

بررسی آزمایشگاهی اثر استفاده از الیاف کربن و نایلون بر عملکرد بتن آسفالتی

حسن طاهرخانی (مسئول مکاتبات)، استادیار، دانشکده فنی و مهندسی، دانشگاه زنجان، زنجان، ایران
بابک کاظمی ثانی فریمانی، دانشجوی کارشناسی ارشد، دانشکده فنی و مهندسی، دانشگاه زنجان، زنجان، ایران

E-mail: taheerkhani.hasan@znu.ac.ir

پذیرش: ۱۳۹۳/۱۲/۱۰

دریافت: ۱۳۹۲/۰۸/۳۰

چکیده:

مخلوطهای آسفالتی قشر نهایی روسازیهای انعطاف پذیر بوده و تحت تأثیر مستقیم آثار مخرب شرایط جوی و تنشهای ناشی از بارگذاری ترافیک هستند. بنابراین، استفاده از یک عامل مسلح کننده جهت بهبود مشخصات مکانیکی و عملکردی مخلوطهای آسفالتی امری منطقی به نظر می رسد. در این تحقیق، اثر دو نوع الیاف کربن و نایلون، بر روی مشخصات یک نوع بتن آسفالتی بررسی شده است. الیاف مذکور در سه مقدار مختلف (۰/۳، ۰/۴، و ۰/۵ درصد وزن کل آسفالت) و در سه طول (۱۰، ۲۵ و ۴۰ میلیمتر) مورد استفاده قرار گرفته و خصوصیات استقامت مارشال، روانی، مقاومت کششی غیرمستقیم، آسیب رطوبتی و خزش استاتیکی آنها مورد بررسی قرار گرفته و برای دو نوع الیاف با هم مقایسه شده اند. بر اساس نتایج آزمایش مارشال، استقامت مارشال و روانی ترکیبهای حاوی الیاف کربن و نایلون در مقدار ۰/۳ تا ۰/۴ درصد از الیاف با طول ۲۵ میلیمتر، بهینه اند. همچنین، تمامی ترکیبات حاوی الیاف دارای استقامت مارشالی بزرگ تر و روانی کمتر از نمونه شاهد بدون الیاف اند. نتایج آزمایشهای مقاومت کششی غیر مستقیم نشان دهنده این است که مقاومت کششی غیرمستقیم بتن آسفالتی مسلح شده با الیاف، در اغلب مقادیر الیاف و طولهای مختلف آنها، کمتر از نمونه شاهد بدون الیاف است. در بررسی آسیبهای رطوبتی مخلوطهای حاوی الیاف مشاهده می شود که الیاف کربن عملکرد بهتری نسبت به الیاف نایلون دارند. کمترین آسیب رطوبتی در مخلوط حاوی ۰/۴ درصد وزنی الیاف کربن با طول ۱۰ میلی متر مشاهده شد. افزایش درصد وزنی و طول الیاف، موجب افزایش آسیب رطوبتی در مخلوط می شود. همچنین نتایج نشان می دهند که استفاده از الیاف موجب کاهش کرنش ماندگار در دمای محیط می شود؛ به طوری که کمترین مقدار کرنش ماندگار در مخلوط حاوی ۰/۵ درصد الیاف کربن با طول ۱۰ میلی متر مشاهده می شود.

واژه های کلیدی: مخلوط آسفالتی، الیاف، آسیب رطوبتی، پتانسیل شیارشدگی

۱. مقدمه

است. تغییر شکل ماندگار در اثر اعمال بارهای سنگین ترافیک و در شرایط دمایی بالا، به دلیل رفتار ویسکوپلاستیک آسفالت ایجاد می‌شود. این نوع خرابی باعث بروز مشکلاتی برای استفاده کنندگان از راه، پایین آمدن کیفیت راه و کیفیت رانندگی و همچنین جمع شدن آب در آنها و ایجاد پدیده هیدروپلانینگ و در نتیجه کاهش سطح ایمنی راه می‌شود. الیاف به صورت المانهای مجزا در بتن آسفالتی پراکنده شده و برای اصلاح خواص آن بکار می‌روند. در ادبیات فنی موضوع، نتایج تحقیقات مختلف در مورد اثر انواع الیاف بر روی خصوصیات مختلف بتن آسفالتی ارائه گردیده است. با این حال، مطالعه کافی در مورد اثر طول و مقدار الیاف به طور همزمان بر روی خصوصیات عملکردی بتن آسفالتی انجام نشده است. با توجه به اهمیت ویژگی‌های مقاومت کششی، آسیب رطوبتی، مقاومت در مقابل تغییر شکل و سختی، در این تحقیق، اثر مقدار و طول دو نوع الیاف مختلف بر روی این ویژگی‌های بتن آسفالتی بررسی شده و با هم مقایسه گردیده است. با ثابت نگه داشتن نوع مصالح سنگی، دانه‌بندی و قیر، از الیاف در درصد‌های وزنی و طول‌های مختلف استفاده شده است.

۲. پیشینه تحقیقات

یکی از روشهای بهبود عملکرد بتن آسفالتی مسلح کردن آنها با استفاده از انواع مختلف مواد است که در چند دهه اخیر توسط محققین و مهندسين بکار گرفته شده است. مسلح سازی شامل قرار دادن موادی خاص با ویژگی‌های مورد نظر در داخل ماده‌ای دیگر است که فاقد آن ویژگی‌ها هستند [Maurer Dean and Gerald, 1989]. یکی از روشهای مسلح سازی، استفاده از الیاف در داخل بتن آسفالتی است که به دو صورت توزیع تصادفی در آن و یا استفاده از مواد الیافی جهت دار مانند خانواده ژئوستنتیکها انجام می‌شود. قرار دادن الیاف در بتن آسفالتی سنگدانه‌ها را به هم متصل کرده و می‌تواند باعث افزایش مقاومت کششی آن

عمده راه‌های موجود در دنیا و همچنین ایران، راه‌های با روسازی انعطاف پذیر اند. در این نوع روسازیه‌ها، معمولاً از بتن آسفالتی به عنوان رویه استفاده می‌شود. بتن آسفالتی ماده‌ای حساس بوده و در اثر عوامل مختلف محیطی و بارگذاری ترافیک انواع خرابیها با مکانیزمهای گوناگون در آن گسترش می‌یابند. با توجه به افزایش قیمت این مصالح در چند سال اخیر، ملاحظات زیست محیطی و کمبود منابع تامین مصالح، افزایش عمر این مصالح با افزایش مقاومت آنها در برابر انواع خرابیها مورد توجه مهندسين و محققین قرار گرفته، و در چند دهه اخیر تلاش‌های بسیاری برای بهبود مشخصات و عملکرد این مصالح صورت گرفته است. از جمله این تلاش‌ها بهبود روشهای طرح اختلاط، اصلاح قیر با روش‌های مختلف مانند استفاده از پلیمرها و استفاده از الیاف، جهت مسلح کردن آسفالت و بهبود مشخصات آنها است. استفاده از هر روشی برای اصلاح خصوصیات بتن آسفالتی، با ارزیابی اثر آن بر مشخصات عملکردی بتن آسفالتی و مقاومت آن در مقابل انواع خرابی‌ها همراه است. از جمله خرابی‌های مهم رویه‌های آسفالتی می‌توان به ترکهای خستگی، تغییر شکل ماندگار یا شیار افتادگی، ترک‌های انقباضی ناشی از تغییر درجه حرارت، جدایی قیر از سنگدانه در اثر تأثیر رطوبت اشاره کرد. مقاومت در برابر ترک خوردگی خستگی و حرارتی به مقاومت کششی آسفالت ارتباط می‌یابد. آسیب رطوبتی در بتن آسفالتی، معمولاً در مناطق با میزان بارندگی زیاد و به علت تأثیر رطوبت اتفاق می‌افتد. این پدیده به دو صورت موجب خرابی آسفالت می‌شود؛ اول با جدا شدن اتصال بین قیر و سنگدانه مقاومت کششی آسفالت کاهش می‌یابد و دیگر اینکه با نفوذ رطوبت به داخل ملات قیری و نرم شدن قیر در اثر امولسیون شدن، ساختار آسفالت ضعیف شده و مقاومت کششی آن کاهش می‌یابد. تغییر شکل ماندگار مصالح آسفالتی عامل اصلی خرابی شیارشده‌گی در روسازی آسفالتی

