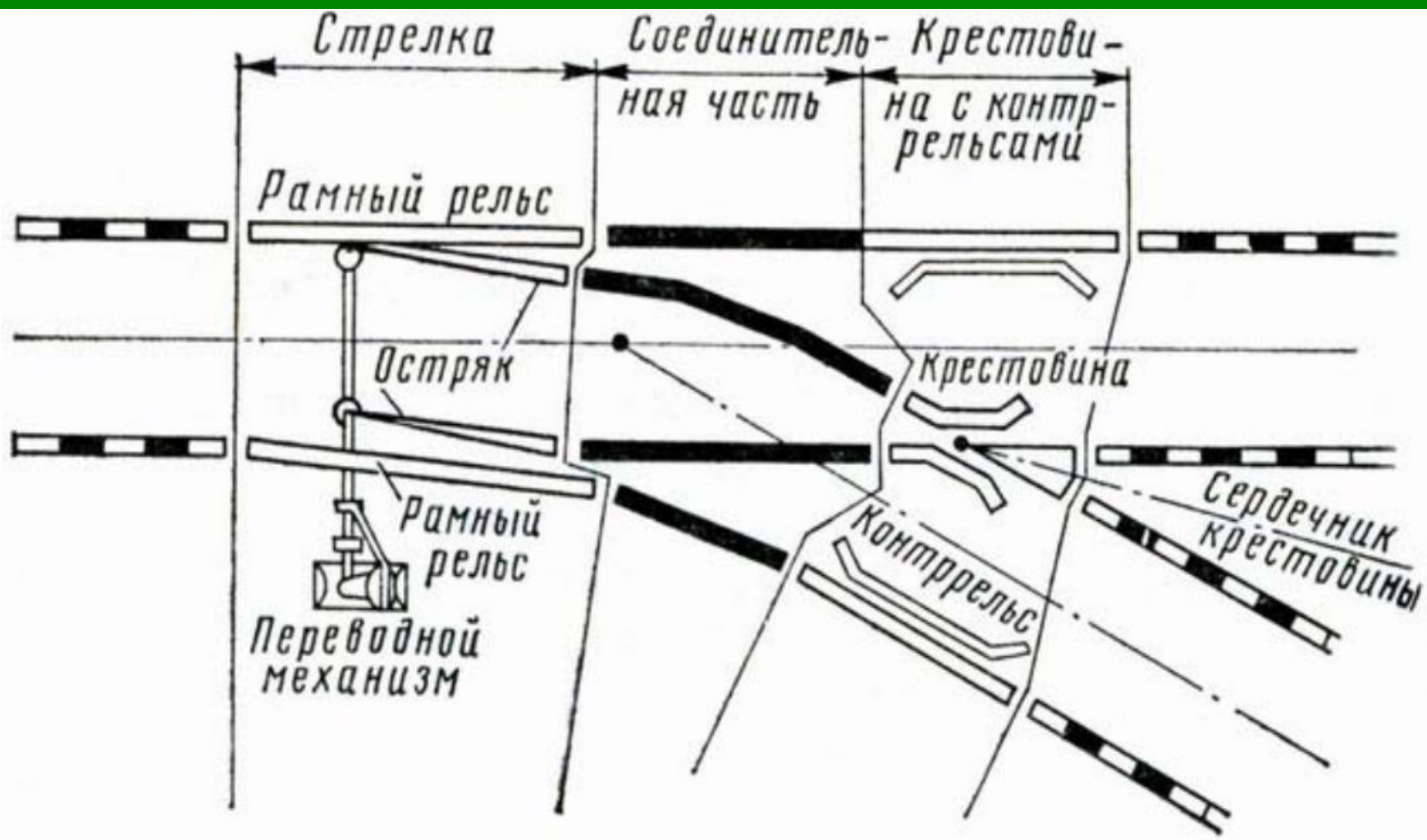
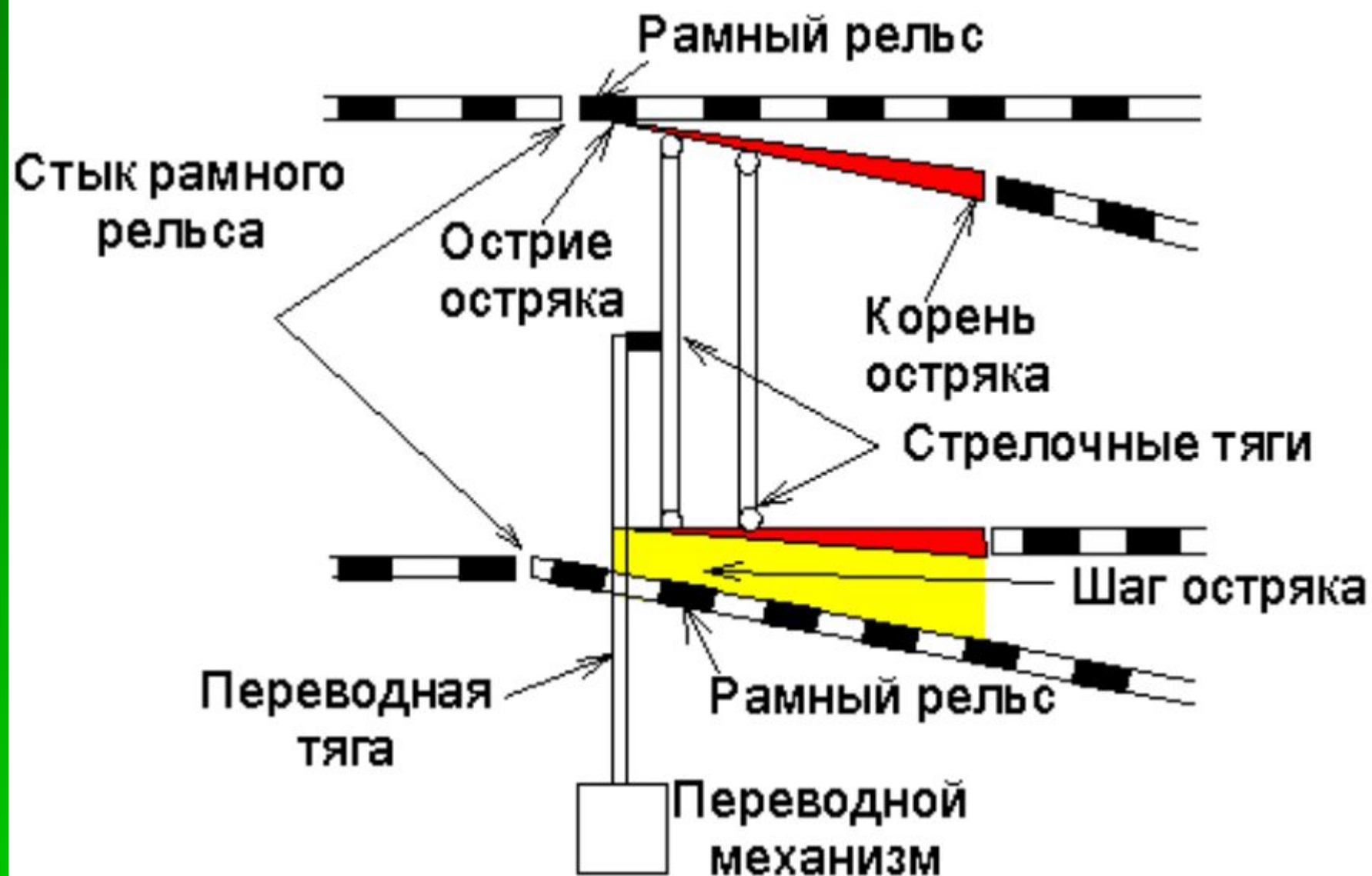
