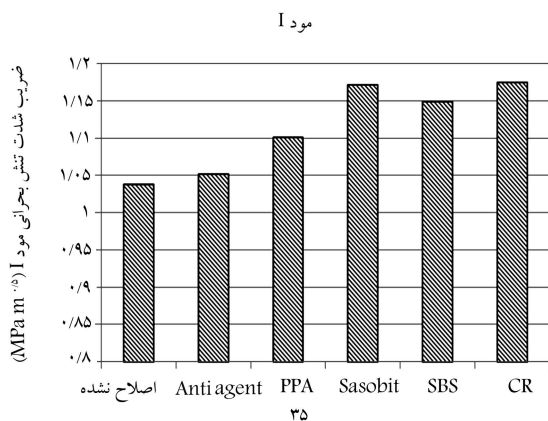
شکل ۴. نمای از نحوه‌ی بارگذاری.



شکل ۳. نمای از مراحل ساخت.



شکل ۷. چقرمگی شکست نمونه‌های آسفالتی، تحت تراکم ۳۵ دور.



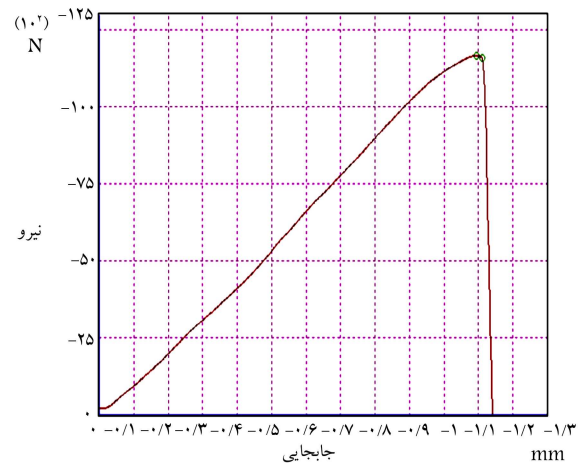
شکل ۸. چقرمگی شکست نمونه‌های آسفالتی، تحت تراکم ۹۰ دور.

لاستیک، SBS: مخلوط آسفالتی با افزودنی استایرن - بوتادین - استایرن، Sasobit: مخلوط آسفالتی با افزودنی ساسوبیت، و اعداد ۳۵ و ۹۰ تعداد دور تراکم ژیراتوری را بیان می‌کنند.

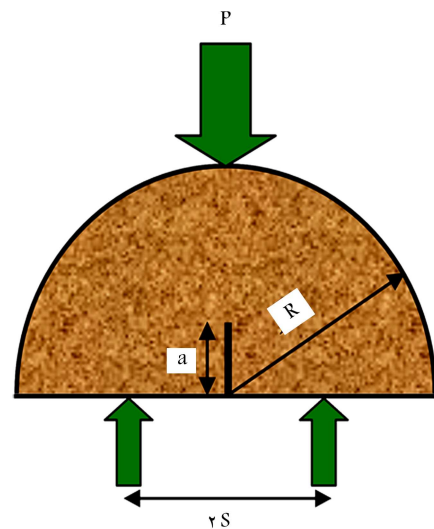
بر اساس آزمایش‌های انجام شده بر روی نمونه‌های ساخته شده تحت بارگذاری مود I، نتایج حاصل بیان‌گر این نکته است که مخلوط‌های آسفالتی اصلاح شده تحت بارکشی، بهتر از آسفالت اصلاح نشده عمل کرده‌اند یا به عبارتی چقرمگی شکست مخلوط‌های اصلاح شده، بزرگ‌تر از چقرمگی مخلوط‌های اصلاح نشده بوده است. از بین مخلوط‌های آسفالتی اصلاح شده، نمونه‌هایی که در آن‌ها پودر لاستیک استفاده شده بود، بیشترین چقرمگی شکست را نشان دادند. بعد از آن، به ترتیب مخلوط‌های آسفالتی دارای ساسوبیت و همچنین استایرن - بوتادین - استایرن، بیشترین مقاومت شکست را داشتند. نمونه‌های حاوی آنتی استریبینگ و اسید پلی فسفریک نیز نسبت به آسفالت اصلاح نشده، چقرمگی شکست بیشتری داشتند و این مقدار برای اسید پلی فسفریک بیشتر از آنتی استریبینگ بوده است. شکل‌های ۷ و ۸ مقدار چقرمگی شکست نمونه‌های مختلف را تحت تراکم ۹۰ و ۳۵ دور ژیراتوری نشان می‌دهد. این تذکر لازم است که این ترتیب در هر دو حالت تراکم برقرار بوده است.

