

AKTIVITETI LINJE PER PRODHIM ASFALTOBETONIT,

EUROTEOREMA PEQIN SHPK

**RRUGA ARGJINATURA, LAGJIA NR.4, KAMEZ,
TIRANE**

1. Linja e prodhimit to asfaltobetonit.

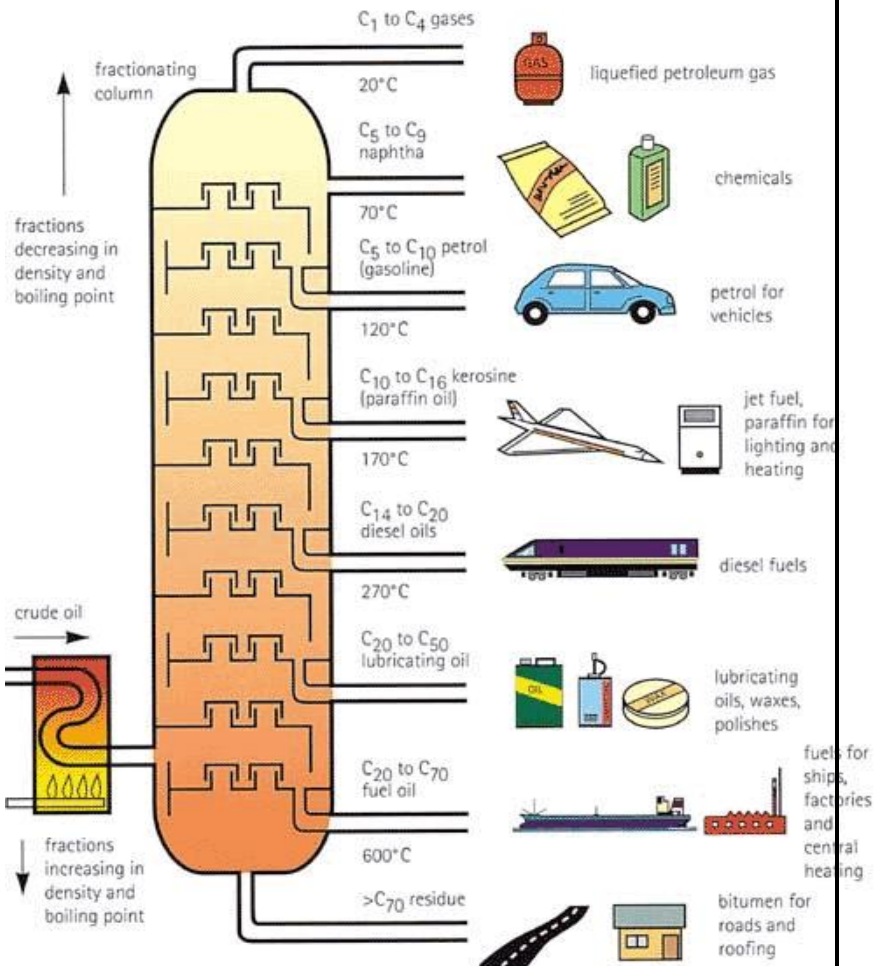
- Depozite gazi te lenget me aftesi mbajttese 50 mije litra.
- Tre depozita bitumi me V= 12 ton secili.
- Bunkere per materialet rere granil.
- Transportier i sheshte dhe i pjerret per dergim materiali ne furren e tharjes
- Furre tharese tip baraban me L=10 m e diameter 1,8 m ku realizohet tharje e mases se ngurte rere etj .
- Furra perdor lende djegese gaz qe leviz ne te kundert me materialin.
- Linje per thithjen e gazeve to diegies e pastrim to tyre nga pluhurat.
- Sistem filtrash me menqe.
- Linje ngrohje bitumi me serpentine e qarkullim vaji.
- Linje per furnizim bitumi ne perzjeres,
- Perzjeres te materialeve te thara ne furre me bitumin e lenget.
- Bunkere per depozitim pluhuri te imet te kapur nga filtrat me menqe qe ricikiohet ne linje prodhimi.
- Linje per transportin e asfaltobetonit tip skipi.
- Linje per furnizimin ujit, pus shpimi me prurje Q = 5l/sek;
- Bunkere depozitimi asfaltobetonit.
- Konsum lende djegese gaz to lenget 6-7 kg ton produkt.