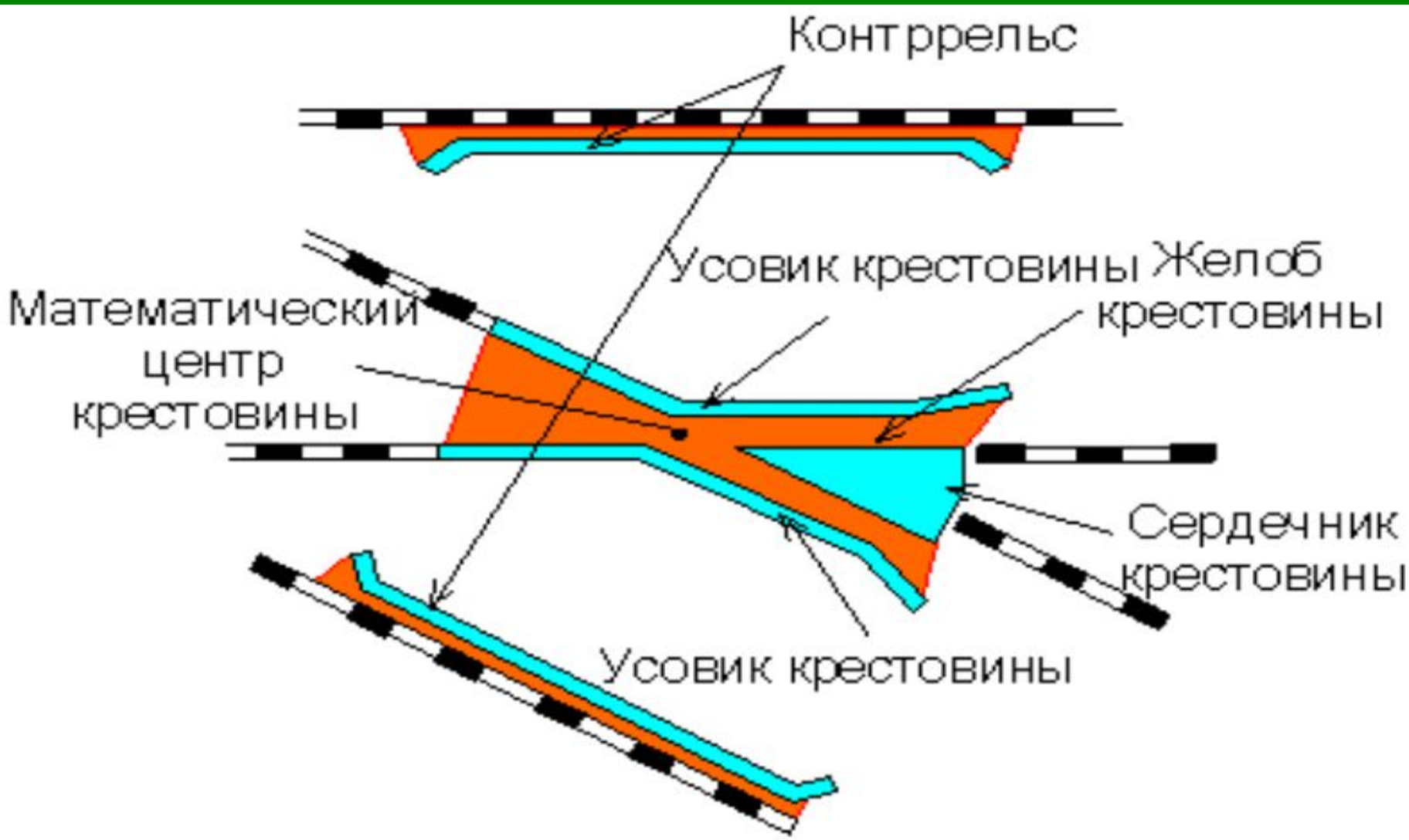


