



Научно-производственная компания «Композитные Путевые Системы»

✉ info@npkkps.ru  
e www.npkkps.ru

## ПРУЖИННОЕ ПОДКЛАДОЧНОЕ РЕЛЬСОВОЕ СКРЕПЛЕНИЕ **ЖБР-65ПШ**



## КОНСТРУКЦИЯ УЗЛА СКРЕПЛЕНИЯ ЖБР-65ПШ

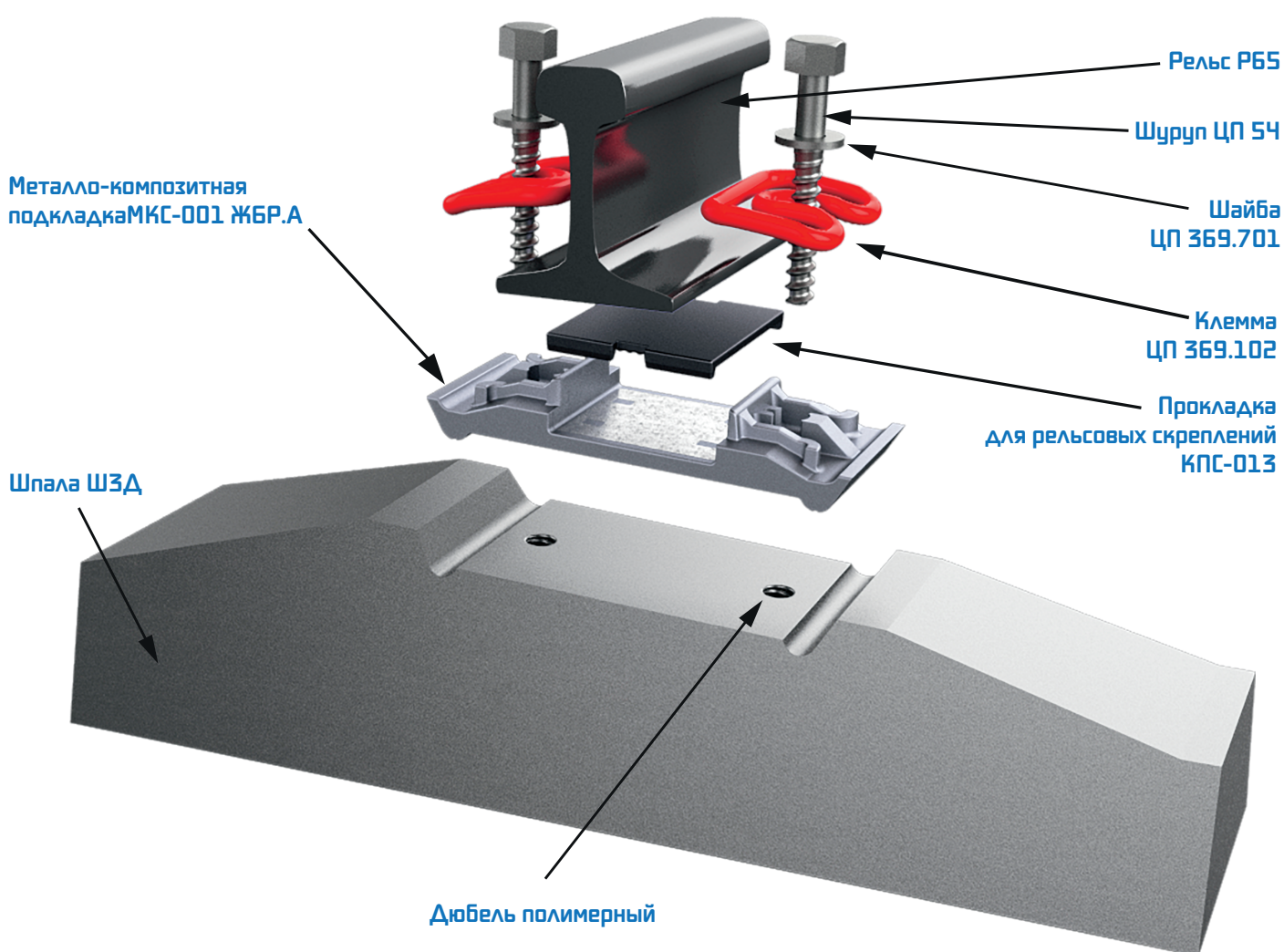
Рельсовое крепление ЖБР-65ПШ надёжно сохраняет ширину колеи и поддерживает высокую плавность движения составов на железной дороге в широком диапазоне рабочих температур.

Упругая пружинная клемма В-образной формы создает постоянное и достаточное давление на рельс, что эффективно предотвращает продольное перемещение рельса (угон рельса).

Рельс опирается на шпалу через подкладку, металло-композитная подкладка является направляющей для рельса и передаёт все боковые и вертикальные силы от рельса на шпалу.

