	<p><b>ЦЕПНАЯ ПОЛУКОМПЕНСИРОВАННАЯ ПОДВЕСКА КОНТАКТНОЙ СЕТИ ТРОЛЛЕЙБУСА (ЛК-0-6,7+МФ-85)</b></p> <p><b>ВЫПУСК 0. Общие материалы</b></p> <p><b>ВЫПУСК 1. Монтажные узлы подвески.</b></p> <p><b>ВЫПУСК 2. Изделия заводского изготовления</b></p> <p style="text-align: center;">Область применения:</p> <p>расчетная температура воздуха <math>-40^{\circ}\text{C} + 40^{\circ}\text{C}</math> или <math>-50^{\circ}\text{C} + 30^{\circ}\text{C}</math>;</p> <p>скоростной напор ветра <math>- 70 \text{ кгс/м}^2</math>, при гололеде <math>- 27 \text{ кгс/м}^2</math>;</p> <p>толщина стенки гололеда <math>- \text{не более } 20 \text{ мм.}</math></p>	<p><b>П А С П О Р Т</b></p> <p>Типовые конструкции</p> <p>Серия 4.507-5 Выпуски 0, I, 2</p> <p>УДК 621.335.43</p>
	<p>ЧАСТЬ</p> <p><b>3</b></p> <p>Раздел 4</p> <p>Группа 4.507</p>	<p>Разработаны "Мосгортранс-ниипроектом", 113035, Москва И-35, Раушская наб., д.22</p> <p>Утверждены и введены в действие Управлением пассажирского транспорта Мосгорисполкома с 20.05.80 г.</p> <p>Приказ № 464 от 16 апреля 1980 г.</p>

