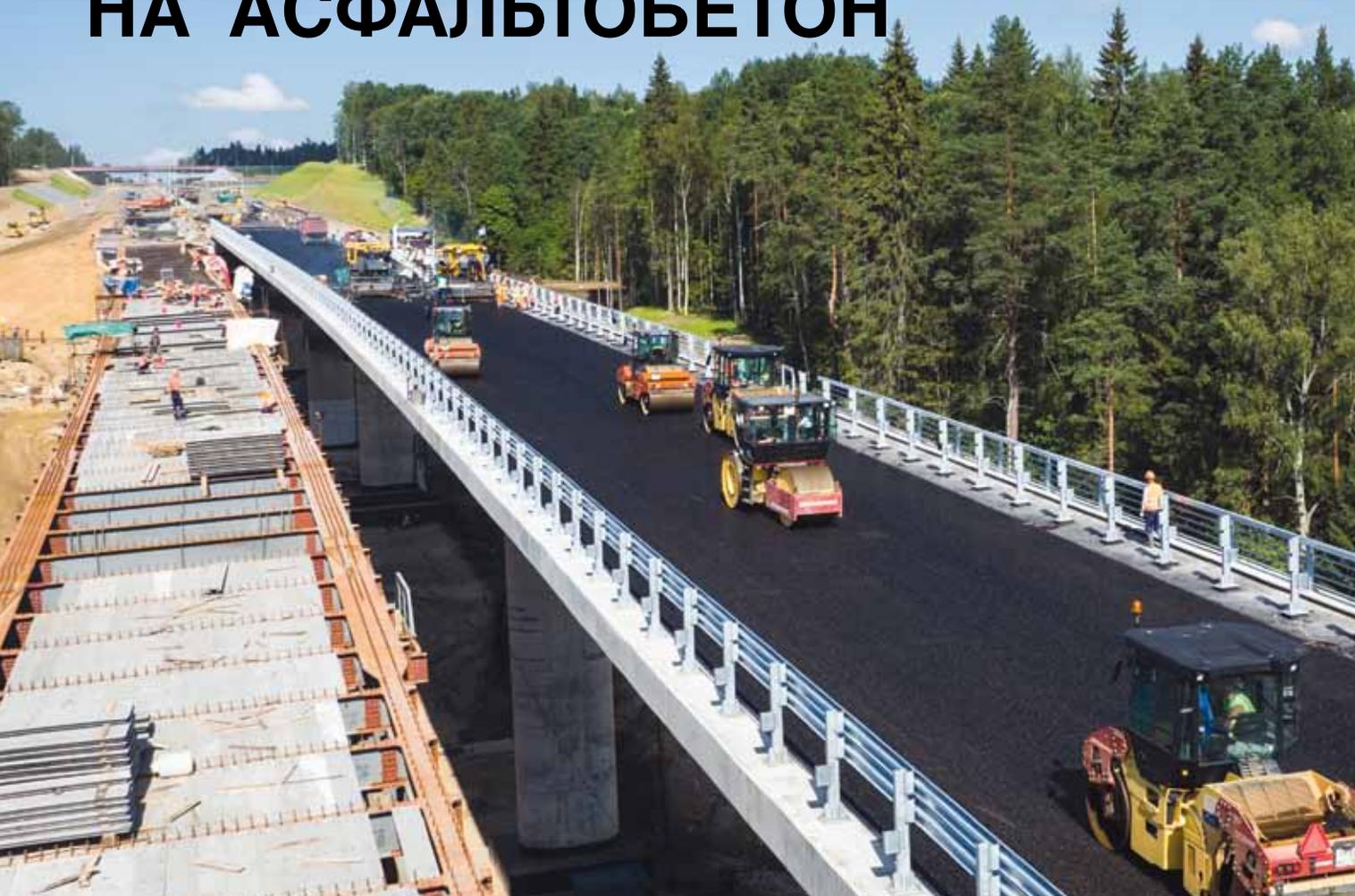


# НОВЫЙ СТАНДАРТ НА АСФАЛЬТОБЕТОН



**С 1 ноября 2014 года вводится в действие ГОСТ 9128-2013 «Смеси асфальтобетонные, полимерасфальтобетонные, асфальтобетон, полимерасфальтобетон для автомобильных дорог и аэродромов».**

Стандарт устанавливает требования к изготовлению асфальтобетонных смесей и асфальтобетона, полимерасфальтобетонных смесей с применением полимерно-битумных вяжущих на основе блок-сополимеров типа СБС и полимерасфальтобетона из этих смесей.