Bitumi .Konsiderata te pergjithshme

Bitumi edhe pse në aspektin gjuhësor njihet si "katran", ose "asfalt"dhe pse janë përdorur shpesh ne menyre te shkembyeshme (interchangeably,) ata kanë kuptime të ndryshme. Për shembull, bitum naftë asfalti është quajtur në SHBA, ndërsa në Evropë "asfalt" është përzjerje e bitumit dhe gurit (asfalt) e përdorur për rrugën shtruar.Në Evropë termi tregon mbetje bitumi nga distilimi të naftës.

Bitum është një përzjerje e hidrokarbureve peshë molekulare të lartë. Përqindjet ndryshojnë shume ndërmjet komponentëve, në lidhje me origjinën e naftës bruto dhe metoda e distilimit.

Gudroni (asfaltet,bitumet) Janë mbetje te distilimit në vakum. Përdoren për shtrimin e rrugëve dhe në proceset e koksifikimit të vonuar për prodhimin e koksit të naftës. Gudron, mbetje e distilimit atmosferiko-



vakum i naftës, me pikë vlimi mbi 500°C. Përdoret si lëndë e parë në krekingun termik, koksifikim, prodhim bitumi dhe vajrash.

Nomeklatura sipas distilimit sekondar (Distilimit në vakum ,Koksifikimit dhe Krekingut)

Mazuti si produkt i ndërmjetëm i distilimit atmosferik të naftës i nënshtrohet proceseve teknologjike sekondare si Distilimit në vakum ,Koksifikimit dhe Krekingut termik dhe katalitik.

Nga procesi i distilimit në vakum të mazutit përfitojmë :

a) Vajrat bazë si :

- Vajra të lehtë,
- Vajra të mesëm,
- Vajra të rëndë .

Këto vajra shërbejnë për prodhimin e të gjitha llojeve të vajrave lubrifikantë që përdoren sot në teknikë.

b) nënprodukte të tjera si :

- Lëndë djegëse të lëngët (solar),
- Bitum nafte .

Nga procesi i Koksifikimit , Krekingut termik dhe katalitik të mazutit përfitojmë :

- Gaz të thatë ,
- Gaz të lëngshëm ,
- Benzinë ,
- Gazoil ,
- Solar ,
- Koks nafte .

Nënproduktet e distilimit me rektifikim në trysni atmosferike të naftës bruto dhe fushat e përdorimit të tyre:

- 1) Në distilimet me temperatur te vogel 20 °C, marrim fraksione te thysave te lehta me C1-C4 te cilat jane gazet e marra nga nafta te cilat perdoren kryesisht per ngrohje.
- 2) Ne distilimet ne 70 °C merren fraksione me C5-C9 te cilat jane alkole farmaucetike
- 3) Ne distilimet ne 120°C merren fraksione me permbajtje vargjesh karboni me C5-C10 ,keto fraksione jene kryesisht benzinat
- 4) Ne distilimet ne 170°C merren fraksione me permbajtje 10-16 atomesh karbon ku keto fraksione jane vajguret kryesisht perdoren per avionet,ndricim etj.
- 5) Ne distilimet ne 270 °C merren fraksione me permbajtje vargjesh14-20 karbone ku keto jane nafta ose gazoili te cilat perdoren si lende djegese per mjete transporti siautomjete,trena etj .
- 6) Në distilimet ne 400 °C merren fraksione me vargje 20-50 atome karbon kryesisht vajrat lubrifikant dhe krema farmaucetik.
- 7) Ne distilimet në 600 °C merren fraksione si mazut dhe mbetje të rënda per djegie te mjeteve te renda si anijet, për djegie në fabrika dhe termocentrale etj.
- 8) Në distilimin në temperatura më të madhe se 600 °C marrim fraksionet me te renda si bitumet dhe asfaltet të cilat i përdorim për shtrim rrugësh ose për izolim kundra ujit.