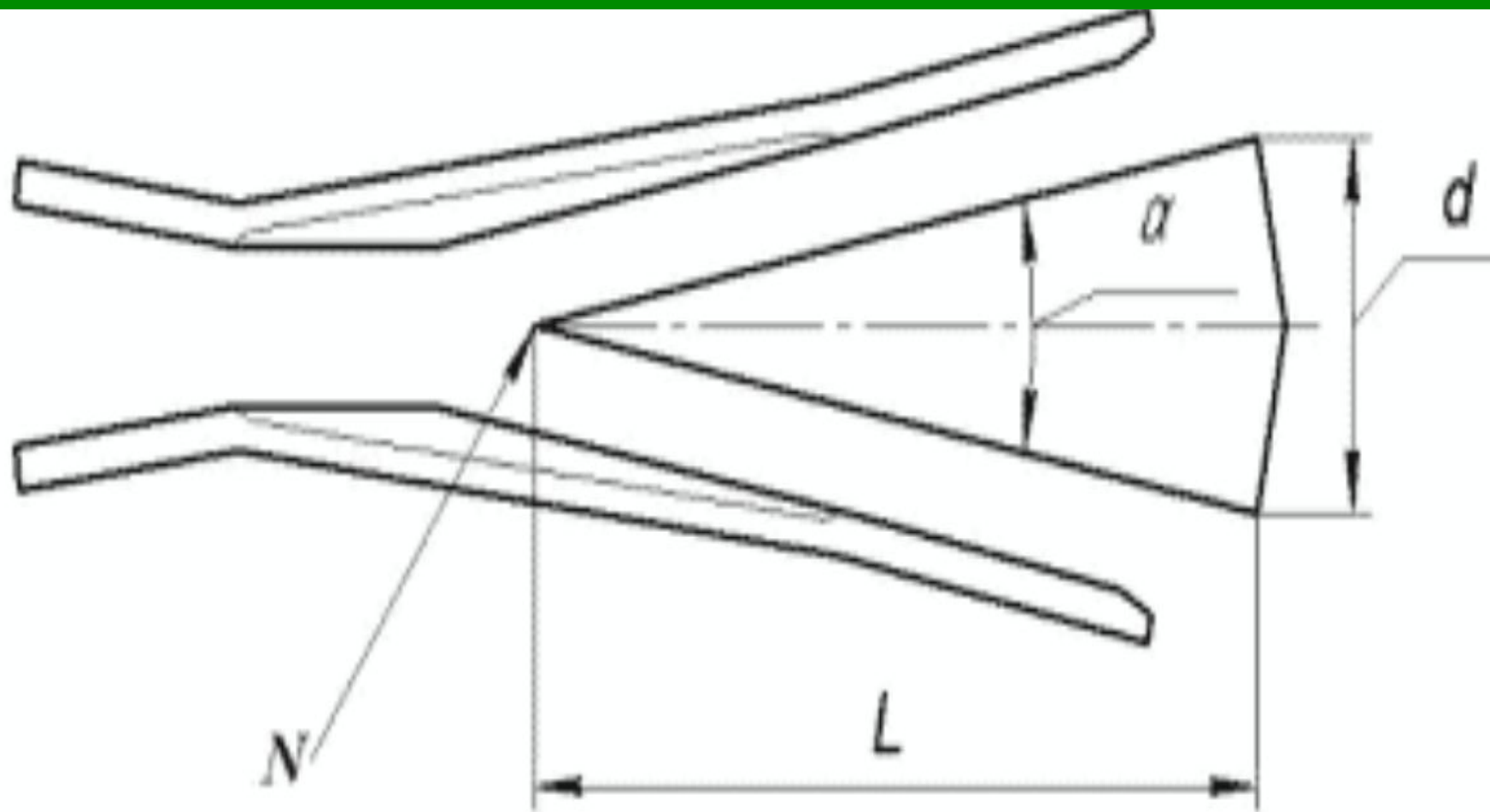
# Стрелочные переводы

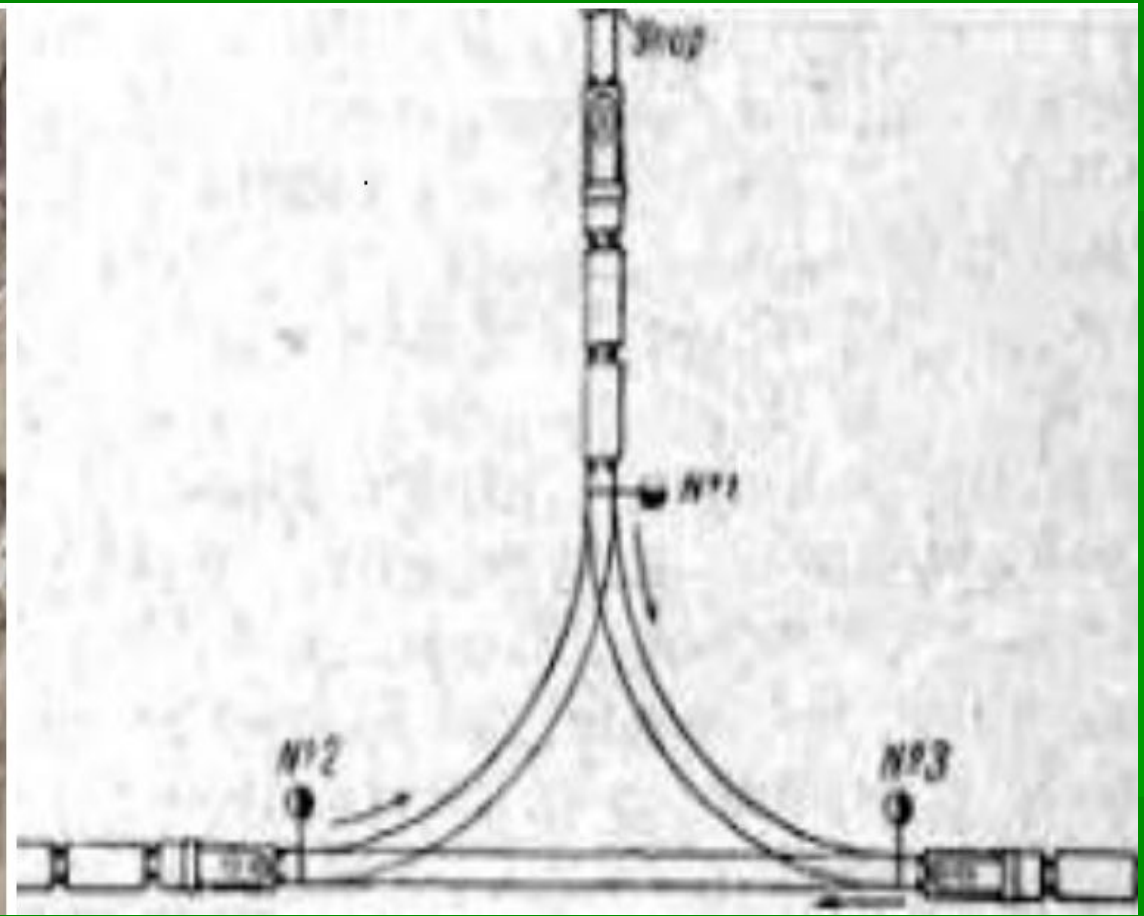
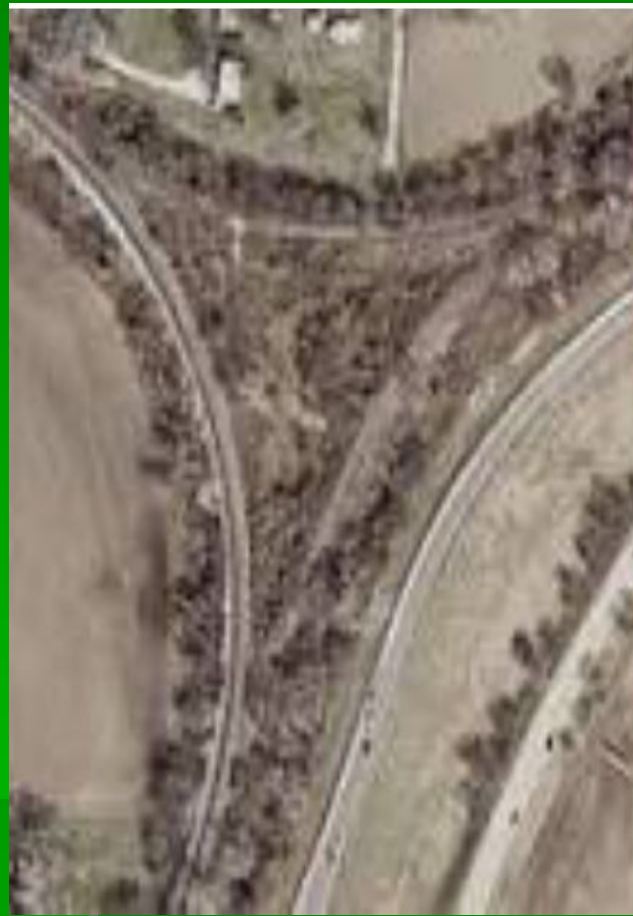
и их неисправности







