

Изобретение относится к железнодорожному транспорту, а именно к конструкциям приспособлений для крепления рельсов железнодорожных путей, и может быть использовано для крепления железнодорожных рельсов высокоскоростных магистралей, в частности магистралей на железобетонной основе.

Наиболее близким к изобретению является анкер для рельсового крепления, содержащий предназначенную для установки пружинной клеммы головку и хвостовик, выполненный из вертикальных стенок, соединенных отдельными поперечными ребрами, образующими поперечные борта, между которыми в плоскости продольного сечения хвостовика выполнены сквозные окна разной высоты - меньшей в верхней части и большей на периферии хвостовика, а в нижней части головки выполнена опорная площадка, направленная суженной частью вниз (патент Украины № 48923 А, кл. E01B9/08; E01B9/30, публ. 2002 г.).

В этом известном анкере стенки сквозных окон в поперечном сечении имеют выпуклую форму, что обуславливает относительно малую площадь прилегания анкера к шпале и слабое его сцепление со шпалой.

Технической задачей, на решение которой направлено данное изобретение, является усовершенствование анкера для рельсового крепления с целью увеличения площади его прилегания к шпале и улучшения его сцепления со шпалой, что повысит прочность и надежность рельсового крепления.

Поставленная задача решается тем, что в анкере для рельсового крепления, содержащем предназначенную для установки пружинной клеммы головку и хвостовик, выполненный из вертикальных стенок, соединенных отдельными поперечными ребрами, образующими поперечные борта, между которыми в плоскости продольного сечения хвостовика выполнены сквозные окна разной высоты - меньшей в верхней части и большей на периферии хвостовика, а в нижней части головки выполнена опорная площадка, направленная суженной частью вниз, согласно изобретению вертикальные стенки хвостовика выполнены вогнутыми в середине.

Выполнение вертикальных стенок хвостовика вогнутыми увеличивает площадь прилегания анкера к шпале и улучшает сцепление с ней, что делает крепление прочнее и надежнее.

На фиг. 1 показан общий вид анкера; на фиг. 2 - вид сбоку; на фиг. 3 - разрез по А-А на фиг. 1.

Анкер для рельсового крепления содержит головку 1 и хвостовик 2. С разных сторон от оси анкера в головке 1 выполнены посадочные места - отверстия 3 или углубления 4 для установки пружинной клеммы. На боковой поверхности головки 1 соосно продольной оси анкера выполнен глухой паз 5 для установки изолирующего вкладыша. Хвостовик 2 выполнен из вертикальных стенок 6, связанных поперечными ребрами 7, которые образуют поперечные борта, причем вертикальные стенки 6 в промежутках между поперечными ребрами 7 выполнены вогнутыми в середине. В промежутках между ребрами 7 в плоскости продольного сечения хвостовика 2 выполнены сквозные окна 8 и 9, которые имеют разную высоту - в верхней части хвостовика 2 окно 8 имеет меньшую высоту, а на периферии хвостовика 2 окно 9 имеет большую высоту. Внутренние стенки окон 8 и 9 в поперечном сечении имеют выпуклую форму. В нижней части головки 1 анкера выполнена опорная площадка 10, которая направлена суженной частью вниз. Головка 1 анкера может быть любой конструкции в зависимости от формы пружинной клеммы.

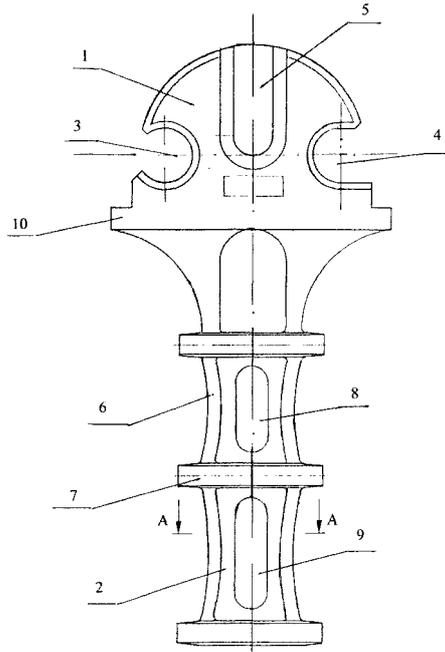
Устройство работает следующим образом.

Анкеры изготавливают из стали методомковки или отливания и при помощи технологической формы замоноличивают в тело железобетонной шпалы, при этом все анкеры закрепляются симметрично продольной оси шпалы. Головки 1 анкеров размещены поперек оси симметрии попарно. Они создают подрельсовые площадки для каждой железнодорожной рельсы.

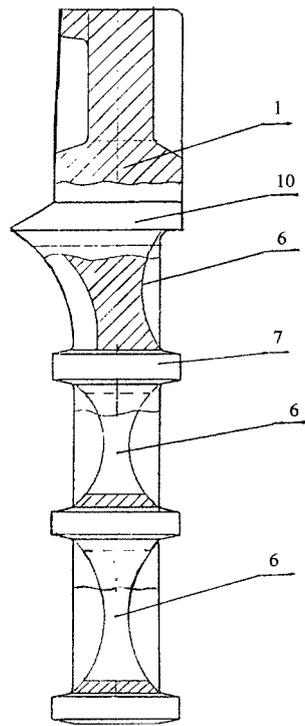
Благодаря измененной форме стенок хвостовика 2 анкер, закрепленный в шпале, крепче сцепляется с последней и поэтому делает прочнее и надежнее рельсовое крепление в целом.

ФОРМУЛА ИЗОБРЕТЕНИЯ

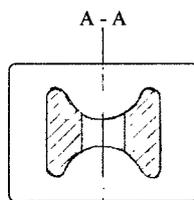
Анкер для рельсового крепления, содержащий предназначенную для установки пружинной клеммы головку и хвостовик, выполненный из вертикальных стенок, соединенных отдельными поперечными ребрами, образующими поперечные борта, между которыми в плоскости продольного сечения хвостовика выполнены сквозные окна разной высоты - меньшей в верхней части и большей на периферии хвостовика, а в нижней части головки выполнена опорная площадка, направленная суженной частью вниз, отличающийся тем, что вертикальные стенки хвостовика выполнены вогнутыми в середине.



Фиг. 1



Фиг. 2



Фиг. 3