Në fakt, bitumi ishte i njohur para fillimit të shfrytëzimit të fushave të naftës, si një produkt me origjinë natyrale, në këtë rast quhet "bitumit asfalt amtare."Ajo është përdorur nga romakët si një kordon në

ndërtim. Depozitat amtare bitum janë gjetur në të gjithë botën, në zona me karakteristika të përshtatshme gjeologjike, në të cilën ne saj te përshkueshmërisë së lartë të formacioneve shkëmbore, ka mundësuar një proces të fraksionimi natyrore të naftës së papërpunuar.

Bitumi që merret si efekt anësor i distilimit të naftës mund të përdoret sic është apo t'i nënshtrohet proceseve fizike dhe kimike, e cila mund të ndryshojë përbërjen e tyre .
Operacionet më të zakonshme janë proceset e oksidimit dhe përzierja me polimere të ndryshme.

Përdorimet kryesore të bitumit

Bitum është përdorur kryesisht për trajtimin sipërfaqësor të rrugëve (asfalt). Karakteristikë e saj është përdorimi edhe për hidroizolim të cativë dhe përgatitjen e ngjyrave. Bitumi gjithashtu po punon për të mbrojtur tubat nga korrozioni dhe kabllo metalike. Bitumi i Selenicës ka qenë i njohur dhe është shfrytëzuar që para erës sonë. "Aristoteli, Straboni etj., kanë shkruar për Selenicën dhe për bitumin e saj, që eksportohej në vende të ndryshme të pellgut të Mesdheut".

Në vitin 1835, këtë minierë e kanë shfrytëzuar shoqëritë e huaja turke, ndërsa në vitin 1875 ato angleze dhe franceze dhe që nga viti 1918, shoqëritë italiane. Nxjerrja më intensive është bërë prej shoqërisë konçesionare italiane SimSa, e cila deri në vitin 1944 ka marrë 420 mijë ton bitum të pastër nga kjo minierë. Në vitin 1944 miniera kaloi në pronësi të shtetit, duke u shfrytëzuar deri në vitin 1990. Prej vitit '97 miniera është administruar nga shoqëria private franceze "SELENICE BITUMI".

Peta bitum janë përdorur ndonjëherë nga entuziastë të kompjuterit për pjesë të zhurmshme të kompjuterit si hard drive. Shtresa bitumit janë të pjekur mbi pjesën e jashtme të dishwashers në pjesën fundore për të siguruar izolim të shëndoshe. Bitum gjithashtu është përdorur në bojë dhe shënues ngjyrat nga disa kompani të furnizimit me mbishkrime (kryesisht Molotow) për të rritur rezistencën ndaj motit dhe vazhdimsinë e bojës , dhe për të bërë ngjyrën shumë më të errët.

Asfalti

Asfalti është një bitum natyror i zi, i ngurtë ose gjysmë i ngurtë. Ai formohet si rrjedhim i shndërrimeve natyrore, gjatë të cilave largohen komponentët flurorë dhe bëhet oksidimi dhe polimerizimi i naftës. Në vendin tonë gjendet burimi i asfaltit të Selenicës, një nga më të vjetrit. Atje, asfalti gjendet në trajtën e trupave thjerrëzore në përmasa të ndryshme brenda shtresave argjilore dhe ranorë të plioceni. Në shtresën e tokës ndodhet sipas shtresës. Është një mineral me shkëlqim të dukshëm dhe shoqërohet me zhavorr, që është po me ngjyrë të zezë dhe përdoret si lëndë djegëse. Rëra hiqet me vete se dallohet dhe shkon në repartin e shkrirjes dhe aty bëhet shkrirja dhe lëngëzohet. Nëpërmjet sistemit të derdhjes dhe ulluqeve derdhet në forma të rrumbullta si djathi dhe që aty si kallëpe shkon atje ku kërkohet. Tregu e kërkonte në shumë vende se gjen shumë përdorim. Ajo është përdorur për izolimin e banesave, anijeve etj. Asfalti i njohur ndryshe edhe si bitumit është një ngjites, i lëngshëm me ngjyre të zezë dhe shumë i trashë ose gjysmë-i ngurta që është i pranishëm në petroleumet e papërpunuara dhe në disa depozita natyrore. Ajo është një substancë e klasifikuar si një Pitch (rrëshirë). Përdorimi kryesor i asfaltit është në ndërtimin e rrugëve, ku është përdorur sizam apo binder përzier me grimca totale për të krijuar asfalt betonin. Përdorime të tjera të saj kryesore janë për hidroizolim produkte bituminoze, Termat Asfalt dhe bitum janë përdorur shpesh në menyre të shkëmbyeshme që nenkupton të dy format natyrore dhe të prodhuar të substancës. Në anglisht amerikan, asfalt (ose çimento asfalt) është mbetja kujdes rafinuar nga procesi i distilimit të vajit të papërpunuar të zgjedhur. Jashtë SHBA, produkt është quajtur shpesh bitum. Depozitave natyrore terminologjinë nganjëherë gjithashtu përdor fjalën bitum, si në La Brea Tar gropa. Viskoziteti i saj është e ngjashme me atë të melases se, ndërsa materiali i fituar nga distilimi i pjesshëm i naftës bruto (zier në 525 ° C (977 ° F)) është referuar disa herë si bitum i rafinuar. Substanca