شود. این اتصال به مصالح اجازه خواهد داد تا انرژی بیشتری را قبل از بروز شکست تحمل کنند. استفاده از الیاف برای مسلح سازی به دهه ۵۹۱ میلادی باز می‌گردد. زوب^۱ اولین تحقیقات را در مورد مسلح سازی آسفالت انجام داد. پژوهش او برای ارزیابی تأثیر قرار دادن انواع مختلف شبکه‌های سیمی در زیر لایه آسفالتی بر روی جلوگیری از ترک‌های انعکاسی انجام گرفت. این پژوهش نشان داد که همه انواع مسلح سازی با شبکه‌های سیمی یا از ایجاد ترک‌های طولی جلوگیری می‌کردند و یا به خوبی آن را به تاخیر می‌انداختند [Zube, 1956]. در طول چند دهه اخیر انواع مختلفی از مواد به صورت الیاف برای مسلح سازی بتن آسفالتی مورد استفاده قرار گرفته اند که از جمله آنها می‌توان به الیاف پلی استر، نایلون، پلی پروپیلن، سلولز، شیشه، کربن، فولاد و الیاف ضایعاتی اشاره کرد. همچنین، در بعضی موارد، به منظور دسترسی به عملکرد بهتر، از ترکیبی از الیاف مختلف استفاده شده است [Abtahi et al. 2013 and Wu et al. 2010]. در مطالعات مختلف صورت گرفته، اثر الیاف بر روی خصوصیات مختلفی مانند فضای خالی، استقامت مارشال و روانی، سختی، مقاومت به تغییر شکل، ترک خوردگی خستگی، حرارتی و انعکاسی، آسیب رطوبتی، پیر شدگی و یخبندان و آب شدن، و هدایت الکتریکی بررسی شده است. ابطحی و همکاران مرور جامعی بر روی نتایج مطالعات انجام گرفته بر روی بتن آسفالتی مسلح شده با الیاف انجام داده اند [Abtahi et al. 2010]. در یک پژوهش انجام گرفته توسط تاچکین، بر روی نمونه‌های آسفالتی ساخته شده با الیاف پلی‌پروپیلن مشاهده شد که استقامت مارشال افزایش و روانی کاهش یافت. همچنین، نمونه‌ها تحت بارگذاری‌های خزشی تکراری با الگوهای بارگذاری مختلف، ۵ تا ۲۱ بار بهبود در مقایسه با نمونه‌های شاهد نشان دادند [Tapkin, 2008]. هوانگ^۴ و همکارانش از الیاف پلی‌پروپیلن در ساخت مخلوط‌های بتن آسفالتی استفاده کردند. نتایج آزمایش مارشال نشان داد که

مخلوط‌های دارای الیاف درصد فضای خالی بیشتری نسبت به مخلوط‌های معمولی دارند [Huang, 1994]. جیانگ و همکاران از الیاف پلی‌پروپیلن در ساخت مخلوط‌های بتن آسفالتی استفاده کردند. نتایج آزمایش‌ها نشان داد که افزودن الیاف سبب بهبود در عملکرد مخلوط در مقابل تغییر شکل دائمی می‌شود [Jiang et al. 1993]. طباطبائی و صحاف از الیاف فولادی برای جلوگیری از ترک خوردگی آسفالت استفاده کردند [Tabatabaiee and Sahhaf, 2000]. نتایج آزمایش کشش غیرمستقیم نشان داد که الیاف به مقدار جزئی باعث کاهش مقاومت کششی شدند ولی طاقت مخلوط‌های آسفالتی به میزان قابل توجهی افزایش یافت. در پژوهشی توسط میرزائی و نصراللهی (۱۳۸۸)، مشاهده شد که حداکثر مقاومت کششی در حالت خشک مخلوط‌های آسفالتی دارای الیاف پلی استر ضایعاتی از مخلوط شاهد ۱۷/۶ الی ۲۲/۷ درصد کمتر است و با افزایش درصد الیاف مقاومت کششی در حالت خشک کاهش می‌یابد. جنگ و همکارانش آزمایش کشش غیرمستقیم را روی نمونه‌های بتن آسفالتی دارای الیاف پلی‌استر و پلی‌پروپیلن انجام دادند. نتایج نشان داد که مقاومت کششی مخلوط‌های آسفالتی دارای الیاف مقدار کمی بیشتر از مخلوط آسفالتی کنترل بود [Jeng et al. 1993]. فریمن و همکارانش با استفاده از آزمایش کشش غیرمستقیم در دو حالت خشک و تر، بتن آسفالتی مسلح شده با الیاف پلی‌استر را از نظر مقاومت برابر کشش، ترک خوردگی و حساسیت رطوبتی بررسی کردند. ملاحظه شد که مقاومت کششی غیرمستقیم مخلوط‌های آسفالتی با افزایش درصد الیاف کاهش می‌یابد، به طوری که مقاومت کششی غیرمستقیم مخلوط‌های حاوی الیاف در حالت خشک ۳٪ تا ۱۵٪ از مخلوط کنترل کمتر بود. آنها علت کاهش مقاومت کششی را به این دلیل دانستند که رشته‌های الیاف حتی در زمان اختلاط، تمایل دارند که به هم بچسبند. در نتیجه، به هم چسبیدن الیاف، باعث ایجاد نقاط ضعف و توزیع غیریکنواخت آنها در

الیاف کربن را با استفاده از آزمایشات کشش غیر مستقیم استاتیکی و دینامیکی، خزش و استقامت مارشال ارزیابی کردند. نتیجه گیری آنها این بود که الیاف کربن باعث کاهش روانی و افزایش فضای خالی مخلوط شده، و مقاومت به تغییر شکل، استقامت مارشال و عمر خستگی را افزایش می دهند [Jahromi and Khodaii, 2008]. ماهرز و همکارانش گزارش کردند که اضافه کردن الیاف شیشه به مخلوط آسفالتی SMA باعث کاهش استقامت مارشال و سختی مخلوطها می شود [Mahrez et al. 2003]. در مطالعه ای دیگر، آنها نشان دادند که مخلوطهای حاوی الیاف شیشه، مقاومت در برابر تغییر شکل بیشتری را نشان دادند [Mahrez et al. 2005]. برخی از محققین، ترکیبی از دو الیاف را برای مسلح سازی بتن آسفالتی استفاده کرده اند. Wu و همکارانش از ترکیب الیاف سلولز و پلی استر در نسبت های مختلف استفاده کرده و مقاومت به تغییر شکل، آسیب رطوبتی و خستگی را مطالعه کردند [Wu et al. 2009]. آنها دریافتند که مسلح سازی ترکیبی بتن آسفالتی دارای نسبت عملکرد به هزینه بیشتری است. ابطی و همکارانش از ترکیب همزمان الیاف پلی استر و شیشه برای تسلیح بتن آسفالتی استفاده کردند و به یک مقدار از ترکیب دو الیاف دست یافتند که بالاترین مقاومت به تغییر شکل را دارا بود [Abtahi et al. 2013]. در تحقیقات انجام گرفته، اثر همزمان مقدار و طول الیاف بر مشخصات بتن آسفالتی به اندازه کافی مطالعه نشده است. همچنین، بررسی این اثرات به صورت مقایسه بین انواع الیاف نیز می تواند در درک مکانیزم رفتار آسفالت مسلح شده با الیاف موثر باشد. بنابراین، در این تحقیق، مطالعه مقایسه ای در مورد اثر مقدار و طول دو نوع الیاف مختلف بر روی یک نوع بتن آسفالتی انجام گرفته است. با توجه به عدم دسترسی به تجهیزات آزمایشگاهی با بارگذاری دینامیکی، برای بررسی خصوصیات عملکردی بتن آسفالتی از آزمایشهای استاتیکی کشش غیر مستقیم و خزش استاتیکی استفاده گردیده است.

مخلوط می شود [Freeman et al. 1989]. کاظمی (۱۳۹۱)، با توجه به نتایج آزمایش خزش استاتیکی در دو دمای $20^{\circ}C$ و $45^{\circ}C$ مشاهده کرد که در دمای $20^{\circ}C$ افزودن الیاف پلی استر و اکریلیک به میزان $0/3$ درصد وزن مخلوط آسفالتی تأثیر مثبتی در بهبود خصوصیات شیار افتادگی آن نداشته و حتی اندکی باعث افزایش کرنش پس از یک ساعت بارگذاری و کرنش ماندگار پس از یک ساعت باربرداری می شود [Kazemi, 2012]. نتایج آزمایش های چن و همکاران نشان داد که الیاف عمق شیار افتادگی مخلوط آسفالتی را به طور چشمگیری کاهش می دهند، به طوری که الیاف پلی استر، پلی اکریلونیتریل، لیگنین و آزبست عمق شیار شدگی را به ترتیب 19.5% ، 32.56% ، 8.43% و 11.4% در 2500 سیکل بارگذاری کاهش می دهند [Chen et al. 2009]. سرفاس و سامانوس نتیجه گیری کردند که افزودن الیاف نایلون باعث افزایش و بهبود خصوصیات مثل مقاومت به ترک خوردگی، پیر شدگی و آسیب رطوبتی مخلوطهای آسفالتی می شود. [Serfass and Samanos, 1996]. کیم و همکارانش بیان می دارند که مخلوطهای تقویت شده با الیاف نایلون عمر خستگی را 20 تا 25 برابر در مقایسه با مخلوطهای بدون الیاف افزایش می دهند [Kim et al. 1999]. لی و همکارانش نتیجه گیری کردند که افزودن الیاف نایلون به بتن آسفالتی می تواند مقاومت به ترک خوردگی را از طریق افزایش انرژی شکست و طاق افزایش دهد [Lee et al. 2005]. پوتمن و امیرخانیان قابلیت استفاده از الیاف به دست آمده از ضایعات فرش را در بتن آسفالتی مطالعه کردند. در این مطالعه، عملکرد مخلوطهای حاوی ضایعات فرش با عملکرد مخلوطهای حاوی الیاف سلولز و پلی استر مقایسه شدند. نتایج نشان داد که مخلوطهای حاوی الیاف ضایعات فرش دارای طاق بیشتری بوده، ولی از نظر مقاومت به آسیب رطوبتی و تغییر شکل دائمی مخلوطها یکسان بودند [Putman and Amirghanian, 2004]. جهرمی و خدایی، خصوصیات مخلوطهای آسفالتی حاوی

۳. کارهای آزمایشگاهی

۳-۱ مصالح مصرفی

مواد مصرفی در این تحقیق شامل قیر، مصالح سنگی و الیاف کربن و نایلون هستند. قیر مورد استفاده در این پژوهش برای ساخت نمونه های آسفالتی از نوع قیر خالص ۰۶-۰۷ تولید پالایشگاه تبریز است. مشخصات قیر استفاده شده مطابق جدول (۱) است.