Конструкцию крепления отличает:

- малодетальность
- малообслуживаемость при текущем содержании пути
- превосходные электроизолирующие свойства

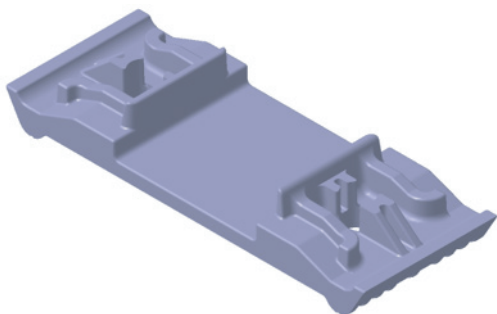


## ПРОМЕЖУТОЧНОЕ РЕЛЬСОВОЕ СКРЕПЛЕНИЕ ЖБР-65ПШ

Рельсовое крепление разработано для наиболее тяжёлых условий эксплуатации – трафик составов повышенной массы и длины по участкам со сложным планом и профилем.

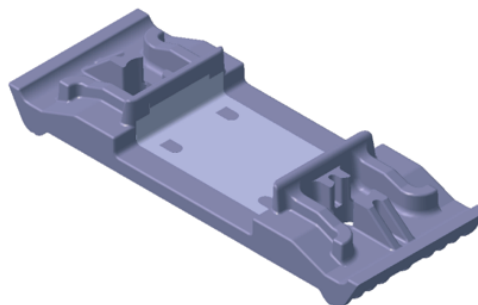
Имеет все необходимые разрешительные документы, позволяющие укладывать ЖБР-65ПШ:

- в кривых 350 метров и более с композитной подкладкой МКС-001 ЖБР (рис. 1)
- 350 метров и менее с металло-композитной подкладкой МКС-001 ЖБР. А (рис. 2)
- для увеличения срока эксплуатации ходового рельса опорной нитки, в кривых малых радиусов, за счёт композитной подкладки МКС-001ЖБР-05 (рис. 3) с ассиметричной постелью под рельс в сборе со съёмной стальной вставкой КПС-006 толщиной 6 мм. При укладке на обе нитки рельсовой колеи данной конструкции – колея сужается на 12 мм, тем самым продлевая срок службы рельсов. Данное решение применимо на все типы шпал ШЗ. Заявленный ресурс промежуточного рельсового крепления ЖБР-65ПШ более 1 500 млн. тонн брутто пропущенного груза. Узел крепления позволяет производить регулировку головки рельса по высоте до 20 мм за счёт укладки специальных регулировочных прокладок под подошву рельса. Модификация рельсового крепления под рельс Р50 – ЖБР-50ПШ.



**Рисунок 1**

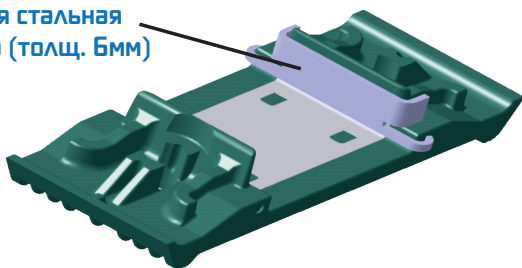
Подкладка полимерная МКС-001 ЖБР



**Рисунок 2**

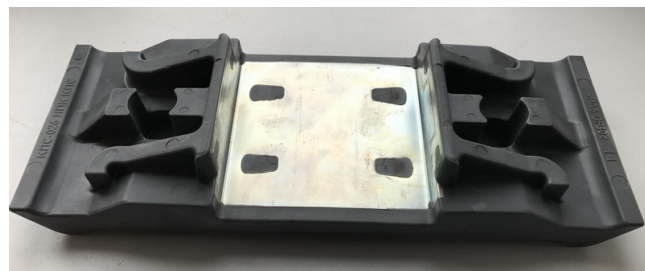
Подкладка металло-композитная МКС-001 ЖБР.А

**Съёмная стальная вставка (толщ. 6мм)**



**Рисунок 3**

Подкладка ремонтная МКС-001 ЖБР-05 со съёмной стальной вставкой КПС-006



## РЕЛЬСОВОЕ СКРЕПЛЕНИЕ ЖБР-65ПШ

Шпалы	ЖД/БАЛЛАСТ: ШЗ (КЛЕММНО-БОЛТОВОЕ) ШЗД (ШУРУПНО-ДЮБЕЛЬНОЕ) МЕТРО/БАЛЛАСТ: III-МК, III-МБ Безбалластный путь: БЛОКИ ОБ-М, ОБ-МК
Нагрузка на ось	До 35 тн
Скорость подвижного состава	До 160 км/ч грузовой трафик До 400 км/ч пассажирский трафик
Радиус кривой	Полимерная подкладка МКС-001 ЖБР: 400 м и более
	Металло-композитная подкладка МКС-001ЖБР.А: 399 и менее
Возможность регулировки по высоте	Да
Возможность регулировки по ширине колеи	Опционально до 12мм (при применении регулировочной подкладки МКС-001ЖБР-05)
Статическая жёсткость подрельсовой прокладки	148 МН/м
Нормативное монтажное прижатие рельса к шпале (подкладке)	26 кН
Электрическое сопротивление между узлами скрепления на шпале	1500 кОм
Продольная нагрузка, необходимая для возникновения необратимого смещения рельса или подкладки, при их нормативном прижатии	18 кН