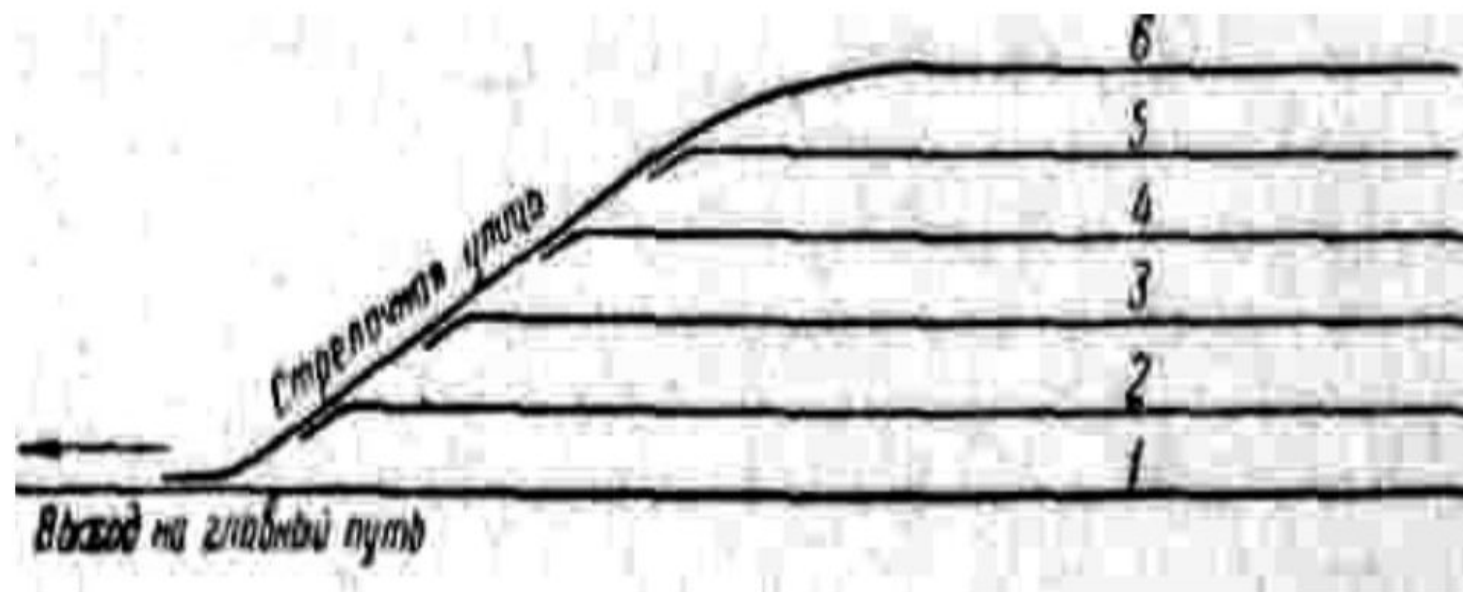






# СТРЕЛОЧНАЯ УЛИЦА

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

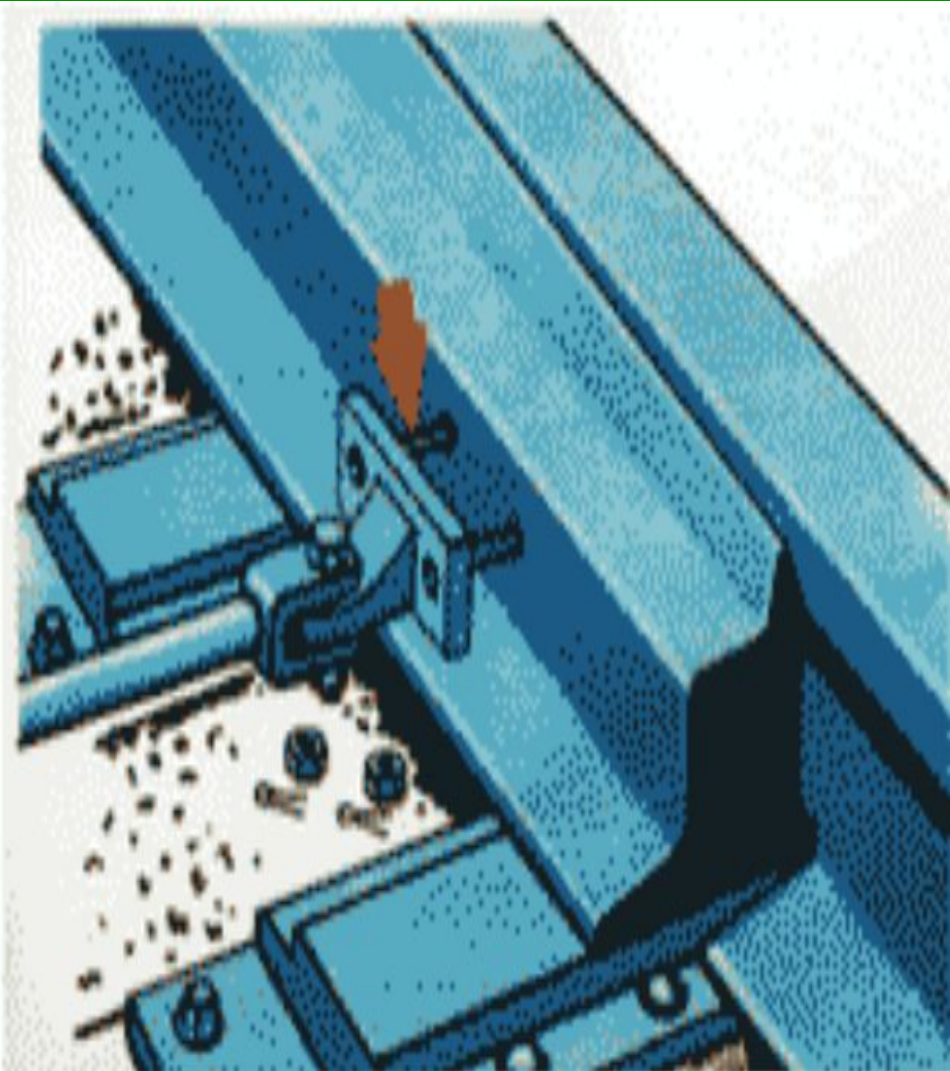
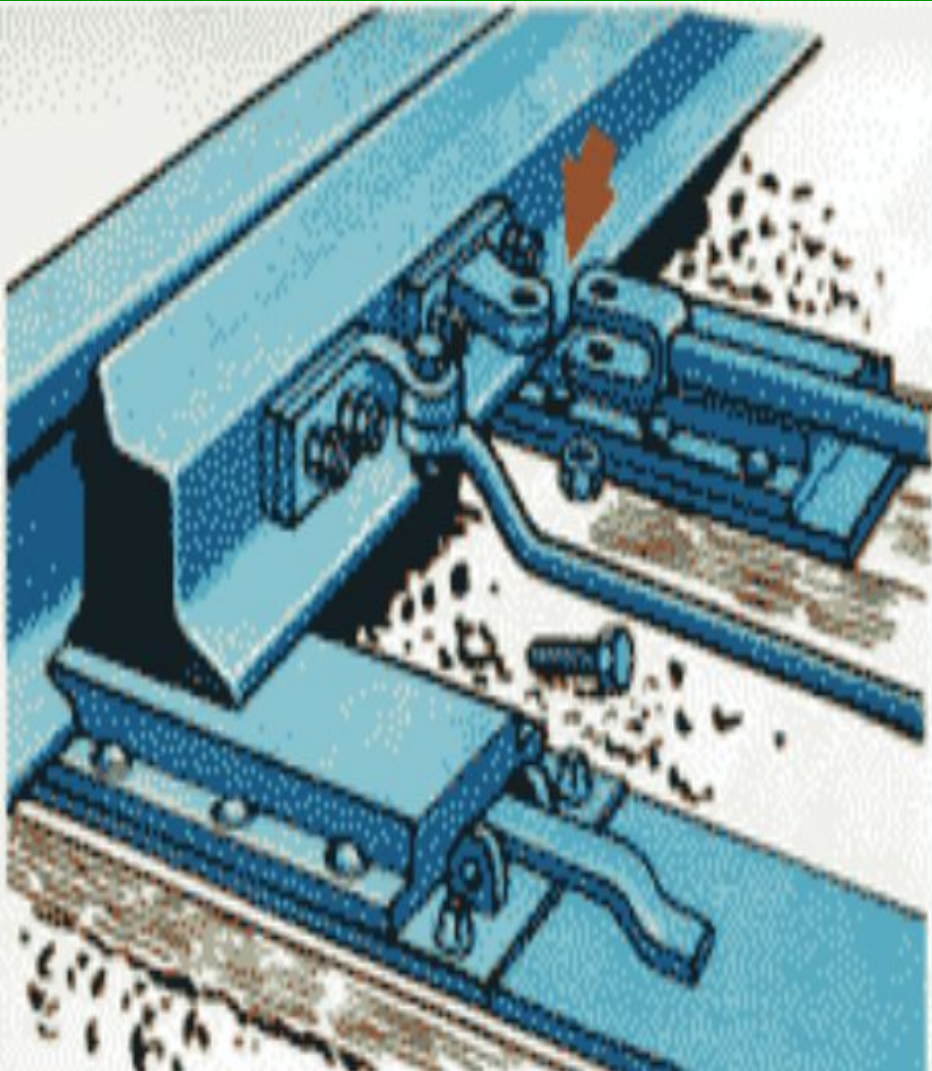
несимметричный стрелочный перевод

