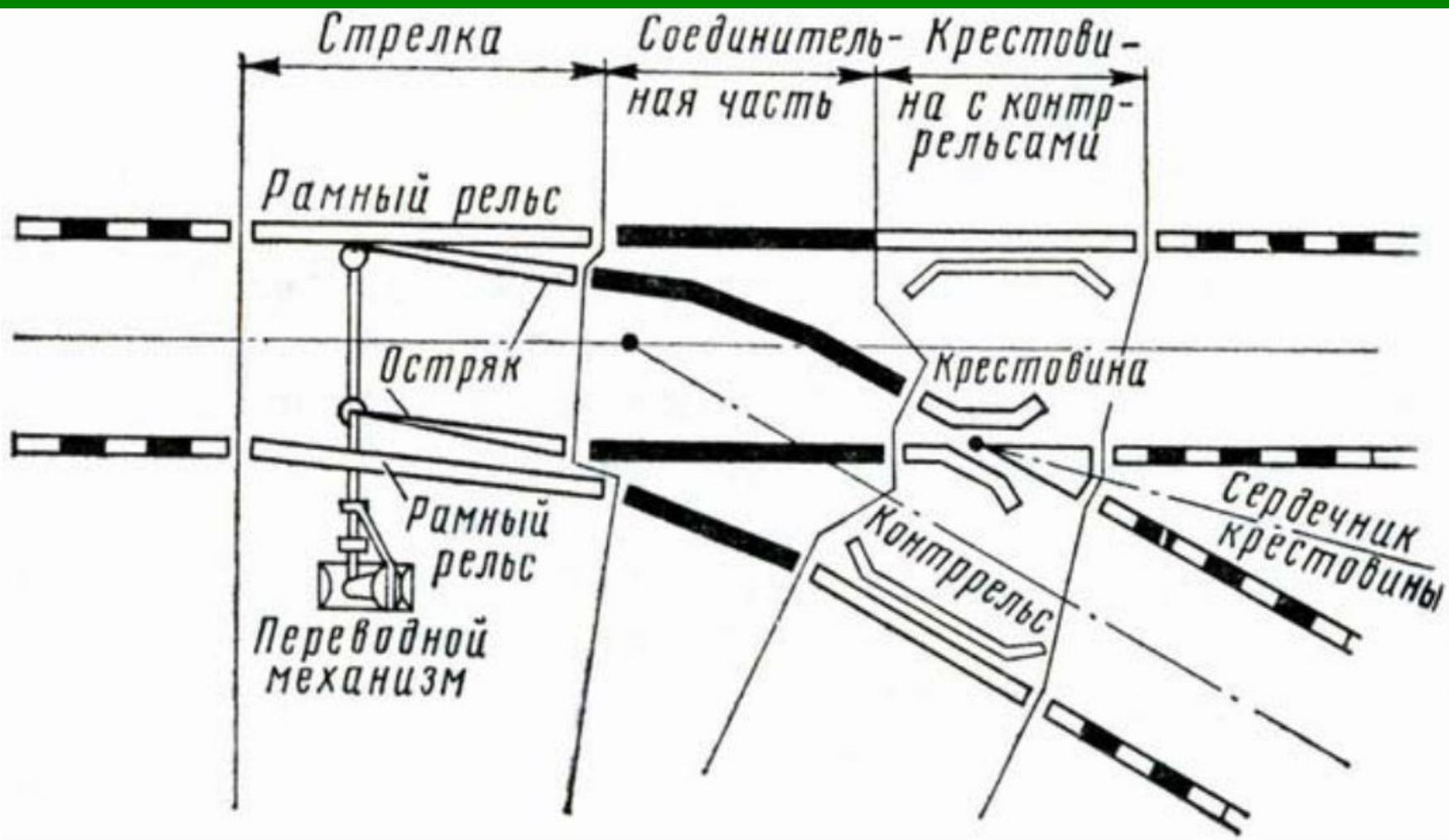
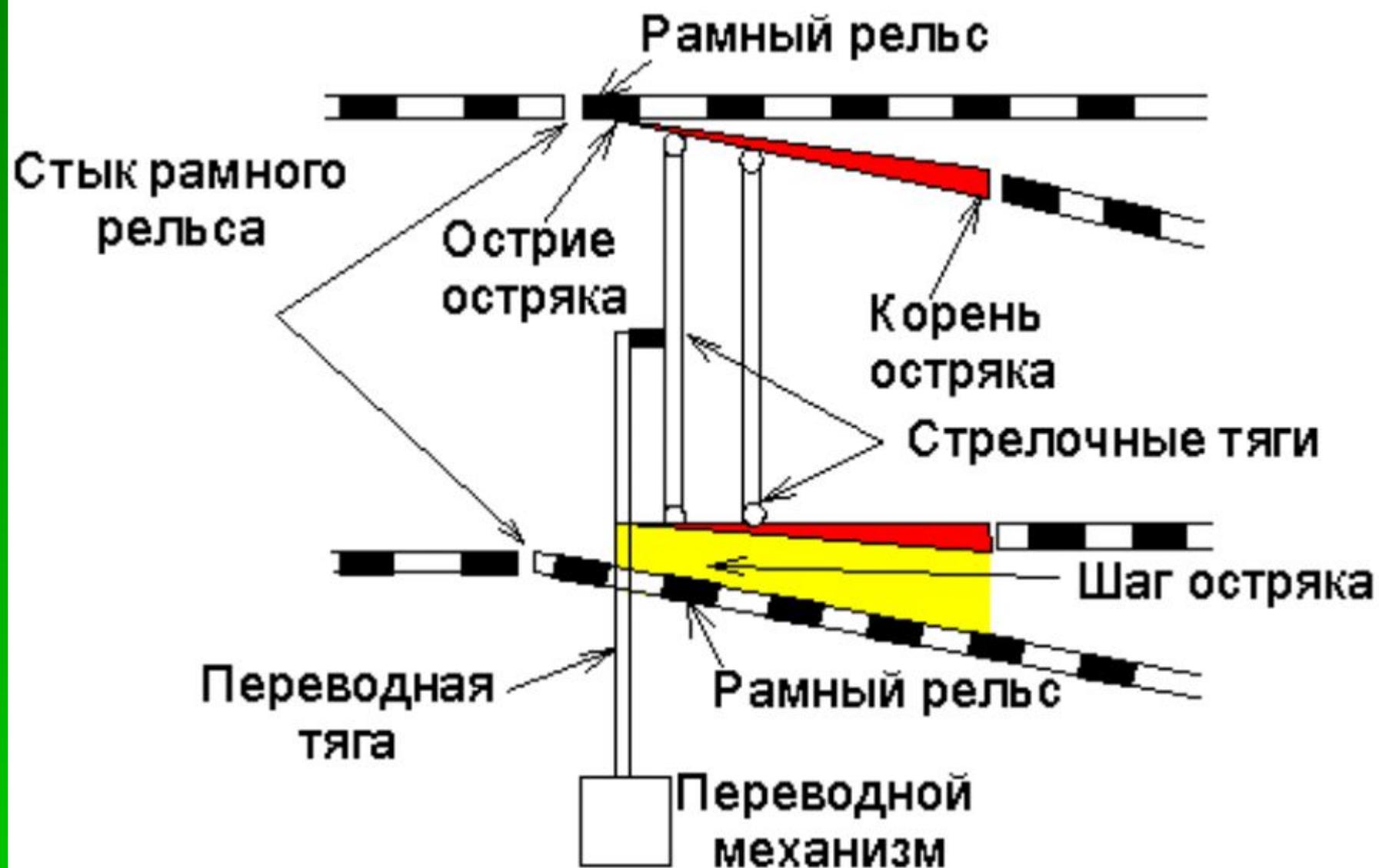
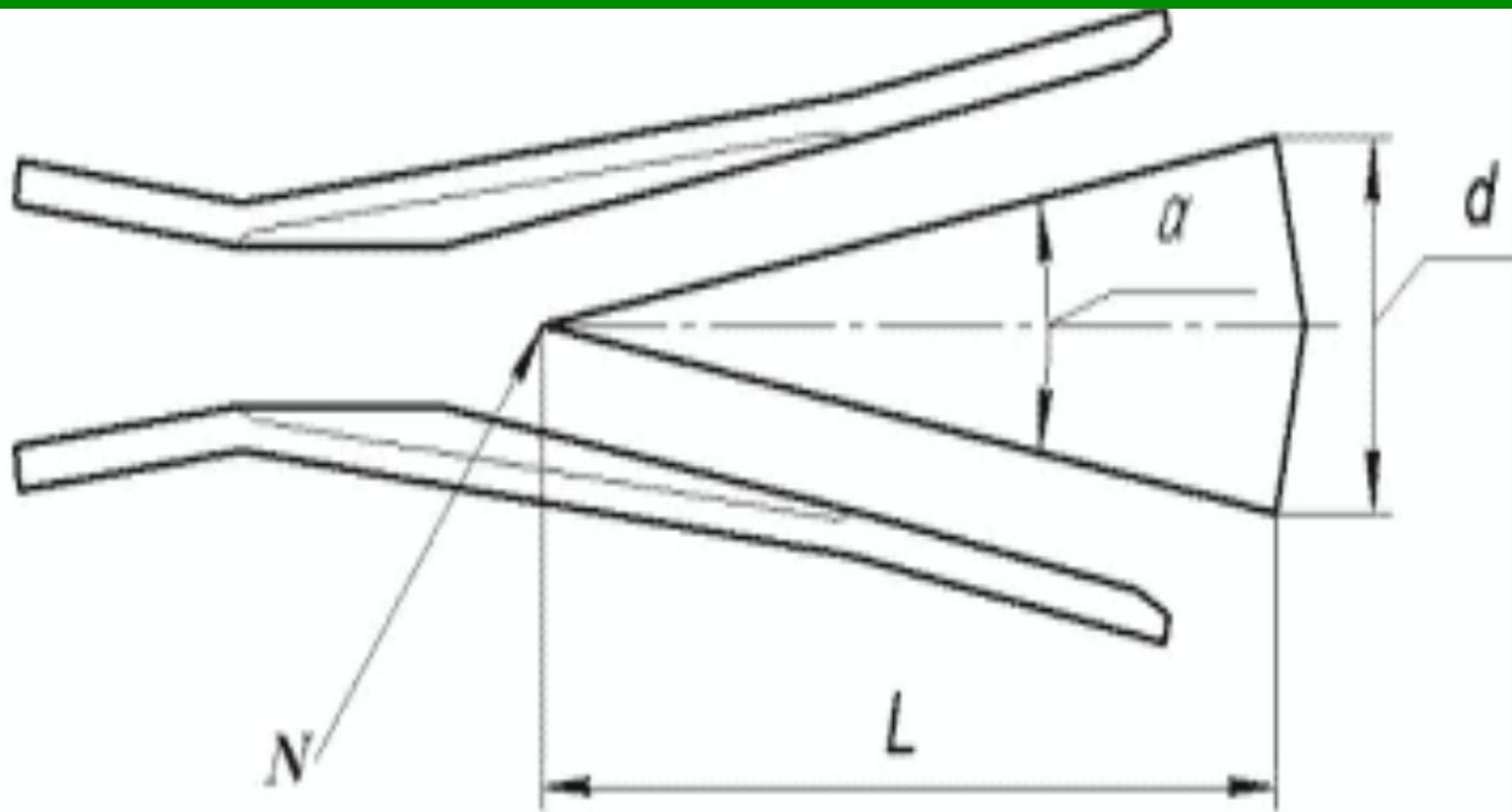