Документ разработан Федеральным автономным учреждением «Федеральный центр нормирования стандартизации и технической оценки соответствия в строительстве», внесен техническим комитетом по стандартизации ТК-465 «Строительство». К слову сказать, для целей стандартизации в дорожном хозяйстве действует свой профильный технический комитет – ТК-418 «Дорожное хозяйство», который почему-то

разработчиками вышеуказанного документа был проигнорирован.

За год до введения в действие текст проекта ГОСТ был доступен для обсуждения, однако, несмотря на большое количество отрицательных отзывов с указанием на грубые ошибки и принципиальные недостатки, документ был принят без серьезных изменений.

Рассмотрим наиболее важные вопросы к нормативному документу, по которому, к сожалению, уже в следующем строительном сезоне нам предстоит работать:

1. Неясно, с какой целью различаются требования по содержанию зерен пластинчатой (лещадной) и игловатой фор-

мы в щебне для плотных смесей типа А и высокоплотных асфальтобетонных (АБ) смесей, а также аналогичных типов полимерасфальтобетонных (ПАБ) смесей (до 15% и до 10% соответственно). Ограничение содержания зерен пластинчатой (лещадной) и игловатой формы в щебне до 10% неизбежно приведет к значительному удорожанию и без того дорогого полимерасфальтобетона.

А действительно ли существенно увеличится срок службы покрытия, если в нем так называемой «лещадки» будет не 15%, а 10%? Известно, что и в Европе, и в Америке более лояльные требования к содержанию зерен пластинчатой (лещадной) и игловатой формы в щебне, чем у нас. А мы эти требования еще больше ужесточаем. Оправданно ли?

2. Из старого ГОСТ 9128-97 «чудесным» образом (минуя ГОСТ 9128-2009) перековывала противоречащая логике

ошибка в определении типов полимер-асфальтобетонов Г и Д.

3. Из п. 4.2.2 следует, что полимер-асфальтобетон может быть песчаным, а вот крупнозернистым быть не может. То есть для тротуаров и местных дворовых проездов ПБВ применять можно, а в нижнем слое покрытия из крупнозернистого плотного асфальтобетона тип А на дорогах с высокой интенсивностью грузовых автомобилей или на городских дорогах с автобусным и троллейбусным движением – нельзя?

4. Для ПАБ введены новые показатели: глубина вдавливания штампа, определение температуры трещиностойкости и усталостная прочность. Методики испытаний для определения данных показателей являются очень трудоемкими для постоянного применения в условиях подрядных организаций. Кроме того, они совершенно не имитируют реальную работу асфальтобетона под действием транспортных и климатических нагрузок. В связи с этим возникает огромное сомнение в целесообразности данных испытаний.

Например, в Приложении «Ж» указано, что величина глубины вдавливания штампа для полимерасфальтобетонов на ПБВ-60 типов А, Б и Г должна быть не более 2,5 мм. Вопрос: какую практическую ценность несет этот параметр? Если устойчивость асфальтобетона к образованию пластических деформаций – то почему этот показатель одинаков для асфальтобетонов с различным количеством щебня? Напрашивается вывод: показатель «Глубина вдавливания штампа», так же, как и показатель «Предел прочности при сжатии при 50°C», каким образом не отражает сдвигоустойчивость асфальтобетона, следовательно, он бесполезен для прогнозирования долговечности асфальтобетона.

В соответствии с п. 6 ГОСТ, показатель глубины вдавливания штампа должен определяться ежедневно, а определение температуры трещиностойкости и усталостная прочность – раз в неделю. При этом для подготовки и проведения испытания на определение температуры трещиностойкости лаборант должен затратить примерно 7–8 часов рабочего времени. Новый ГОСТ перегружает лабораторию трудоемкими и малоинформативными испытаниями.