është plotësisht e tretshëm në disulfide karbonit, dhe i përbërë kryesisht nga një përzierje e shumë hidrokarbureve aromatike polycyclic kondensuar, por është më së shpeshti modeluar si një colloid, me asphaltenesi faza e shpërndarë dhe maltenesi si faza e vazhdueshme (edhe pse ka disamosmarrëveshje në mesin e kimistëve në lidhje me strukturën e saj). Një shkrimtar thekson se megjithëse një "sasi e konsiderueshme e punës është bërë në lidhje me përbërjen e asfaltit, është jashtëzakonisht e vështirë për të ndarë hidrokarburet individuale në formë të pastër", dhe "kjo është pothuajse e pamundur për të ndarë dhe të identifikojë të gjitha molekulat e ndryshme të asfaltit, për shkak se numri i molekulave me strukturën kimike të ndryshme është shumë e madhe". Bitumet më të natyrshme përmbajnë metale të squfurit dhe disa metaleve të rënda si nikel, vanadium, plumb, krom, merkuri dhe arsenik, selen, si dhe elemente të tjeratoksike.

ASFALT apo bitum nganjëherë mund të jete ngatërruar me Tar, i cili është një material i ngjashëm i zi termo-plastike të prodhuara nga distilim shkatërruese të thëngjillit. Gjate shekullit të 20 dhe në mes të tij, katrani ishte një produkt të gatshme në dispozicion dhe përdorej gjerësisht si lidhës për agregatët për shtrim rruge.

Depozitat e bitumit natyral janë formuar nga mbetjet e, algat mikroskopike të lashtë dhe të tjera herëgjallesat. Kur këto organizma ngordhin, eshtrat e tyre janë depozituar në baltë në fund të oqeanit, ose liqen ku ata jetonin. Në nxehtësi dhe shtypjen në presion të lartë në tokë, mbetjet u shndërruan në materiale të tilla si bitumi, kerogen, ose naftë.

Asfalto betoni është një përzierje e bitumit me materiale guri (, zhavorr rërë, pluhur). Katranet, në krahasim me bitumin, tregojnë një përmbajtje më të lartë të hidrokarbureve aromatike polycyclic dhe shumë komponime të tjera të azotit oksigjenit dhe squfurit. Në shumë vende, në të kaluarën, katran është zëvendësuar shpesh, ose i përzier me bitum në industri.

Nafta e papërpunuar është e përbërë nga hidrokarburet aliphatic, cycloalkanes, naphthenes. Komponimet aromatike dhe polyaromatic. Tri komponimet e fundit janë produktet më të rënda dhe më të qëndrueshme që mund të gjenden në fund të kolonës distilim. Prandaj, vajra me përqindje më të lartë të këtyre komponimeve janë më të përshtatshme për prodhimin e bitumit. Nga pikëpamja cilësore, bitumet përbëhen nga dy klasa kryesore të komponimeve: malthenes dhe asphaltenes. Asfaltenet, bitum i pranishëm në 5 deri në 25% në peshë, janë përzierjet komplekse të hidrokarbureve, të përbërë nga unaza të kondensuar aromatike dhe komponimet e sulfurit me përmbajtje heteroaromatic. Ka edhe komponime të aminave dhe amides, komponimet e oksigjenuara (ketones, acide karboksilike apo fenole), nikel dhe vanadium. Malthenes nga ana e tyre mund të ndahet në dy nëngrupe:

1. resins;
2. vajra.