در این تحقیق از دو نوع الیاف کربن و نایلون استفاده شد. این الیاف از شرکت دوروچم خاورمیانه تهیه شد. الیاف کربن، الیافی با قطر بسیار کم حدود ۰/۵۰۰ الی ۰/۱۰ میلی متر است که اکثراً از اتم های کربن تشکیل شده است. اتم های کربن به صورت کریستال های بسیار کوچک به همدیگر متصل شده اند که این کریستال ها با محور طولی الیاف موازی هستند. آرایش کریستال ها باعث شده اند که مقاومت الیاف در مقایسه با ضخامت آن ها زیاد باشد.

برای تشکیل یک رشته نخ از جنس الیاف کربن چندین هزار لیف کربن باید در کنار یکدیگر قرار گیرند. از خصوصیات الیاف کربن می توان به مقاومت کششی بالا، وزن کم و انبساط حرارتی کم

اشاره کرد که باعث محبوبیت و استفاده از آن در کارهای فضایی، مهندسی عمران و کاربردهای نظامی گردیده است. از معایب آن می توان به قیمت زیاد آن نسبت به مصالح مشابه و مقاومت کم در برابر ضربه و فشار اشاره کرد. اگر بتوان الیافی با همان عملکرد و قیمت کمتر جایگزین کرد، مفید خواهد بود. نایلون یکی از پرکاربردترین پلیمرها است. این ماده یک پلیمر ترموپلاستیک بوده و یک اسم عمومی برای خانواده پلیمرهای الفاتیک پلی امید است. از نایلون در صنایع مختلف پوشاک، فرش، بسته بندی، اتومبیل سازی، آلات موسیقی و... استفاده می شود. نایلون ها در انواع مختلف و با خصوصیات گوناگون تولید می شوند. انعطاف پذیری، مقاومت کششی و سایشی بالا از مزایای اصلی این الیاف محسوب می شود. با توجه به قیمت کمتر الیاف نایلون، و امکان دسترسی به این الیاف از طریق بازیافت ضایعات، اثر این نوع الیاف بر روی مشخصات بتن آسفالتی با الیاف کربن مقایسه گردیده است. مشخصات الیاف مورد استفاده در جدول (۲) ارائه شده است. همچنین تصاویر الیاف مذکور در شکل (۱) نشان داده شده است.

جدول ۱. مشخصات قیر تهیه شده از پالایشگاه تبریز

مشخصه	حدود	روش آزمایش	نتیجه
درجه نفوذ در دمای ۲۵ درجه سانتی گراد، بر حسب ۰/۱ میلیمتر	۶۰-۷۰	ASTM-D5	۶۶
نقطه نرمی، بر حسب درجه سانتی گراد	۴۹-۵۶	ASTM-D36	۴۹/۱
مقدار کشش در ۲۵ درجه سانتی گراد، بر حسب سانتی متر	بیش از ۱۰۰	ASTM-D113	۱۵۰
درجه اشتعال، بر حسب درجه سانتی گراد	حداقل ۲۵۰	ASTM-D92	۲۹۸
حلالیت در تری کلرواتیلن، بر حسب درصد	حداقل ۹۹/۵	ASTM-D2042	۹۹/۸
وزن مخصوص در دمای ۱۵ درجه سانتی گراد	۱/۰۱-۱/۰۶	ASTM-D70	۱/۰۱۶
افت حرارتی، بر حسب درصد وزنی	حداکثر ۰/۲	ASTM-D6	۰/۰۳
نسبت افت درجه نفوذ بعد حرارت دهی، بر حسب درصد	حداکثر ۲۰	ASTM-D6&D5	۲

جدول ۲. مشخصات الیاف مورد استفاده

نوع الیاف	طول (mm)	مقاومت کششی (MPa)	نقطه ذوب (C)	وزن مخصوص (gr/cm ³)	مدول الاستیک (MPa)	جذب آب (%)
کربن	۵۰	۶۰۰	۲۳۰	۰/۹۱	۳۵۰۰	۰/۰۱-۰/۰۲
نایلون	۵۰	۴۸۰	۱۷۲	۰/۹	۳۶۷۰	۰

HTO-T89, T90)، تعیین شاخص تورق (BS-812)، تعیین درصد افت وزنی در مقابل سایش به روش لوس آنجلس (AASHTO-T96)، تعیین افت وزنی در مقابل سولفات سدیم (AASHTO-T104)، تعیین درصد شکستگی در دو جبهه (ASTM-D5821)، و تعیین درصد اندود قیر به مصالح سنگی (AASHTO-T182)، بر روی مصالح سنگی انجام پذیرفته که نتایج آنها در جدول (۳) درج گردیده‌اند. همچنین، وزن مخصوص واقعی اجزاء مختلف درشت دانه، ریزدانه و فیلر تعیین شد که به ترتیب، ۲/۶۰۷، ۲/۵۹۳ و ۲/۷۲۲ است. جذب آب درشت دانه و ریزدانه نیز به ترتیب ۱/۶ و ۲ درصد اندازه گیری شد.

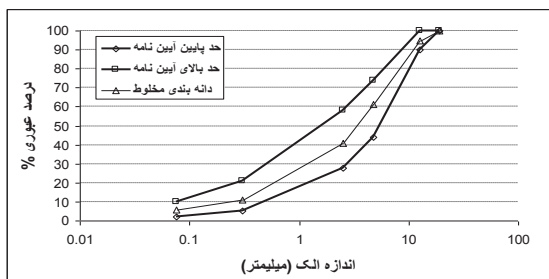


شکل ۱. تصاویر الیاف کربن و نایلون

مصالح سنگی مورد استفاده در ساخت نمونه‌های آزمایشگاهی از نوع سنگ سیلیس بوده و در ۴ اندازه، ۱۹-۱۲ میلی‌متر، ۱۲-۶ میلی‌متر، ۶-۰ میلی‌متر و فیلر از کارخانه آسفالت زنجان ره‌ساز تهیه شد.

با انجام آزمایش دانه‌بندی بر روی هر کدام و انتخاب محدوده دانه‌بندی استاندارد که دانه‌بندی شماره ۴ آیین‌نامه روسازی آسفالتی ایران (نشریه ۲۳۴، ۱۳۹۰) است، درصد هر کدام از این مصالح برای ساخت نمونه‌ها محاسبه شد.

شکل (۲) دانه‌بندی آیین‌نامه و دانه‌بندی مخلوط مصالح سنگی مورد استفاده در این تحقیق را نشان می‌دهد. آزمایش‌های تعیین ارزش ماسه‌ای (AASHTO-T176)، تعیین حدود اتربرگ (AAS-



شکل ۲. دانه بندی مصالح سنگی مخلوط مورد استفاده در این

تحقیق

جدول ۳. مشخصات مصالح سنگی مورد استفاده در تحقیق

نتایج آزمایش				مشخصه	
فیلر مصالح	۰-۶ میلی‌متر	مخلوط درشت‌دانه	۶-۱۲ میلی‌متر	۱۲-۱۹ میلی‌متر	ارزش ماسه‌ای
-	۵۳	-	-	-	ارزش ماسه‌ای
-	-	C	C	B	نوع دانه‌بندی
-	-	۵۰۰	۵۰۰	۵۰۰	درصد افت وزنی در مقابل سایش
-	-	۲۲	۲۲	۱۹	تعداد دور
-	-	۲۲	۲۲	۱۹	درصد سایش
N.P	N.P	-	-	-	دامنه خمیری
-	-	-	-	-	حد خمیری
-	-	-	-	-	حد روانی
-	-	۸۶	۹۲	۸۰	درصد شکستگی مصالح روی الک شماره ۴
-	-	بیش از ۹۵	بیش از ۹۵	بیش از ۹۵	درصد اندود قیر به مصالح سنگی
-	-	۱۳	۱۱	۱۳	درصد دانه‌های پولکی
-	۲/۱۲	۰/۵۹	-	-	درصد افت وزنی در مقابل سولفات سدیم
-	-	۰/۹۰	۰/۴۴	۰/۱۷	ریزدانه
-	-	-	-	-	درشت‌دانه

۳-۲ برنامه آزمایش ها

در این تحقیق، برای ساخت نمونه‌ها از روش مارشال استفاده شد. در همه نمونه‌ها، جنس مصالح سنگی، نوع دانه‌بندی و قیر مصرفی ثابت بودند. الیاف کربن و نایلون، در سه درصد وزنی مختلف (۰/۳، ۰/۴ و ۰/۵ درصد) و سه طول (۰/۱، ۰/۲ و ۰/۴ میلی‌متر) استفاده شدند. بنابراین، ۹۱ ترکیب مختلف مورد استفاده قرار گرفتند. ابتدا، با استفاده از روش طرح اختلاط مارشال، درصد قیر بهینه مخلوط آسفالتی بدون الیاف ۵/۲ درصد تعیین شد.