левосторонний стрелочный перевод

правосторонний стрелочный перевод

# Неисправности стрелочных переводов

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

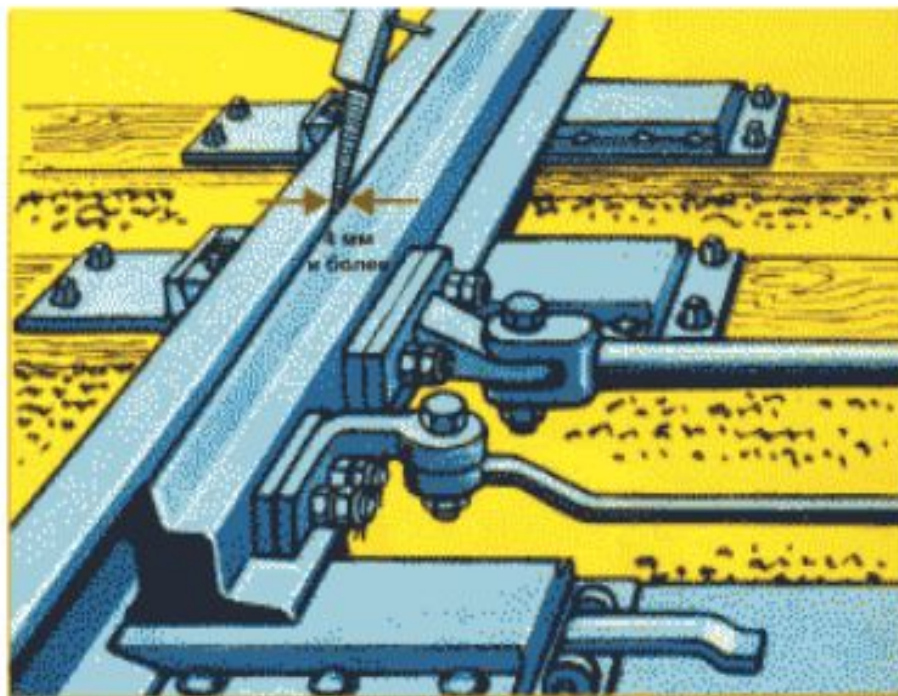
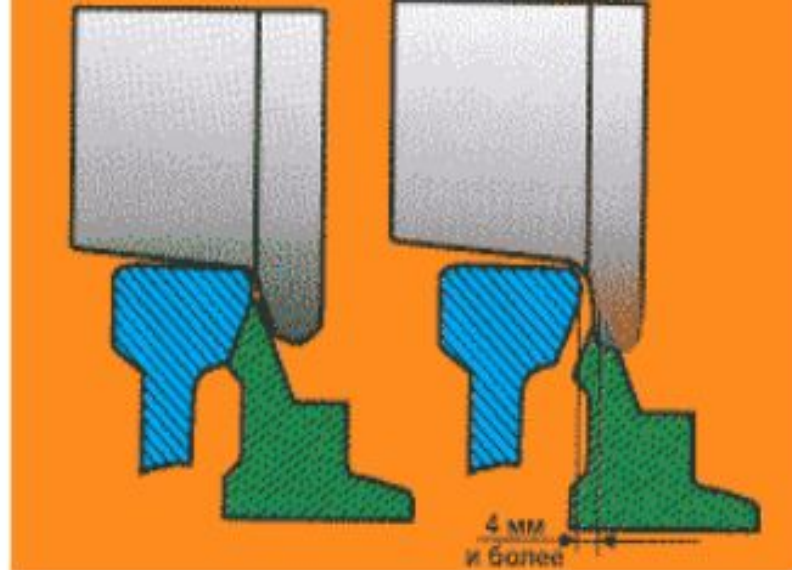




