

НИФТР и СТ КЫРГЫЗСТАНДАРТ

**РАБОЧИЙ
ЭКЗЕМПЛЯР**



**ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ
СОЮЗА ССР**



РЕЛЬСЫ КОНТРЕЛЬСОВЫЕ

ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ

ГОСТ 18232-83

Издание официальное

501-95
/ 11

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ СССР ПО СТАНДАРТАМ
Москва

РАЗРАБОТАН Министерством путей сообщения

ИСПОЛНИТЕЛИ

И.С. Баулин, В. Н. Дьяконов, А. В. Великанов, В. А. Рейхарт, В. Н. Капорцев, Л. И. Ченяков, Н. Ф. Леаченко, М. С. Гордиенко, Ю. М. Топтыгин

ВНЕСЕН Министерством путей сообщения

Зам. министра Б. А. Морозов

УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ Постановлением Государственного комитета СССР по стандартам от 6 октября 1983 г. № 4799

РЕЛЬСЫ КОНТРЕЛЬСОВЫЕ

Технические условия
Guard rails, Specifications

ГОСТ
18232—83

Взамен
ГОСТ 18232—72

ОКП 09 2100

Постановлением Государственного комитета СССР по стандартам от 6 октября 1983 г. № 4799 срок действия установлен

с 01.01.85
до 01.01.90

Несоблюдение стандарта преследуется по закону

Настоящий стандарт распространяется на рельсы контрольные (далее — рельсы) типов РК75, РК65 и РК50, применяемые в конструкциях верхнего строения пути с железнодорожными рельсами широкой колес.

1. ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

1.1. Рельсы следует изготавливать из мартеновской полностью раскисленной спокойной стали в соответствии с требованиями настоящего стандарта.

Конструкция и размеры — по ГОСТ 9798—71 и ГОСТ 9797—71.

Химический состав стали марки М68 должен соответствовать нормам, указанным в таблице.

Содержание элементов, %

Углерод	Марганец	Кремний	Фосфор, не более	Сера, не более
0,62—0,73	0,70—1,00	0,13—0,28	0,035	0,045

Примечание. В обозначении марки стали буква М указывает способ выплавки стали (мартеновский), цифра — среднее содержание углерода в сотых долях процента.

1.2. Механические свойства стали для рельсов при испытаниях на растяжение должны быть, не менее:

840 МПа — временное сопротивление;

7,0% — относительное удлинение.

При временном сопротивлении 900 МПа и более допускается относительное удлинение не менее 6,0%.

1.3. Пробный отрезок рельса для испытания на статический изгиб должен выдерживать без излома и признаков разрушения (трещин, выколов в пролете и на опорах) изгиб до получения остаточного прогиба на угол 20° (внешний).

1.4. В рельсах не допускается наличие флокенов.

Отсутствие флокенов в рельсах должно быть обеспечено соответствующим технологическим процессом.

1.5. Обжатый слиток (блюмс) и прокатанная из него рельсовая полоса должны быть обрезаны до полного удаления усадочной раковины и вредной ликвационной зоны. В рельсах не должно быть других вредных неоднородностей макроструктуры (пятнистой ликвации, пузырей, пористости, заворотов корок, белых и темных пятен, металлических и неметаллических включений (засоров) и т. п.).

1.6. После полного остывания рельсов допускается равномерная кривизна по всей их длине в вертикальной плоскости со стрелой прогиба не более $\frac{1}{30}$ длины рельса.

1.7. После полного остывания рельсы могут быть подвергнуты холодной правке на роликоправильных машинах и штемпельных прессах. Не допускается проводить повторную холодную правку рельсов на роликоправильных машинах в одной и той же плоскости.

1.8. После окончания холодной правки допускается:

равномерная кривизна рельсов со стрелой прогиба в вертикальной плоскости — не более $\frac{1}{2200}$, в горизонтальной плоскости — не более $\frac{1}{1000}$ их длины;

одиночные местные деформации (прогибы) не более 0,5 мм, определяемые между линейкой длиной 1 м и поверхностью рельса;

концевые искривления в вертикальной плоскости — не более 1 мм, в горизонтальной плоскости в сторону малого плеча подошвы — не более 2 мм, в сторону большего плеча подошвы — не более 5 мм.

1.9. Не допускается волнистость или скручивание рельсов. Рельсы считают скрученными, если при измерении их на контрольном стеллаже на концах имеются зазоры между подошвой рельса и стеллажом (по диагонали) более $\frac{1}{7000}$ длины рельса.

1.10. Равномерная вогнутость или выпуклость подошвы по отношению к ее краям — не более 0,5 мм.