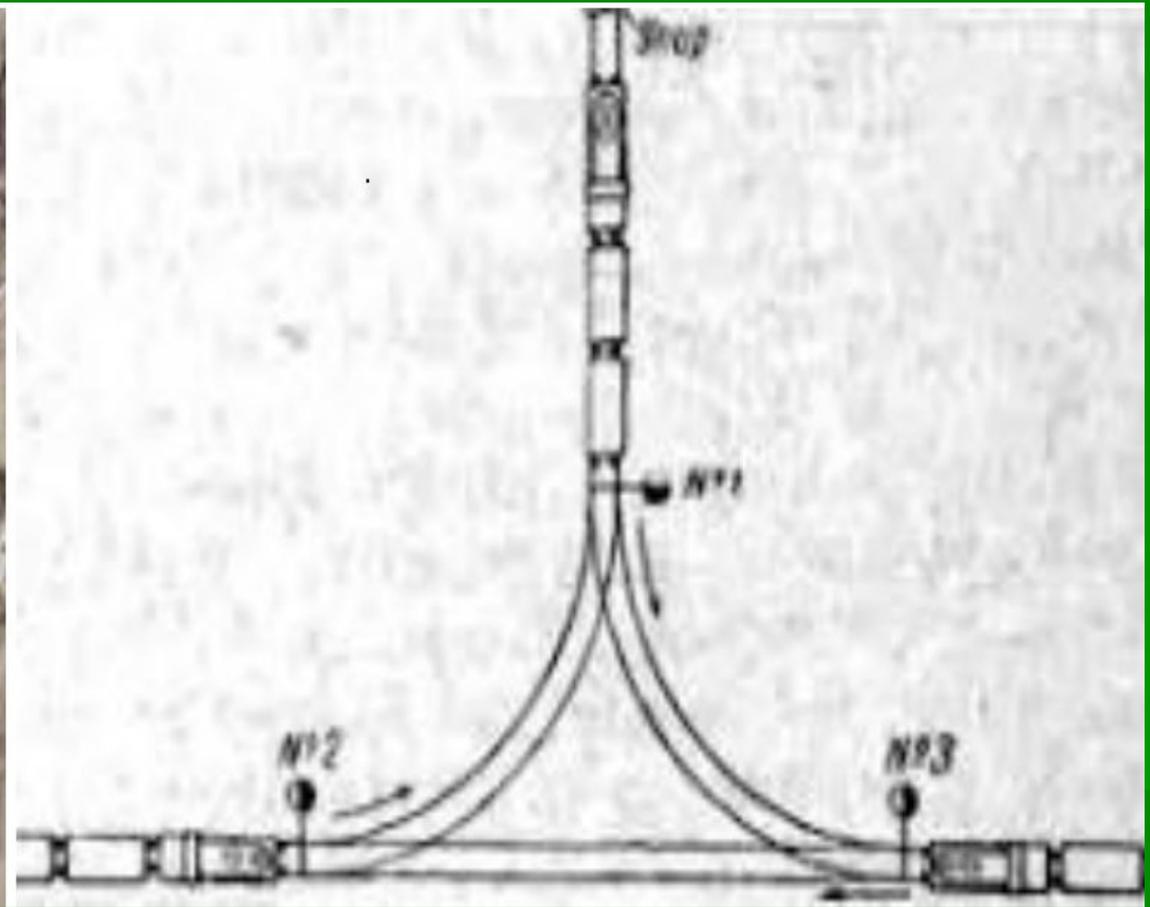
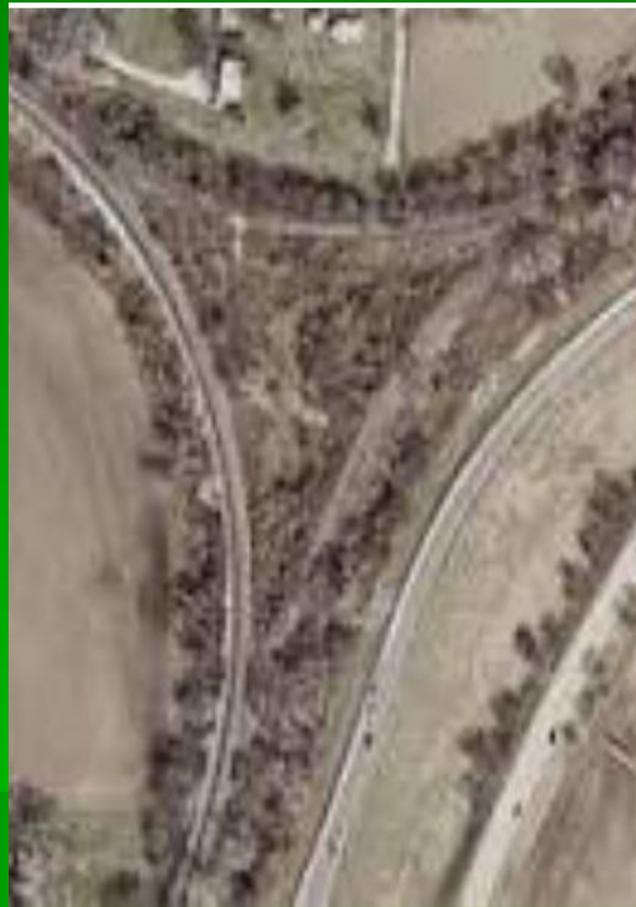
Стрелочные переводы