در ساخت نمونه های حاوی الیاف، نحوه افزودن الیاف به مخلوط آسفالتی، به خصوص در الیاف کربن با طول‌های ۵۲ و ۰/۴ میلیمتر اهمیت خاصی داشت. جهت اطمینان از توزیع یکنواخت الیاف در مخلوط، از روش خشک استفاده گردید که در آن، ابتدا الیاف با مصالح سنگی مخلوط شده و سپس قیر به آن اضافه شد. برای ساخت نمونه‌های آسفالتی حاوی الیاف، تصمیم گرفته شد که نمونه‌ها با درصد قیر بیشتری از قیر بهینه مخلوط شاهد ساخته شوند تا مصالح سنگی به طور کامل با قیر اندود شوند و همچنین درصد فضاهای خالی نمونه‌ها در محدوده ۳ تا ۵٪ باشد. برای بررسی فضای خالی مخلوط حاوی الیاف، نمونه مخلوط آسفالتی با ۰/۴ درصد الیاف کربن و با درصد قیر ۵/۲ درصد تهیه شد که درصد فضای خالی آن ۷ درصد بدست آمد. همچنین نمونه مخلوط آسفالتی با ۰/۴ درصد الیاف نایلون نیز با درصد قیر ۵/۲ درصد تهیه شد که درصد فضای خالی آن ۶/۷ درصد بدست آمد. نمونه‌های دیگری نیز با درصدهای قیر بالاتر (۶ و ۷ درصد) تهیه شده و فضای خالی آنها تعیین شد. مشاهده گردید که با افزایش درصد قیر به مقدار ۶ درصد، میزان فضای خالی هر دو مخلوط با همان درصد الیاف، در محدوده مجاز ۳ تا ۵ درصد قرار می‌گیرد. بنابراین تصمیم گرفته شد که نمونه‌های حاوی الیاف با ۶ درصد قیر تهیه شوند.

۳-۳ ساخت نمونه‌ها

نمونه‌های مورد استفاده در آزمایش های این تحقیق استوانه‌ای با قطر ۱۰۰mm و ارتفاع حدود ۵۶mm بوده که با روش مارشال و مطابق استاندارد ASTM D1559 و با اعمال ۵۷ ضربه به هر طرف متراکم شدند. نمونه ها ۴۲ ساعت بعد از تراکم با جک‌های مخصوص از داخل قالب بیرون آورده شده و برای استفاده در آزمایش ها آماده گردیدند.

۳-۴ آزمایش های انجام شده

آزمایش مارشال بر روی نمونه‌های آماده شده مطابق با استاندارد ASTM D1559 انجام شد. قبل از انجام آزمایش مارشال، با اندازه گیری وزن نمونه‌ها در آب و در هوا، وزن مخصوص متراکم شده و حداکثر وزن مخصوص نظری نمونه‌ها به ترتیب مطابق استانداردهای ASTM D2726 و ASTM D2041 تعیین شده و با استفاده از آن‌ها درصد فضای خالی مخلوط آسفالتی متراکم با استناد به روابط موجود در نشریه MS-2 انستیتو آسفالت محاسبه گردید.

روش استاندارد ASTM-D6931 برای ارزیابی مقاومت کششی غیر مستقیم مخلوط‌های آسفالتی مورد استفاده قرار گرفت. بارگذاری آزمایش کشش غیر مستقیم با جک مارشال و سرعت ۰۵/۸ میلی‌متر بر دقیقه انجام گرفت. نمونه ها در جهت قطر بارگذاری شده و نیروی لازم برای شکست نمونه اندازه گیری شد و مقاومت کششی با استفاده از رابطه (۱) محاسبه شد .

$$S_t = \frac{2000 P}{\pi t D} \quad (1)$$

که در آن، مقاومت کششی (کیلوپاسکال)، : حداکثر بار (نیوتون) ،: ارتفاع نمونه بلافاصله قبل از آزمایش (میلی‌متر) و : قطر نمونه بلافاصله قبل از آزمایش (میلی‌متر) است.

ارزیابی آسیب رطوبتی مطابق استاندارد ASTM-D4867 انجام

آزمایشگاهی جهت انجام آزمایش در دمای استاندارد ۴۰ درجه، آزمایش های خزش استاتیکی در دمای محیط آزمایشگاه که حدود ۲۴ درجه سانتیگراد بود انجام گرفتند. برای اعمال تنش ثابت و اندازه‌گیری تغییر شکل بوجود آمده نیز، از دستگاه تحکیم خاک موجود در آزمایشگاه استفاده شد. اساس آزمایش خزش استاتیکی اعمال و تداوم یک بار استاتیکی یکنواخت و ثابت به نمونه و اندازه‌گیری تغییر شکل ایجاد شده به صورت تابعی از زمان است. سختی خزشی مخلوط با استفاده از رابطه (۳) و کرنش نمونه‌ها در مدت زمان بارگذاری و بعد از باربرداری، با استفاده از رابطه (۴) محاسبه گردیدند.

$$S_m = \frac{\sigma}{\varepsilon_t} \quad (3)$$

$$\varepsilon_t = \frac{\Delta h}{h_0} \quad (4)$$

که در آن S_m سختی خزشی مخلوط به مگاپاسکال؛ σ تنش اعمال شده به مگاپاسکال و $\varepsilon_{(t,T)}$ کرنش بوجود آمده پس از t ثانیه بارگذاری در دمای T درجه سانتیگراد، کرنش در زمان t ، تغییر ارتفاع نمونه در زمان t و ارتفاع اولیه نمونه است.

نمونه‌ها به مدت یک ساعت با تنشی برابر ۱ (98MPa) (kg/cm²) تحت بارگذاری قرار گرفته و تغییر شکل قائم نمونه در بازه‌های زمانی مشخص اندازه‌گیری شد. سپس بار از روی نمونه برداشته شده و در مدت زمان یک ساعت، تغییر شکل بازگشتی نمونه در بازه‌های زمانی مشخص اندازه‌گیری شد.

۴. نتایج آزمایش‌ها

۴-۱ مشخصات مارشال

تغییرات استقامت مارشال با مقدار و طول الیاف کربن و نایلون، به ترتیب، در شکل های ۳ و ۴ نشان داده شده است. همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، برای هر دو نوع الیاف، بجز مخلوطهای حاوی ۰/۵ درصد الیاف ۴۰ میلیمتری، در بقیه موارد مخلوطهای حاوی

شد. برای این منظور، نمونه‌ها بایستی به نحوی متراکم شوند که درصد فضای خالی آنها بین ۶ تا ۸ درصد باشد، بنابراین با تنظیم تعداد ضربات چکش این مقدار فضای خالی حاصل گردید. از هر ترکیب، دو گروه نمونه استوانه‌ای مارشال با درصد فضای خالی تقریباً برابر، برای ایجاد شرایط عمل‌آوری و عمل‌آوری نشده تهیه شد. برای این منظور، دو گروه نمونه ساخته شد. یک گروه از نمونه‌ها ابتدا به مدت ۲۰ دقیقه در آب ۲۵ درجه سانتی‌گراد نگهداری شده و سپس تحت آزمایش کشش غیر مستقیم قرار گرفتند، و گروه دیگر قبل از انجام آزمایش، تحت عمل‌آوری رطوبتی قرار گرفتند که به این منظور نمونه‌ها در معرض اشباع شدگی تحت خلا با اعمال خلا نسبی ۵۲۵ میلی‌متر جیوه برای مدت ۵ دقیقه و غوطه‌وری در آب گرم ۶۰ درجه برای مدت ۲۴ ساعت قرار گرفتند. درجه اشباع شدگی این نمونه‌ها بایستی بین ۵۵ تا ۸۰ درصد باشد. در انتها نیز این گروه از نمونه‌ها به مدت ۱ ساعت در آب ۵۲ درجه سانتی‌گراد قرار گرفته و سپس تحت آزمایش مقاومت کششی غیر مستقیم به وسیله جک مارشال و فک شکست ITS قرار گرفتند. شاخص کمی مقاومت مخلوط آسفالتی گرم در برابر اثر مخرب آب، به صورت نسبت مقاومت کششی پس از عمل‌آوری رطوبتی به مقاومت کششی اولیه و دست نخورده، از رابطه (۲) محاسبه گردید.

$$TSR = \left(\frac{S_{tm}}{S_{td}} \right) \times 100 \quad (2)$$

که در آن، : نسبت مقاومت کششی (%): : میانگین مقاومت کششی نمونه‌های تحت شرایط رطوبت (کیلوپاسکال) و : میانگین مقاومت کششی نمونه‌های تحت شرایط خشک (کیلوپاسکال) است.