Resinat janë komponimet më të polare, nga pikëpamja strukturore shumë të ngjashme me asphaltenet. Krahasuar me këto, kanë një peshë të vogël molekulare dhe një raport të karbonit alifatike / karbonit aromatike shumë më të lartë për shkak të rritjes së numrit të zinxhirëve parafinic.

Në vajra bitumet janë pjesë me peshë të ulët molekulare. Asphaltenet janë përgjegjës për konsistencën e rezistencës ndaj stresit mekanike. Resinat japin elasticitet dhe urtësi. Bitum është një material i karakterizuar nga ndjeshmëri të lartë termale. Në temperaturë dhomë dhe deri në rreth 70 ° C, sjellja është viscoelastic. Tranzicioni ndodh në rreth -20 ° C, kjo vlerë është afërsisht konstante për të gjitha llojet e bitumit dhe me shtimin e polimereve nuk shkakton ndryshime të mëdha. Temperatura zbutjen (TR) tregon

kalimin gradual nga e ngurta ne të lëngshme Karakteristikat kryesore të një bitumit të mirë janë të shënuara më poshtë. Ngurtësi të mjaftueshme edhe në temperatura të larta, dhe jo shumë te brishtë në dimër, apo në klimat e shumë të ftohtë. Kjo jep rezistencë ndaj stresit mekanike,. Ajo gjithashtu e bën te papërshkueshëm nga uji, Lehtësia e përzierjen me agregate. Binder bitum nuk duhet të ketë viskozitetit të tepërt në temperatura të larta, përndryshe do të ishte e perzjerje e paplotë Qëndrueshmëri e asfaltit. Shtresa e sipërfaqes është subjekt i përkeqësimit, jo vetëm për shkak të trafikut, por edhe kushtet e mjedisit. Rrezatimi diellor, shiu, oksidimi nga oksigjeni atmosferik, janë të gjitha fenomenet që kontribuojnë në mënyrë vendimtare për të keqesuar siperfaqen e trotuarit. Problemet më të shpeshta të përkeqësimit janë:

- deformimit të përhershme me formimin e shenjave të gishtave;
- othyerje , çarje lodhje me drejtim kryesisht gjatësor. Një fazë të avancuar të përkeqësimit të këtij lloji çon në formimin e te çarave në të gjitha drejtimet që ka shkaktuar shkëputja e pjesëve të asfaltit, duke krijuar vrima;
- çarje në temperatura të ulëta në drejtim tërthor me drejtimin e trafikut, për shkak të tkurrjeve termike. Qëndrueshmëria e asfaltit varet nga efekti qe lagështia ka mbi ndërfaqen e përgjithshme-bitum- agregat. Depërtimi i ujit mund të ndodhë nga difuzionit nëpër filmat e bitumit ose nëpërmjet të çarave në materialin lidhës te matricës. Në të dy rastet, uji është në konkurrencë me bitumin dhe rrjedhimisht çon në dobësimin dhe humbjen e lidhjes ne mes agregatit dhe bitumit. Fenomeni, rezulton në një përkeqësim të provave mekanike e asfaltit. Ajo shfaqet në formën e dështimeve të ndryshme të trotuarit.