и их неисправности





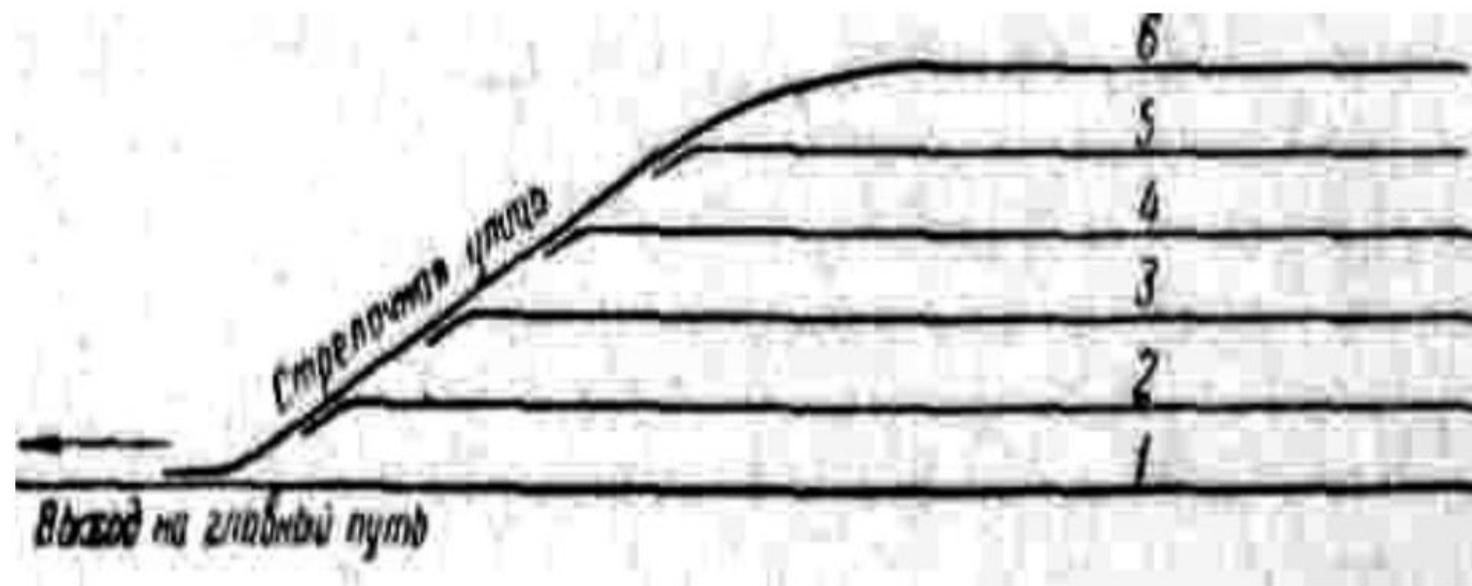






СТРЕЛОЧНАЯ УЛИЦА

станционный путь, на к-ром уложены стрелки примыкающих последовательно путей станционного парка.



```
graph TD; A[симметричный стрелочный перевод] --> B[левосторонний стрелочный перевод]; A --> C[правосторонний стрелочный перевод]; B --> D[несимметричный стрелочный перевод]; B --> E[симметричный стрелочный перевод];
```

симметричный стрелочный перевод

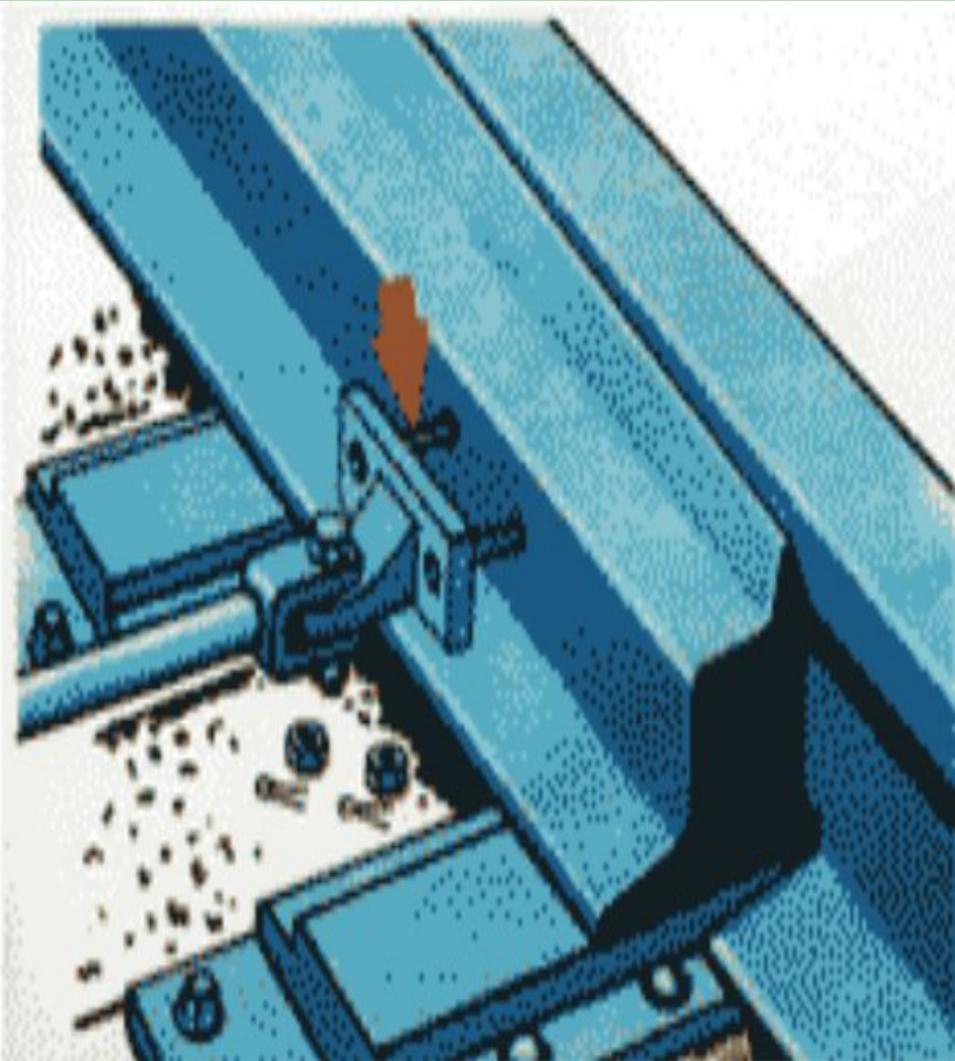
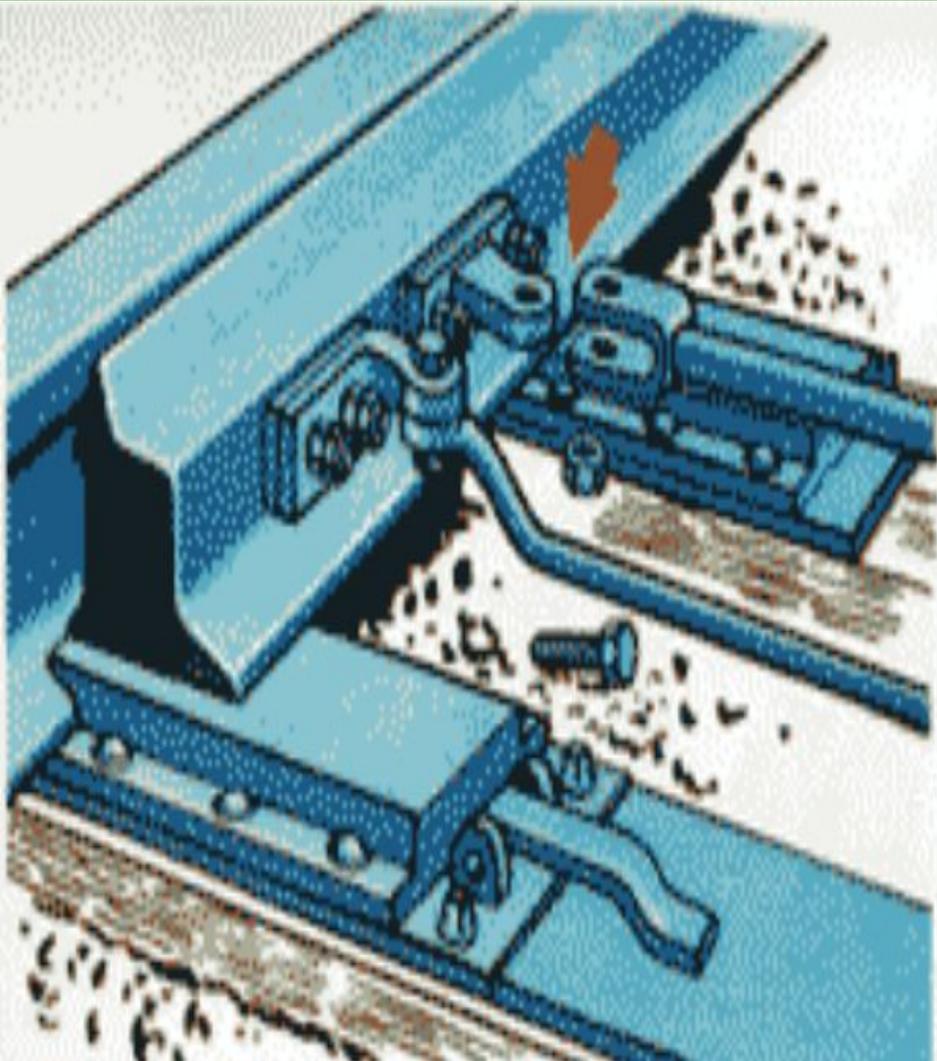
несимметричный стрелочный перевод