در این تحقیق، برای بررسی رفتار تغییر شکل دائمی مخلوطهای آسفالتی حاوی الیاف و مقایسه آن با مخلوطهای آسفالتی معمولی از آزمایش خزش استاتیک تک محوره به روش استاندارد BS-598 Part 111 استفاده شد. اما، با توجه به محدودیت امکانات

مخلوطهای مطالعه شده در این تحقیق، تا مقدار الیاف بین ۰/۳ تا ۰/۴٪ صادق بوده و در مقادیری بیش از آن نقض می‌شود. دلیل کاهش مقاومت بعد از یک مقدار حداکثر را میتوان به افزایش فضای خالی با افزایش مقدار الیاف، که نتایج آن در ادامه این بخش ارائه خواهد شد، نسبت داد. همچنین، با افزایش بیش از حد الیاف، قفل و بست سنگدانه‌ها نیز کمتر شده، که دلیلی بر کاهش مقاومت نمونه است. افزایش استقامت مارشال با افزایش طول الیاف را می‌توان با استفاده از مفهوم "نسبت لغزش"، که توسط شاو و همکارانش [Shao et al. 1996] ارائه شد، توضیح داد. بر اساس این تئوری، وقتی که یک بار فشاری به یک مخلوط مسلح شده با الیاف اعمال می‌شود، همانند باری که در آزمایش مارشال اعمال می‌شود، یک تنش برشی بین سطح مشترک الیاف و مخلوط به وجود می‌آید که باعث ایجاد تنش کششی در الیاف می‌شود. فرض می‌شود که در این کشیدگی طولی از الیاف از هر دو انتها می‌تواند بلغزد و قسمتی در وسط به نام ناحیه بدون لغزش است که توسط مخلوط مهار شده است. نسبت لغزش به صورت نسبت طول بخشی که دارای لغزش است به طول کل الیاف تعریف می‌شود. این نسبت نشان دهنده میزان مشارکت الیاف در تحمل تنش های کششی ناشی از نیروی فشاری در آزمایش مارشال است. بالاتر بودن نسبت لغزش به معنی کمک کمتر الیاف در تحمل تنش های کششی توسط ماده کامپوزیت و کاهش مقاومت است. رابطه (۶) برای این نسبت ارائه شده است [Hejazi et al. 2013].

$$\lambda = (d_f \cdot E_f \cdot \varepsilon_f) / (2 \cdot \mu \cdot G \cdot L_f) \quad (6)$$

که در آن، μ ضریب اصطکاک بین الیاف و مخلوط، G فشار عمودی، E_f ، d_f و ε_f ، به ترتیب، قطر، مدول الاستیسیته و کرنش الیاف و L_f طول الیاف است. مطابق این رابطه، افزایش طول الیاف باعث کاهش نسبت لغزش شده و مقاومت مخلوط مسلح شده

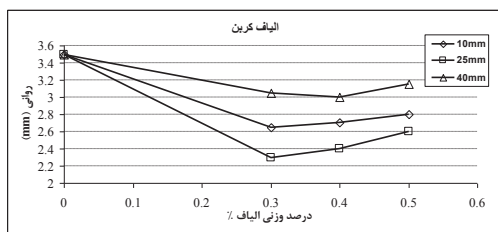
الیاف دارای استقامت مارشال بیش از مخلوط شاهد فاقد الیاف هستند. این نتایج که در بخش ۳ ارائه شدند، هماهنگ با نتایج تحقیقات پیشین است [Jahromi and Khodaii, 2008, Tap-kin, 2008]

همچنین، برای هر دو نوع الیاف، و هر سه طول مختلف، مقدار استقامت مارشال با افزایش درصد وزنی تا یک حد معین افزایش، و سپس کاهش می‌یابد. نتایج همچنین نشان می‌دهند که بالاترین استقامت مارشال مربوط به مخلوطی است که با استفاده از ۰/۳ درصد الیاف کربن با طول ۲۵ میلیمتر مسلح شده، که استقامت مارشال آن ۲۱٪ بیشتر از استقامت مارشال نمونه های شاهد فاقد الیاف است. همچنین، بالاترین مقاومت کسب شده برای مخلوطهای حاوی الیاف نایلون مربوط به مخلوطی است که با مقدار ۰/۴ درصد از الیاف به طول ۲۵ میلیمتر مسلح شده، و مقدار استقامت مارشال آن به طور جزئی کمتر از بالاترین استقامت به دست آمده با الیاف کربن است. مقایسه نتایج ارائه شده در شکل‌های ۳ و ۴ نشان می‌دهد که تفاوت قابل ملاحظه ای در مقادیر استقامت مارشال مخلوطهای مسلح شده با الیاف کربن و نایلون وجود ندارد، هر چند، به طور کلی، الیاف کربن به طور جزیی استقامت مارشال بالاتری را نتیجه می‌دهند. افزایش استقامت مارشال با افزایش مقدار الیاف در مخلوط را می‌توان با قانون اساسی مواد کامپوزیت توضیح داد. بر طبق قانون مخلوطها [Vasiliev and Morozov, 2007]، مقاومت مخلوط مسلح شده با الیاف را می‌توان به صورت رابطه (۵) بیان کرد.

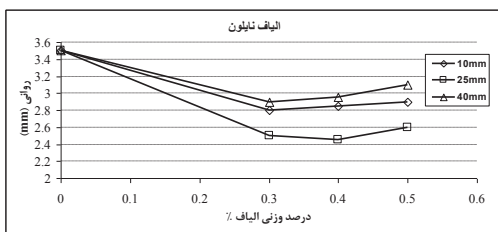
$$\sigma_c = \sigma_f V_f + \sigma_m V_m \quad (5)$$

که در آن، σ و V ، به ترتیب، مقاومت نهایی و حجم، و m ، به ترتیب، الیاف و مخلوط است. این معادله بیانگر این است که با افزایش حجم الیاف، که دارای مقاومت بیشتر هستند، مقاومت ماده مرکب از مخلوط و الیاف افزایش می‌یابد. این قانون برای

افزایش روانی می‌شود. همچنین ملاحظه می‌شود که برای هر دو نوع الیاف، کمترین مقدار روانی مربوط به مخلوط‌های با طول ۵۲ میلیمتر است، و بعد از آن، افزایش طول باعث افزایش روانی شده است. این نتایج مشابه نتایج استقامت مارشال قابل تفسیر هستند، که جهت اختصار در اینجا ارائه نمی‌شوند. این نتایج بیان گر این است که با افزودن الیاف کربن و نایلون، مقاومت در برابر تغییر شکل افزایش می‌یابد. تمامی مخلوط‌های حاوی الیاف دارای روانی کمتری از مخلوط شاهد هستند.



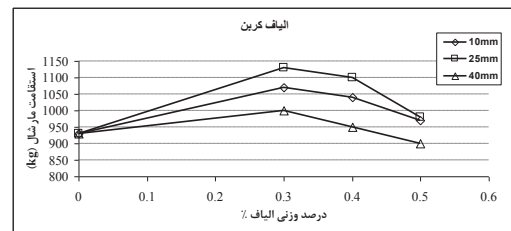
شکل ۵. تغییرات روانی با مقدار و طول الیاف کربن



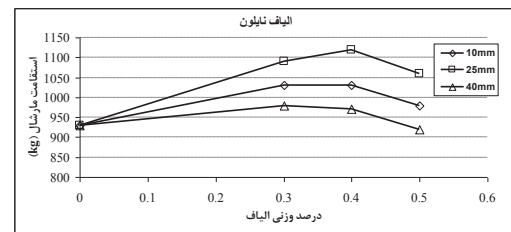
شکل ۶. تغییرات روانی با مقدار و طول الیاف نایلون

تغییرات درصد فضای خالی مخلوط با مقدار و طول الیاف مخلوط‌های مسلح شده با الیاف کربن و نایلون، به ترتیب، در شکل های ۷ و ۸ ارائه شده است. همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، با افزایش درصد و طول الیاف، درصد فضای خالی در مخلوط افزایش می‌یابد، که تایید کننده تحقیقات پیشین است [Huang, 1994, Jahromi and Khodaii, 2008]. با این حال، اغلب ترکیبات دارای درصد فضای خالی در محدوده مجاز آیین نامه هستند. دلیل افزایش فضای خالی جلوگیری از جابجایی سنگدانه ها با افزایش مقدار و طول الیاف است. افزایش درصد فضای خالی بر روی سایر خصوصیات عملکردی تأثیر زیادی دارد که در این بخش و بخشهای بعدی توضیح داده می‌شوند.

با الیاف افزایش می‌یابد. برای مخلوط‌های مطالعه شده در این تحقیق، این قانون با افزایش طول تا ۲۵ میلیمتر صادق است و فراتر از آن، مقاومت کاهش می‌یابد. دلیل کاهش مقاومت در طول‌های بزرگتر از ۲۵ میلیمتر را می‌توان به افزایش فضای خالی با افزایش بیش از حد طول الیاف نسبت داد. تفاوت تأثیر الیاف کربن و نایلون را نیز می‌توان با این رابطه توضیح داد. در شرایط مشابه طول و مقدار بار وارده، و با فرض یکسان بودن ضریب اصطکاک، الیاف نایلون، به دلیل مدول الاستیسیته و قطر بیشتر دارای نسبت لغزش بیشتر بوده و مقاومت مخلوط‌های حاوی این الیاف تا حدودی کمتر از مخلوط‌های حاوی الیاف کربن هستند.