5. Область применения АБ и ПАБ должна быть оформлена в одной общей таблице, при этом нужно рекомендовать не только марки вяжущих, но и типы асфальтобетонов. При проектировании ремонта или строительства автомобильной дороги проектировщик должен четко понимать, какой тип асфальтобетона, с каким вяжущим и щебнем, следует применять для конкретной дороги в зависимости от транспортных и климатических условий ее эксплуатации.

6. В приложениях А и К указано, что асфальтобетоны и полимерасфальтобетоны марки I рекомендуется применять только на дорогах I и II технических категорий, а для дорог III категорий – марка II, то есть, в соответствии с табл. 12, на дороге III категории ГОСТ нам рекомендует применять полимерасфальтобетон типа В или Д.

Львиная доля федеральных автодорог в нашей стране – это дороги III категории, реальная интенсивность движения на многих из них уже давно превысила проектные значения. При этом авторы ГОСТ нам рекомендуют применять на таких дорогах асфальтобетон из природного песка (тип Д) или бескаркасный малошебенистый асфальтобетон тип В. Вероятно, авторы ГОСТ полагают, что 3–4% СБС-полимера, введенные в битум, способны полностью заменить шебеночный каркас в асфальтобетоне?

7. К сожалению, все принципиальные недостатки прежнего ГОСТ 9128 перекочевали в новый документ.

■ Классификация асфальтобетонов осуществляется по количеству щебня и максимальной крупности заполнителя, в то время как во всем цивилизованном мире классификация осуществляется только по крупности щебня, а гранулометрический состав определяется оптимальной кривой.

■ Проектирование гранулометрического состава смесей по-прежнему осуществляется по ситам с круглыми отверстиями, несмотря на то, что все асфальтобетонные заводы оснащены ситами с квадратными отверстиями;

■ Изготовление лабораторных образцов асфальтобетона не имитирует процесс реального уплотнения асфальтобетонной смеси на дороге, в результате мы подвергаем испытанию в лаборатории асфальтобетон, значительно отличающийся от асфальтобетона на дороге и,

соответственно, получаем искаженные результаты.

■ По показателям ГОСТ очень сложно, а иногда и невозможно оценить преимущества и недостатки смесей различных типов, на различных вяжущих и с применением различных модификаторов. Это говорит о том, что наши методы испытаний асфальтобетона лишь косвенно характеризуют его свойства и абсолютно не имитируют реальную работу асфальтобетона под действием транспортных нагрузок и климатических факторов.

■ ГОСТ не предусматривает оценку устойчивости асфальтобетона к истирающему воздействию шипованных автомобильных шин.

Обобщая все перечисленные вопросы и замечания к ГОСТ 9128-2013, хочется сказать: попытка провести «реинкарнацию» морально устаревшего документа – бессмысленна. Новая редакция ГОСТ не способна улучшить качество асфальтобетонных смесей и продлить сроки службы асфальтобетонных покрытий.

Незачем разделять асфальтобетон и полимерасфальтобетон, а затем предъявлять к ним разные требования. Автомобильному колесу все равно, из чего сделано покрытие, – оно просто должно выдерживать нагрузку от этого колеса. Следовательно, требования к свойствам асфальтобетона должны предъявляться в зависимости от категории дороги и климатических условий, а для того, чтобы соответствовать этим требованиям, в процессе проектирования состава смеси должны подбираться соответствующие каменные материалы и вяжущее.

Нужно оставить ГОСТ 9128-2009 без изменений: им можно пользоваться при строительстве и ремонте дорог с небольшими транспортными нагрузками (это местные и территориальные дороги III и ниже технических категорий). А для федеральных автомобильных дорог необходимо разрабатывать совершенно новый нормативный документ на асфальтобетон, который должен опираться на современные европейские и американские методы испытаний, с учетом климата и специфики эксплуатации асфальтобетонных покрытий в России (с учетом, например, применения противогололедных реагентов и шипованных шин).

**Д.В. Пахаренко,**  
главный технолог ЗАО «ВАД»