Këto ,dhe përkeqësimi i strukturave janë të favorizuar nga forcimi gradual dhe kimik, i cili ndryshon me kalimin e kohës se bitumit, (pas një seri të fenomeneve që e ndryshojnë përbërjen kimike dhe strukturore). Të gjitha këto fenomene jane te njohura si fenomenii plakjes. Karakteristikat kimike dhe fizike të bitumit mund të ndryshojnë me kalimin e kohës, veçanërisht në dy-tre vitet e para pas zbatimit. Pas kësaj periudhe, plakja e materialit vjen më ngadalë. Shkalla e problemit varet shumë se si të përgatisin përzierjen. Në dhomën e përzierjes, në fakt, bitumi është e ekspozuar ndaj një rrjedhjetë ajrit të nxehtë (150 ° C) dhe pastaj përzierje me agregatët. Në këtë proces të fillojë dhe të fenomeni i volatilization, oksidimi i komponentëve që të vazhdojë edhe pas implementimit, edhe pse me shpejtësi të reduktuar.

Perdorimi I Asfalto Betonit

Përdorim më te madh te asfaltit është për të bërë asfalto betonet për sipërfaqet e rrugëve . Materiali i asfaltit per trotuar përbëhet zakonisht nga 5 % asfaltit dhe 95 për qind agregatët (guri, rërë, dhe zhavorrit). Për shkak të natyrës së saj tepër të trashë, çimentoja asfalt duhet të nxehtë në mënyrë që të mund të përzihe me agregatët Materiali I siperfaqeve te rrugëvetë asfaltuar është materiali më i ricikluar gjerësisht

në SHBA, si nga tonazhi bruto ashtu dhe në përqindje. Sipas një raporti të lëshuar nga Administrata Federale Highway dhe Agjencia e Shteteve të Bashkuara për Mbrojtjen e Mjedisit, 80% e asfaltit të hequr çdo vit nga sipërfaqet e rrugëve gjatë zgjerimit ripërdoren si pjesë e rrugëve të reja, roadbeds, shpatullat dhe përforcimet. Herpes mbulim përbëjnë shumicën e konsumit të asfaltit të mbetur.

Asfalti është përdorur gjerësisht në aeroportet në mbarë botën. Për shkak të qëndrueshmërisë, ajo është përdorur gjerësisht për ndalesa të përkushtuar për uljen e avionëve dhe duke marrë off (procesi i shkeputjes së avionit nga toka). (asfalt mastikë) Asfalt mastikë është një lloj i asfaltit të cila ndryshon nga asfalti dhe vlerësohet (beton asfalt) në se ai ka një përmbajtje të lartë bitumi (binder), zakonisht rreth 70-10% e përzierje totale të tërë, në krahasim me asfalt mbështjellë, e cila ka vetëm rreth 5% bitum të shtuar. Kjo substancë termoplastike është përdorur gjerësisht në industrinë e ndërtimit për hidroizolim dhe rezerve, dhe rezervuarëve të sheshtë dhe nëntokësore. Asfalt mastikë është ndezur në një temperaturë prej 210 ° C (410 ° F)

Një numër i teknologjive lejon që asfalti të përzihet në temperatura shumë më të ulëta. Këto përfshijnë përzierjen e asfaltit me tretës të naftës për të formuar "perzierje" me pikë e shkrirjes të reduktuar ose përzierjet me ujë për ta kthyer në një asfalt emulsioni. Emulsionet e asfaltit përmbajnë deri në 70% asfalt dhe aditivëve kimik zakonisht më pak se 1,5%. Ka dy lloje kryesore të Emulsioneve me prirje të ndryshme për agregatët, kationik dhe anionik. Emulsionet Asfalt janë përdorur në një varietet të gjerë të kërkesave. Chipseal përfshin sipërfaqen e rrugës, spërkatje me emulsioni asfalt e ndjekur nga një shtresë e gurit të grimcuar, zgjyrat zhavorrit apo në formë grimce. Slurry Seal përfshin krijimin e një përzierje të emulsioni asfalt që është e shpërndarë në sipërfaqen e një rruge. Perzierje e Asfaltit të ftohtë mund të jetë bërë nga emulsioni asfalt për të krijuar trotuare të ngjashme me ato të përzierjes asfalt të nxehtë, në disa inç në thellësi. Emulsionet asfalt janë të përzier edhe në asfalt të nxehtë-mix dhe riciklohen për të krijuar trotuare me kosto të ulët. Asfalto Betoni është një material i përbërë zakonisht përdoret në projektet e ndërtimit të tilla si sipërfaqet e rrugëve, aeroporteve dhe parkingje. Ai përbëhet nga asfalti (e përdorur si një kordonlidhës) dhe mbledhë minerale të përziara së bashku, të përcaktuara më poshtë në shtresa kompakte. Është gjithashtu e përdorur gjithnjë si bazë për digat argjinaturës