شکل ۳. تغییرات استقامت مارشال با مقدار و طول الیاف کربن



شکل ۴. تغییرات استقامت مارشال با مقدار و طول الیاف نایلون

شکل های ۵ و ۶، تغییرات مقدار روانی مخلوط های آسفالتی حاوی الیاف کربن و نایلون را با مقدار الیاف و طول آنها نشان می‌دهند. همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، با افزایش مقدار الیاف تا یک حد معین، مقدار روانی کاهش یافته و بعد از آن افزایش می‌یابد. مشابه نتایج استقامت مارشال، کمترین مقدار روانی در مخلوط‌های مختلف در ۰/۳ یا ۰/۴ درصد وزنی الیاف است. با افزایش مقدار الیاف، روانی افزایش می‌یابد؛ زیرا افزایش مقدار الیاف، موجب افزایش فضای خالی بین مصالح سنگی و کاهش اتصال و درگیری بین سنگدانه‌ها شده، در نتیجه منجر به کاهش اصطکاک داخلی و

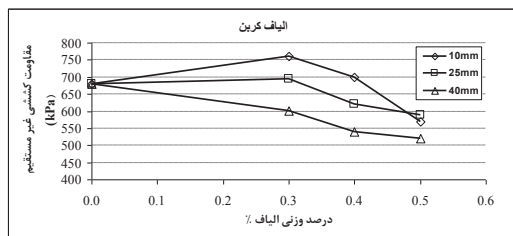
بررسی آزمایشگاهی اثر استفاده از الیاف کربن و نایلون بر عملکرد بتن آسفالتی

کمتر از مقاومت کششی بتن آسفالتی فاقد الیاف است. مقایسه نتایج این دو کردار نشان دهنده این است که، در مقدار و طول الیاف یکسان، مقاومت کششی غیرمستقیم نمونه‌های حاوی الیاف کربن از الیاف نایلون بیشتر است، که دلیل آن را می‌توان به مقاومت کششی بالاتر الیاف کربن نسبت داد. بیشترین مقدار افزایش در مقاومت کششی غیر مستقیم مربوط به افزودن ۰/۴ درصد الیاف کربن ۱۰ میلیمتری است که مقاومت کششی غیر مستقیم را ۲۱٪ نسبت به بتن آسفالتی فاقد الیاف افزایش داده است.

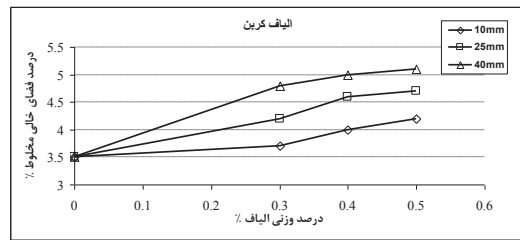
البته، لازم به ذکر است که، اگرچه با انتخاب درست مقدار و طول الیاف می‌توان مقاومت کششی غیر مستقیم را افزایش داد، اما، کاهش مقاومت کششی بتن آسفالتی با افزودن الیاف نیز مسئله چندان مهمی نمی‌تواند باشد. زیرا، اغلب تحقیقات نشان داده‌اند که الیاف باعث افزایش جذب انرژی مخلوط و مانع از باز شدن ترکها شده و عمر خستگی را افزایش می‌دهند.

این موضوع در این تحقیق، با ارزیابی نمونه‌ها پس از پایان آزمایش کشش غیر مستقیم بررسی گردید.

بر خلاف مخلوطهای فاقد الیاف، مشاهده شد که نمونه‌های حاوی الیاف پس از گسیختگی انسجام کلی خود را حفظ کرده‌اند. با توجه به اینکه روند ایجاد چاله در روسازی پس از ایجاد ترک خوردگی در سطح روسازی و به دلیل عبور ترافیک است، پیش‌بینی می‌شود که در روبه‌های آسفالتی حاوی الیاف، به دلیل حفظ انسجام مخلوط پس از ترک خوردگی، ایجاد چاله در آن به تأخیر می‌افتد.

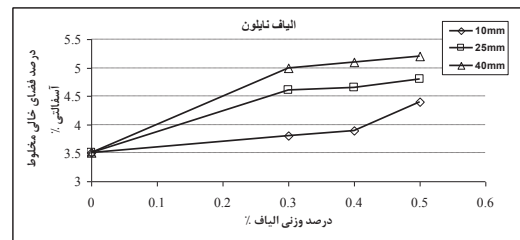


شکل ۹. تغییرات مقاومت کششی غیر مستقیم با مقدار الیاف کربن



شکل ۷. تغییرات درصد فضای خالی مخلوط

با مقدار و طول الیاف کربن



شکل ۸. تغییرات درصد فضای خالی مخلوط

با مقدار و طول الیاف نایلون

۴-۲ نتایج آزمایش کشش غیر مستقیم

شکل‌های ۹ و ۱۰، به ترتیب، تغییرات مقاومت کششی غیرمستقیم بتن آسفالتی حاوی الیاف کربن و نایلون را با درصد وزنی الیاف و طول آنها نشان می‌دهند.

همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، مطابق با نتایج تحقیقات قبلی که بخشی از آنها در بخش ۲ ارائه گردید، در غالب موارد، افزودن الیاف کربن و نایلون باعث کاهش مقاومت کششی غیر مستقیم بتن آسفالتی شده است.

چنین نتایجی توسط محققین دیگر نیز حاصل شده است [Freeman et al. 1989, Tabatabaai and Sahaf, 2000,].

[Mirzaii and Nasrolahi, 2009]. با این حال، با افزودن ۰/۴

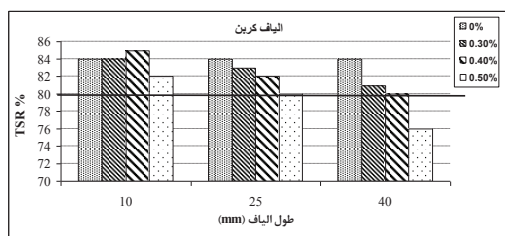
درصد الیاف کربن به طول ۱۰ و ۲۵ میلیمتر و ۰/۳ درصد الیاف

با طول ۱۰ میلیمتر مقاومت کششی غیرمستقیم نسبت به نمونه فاقد الیاف افزایش یافته است. مقاومت کششی بتن آسفالتی مسلح

شده با الیاف نایلون، فقط در حالتی که با ۰/۳ درصد از الیاف ۱۰ میلیمتری مسلح شده است به مقدار جزئی بیش از مقاومت

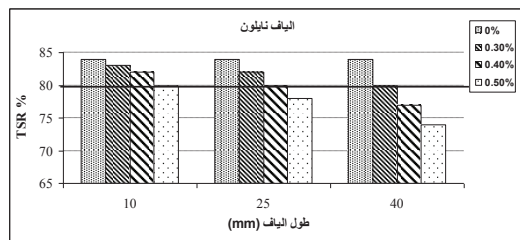
کششی بتن آسفالتی فاقد الیاف بوده و در بقیه موارد مقدار آن

مشاهده می‌شود که در مجموع، نمونه‌های حاوی الیاف کربن در مقابل آسیب‌های رطوبتی، عملکرد بهتری نسبت به نمونه‌های حاوی الیاف نایلون دارند. در هنگام استفاده از الیاف نایلون، به دلیل شکل و ماهیت فیزیکی این الیاف، گلوله شدن الیاف در حین اختلاط رخ نداد. اما به دلیل اینکه ضخامت الیاف نایلون نسبت به الیاف کربن بیشتر است، الیاف نایلون تأثیر بیشتری در مرتبط ساختن فضاهای خالی مخلوط آسفالتی داشته، اثر زیان‌های رطوبتی در مخلوط‌های حاوی این الیاف بیشتر است. با توجه به اینکه مصالح سنگی استفاده شده از جنس سیلیسی بود که دارای قابلیت عریان شدگی هستند، نمونه‌ها پس از شکست به دقت مورد بررسی قرار گرفتند. تأثیر رطوبت بر نمونه‌های آسفالتی، مخصوصاً در نمونه‌هایی که دارای فضاهای خالی بیشتر (به علت دارا بودن درصد الیاف بیشتر یا طول بالاتر الیاف) هستند، قابل مشاهده بود؛ به طوری که پس از شکست نمونه در آزمایش کشش غیرمستقیم، جداشدگی قیر از مصالح سنگدانه‌ای قابل مشاهده بود.