левосторонний стрелочный перевод

правосторонний стрелочный перевод

Неисправности стрелочных переводов

1. Разъединение стрелочных переводов остряков и подвижных сердечников крестовин с тягами.

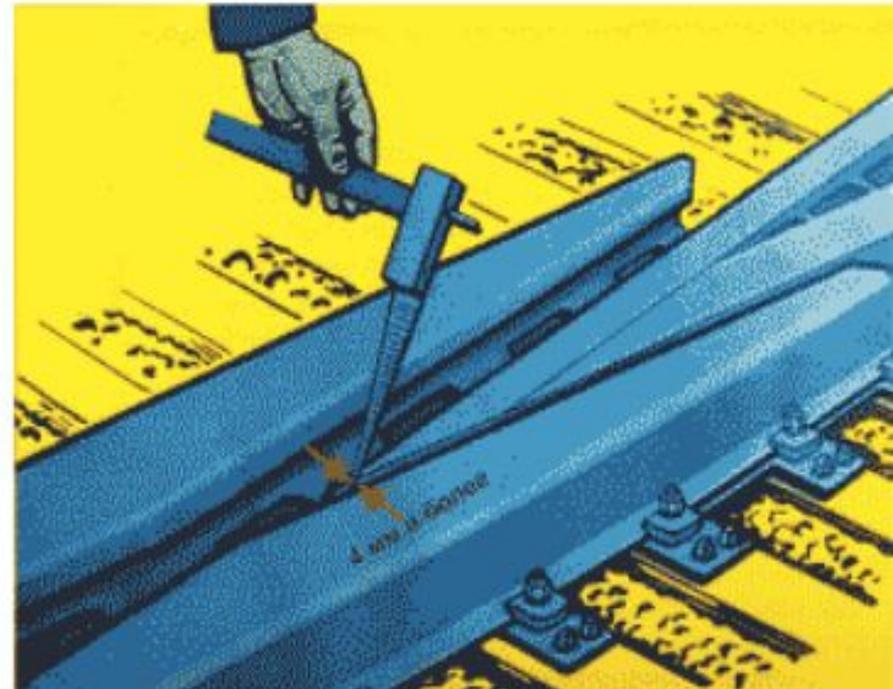
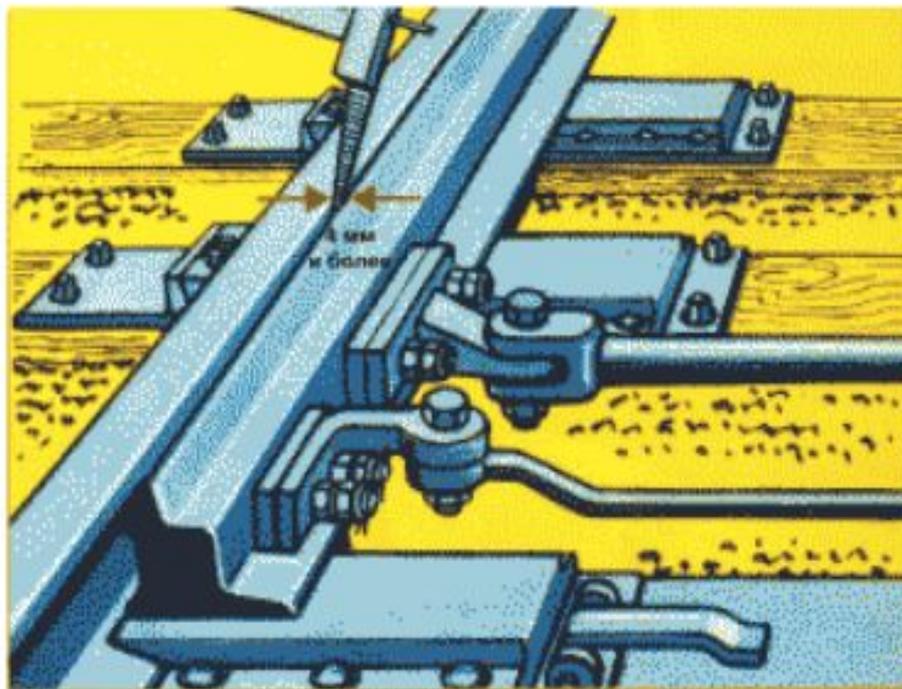
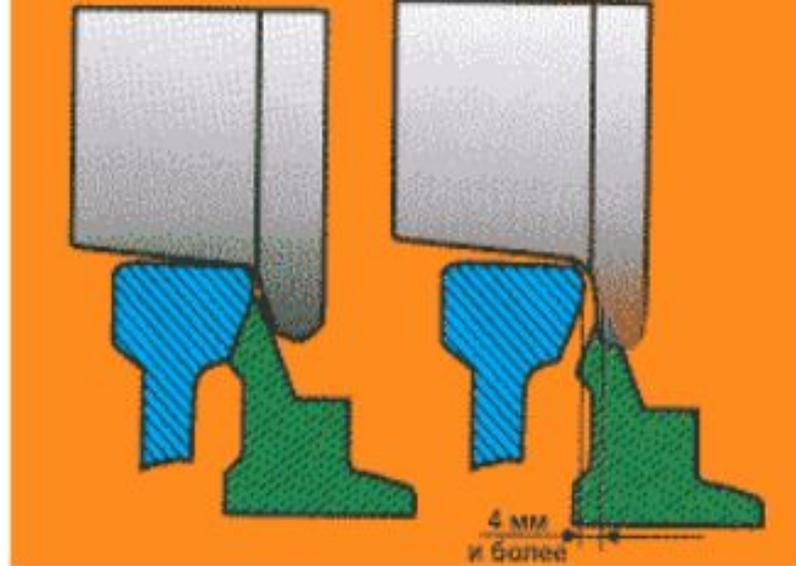




Скопировано в буфер обмена

В этом случае переведется
один остряк, а другой
останется в
непереведенном
положении,
что может вызвать сход с
рельсов подвижного
состава

**Отставание остряка от рамного рельса,
подвижного сердечника крестовины от
усовика на 4 мм. и более, измеряемое
у остряка и сердечника тупой крестовины
против первой тяги, у сердечника острой
крестовины - в острие сердечника при
запертом положении стрелки**



