

напряжениях, возникающих на близрасположенных участках в элементах путевой структуры (кроме напряжений, возникающих в струне). Опоры установлены с шагом  $l_t = 0,1-10$  км, который определяется рельефом местности, грузонапряженностью трассы и конструктивными особенностями, принятыми для конкретного варианта СТС: а) тормозная опора совмещена с поддерживающей опорой; б) опоры не совмещены друг с другом. В первом случае  $l_t = l_0$ , и максимальные тормозные усилия, приходящиеся на одну опору, будут незначительны – в пределах 1 тс.

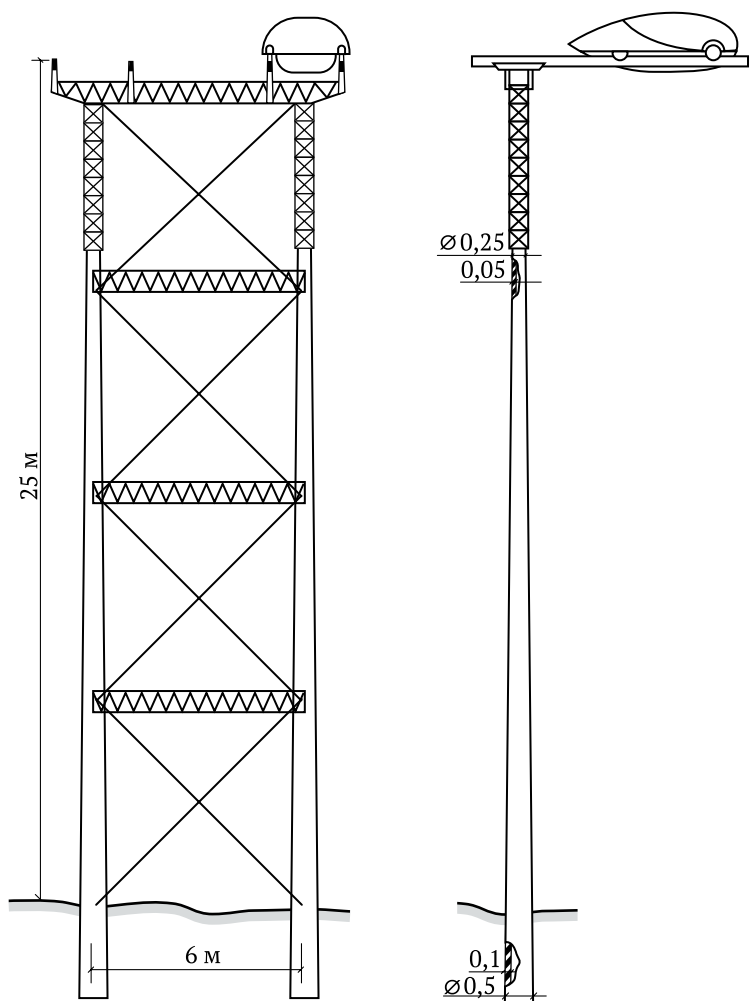


Рисунок 2.12 – Промежуточная опора средней высоты двухпутной СТС (вариант)

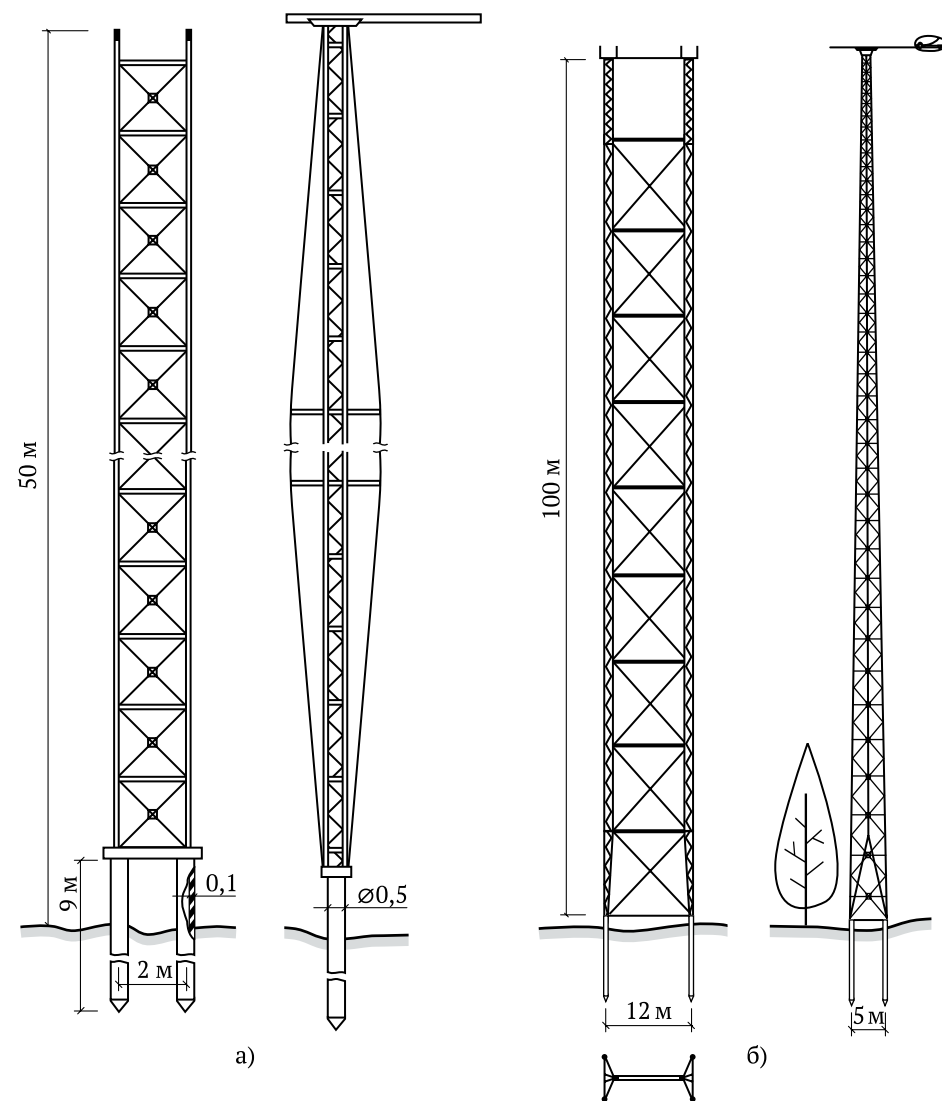


Рисунок 2.13 – Поддерживающие опоры СТС (варианты):  
а – высокие (однопутная СТС); б – сверхвысокие (двухпутная СТС)

Поэтому все типы поддерживающих опор, показанные на рисунках 2.11–2.13, будут являться и тормозными. При этом локальные тормозные усилия через натянутые струны будут перераспределяться на большое количество опор, в том числе и на анкерные. Этому способствует и некоторая податливость опор в направлении движения транспорта.