Скопировано в буфер обмена

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;**

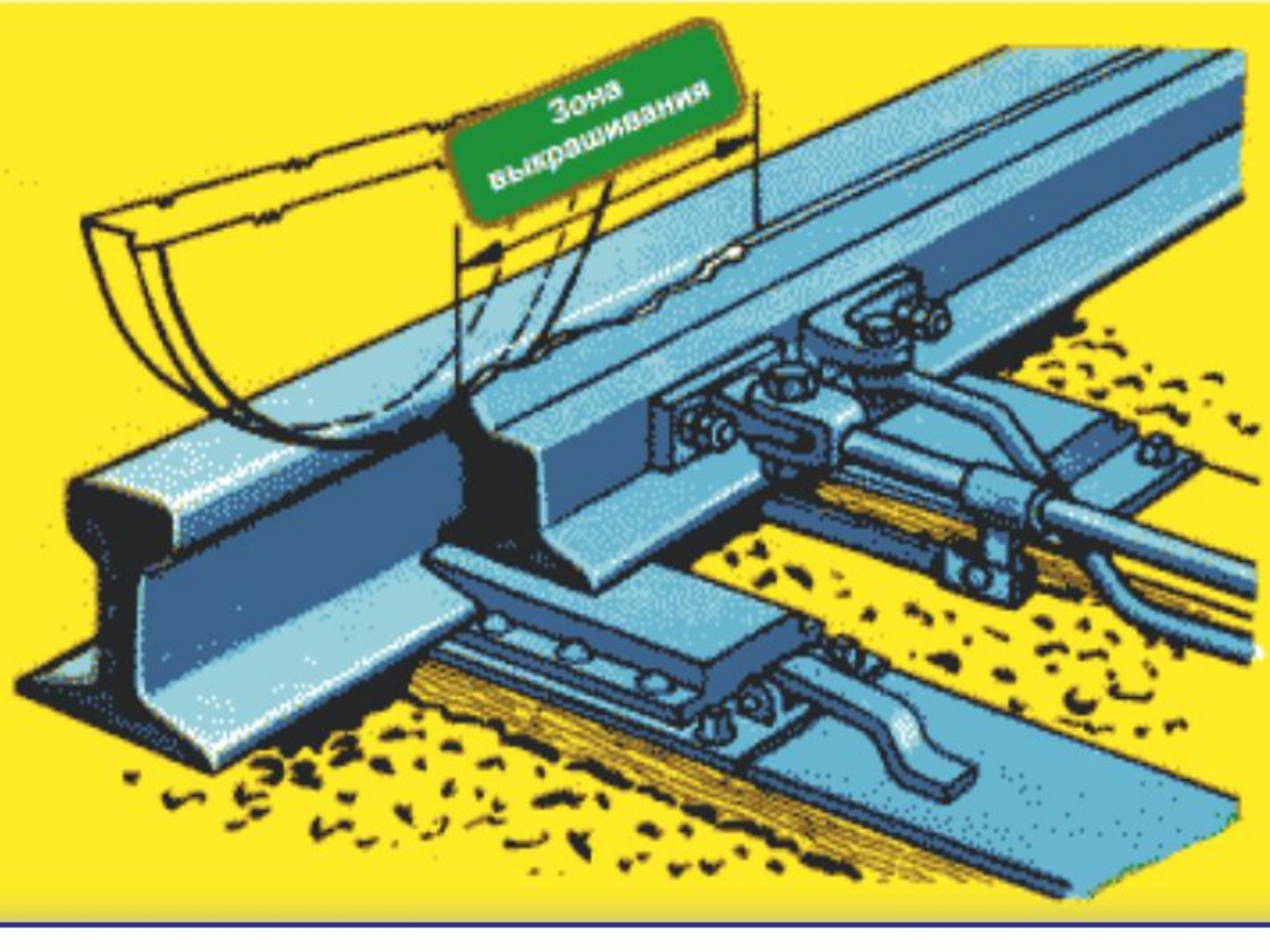
**на приемо-отправочных**

**железнодорожных путях - 300 мм и более;**

**на прочих станционных**

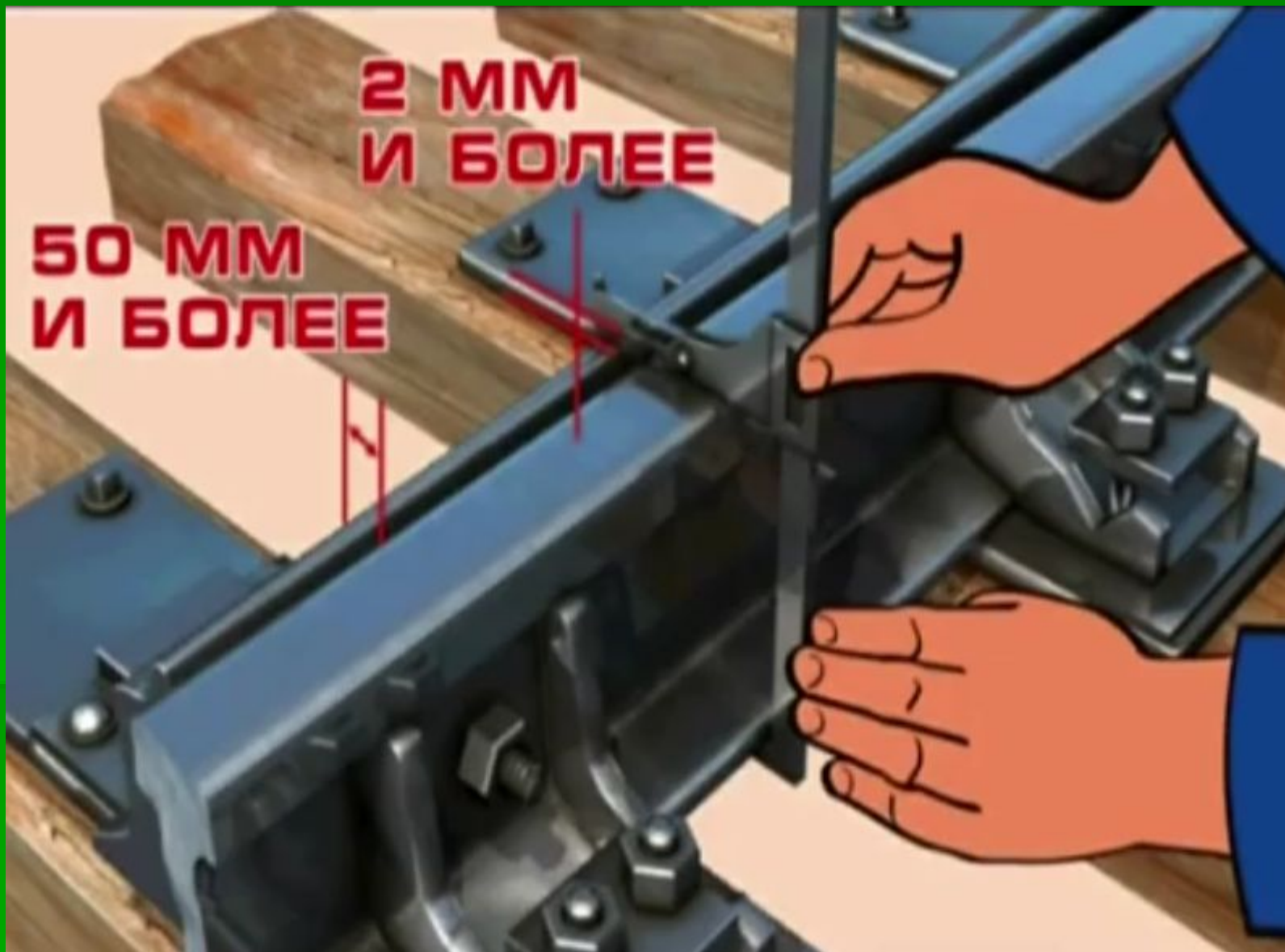
**железнодорожных путях - 400 мм и более.**