Отставание может происходить от попадания между остряком и рамным рельсом грязи, обледенелого снега и т. п. В этом случае при противошерстном движении возможен удар гребня в остряк, что может вызвать сход подвижного состава с рельсов



может быть погнута тяга

Выкрашивание остряка или подвижного сердечника, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях на железнодорожных путях общего пользования, а на железнодорожных путях необщего пользования для стрелочных переводов марки 1/7 и положе, симметричных - марки 1/6, выкрашивание длиной:

на главных железнодорожных путях -

200 мм и более;

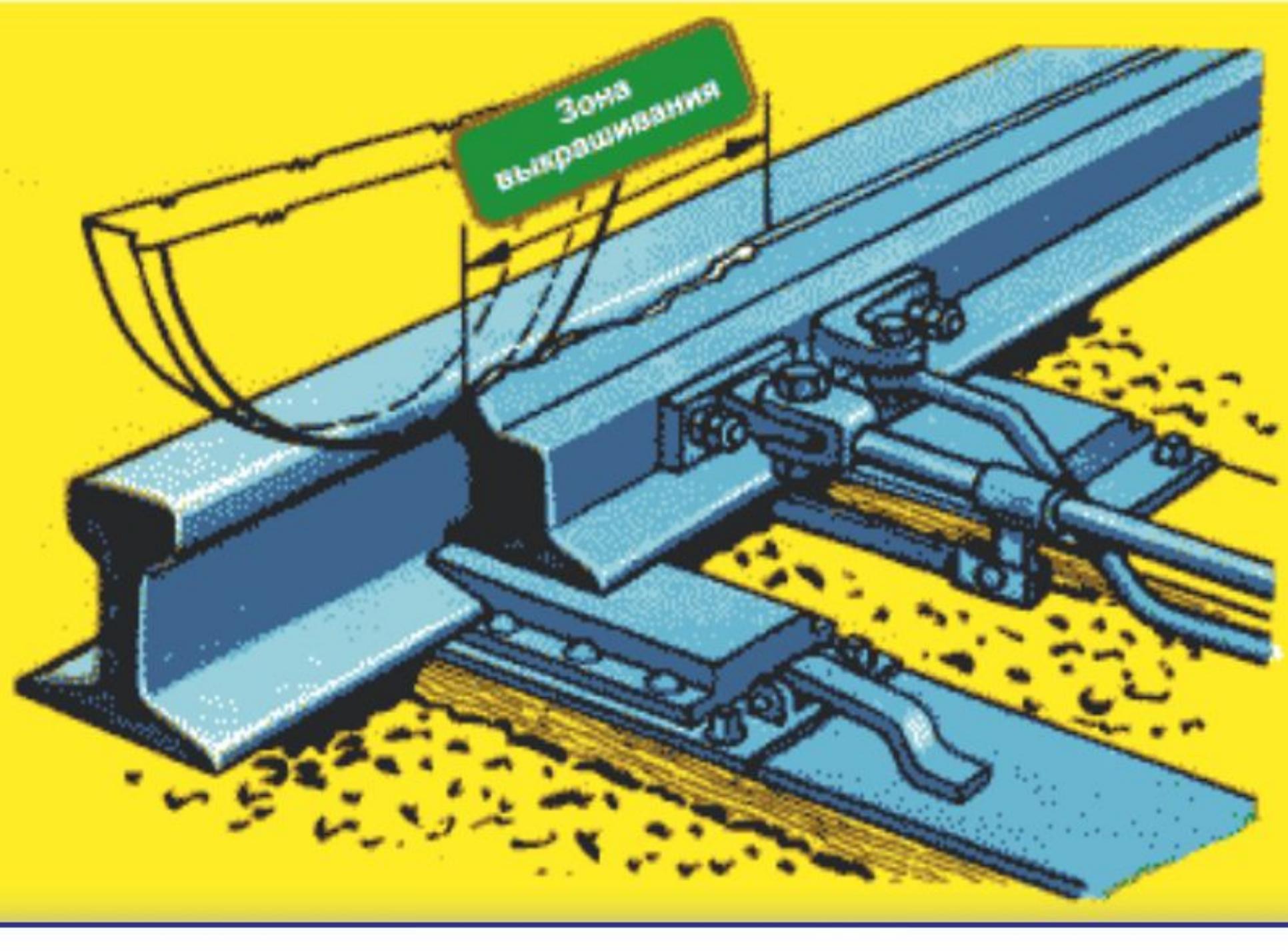
на приемо-отправочных

железнодорожных путях - 300 мм и более;

на прочих станционных

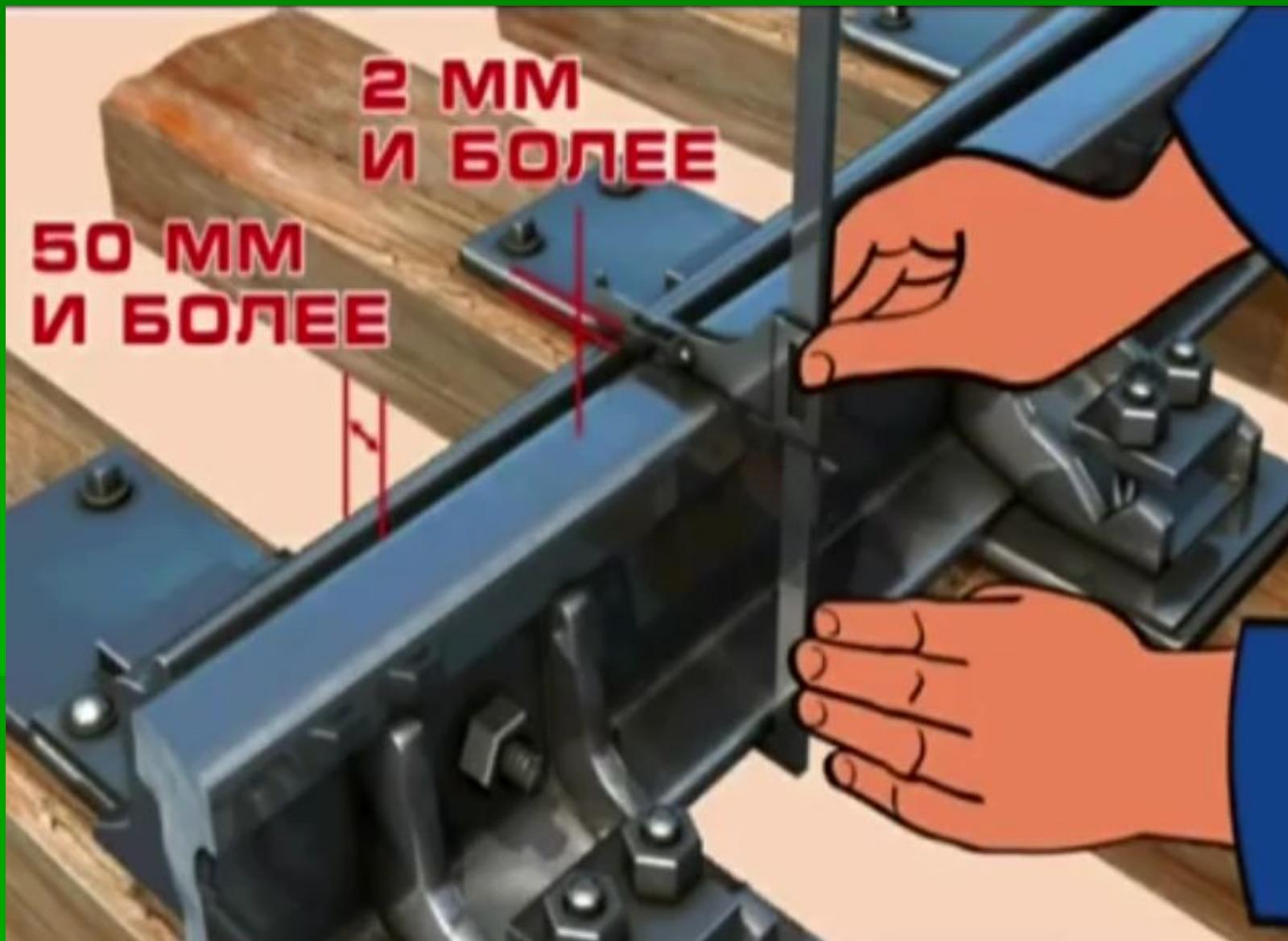
железнодорожных путях - 400 мм и более.