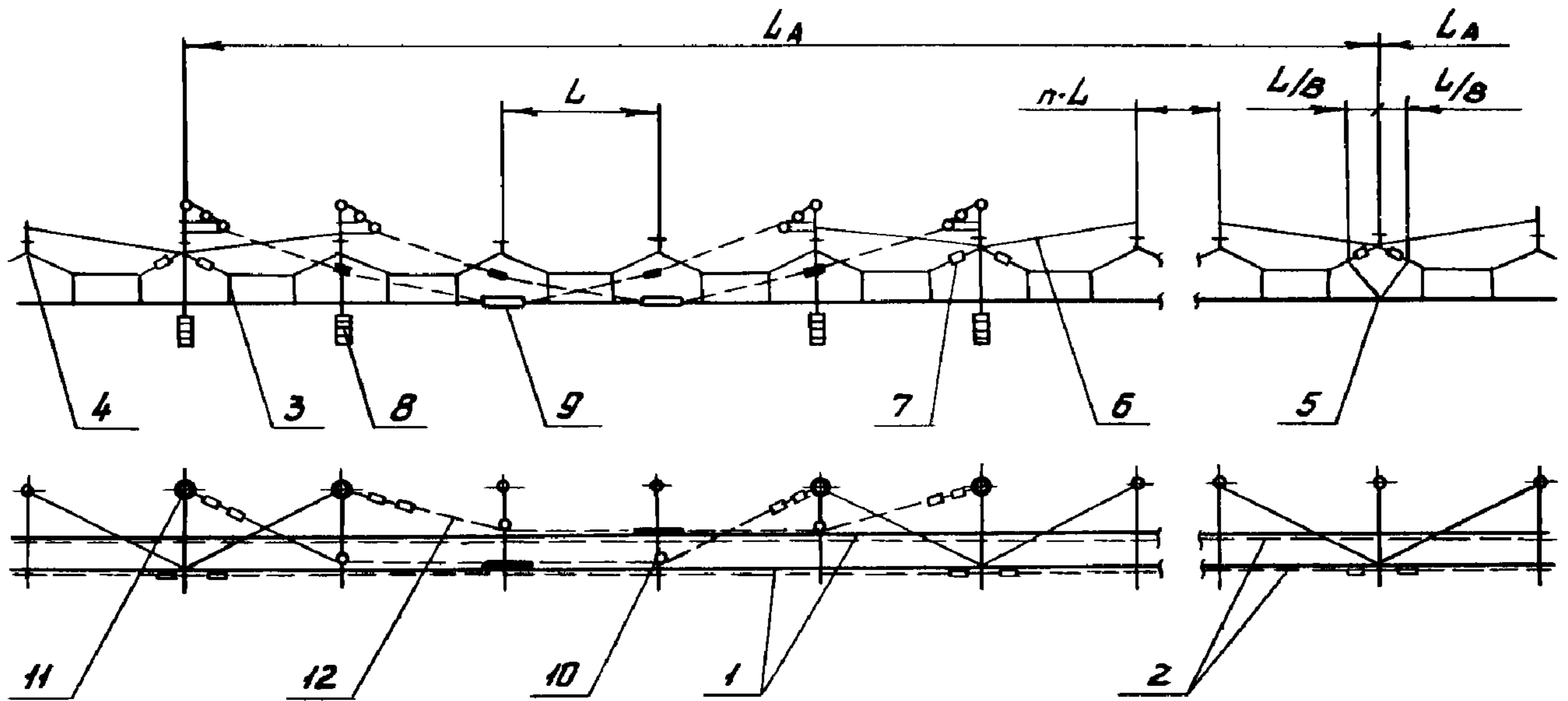
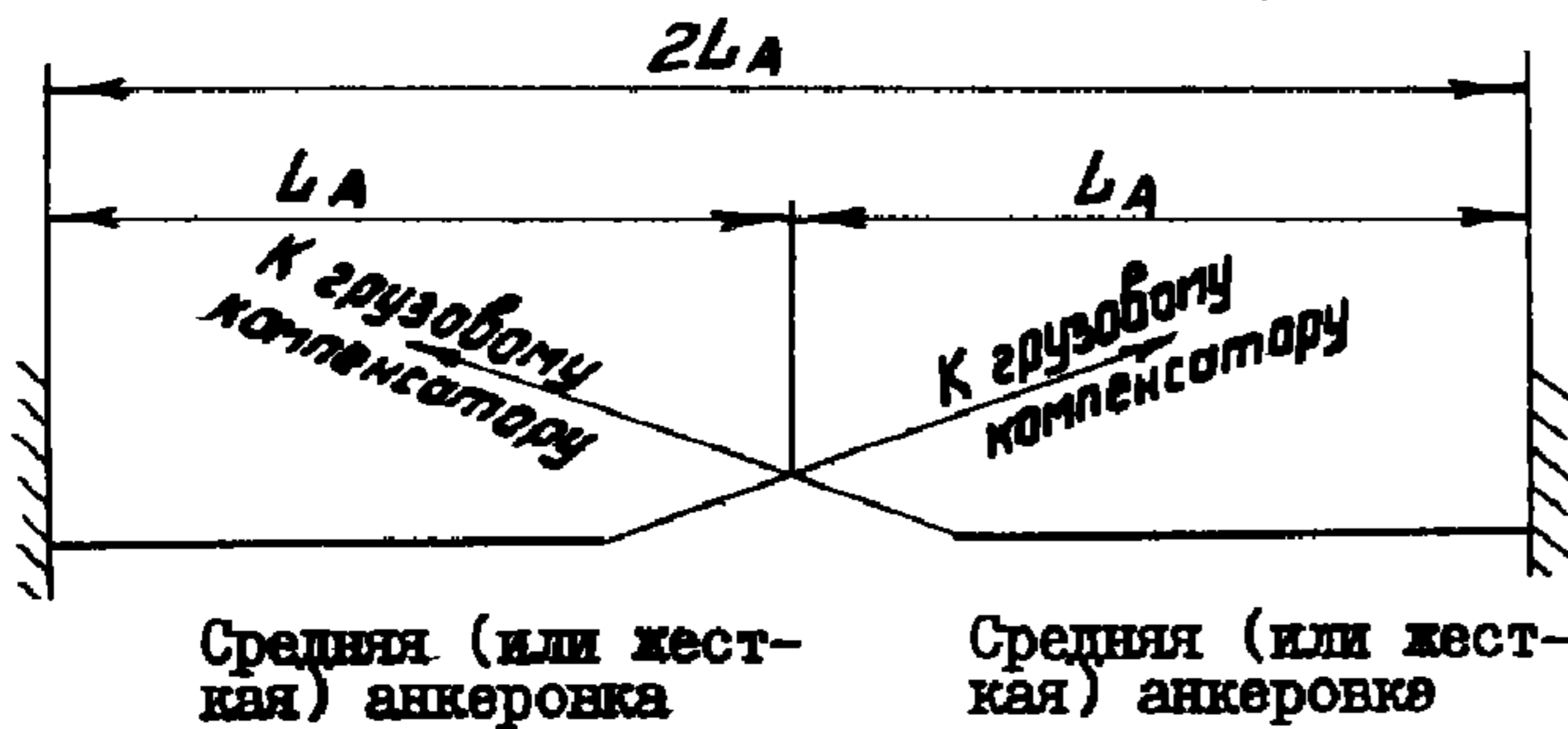