مقاومت زیاد مخلوط‌های اصلاح شده با پودر لاستیک در برابر شکست، بیان‌گر قابلیت ذخیره‌سازی انرژی این مخلوط آسفالتی است، زیرا تورم قیر در اثر واکنش ذرات پودر لاستیک با قیر از طریق جذب اجزاء آروماتیک قیر باعث بهبود خصوصیات قیر در دمای پایین می‌شود.

SBS نیز از جمله الاستومرهای پرکاربرد در راه‌سازی است، که باعث بهبود



شکل ۵. منحنی بار - جابجایی یکی از نمونه‌های آزمون‌شده آسفالت.



شکل ۶. مشخصات هندسی نمونه.

$$K_{IC} = \frac{P_{cr}}{\sqrt{Rt}} \sqrt{\pi a} Y_I(a/R, S/R) \quad (1)$$

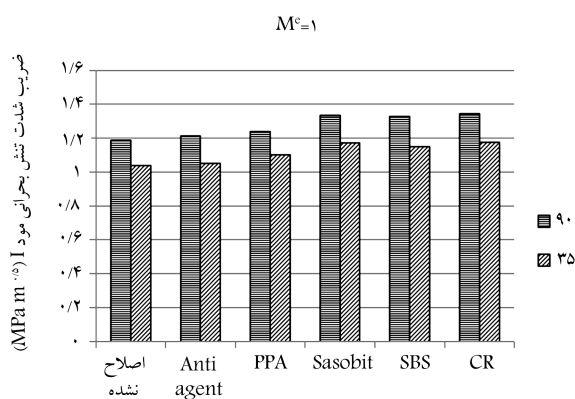
که در آن، R شعاع نمونه‌ها و مقدار آن برابر ۷۵ mm است؛ a طول ترک و برابر ۲۰ mm است؛ t ضخامت نمونه‌ها و برابر ۳۰ mm است؛ P_{cr} بار بحرانی شکست است و از نتایج آزمون‌ها مشخص می‌شود. مقدار Y_I مقدار ضریب شکل است، که به مقدار a/R و S/R بستگی دارد. در این نوع بارگذاری که در مود I انجام شده است، مقدار Y_I طبق مطالعات انجام شده، [۱۳] برابر ۳٫۷۳۴ تعیین شده است. بدین ترتیب مقدار چقرمگی شکست برای نمونه‌های مختلف محاسبه شده است.

۵. نتایج و تحلیل

به منظور مقایسه‌ی مقاومت در مقابل شکست نمونه‌های آسفالتی با مشخصات مختلف، نتایج به صورت نمودار میله‌ی نشان داده شده‌اند. مخلوط‌های با افزودنی‌های مختلف به صورت نام‌گذاری‌های ذیل در نمودارها آمده‌اند، که عبارت‌اند از: Anti agent: مخلوط آسفالتی با افزودنی آنتی استریبینگ، PPA: مخلوط آسفالتی با افزودنی اسید پلی فسفریک، CR: مخلوط آسفالتی با افزودنی پودر

افزایش دهند. با توجه به افزایش قیمت قیر و یا به عبارتی مخلوط آسفالتی، با طولانی شدن عمر روسازی، استفاده از اصلاح‌کننده‌ها از نظر اقتصادی توجیه‌پذیر است و افزودنی‌هایی همچون: ساسوبیت، اسید پلی فسفریک و آنتی استریپینگ به دلیل اختلاط راحت‌تر با قیر و مصالح سنگی می‌توانند در پروژه‌های اجرایی مدنظر قرار گیرند.

مطابق شکل ۹، با افزایش مقدار تراکم یا به عبارتی با کاهش درصد فضای خالی مقدار مقاومت نمونه‌ها در برابر شکست افزایش یافته است که هم برای حالت اصلاح نشده و هم اصلاح شده‌ها برقرار بود. علت این امر آن است که مخلوط‌های با درصد فضای خالی کمتر، ساختاری با دانه‌بندی متراکم‌تر و همگن‌تر دارند و این مقدار هوای کم به علت توزیع مناسب در بین مصالح سنگی، مقدار تمرکز تنش را در مخلوط آسفالتی کاهش می‌دهد.



شکل ۹. تأثیر مقدار تراکم در مقدار چقرمگی شکست.

خصوصیات قیر در دمای پایین می‌شود. وجود بلوک‌های بوتادین در این پلیمر به قیر خاصیت کشسان می‌دهد. مخلوط‌های اصلاح شده با این پلیمر، قابلیت جذب انرژی بیشتری را دارند، که می‌تواند دلیل افزایش چقرمگی شکست مخلوط‌های آسفالتی اصلاح شده با SBS تلقی شود.