Зона
выкрашивания





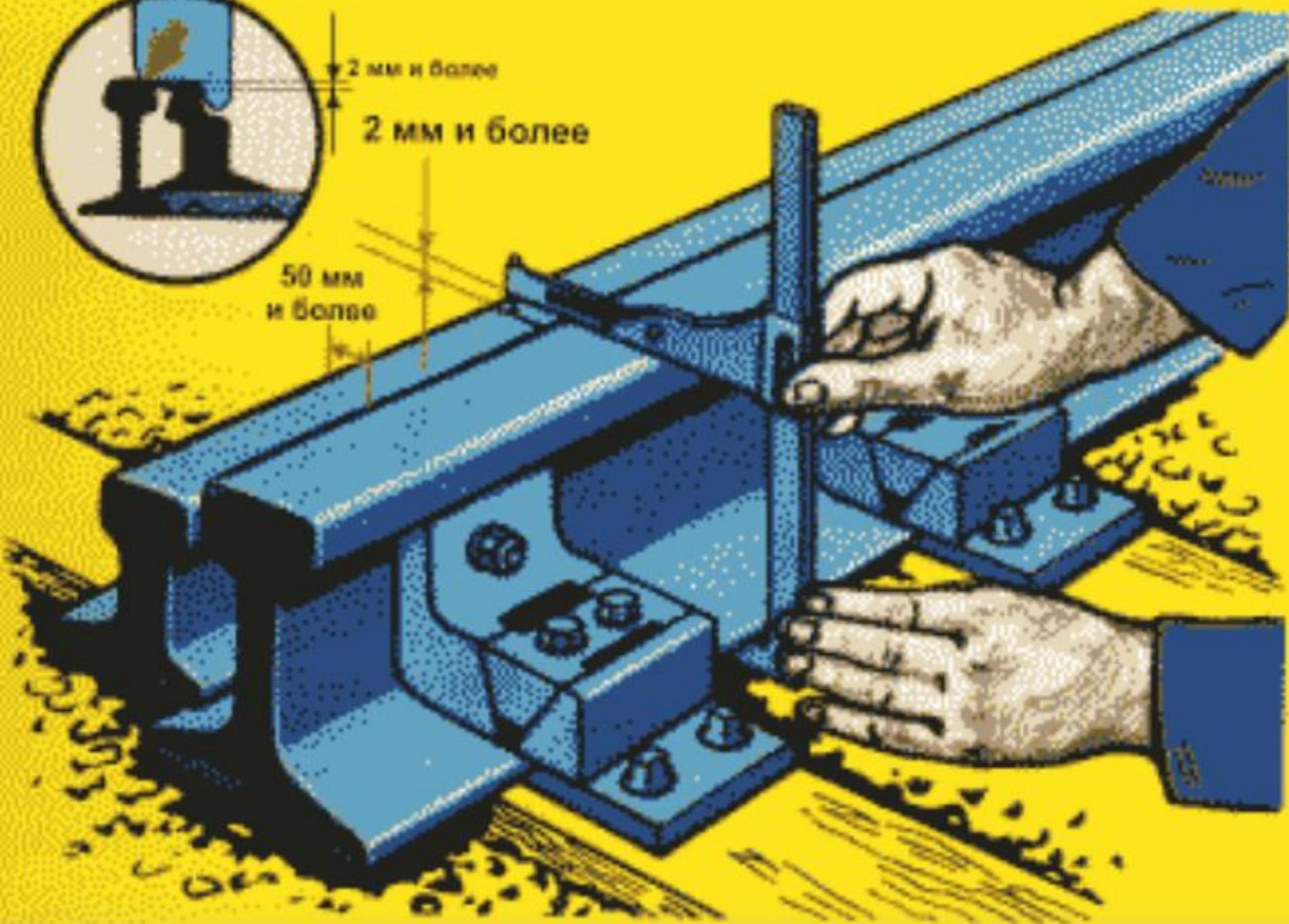
Понижение острия против рамного рельса и подвижного сердечника против усовика на 2 мм и более, измеряемое в сечении, где ширина головки острия или подвижного сердечника поверху 50 мм и более.





2 мм и более
2 мм и более

50 мм
и более

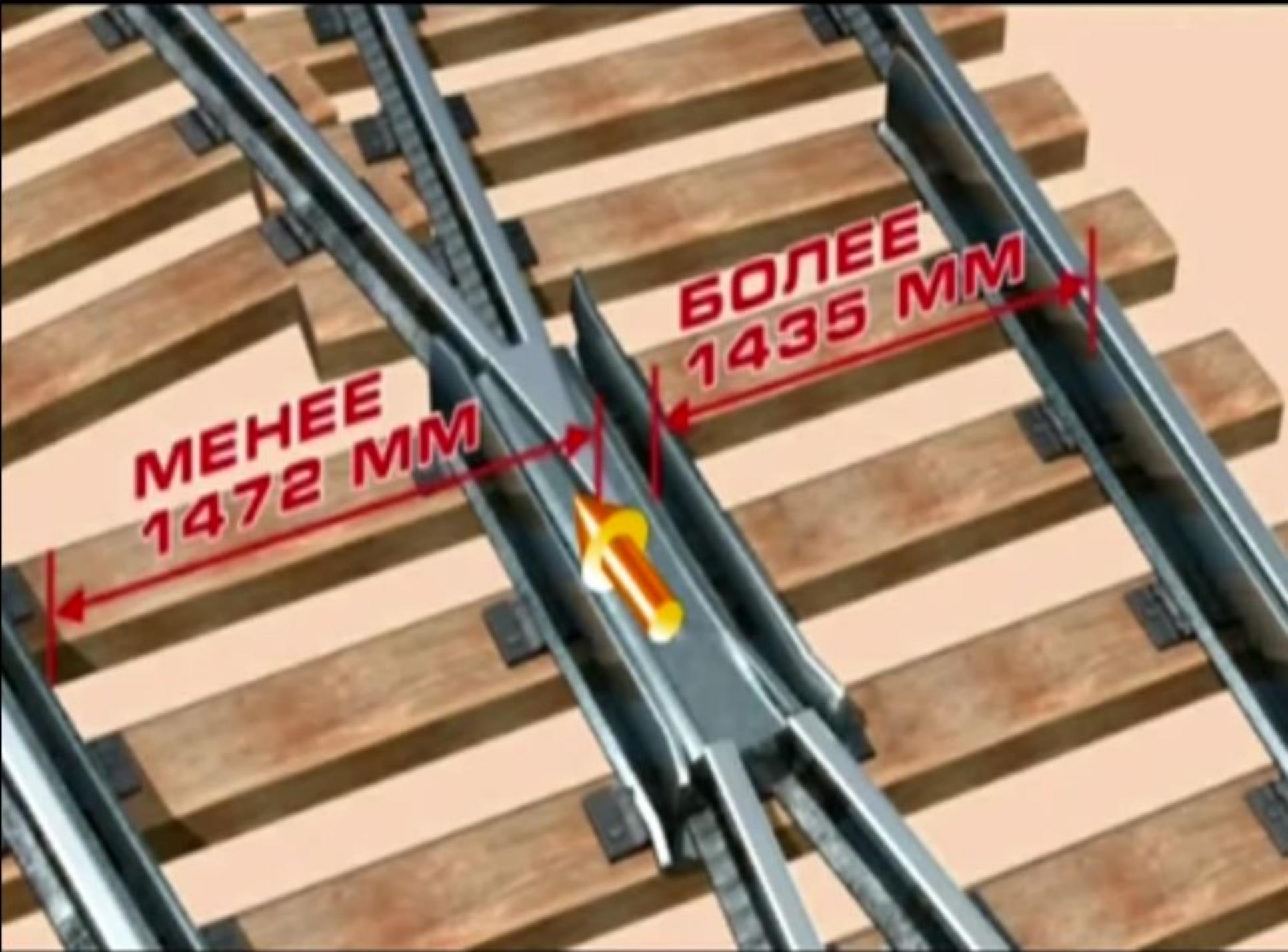


Такая неисправность не допускается, потому, что при проходе колесной пары в пошерстном (от крестовины к острякам) направлении и значительном прокате колесо, идущее по пониженному остряку, может не подняться на рамный рельс, а отжать и даже опрокинуть его и, двигаясь не по рамному рельсу, а только по остряку, сойти с рельсов;

