

| | | |
|---|--|--|
|  | <p>ПЕШНАЯ ПОЛУКОМПЕНСИРОВАННАЯ ПОДВЕСКА КОНТАКТНОЙ СЕТИ ТРОЛЛЕЙБУСА (ЛК-0-6,7+МР-85)</p> <p>ВЫПУСК 0. Общие материалы</p> <p>ВЫПУСК 1. Монтажные узлы подвески.</p> <p>ВЫПУСК 2. Изделия заводского изготовления</p> | <p>П А С П О Р Т</p> <p>Типовые конструкции Серии 4.507-5 Выпуски 0, I, 2 УДК 621.335.43</p> |
| | <p>ЧАСТЬ</p> <p style="font-size: 2em; font-weight: bold;">3</p> <p>Раздел 4 Группа 4.507</p> | <p>Область применения:</p> <p>расчетная температура воздуха $-40^{\circ}\text{C} + 40^{\circ}\text{C}$ или $-50^{\circ}\text{C} + 30^{\circ}\text{C}$;</p> <p>скоростной напор ветра - 70 кгс/м², при гололеде - 27 кгс/м²;</p> <p>толщина стенки гололеда - не более 20 мм.</p> |

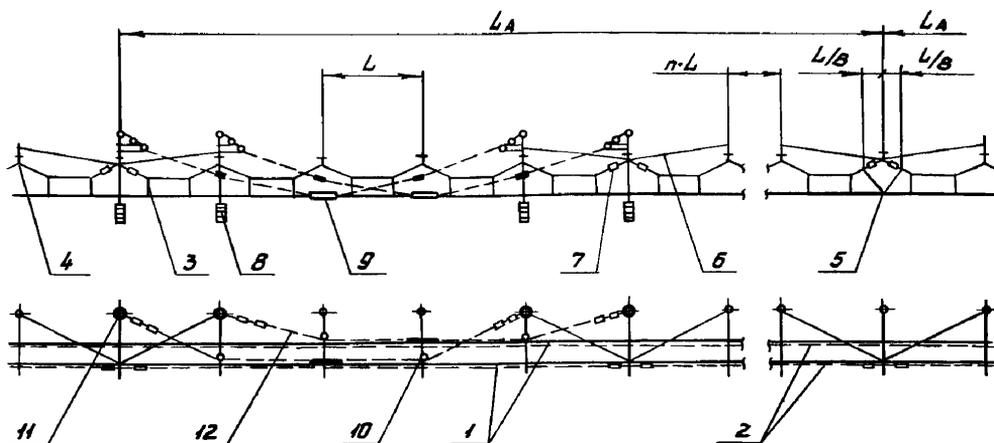
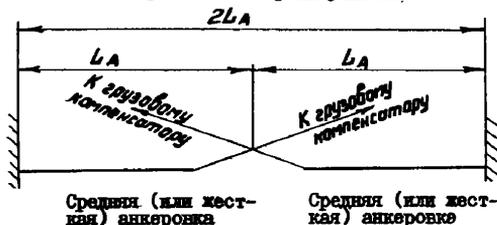
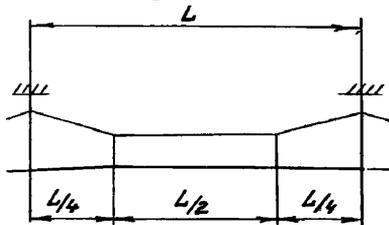


Схема сопряжения анкерных участков



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 полукompенсированная подвеска контактной сети троллейбуса предназначается 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 МБ-85 по ГОСТ 2584-75, и может применяться с креплением на кровитейвах 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 температурной 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 | 900+1400 |

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 Мосгортрансполкома № 464 от 16.04.80 г.).

ОБЪЕМ ТЕХНИЧЕСКОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ

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

Чертежи распространяет: Мосгортрансипроект, П13035, Москва И-35,
 Раульская наб., д.22

Ивв.
 Пасп. № 042930