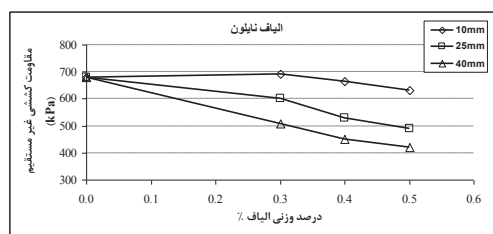
شکل ۱۱. تغییرات نسبت مقاومت کششی غیرمستقیم به درصد وزنی

و طول الیاف برای نمونه‌های حاوی الیاف کربن



شکل ۱۲. تغییرات نسبت مقاومت کششی غیرمستقیم به درصد وزنی

و طول الیاف برای نمونه‌های حاوی الیاف کربن



شکل ۱۰. تغییرات مقاومت کششی غیر مستقیم

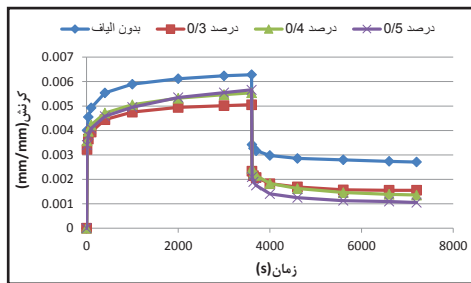
با مقدار الیاف نایلون

۳-۴ نتایج آزمایش آسیب رطوبتی

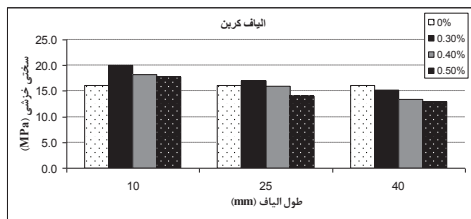
شکل های ۱۰ و ۱۱، به ترتیب، تغییرات نسبت مقاومت کششی حالت خشک به اشباع را با طول و درصد وزنی الیاف برای مخلوط‌های آسفالتی حاوی الیاف کربن و نایلون نشان می‌دهند. همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، به جز افزودن الیاف کربن با طول ۱۰ میلی‌متر و مقدار ۰/۴ درصد وزنی، که موجب افزایش نسبت مقاومت کششی به مقدار ۱/۲۰ درصد نسبت به نمونه شاهد شده است، نسبت مقاومت کششی اشباع به خشک مخلوط‌های حاوی الیاف کمتر از مخلوط شاهد است. همچنین، این نسبت با افزایش درصد وزنی و طول الیاف کاهش می‌یابد. افزایش طول الیاف کربن، موجب به هم پیوستن و مرتبط شدن فضاهای خالی در نمونه بتن آسفالتی می‌شود. علاوه بر این، توزیع نشدن یکنواخت الیاف در مخلوط آسفالتی و همچنین گلوله شدن الیاف در حین اختلاط به دلیل طول آن، موجب تشدید اثر زیان‌های رطوبتی بر روی مخلوط آسفالتی می‌شود. کاهش مقاومت در مقابل آسیب رطوبتی با افزایش درصد وزنی الیاف را نیز می‌توان به افزایش درصد فضای خالی و تشدید اثرات مخرب رطوبت نسبت داد. با این حال، اغلب ترکیبات حاوی الیاف دارای نسبت مقاومت کششی بیش از ۸۰٪ هستند که حداقل مقداری است که آئین‌نامه روسازی آسفالتی ایران الزام کرده است. علاوه بر این، همان‌گونه که در بخش قبلی نیز توضیح داده شد، وجود الیاف در بتن آسفالتی باعث به تاخیر انداختن گسیختگی شده و عملکرد بهتری را در مقابل آسیب‌های رطوبتی خواهند داشت. با توجه به نتایج،

بررسی آزمایشگاهی اثر استفاده از الیاف کربن و نایلون بر عملکرد بتن آسفالتی

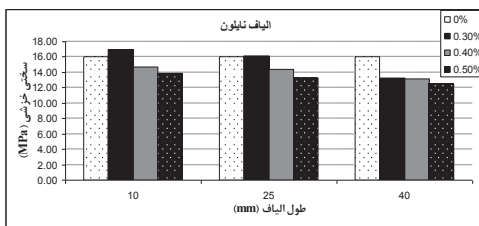
۴-۴ نتایج آزمایش خزش استاتیکی



شکل ۱۳. کردار کرنش- زمان برای الیاف کربن با طول ۱۰ میلیمتر



شکل ۱۴. تغییرات سختی خزشی با طول و مقدار الیاف کربن



شکل ۱۵. تغییرات سختی خزشی با طول و مقدار الیاف نایلون

شکل‌های ۱۶ و ۱۷، به ترتیب، مقادیر کرنش ماندگار بعد از باربرداری را برای مخلوط شاهد و مسلح شده با مقادیر و طولهای مختلف از الیاف کربن و نایلون نشان می‌دهند.

همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، جز مخلوط حاوی ۰/۵ درصد الیاف ۴۰ میلیمتری، بقیه مخلوطهای مسلح شده دارای کرنش ماندگار کمتری از مخلوط شاهد هستند، که نشان دهنده افزایش مقاومت در مقابل تغییر شکل دائمی مخلوطهای مسلح شده با الیاف است.

همان‌گونه که در بخش ۳ ذکر گردید، غالب تحقیقات انجام شده نیز به این نتیجه رسیده اند که استفاده از الیاف باعث افزایش مقاومت در مقابل تغییر شکل می‌شود.

کمترین مقدار کرنش ماندگار مربوط به مخلوط های مسلح شده

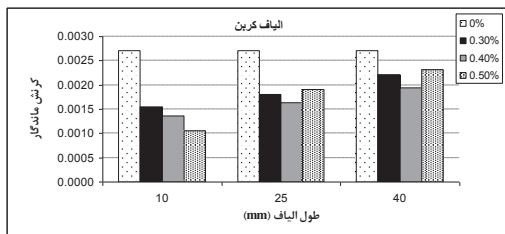
شکل ۱۲، به طور نمونه، نتایج آزمایش خزش استاتیکی را برای نمونه های حاوی مقادیر مختلفی از الیاف کربن با طول ۱۰ میلیمتر نشان می‌دهد.

همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، با افزودن الیاف، مقدار کرنش جمعی و کرنش ماندگار بعد از باربرداری کاهش می‌یابد. خلاصه نتایج آزمایش خزش به صورت کردارهای تغییرات مدول سختی خزشی و کرنش ماندگار نمونه‌ها، در شکل‌های ۱۳ تا ۱۶ ارائه شده است.

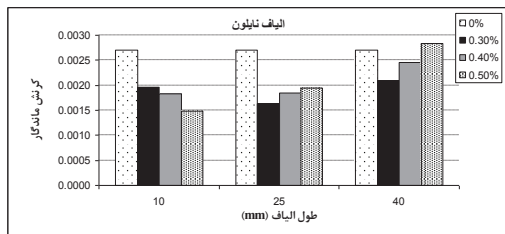
سختی خزشی از تقسیم مقدار تنش اعمال شده به مقدار جمعی کرنش عمودی قبل از باربرداری به دست آمده، و کرنش ماندگار بعد از یک ساعت از زمان باربرداری اندازه گیری شده است. شکل های ۱۳ و ۱۴، به ترتیب، تغییرات مدول سختی خزشی را با طول و مقدار الیاف برای مخلوطهای مسلح شده با الیاف کربن و نایلون نشان می‌دهند.

همان‌گونه که در این شکل ها ملاحظه می‌شود، در مخلوطهای مسلح شده با الیاف کربن و نایلون، بالاترین مدول سختی خزشی مربوط به مخلوطهایی است که دارای ۰/۳ درصد الیاف ۱۰ میلیمتری هستند، و بعد از آن، مدول سختی خزشی با افزایش طول و مقدار الیاف کاهش می‌یابد. همچنین، کمترین مقدار مدول سختی خزشی مربوط به مخلوطهایی است که دارای ۰/۵ درصد الیاف ۴۰ میلیمتری هستند.

نمونه حاوی الیاف کربن به طول ۱۰ میلی‌متر و با مقدار ۰/۳ درصد وزنی، بیشترین افزایش در مدول سختی خزشی و به مقدار ۲۴ درصد را نشان می‌دهد. مقایسه نتایج ارائه شده در شکل‌های ۱۳ و ۱۴ نشان می‌دهد که مقادیر سختی نمونه‌های حاوی الیاف کربن در تمام درصدهای وزنی، از الیاف نایلون بیشتر است، که نشان دهنده مقاومت بیشتر در مقابل تغییر شکل برای مخلوطهای مسلح شده با الیاف کربن است.



شکل ۱۶. تغییرات کرنش ماندگار با طول و مقدار الیاف کربن



شکل ۱۷. تغییرات کرنش ماندگار با طول و مقدار الیاف نایلون

۵. نتیجه گیری و جمع بندی

نتایج این تحقیق را می توان به صورت زیر خلاصه کرد:

* افزودن الیاف (جز در مورد نمونه‌های حاوی ۰/۵ درصد الیاف کربن ۰۴ میلی متر)، موجب افزایش در استقامت مارشال و کاهش روانی می‌شود.

* استقامت مارشال با افزایش مقدار الیاف و طول الیاف تا حد معین استقامت مارشال افزایش و سپس کاهش می یابد.

* روانی بتن آسفالتی با افزایش مقدار الیاف و طول آنها تا حد معین کاهش و سپس شروع به افزایش می‌کند.

* به طور کلی، مخلوطهای حاوی الیاف کربن و نایلون دارای مقاومت کششی کمتری از مخلوط شاهد هستند، و مقدار مقاومت کششی با افزایش مقدار و طول الیاف کاهش می یابد.

* به طور کلی، افزودن الیاف به مخلوط آسفالتی باعث کاهش نسبت مقاومت کششی اشباع به خشک می‌شود. با اینحال، مخلوطهای حاوی مقدار بهینه الیاف الزام آیین نامه را در مورد حداقل نسبت مقاومت کششی ارضاء می‌کنند.