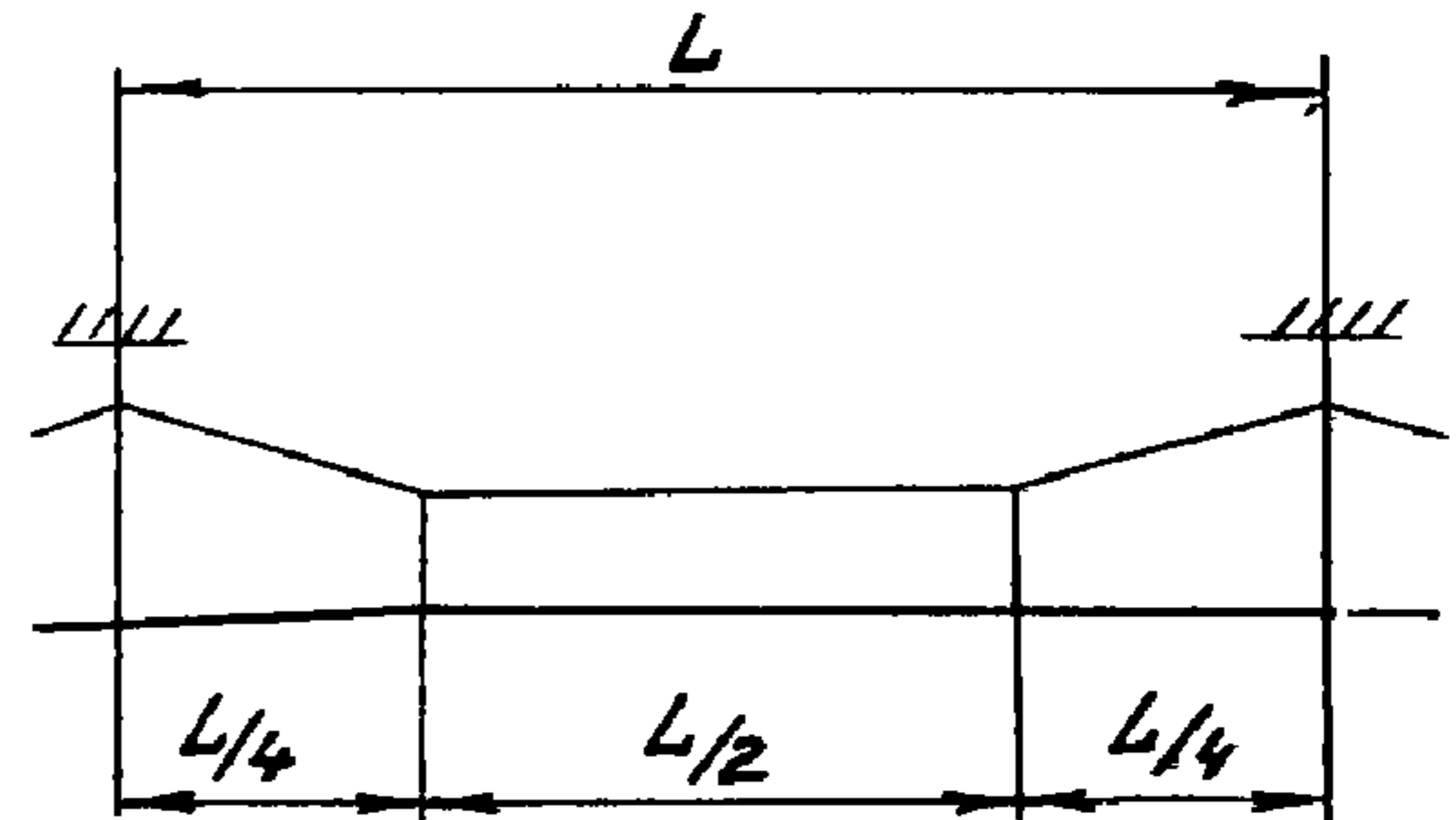