Зона  
выкрашивания





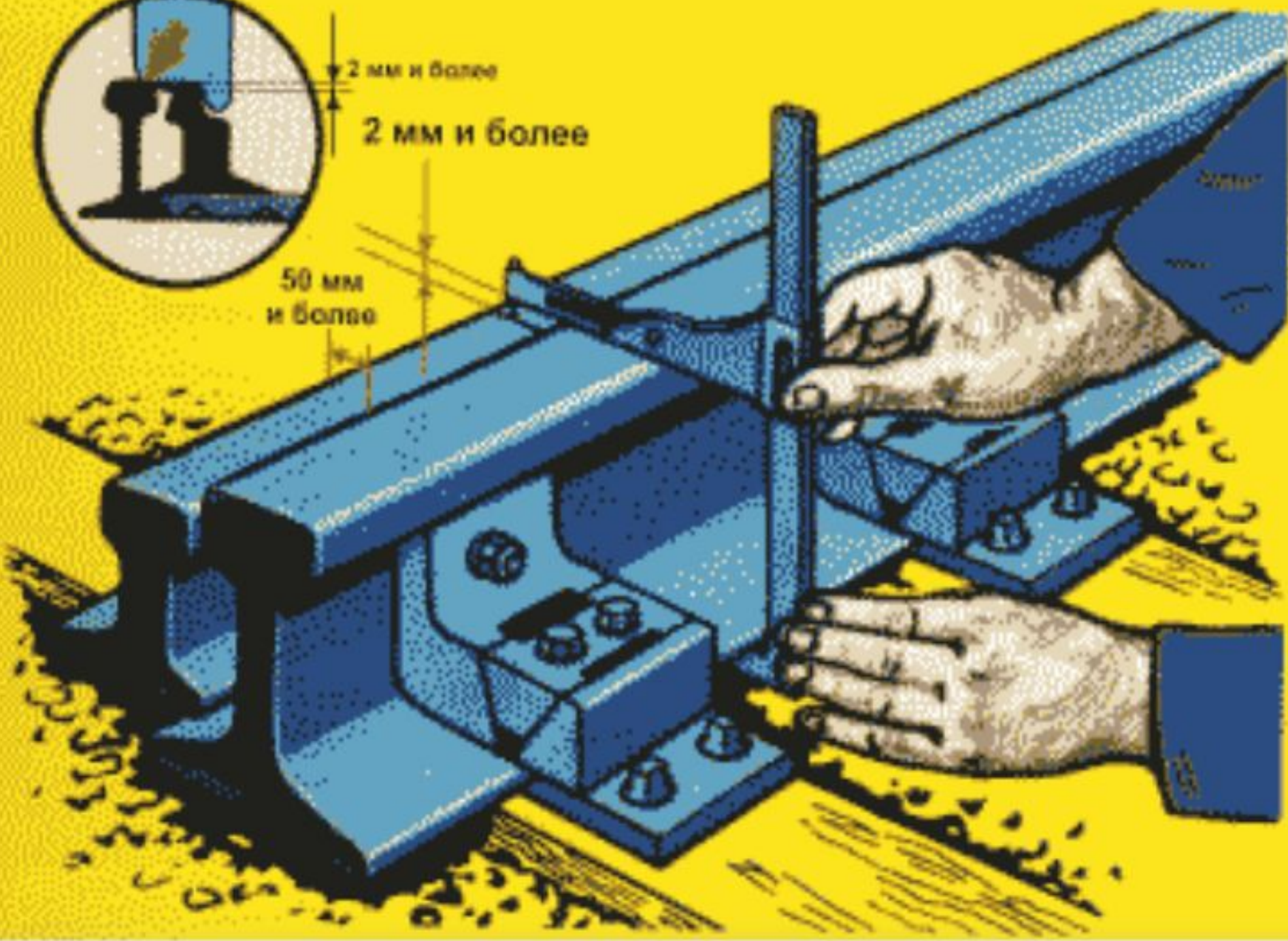
**Понижение острия против рамного рельса и подвижного сердечника против усовика на 2 мм и более, измеряемое в сечении, где ширина головки острия или подвижного сердечника поверху 50 мм и более.**





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

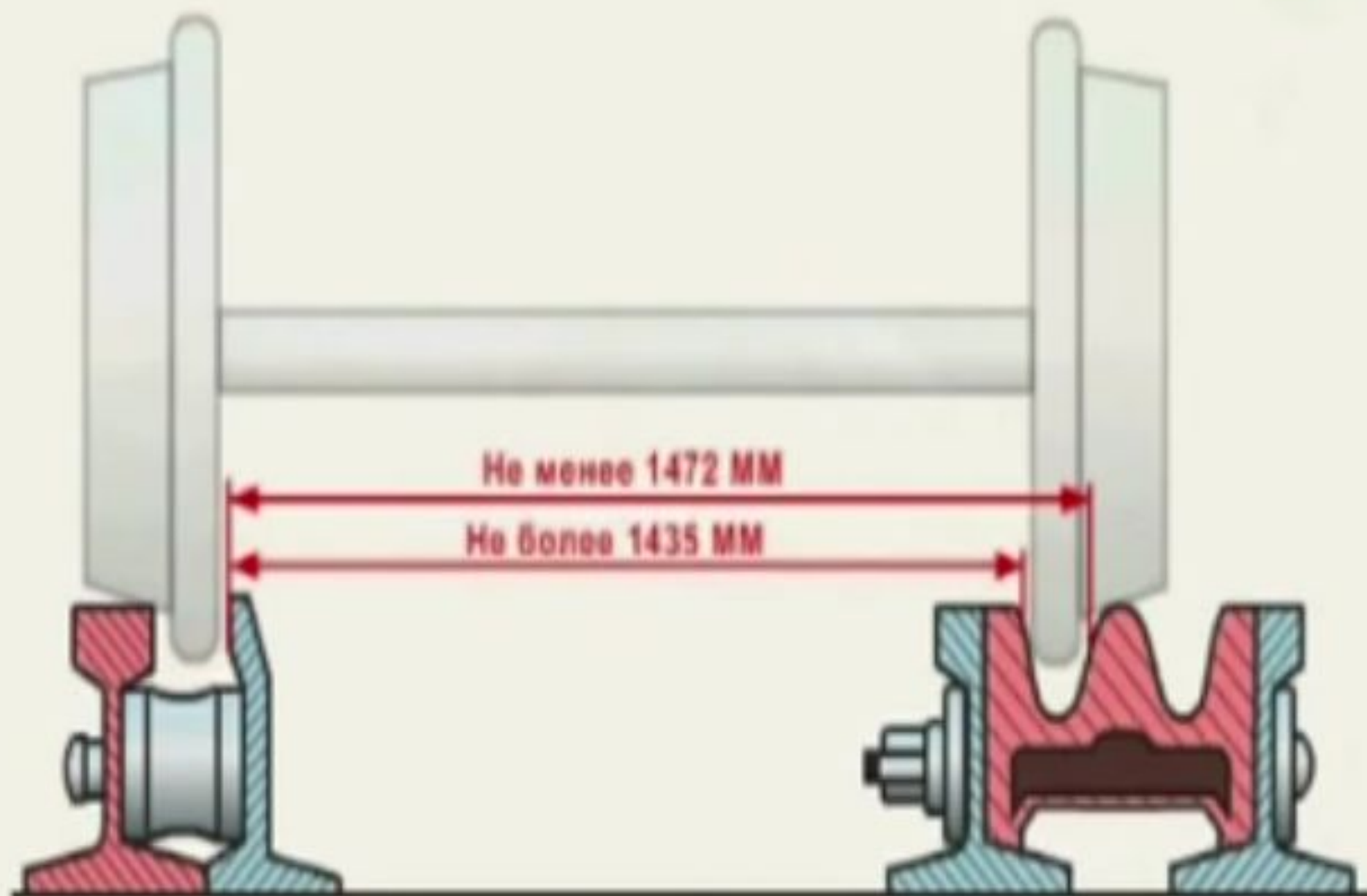
**Расстояние между рабочими гранями головки контррельса и усовика более 1435мм; Расстояние между рабочей гранью сердечника и рабочей гранью головки контррельса менее 1472мм.**