Termet "asfalt (ose asfaltik) konkrete", "betoni bituminoz asfalt" dhe shkurtesa "AC" janë përdorur

zakonisht vetëm në literaturën e inxhinieris së ndërtimit. Trotuaret e asfalto betonit janë quajtur shpesh vetëm "asfalt"concrete nga persona të cilët kanë tendencë që të lidhin termin beton me çimento Portland. Përkufizimi inxhinierik i betonit është çdo material i përbërë nga agregate minerale ngjitur bashkë me një kordon, nëse kjo është çimento Portland binder asfalt, apo edhe epoxy. Mënyrë joformale, konkreteasfalti është referuar edhe si "Blacktop", veçanërisht në Amerikën e Veriut.

Përzierja e asfaltit me agregate kryhet nga disa mënyra: Hot asfalt betonit (zakonisht shkurtuar si HMA ose HMA) prodhohet nga ngrohja binder asfalt për të ulur viskozitetin të saj, dhe tharje totale për të hequr lagështinë nga ajo para përzierjes. Përzierja kryhet në përgjithësi në rreth 300 ° F (rreth 150 ° C) për asfalt virgjër dhe 330 ° F (166 ° C) për polimer asfalt, dhe çimento asfalt në 200 ° F (95 ° C). HMA është në formën e betonit asfalt më të përdorura në trotuare të tilla si ato në rrugët kryesore, racetracks dhe pistat. Superpave (super trotuar), për "kryerjen e asfaltit superior për trotuar," është një sistem i trotuarit projektuar për të siguruar rrugë më të qëndrueshme. Komponentet kryesore të sistemit janë përzgjedhje të

kujdesshme të binders dhe agregate, ne proporcione volumetrike e përbërësve, si dhe vlerësimi i prodhimit të përfunduar. asfaltbetoni i ngrohte (zakonisht shkurtuar si WMA) prodhohet duke shtuar ose zeolites, shtazore, apo Emulsionë asfalt për përzierje. Kjo lejon dukshem në konsum më të ulët e lëndëve djegëse fosile, duke i liruar më pak dioksid karboni, aerosols dhe avujve. Jo vetëm që punohet në kushte të përmirësuar, por në temperature- hedhje me të ulta që çon në disponueshmërinë më të shpejtë të sipërfaqes për përdorim, e cila është e rëndësishme për faqet e ndërtimit me oraret kohë kritike. asfalt betony I ftohte prodhohet nga emulsifikimi I asfaltit në ujë me (në thelb), sapun para përzierjes me agregate. Ndërsa në gjendjen e saj të emulsifikuar të asfaltit, ajo është e trashë dhe me më pak përzierje dhe është e lehtë për të punuar dhe kompakte. Emulsioni do të shpërbëhet, pasi avullon ujë i mjaftueshëm dhe përzierja do të ftohet në mënyrë ideale, Përzierja e ftohtë përdoret shpesh si një material patching (arrnues) në rrugët e vogla të shërbimit të trafikut . asphalt betoni cut -back prodhohet nga shpërndarja e lidhësvesi vajgur ose të pjeseve të tjera të lehta të naftës para përzierjes me agregate.. Pas përzierjes pjesët e lehta avullohen dhe hidhen poshtë. Për shkak të shqetësimeve me ndotjen nga komponimet organike të paqëndrueshme në pjesë të lehta, cut-prapa asfaltit është zëvendësuar kryesisht nga emulsioni asfalt.