5

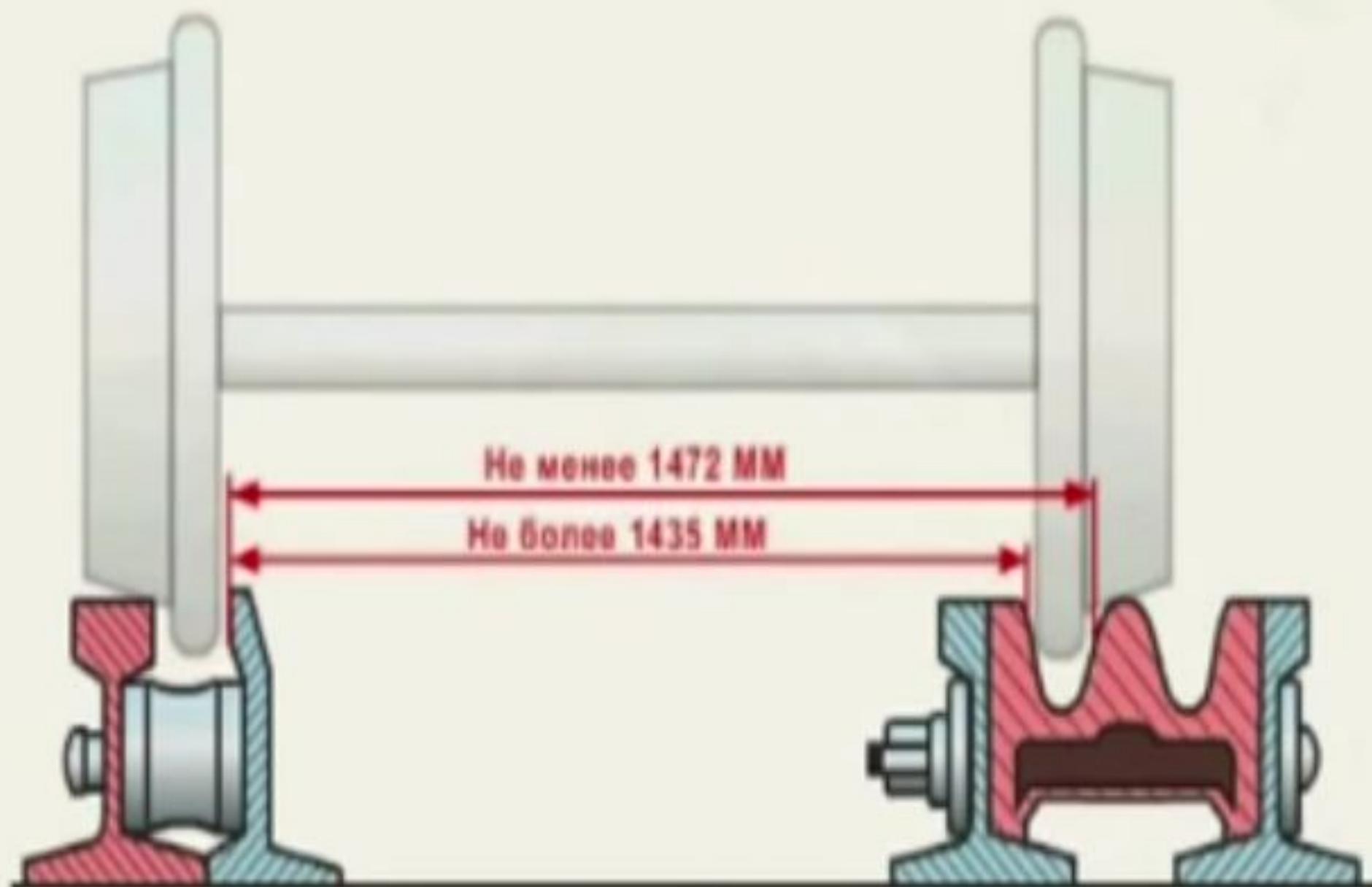
Расстояние между рабочими гранями головки контррельса и усовика более 1435мм; Расстояние между рабочей гранью сердечника и рабочей гранью головки контррельса менее 1472мм.