* تمام درصدهای وزنی الیاف (۰/۳، ۰/۴ و ۰/۵ درصد وزنی)، افزایش طول الیاف (کربن و نایلون)، سبب کاهش در مقدار

با ۰/۵ درصد الیاف کربن ۰۱ میلیمتری است. همچنین، نتایج ارائه شده در شکل ۱۵ نشان می دهد که در تمام درصدهای وزنی الیاف (۰/۳، ۰/۴ و ۰/۵ درصد وزنی)، افزایش طول الیاف کربن سبب افزایش در مقدار کرنش ماندگار می‌شود.

علت این امر می‌تواند به دلیل تأثیر افزایش فضاهای خالی در نمونه باشد. نتایج ارائه شده بیانگر آن است که، افزایش مقدار الیاف مخلوطهای حاوی الیاف کربن به طول ۱۰ میلیمتر باعث کاهش کرنش ماندگار شده، ولی برای مخلوطهای مسلح شده با الیاف کربن با طولهای ۲۵ و ۴۰ میلی متر، افزایش مقدار از ۰/۴ به ۰/۵ درصد وزنی، باعث افزایش در کرنش ماندگار شده است. در مورد الیاف نایلون، با توجه به شکل ۱۶ مشاهده می‌شود که در مقدار ۰/۳ درصد از الیاف، افزایش طول الیاف از ۱۰ به ۲۵ میلی متر موجب کاهش در کرنش ماندگار شده و با افزایش طول تا مقدار ۴۰ میلی متر، میزان کرنش ماندگار بیشتر از الیاف با طولهای کوتاه‌تر شده است.

علت این امر می‌تواند این باشد که گرچه با افزایش طول الیاف نایلون تا ۲۵ میلی متر، فضاهای خالی موجود در نمونه افزایش می‌یابند، اما افزایش طول مهار این الیاف در بین سنگدانه‌ها، سبب تثبیت شدن مخلوط و کاهش کرنش ماندگار می‌شود.

همچنین، مشابه نتایج مخلوطهای حاوی الیاف کربن، مشاهده می‌شود که در مخلوطهای حاوی الیاف نایلون به طول ۱۰ میلیمتر، افزایش مقدار الیاف باعث کاهش کرنش ماندگار شده است. اما، برای مخلوطهای حاوی الیاف به طولهای ۲۵ و ۴۰ میلیمتر، افزایش درصد الیاف نایلون از مقدار ۰/۳ درصد وزنی، افزایش در کرنش ماندگار را باعث شده است.

مقایسه نتایج ارائه شده برای الیاف کربن و نایلون نشان دهنده این است که به طور کلی، الیاف کربن نسبت به الیاف نایلون، تأثیر بیشتری در تثبیت مخلوط آسفالتی و کاهش کرنشهای ماندگار مخلوط آسفالتی دارند.

- Abtahi, S. M., Sheikhzadeh M. and Hejazi, S. M. (2010) "Fiber-reinforced asphalt-concrete - a review", Construction and Building Materials, Volume 24, Issue 6, June, pp. 871-877.

-Abtahi, S. M., Esfandiarpour, S., Kunt, M., Hejazi, S. M. and Ebrahimi, M. G. (2013) "Hybrid reinforcement of asphalt concrete mixtures using glass and polypropylene fibers", Journal of Engineering Fibers and Fabrics, Vol. 8, Issue 2, pp. 25-35.

- Chen, H., Xu, Q., Chen, S., Zhang, Z. (2009) "Evaluation and design of fiber-reinforced asphalt mixtures", Materials & Design, Volume 30, Issue 7, August 2009, pp. 2595-2603.

- Freeman, R. B., Burati, J. L., Amirkhanian, S. N. and Bridges, W.C. (1989) "Polyester fibers in asphalt paving mixtures", Proceedings of the Association of Asphalt Paving Technologists, Vol.51, AAPT, pp. 387-409.

- Huang, H. and White, T. D. (1994) "Dynamic properties of fiber-modified overlay mixture", Transportation Research Record No.1455, TRB, National Research Council, Washington D.C, pp 98-104.

-Jahromi, S. and Khodaii, A. (2008) "Carbon fiber reinforced asphalt concrete", Arabian Journal of Sci-

سختی خزشی مخلوط آسفالتی می‌شود.

* به طور کلی، مقادیر سختی نمونه‌های حاوی الیاف کربن در تمام درصدهای وزنی، از الیاف نایلون بیشتر است.

* افزودن هر دو نوع الیاف، سبب کاهش در کرنش ماندگار نمونه‌ها شد، که در نتیجه باعث بهبود عملکرد مخلوط آسفالتی در برابر شیارشدگی می‌شود. کمترین کرنش ماندگار در مخلوط حاوی الیاف کربن با طول ۰۱ میلی‌متر، با مقدار ۰/۵ درصد وزنی مخلوط آسفالتی است.

* با توجه به تفاوت ناچیز در مشخصات مخلوطهای مسلح شده با الیاف کربن و نایلون، و قیمت بالاتر الیاف کربن، استفاده از الیاف نایلون به جای الیاف کربن توصیه می‌شود.

* برای استفاده از الیاف در بتن آسفالتی باید علاوه بر بررسی های فنی، انالیز اقتصادی نیز انجام گیرد.

۶. مراجع

- طباطبایی، نادر و صحاف، سیدعلی (۹۷۳۱) "بررسی تأثیر الیاف فولادی در مقاومت کششی مخلوط‌های آسفالتی"، مجموعه مقالات پنجمین کنفرانس بین المللی عمران، جلد پنجم، دانشگاه فردوسی مشهد.

- کاظمی، بابک (۱۹۳۱) "بررسی آزمایشگاهی اثر استفاده از الیاف پلی‌استر و اکریلیک بر پتانسیل شیار افتادگی و مقاومت در برابر زیان‌های رطوبتی مخلوط‌های آسفالتی گرم، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد زنجان، زنجان.

- میرزائی، ابراهیم و نصرالهی، سید مهدی (۸۸۳۱) "بررسی خواص روسازی های آسفالتی تقویت شده با الیاف پلی استر بازیافتی"، هشتمین کنگره بین المللی مهندسی عمران، دانشگاه شیراز.

- tigue and deformation properties of glass fiber reinforced bituminous mixes” Journal of East Asian Society of Transportation Studies, Vol. 6: pp. 997–1007.
- Mahrez, A., Karim, M. and Katman, H. (2003) “Prospect of using glass fiber reinforced bituminous mixes”, Journal of East Asian Society of Transportation Studies, vol.5, pp. 794–807.
- Putman, B. J. and Amir Khanian, S. N. (2004) “Utilization of waste fibers in stone matrix asphalt mixtures”, Research on Conservation and Recycling, Vol. 42, pp. 265–74.
- Serfass, J. P. and Samanos, J. (1996) “Fiber modified asphalt concrete characteristics, applications and behavior”, Association of Asphalt Paving Technologists, 65, pp. 193-230.
- Shao, X., Qiu, Y. and Wang, Y. (1996) “Theoretical modeling of the tensile behavior of low twist staple yarns, Part I – theoretical model”, Journal of Textile Institute, vol. 2, pp. 25-32.
- Vasiliev, V. and Mozorov, V. (2007) “Advanced mechanics of composite materials” Elsevier, UK, pp. 57-100.
- Williams, R. I. T. (1986) “Cement-treated pavement and Engineering, Vol. 33: pp.355–64.
- Jiang, Y. and Mcdaniel, R. S. (1993) “Application of cracking and seating and use of fibers to control reflective cracking”, Transportation Research Record, No.1388, TRB, National Research Council, Washington D.C, pp. 150-159.
- Jenq, Yeou-Shang, Liaw, C. and Pei, L. (1993) “Analysis of crack resistance of asphalt concrete overlays: A fracture mechanics approach”, Transportation Research Record, Vol. 1388, pp. 160–166.
- Kim, K.W., Doh, Y.S. and Lim, S. (1999) “Mode I reflection cracking resistance of strengthened asphalt concretes”, Journal of Construction and Building Materials. Vol. 13, pp. 243-251.
- Lee, S. J., Rust, J. P., Hamouda, H., Kim, Y. R. and Borden, R.H. (2005) “Fatigue cracking resistance of fiber-reinforced asphalt concrete”, Textile Research Journal, Vol.75, No. 2, pp.123-128.
- Maurer Dean, A. and Gerald, M. (1989) “Field performance of fabrics and fibers to retard reflective cracking” Transportation Research Record, vol. 1248, pp. 13–23.
- Mahrez, A., Karim, M. and Katman, H. (2005) “Fa-

ments: materials, design and construction” London, Elsevier Applied Science Publishers LTD.

-Wu, S. P., Yue, H. B., Ye, Q. S. and Pang, L. (2009) “Performance research of hybrid fiber reinforced asphalt concrete” Journal of materials Science, Vol. 614, pp. 283-288.

-Xu Q., Chen, H. A. and Prozzi J. (2010) “Performance of fiber reinforced asphalt concrete under environmental temperature and water effects”, Construction and Building Materials , Vol. 24, Issue-10 , October, pp. 2003–2010.

-Zube, E. (1956) “Wire mesh reinforcement in bituminous resurfacing” Highway Research Records, vol. 131:pp. 1–18.