Asfalto betoni mastik apo asfalt fletë prodhohet nga ngrohja e bitumit (oksidimi) në një tenxhere të gjelbër (mikser) deri sa bëhet një lëng i trashë pas së cilës përzierje totale është shtuar më pas. Përzierje bitum-agregat gatohet (piqet) për rreth 6-8 orë dhe sapo behet gati asfalti transportohet në faqen e punës . Asfalto betoni mastik hidhet në përgjithësi me një trashësi prej rreth 3/4-1 3 / 16 inç (20-30 mm) për shteg (sipas kërkesave të rruges) dhe rreth 3 / 8 e një (mm 10) inç për aplikimet dysHEME apo çati. Përveç asfaltit dhe agregateve, aditivëve të tilla si polimere dhe agjentët antistripping mund të shtohen për të përmirësuar vetitë e produktit përfundimtar. Asfalto betoni natyror mund të prodhohet nga shkëmbinj bituminoze , të gjetur në disa pjesë të botës, ku shkëmbinjt sedimentar poroz në afërsi të sipërfaqes mbarsen me bitum (upwelling) Problemet e asfaltit

Përkeqësimi Asfaltit përfshin plasaritjet , gropat, trazirat, ullukezimet ,goditjet,. Në klimat e ftohta, ngrirja e ujërave nëntokësore nëpër të mund të plas asfalti edhe në dimër (nga ngrica). Plotësimi I të çarave me bitum mund rregullojë përkohësisht të çarat, por vetëm ndërtimil duhur, mund të ngadalësojë këtë proces. Faktorët që shkaktojnë perkeqesimet në asfalto betonet me kalimin e kohës së shumti janë të dy kategorive : Faktorët mjedisorë dhe ngarkesat e trafikut.Shpesh, rezultatet e dëmit janë nga kombinime faktorësh në të dy kategoritë. Faktorët e mjedisit përfshijnë ngrohjen, të ftohtë, prania e ujit në subbase ose në themelet e tokës, të trotuarit, dhe acari Temperaturat e larta zbutin asfaltin, duke lejuar ngarkesa të rënda të gomave të shtrembërojnë trotuarët në ulluk .Në mënyrë paradoksale, ngrohja e lartë dhe rrezet e diellit të fortë gjithashtu shkaktojnë ndryshkjen e asfaltit, duke u bërë më të ashpër, më pak elastike dhe me plasaritje. Temperatura të ftohta mund të shkaktojë të çara si asfalto beton. Asfalti I ftohtë është edhe më pak elastik dhe më të prekshme nga plasaritjet. Ujë të grumbulluar nën trotuar zbut nëntokën, duke e bërë rrugën më të prekshme për ngarkesat e trafikut.Uji nën rrugë ngrin dhe me zgjerimin e volumit në mot të ftohtë, duke shkakuar të çara.Në shkrij pranverë, thaws terren nga lart poshtë, kështu që uji është bllokuar në mes të trotuarit lart dhe ende të ngrirë nën tokë.Kjo shtresë e tokës ngopur ofron përkrhaje e vogël për rrugën e mësipërme, duke çuar në formimin e gropat. Kjo është më shumë një problem për silty apo balta

tokë se sa me rërë apo zhavorr tokë. Disa juridiksione të kalojë ligje acar për të reduktuar peshën e lejuar e kamionëve gjatë sezonit të shkrij pranverë dhe për të mbrojtur rrugët e tyre. Dëme që një automjet shkakton në trotuar është proporcionale me ngarkesën për aks ngritur në fuqinë e katërt, Rrota shkakton në rrugë përkulje, duke rezultuar në plasaritje lodhje, që shpesh çon në plasaritje. Shpejtësia e mjetit gjithashtu luan një rol. Shkaqe të tjera të dëmtimit përfshijnë dëme të ngrohjes nga zjarret e automjeteve, ose veprime tërësisht nga derdhjet kimike. Asfalto betoni shpall si 100% të riciklueshme. Shumë pak asfalt betoni janë deponuar në të vërtetë e në tokë. Asfalto betoni që hiqet nga një trotuar magazinohet zakonisht për përdorim të mëvonshëm si agregate për asfalt të ri në perzjerje të nxehtë. Ky material i njohur zakonisht me "RAP" për asfalt trotuari riciklohet. Ndonjëherë materialet e mbeturinave, të tilla si herpes mbulim asfalt, qelqi grimcuar, ose gome nga gomat e vjetra, shtohen për asfalt betoni siç është rasti me asfalt rubberized, por nuk është një shqetësim që materiali hibrid nuk mund të riciklohet