ساسوبیت و یا تمام افزودنی‌های واکسی باعث سخت‌تر شدن مخلوط‌های آسفالتی می‌شوند و در محدوده‌ی دمای عملکردی خود، مقدار بار بیشینه‌ی بیشتری نشان می‌دهند. از آنجایی که پارامتر K_{IC} مقاومت مخلوط را در ابتدای شروع رشد ترک نشان می‌دهد و ساسوبیت نیز باعث افزایش بار بیشینه می‌شود، بنابراین مقدار چقرمگی شکست افزایش می‌یابد.

بنابراین اصلاح‌کننده‌های مذکور می‌توانند عمر روسازی را در مناطق سردسیر

۶. نتیجه‌گیری

در این مطالعه‌ی آزمایشگاهی تأثیر افزودنی‌های مختلف در مقاومت شکست مخلوط‌های آسفالتی بررسی و این نتایج حاصل شده است:

- مخلوط‌های آسفالتی اصلاح شده، مقادیر چقرمگی شکست بالایی نسبت به مخلوط‌های اصلاح نشده داشته‌اند.
- از بین مخلوط‌های آسفالتی اصلاح شده، مخلوط حاوی پودر لاستیک بیشترین مقدار و مخلوط حاوی آنتی استریپینگ کمترین مقدار را نتیجه داده است.
- با افزایش مقدار تراکم، مقدار چقرمگی شکست افزایش یافته است.

پانوشته‌ها

1. Styrene- Butadiene-Styrene(SBS)
2. crumb rubber (CR)
3. Sasobit
4. Anti-Stripping
5. semi-circular bend
6. gyratory compactor
7. Aromatic
8. Rheological

منابع (References)

1. Hass, R.C.G. and Phang, W.A. "Relationships between mix characteristics and low-temperature pavement cracking", *Association of Asphalt Paving Technologists Proc.*, **57**, pp. 290-319 (1988).
2. Kennedy, T.W., Huber, G.A., Harrigan, E.T., Cominsky, R.J., Hughes, C.S., Von Quintus, H. and Moulthrop, J.S. "Superior performing asphalt pavements (superpave)", National Research Council, Washington, DC (1994).
3. Sengoz, B. and Isikyakar, G. "Analysis of SBS polymer modified bitumen using fluorescent microscopy and conventional test methods", *Journal of Hazardous Materials*, **150**(2), pp. 424-432 (2008).

4. Edwards, Y., Tasdemir, Y. and Isacsson, U. "Influence of commercial waxes and polyphosphoric acid on bitumen and asphalt concrete performance at low and medium temperatures", *Materials and Structures*, **39**(7), pp. 725-737 (2006).
5. Kim, H., Wagoner, M.P. and Buttlar, W.G. "Micromechanical fracture modeling of asphalt concrete using a single-edge notched beam test", *Materials and Structures*, **42**(5), pp. 677-689 (2009).
6. Broek, D., *Elementary Engineering Fracture Mechanics*, Kluwer Academic Publishers, Dordrecht, The Netherlands (1991).
7. Li, X.J. and Marasteanu, M.O. "Using semi circular bending test to evaluate low temperature fracture resistance for asphalt concrete", *Proceedings of the Society for Experimental Mechanics, Inc.*, **50**(7), pp. 867-876 (2010).
8. Liu, J. "Low temperature cracking evaluation of asphalt rubber mixtures using semi-circular bending test", *Advanced Materials Research*, **243-249**, pp. 4201-4206 (2011).

9. Li, X.J. and Marasteanu, M.O. "Using semi circular bending test to evaluate low temperature fracture resistance for asphalt concrete", *Proceedings of the Society for Experimental Mechanics, Inc.*, **50**(7), pp. 867-876 (2010).
10. Vural, K.B. and Colak, H. "Laboratory comparison of the crumb-rubber and SBS modified bitumen and hot mix asphalt", *Construction and Building Materials*, **25**(8), pp. 3204-3212 (2011).
11. Fazaeli, H., Amini, A.A., Moghadas Nejad, F. and Behbahani, H. "Rheological properties of bitumen modified with a combination of Fischer-Tropsch paraffin wax (Sasobit®) and other additives", EATA Conference (2013).
12. Ayatollahi, M.R. and Aliha, M.R.M. "Wide range data for crack tip parameters in two disc-type specimens under mixed mode loading", *Computational Materials Science*, **38**(4), pp. 660-670 (2006).
13. Aliha, M.R.M., Ayatollahi, M.R., Smith, D.J. and Pavier, M.J. "Geometry and size effects on fracture trajectory in a limestone rock under mixed mode loading", *Engineering Fracture Mechanics*, **77**(11), pp. 2200-2212 (2010).

Archive of SID