9

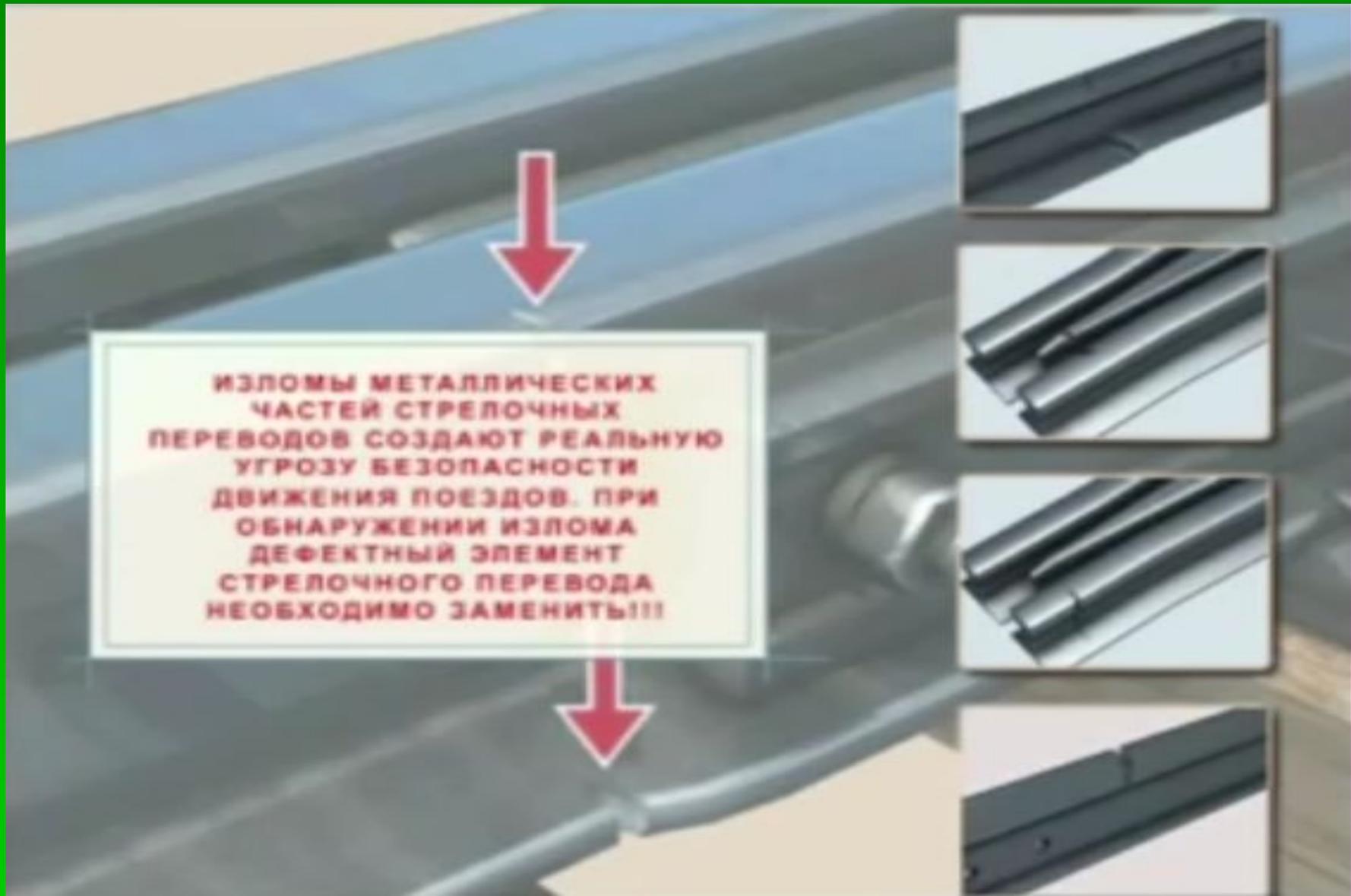


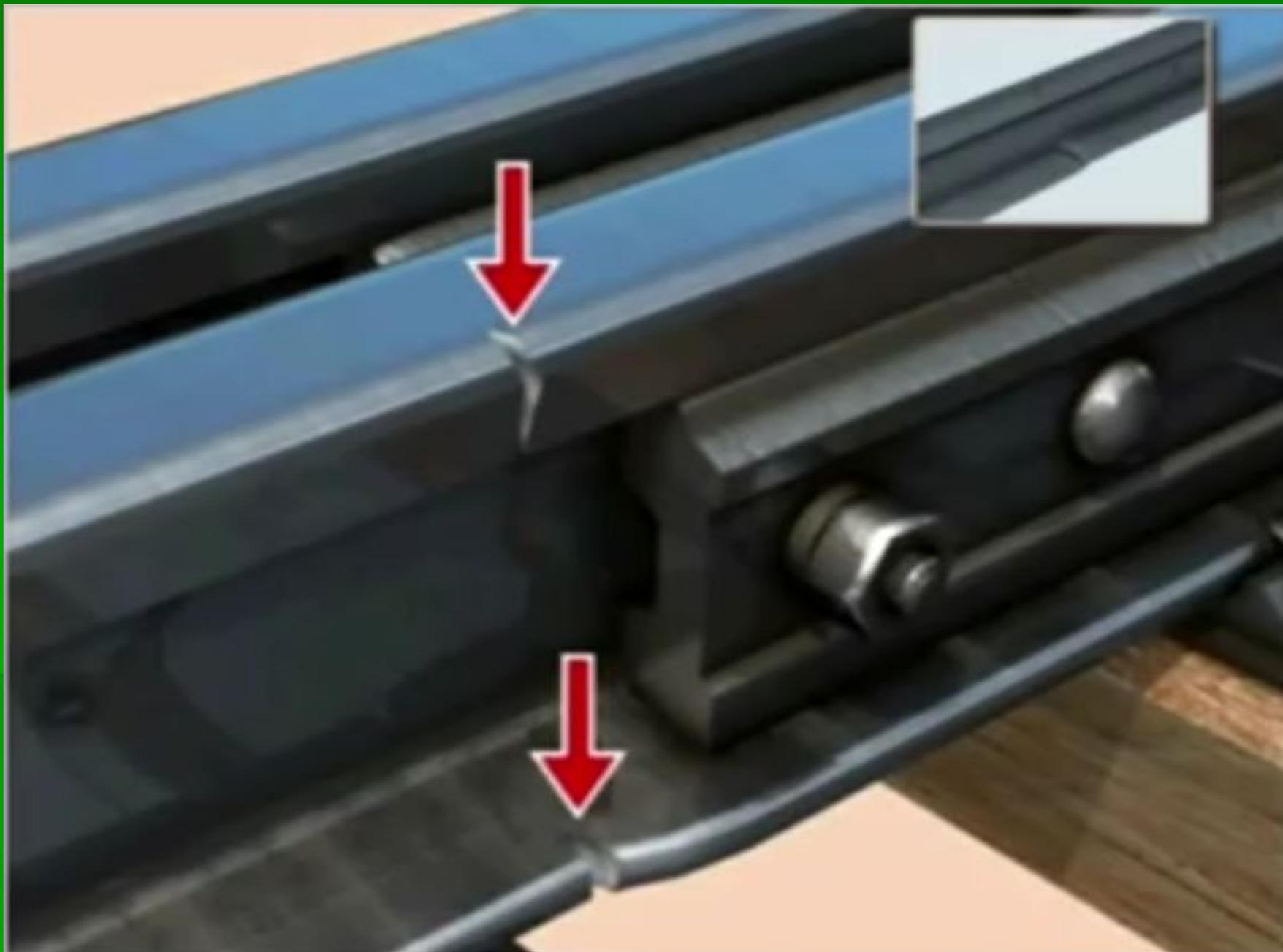
МЕНЕЕ
1472 MM

БОЛЕЕ
1435 MM



8. излом крестовины (сердечника, усовика или контррельса)

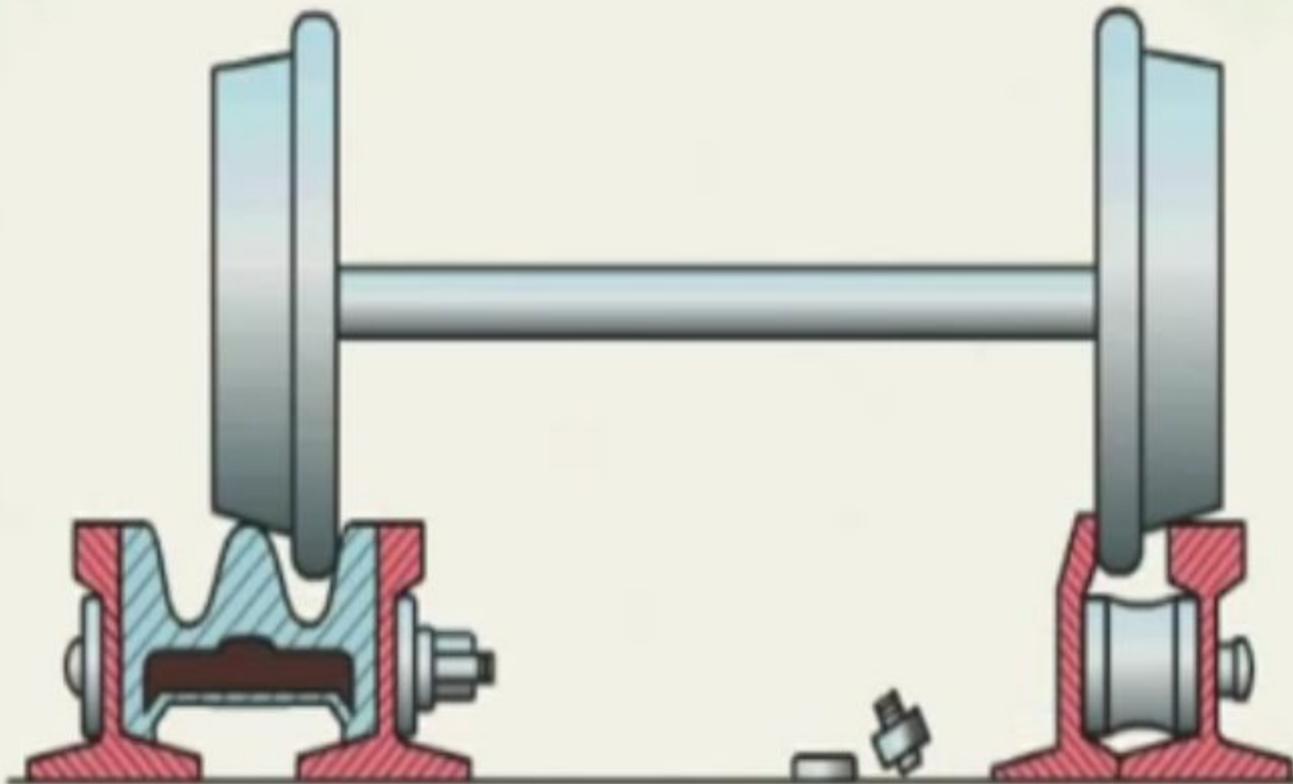




9. Разрыв контрольного болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше



РАЗРЫВ КОНТРРЕЛЬСОВЫХ БОЛТОВ



В этом случае нагрузка на оставшиеся болты увеличивается и они могут быть разорваны, а контррельс не будет обеспечивать нужное направление колесных пар при прохождении их по стрелочному переводу.

**ОБОРВАННЫЙ
КОНТРРЕЛЬСОВЫЙ БОЛТ
ДОЛЖЕН БЫТЬ НЕМЕДЛЕННО
ЗАМЕНЕН, А ПРИЧИНА
ВЫЗВАВШАЯ ЕГО РАЗРЫВ,
ЛИКВИДИРОВАНА!!!**

РАЗРЫВ КОНТРРЕЛЬСОВЫХ БОЛТОВ



7. излом остряка или рамного рельса (см. рисунок 11);