9



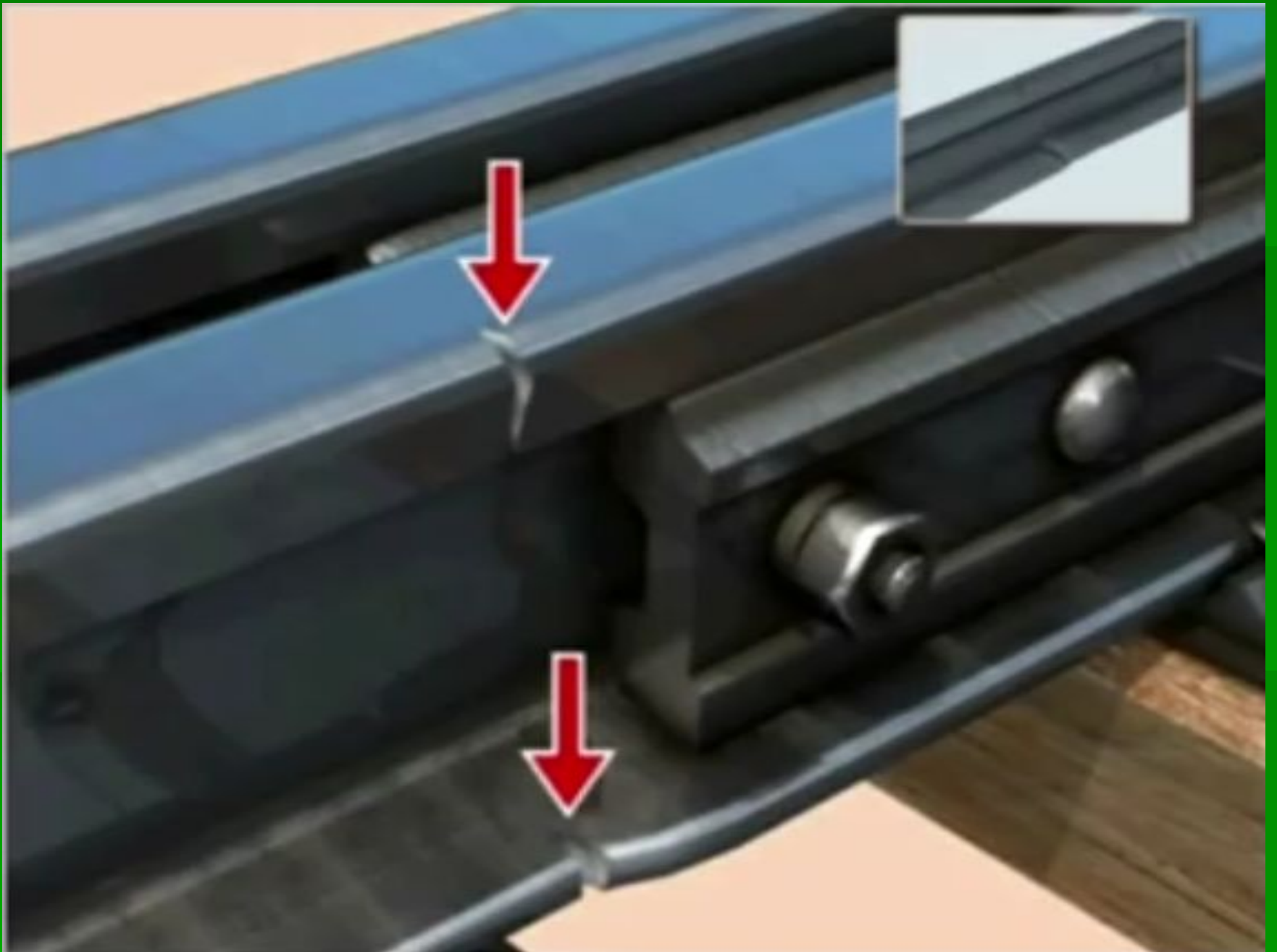
МЕНЕЕ  
1472 MM

БОЛЕЕ  
1435 MM



## 8. излом крестовины (сердечника, усовика или контррельса)

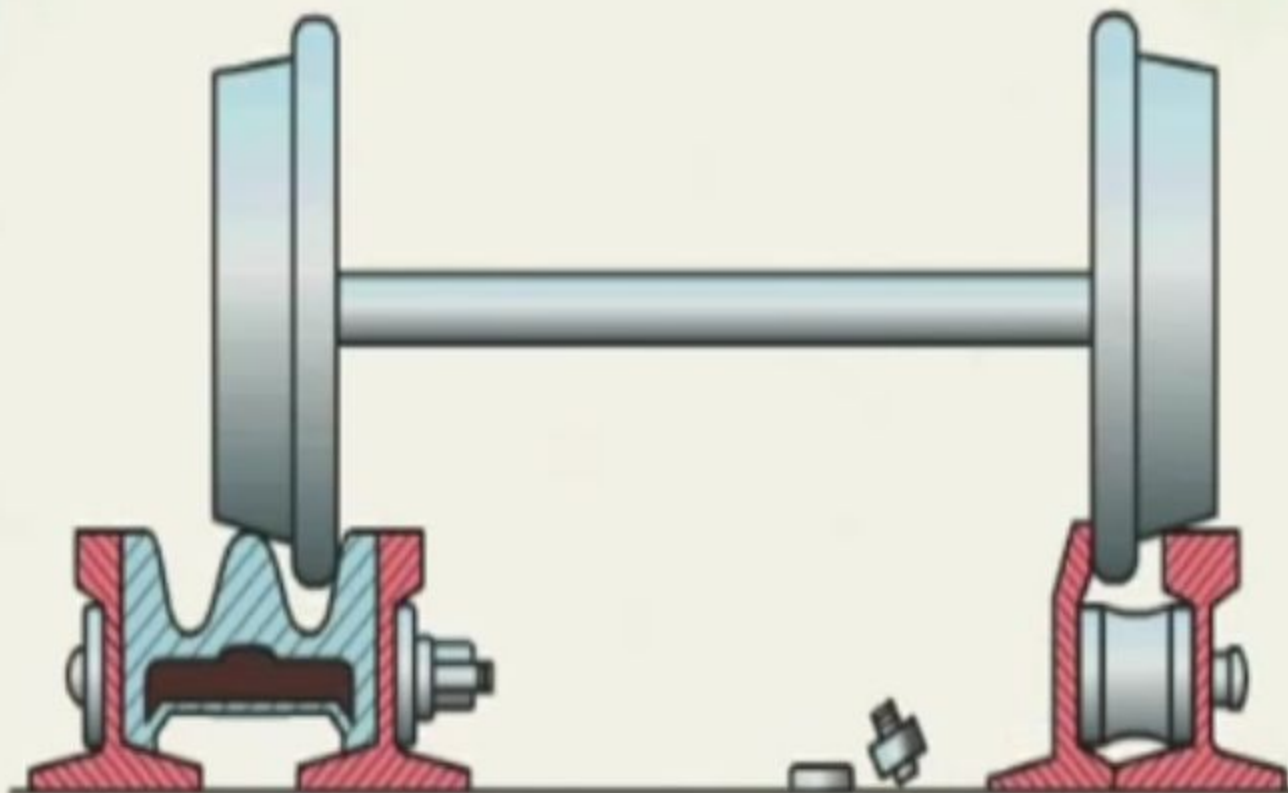




# 9. Разрыв контрольного болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше



## 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  
КОНТРЕЛЬСОВЫЙ БОЛТ  
ДОЛЖЕН БЫТЬ НЕМЕДЛЕННО  
ЗАМЕНЕН, А ПРИЧИНА  
ВЫЗВАВШАЯ ЕГО РАЗРЫВ,  
ЛИКВИДИРОВАНА!!!**



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