Схема сопряжения анкерных участков



Пролет подвески



1. Провод контактный.
2. Трос несущий.
3. Подвес скользящий.
4. Узел подвешивания на кронштейнах (на гибкой поперечине).
5. Узел средней анкеровки контактного провода.
6. Узел средней анкеровки несущего троса

7. Узел натяжения и изоляционного секционирования несущего троса.
8. Компенсатор
9. Переход многопроводный.
10. Ролик отклоняющий.
11. Опора анкерная.
12. Трос анкерочный

## ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА И УКАЗАНИЯ ПО ПРИМЕНЕНИЮ

Цепная полукомпенсированная подвеска контактной сети троллейбуса предназначена для подачи электроэнергии троллейбусам, оборудованным штанговыми токоприемниками со скользящими головками.

Подвеска состоит из несущего троса, выполненного из каната стального диаметром 6,7 мм по ГОСТ 3062-69 и контактного провода марки МФ-85 по ГОСТ 2584-75, и может применяться с креплением на кронштейнах и гибких поперечинах. Контактный провод крепится к несущему тросу при помощи скользящих подвесов (в количестве двух на каждый пролет), равномерно размещенных по его длине.

Подвеска разработана для прямых и криволинейных участков контактной сети. Несущий трос полностью электрически изолирован от своего контактного провода.

Анкерные участки подвески имеют устройства грузовой температурой компенсации натяжения контактных проводов. Устройство грузовой компенсации состоит из специальной анкерной опоры с размещенным на ней грузом и оборудованной блочным устройством с четырехкратным отношением натяжения контактного провода к весу груза. В узлах сопряжения анкерных участков для перехода токоприемников с контактного провода одного участка на контактный провод другого применено специальное переходное устройство.

## ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Номинальное напряжение сети	В	600
Максимальная скорость движения на прямом участке	км/ч	80
Натяжение контактного провода	кгс	800
	минимальное кгс	300
Натяжение несущего троса	кгс	500
	максимальное	
Длина эквивалентных пролетов	м	35, 40, 45, 50, 55, 60
Номинальное расстояние между контактными проводами (+) и (-) полярностей	м	0,5
Номинальная высота подвешивания контактного провода	м	5,8
Максимальный угол излома контактного провода	градус	12°
Длина анкерного участка на прямом участке линии при односторонней компенсации	м	450+700
	при двухсторонней компенсации	м

## ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ДАННЫЕ

Типовые конструкции разработаны взамен серии 4.407-164, выпуск I,2. Срок действия типовых конструкций серии 4.507-5 - 1985 г. (установлен приказом Управления пассажирского транспорта Мосгорисполкома № 464 от 16.04.80 г.).

## ОБЪЕМ ТЕХНИЧЕСКОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ

Выпуск 0 - 50 форматок  
Выпуск I - 72 форматки  
Выпуск 2 - 210 форматок

Чертежи распространяет: Мосгортрансипроект, ПЗ035, Москва И-35, Раушская наб., д.22

Инь.  
Пасп. № 042930