

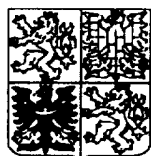
PATENTOVÝ SPIS

(11) Číslo dokumentu:

280 919

ČESKÁ
REPUBLIKA

(19)



ÚŘAD
PRŮMYSLOVÉHO
VLASTNICTVÍ

(21) Číslo přihlášky: **4947-90**

(22) Přihlášeno: 11. 10. 90

(30) Právo přednosti:
12. 10. 89 AT 89/2356

(40) Zveřejněno: 18. 03. 92

(47) Uděleno: 15. 03. 96

(24) Oznámeno udělení ve Věstníku: 15. 05. 96

(13) Druh dokumentu: **B6**

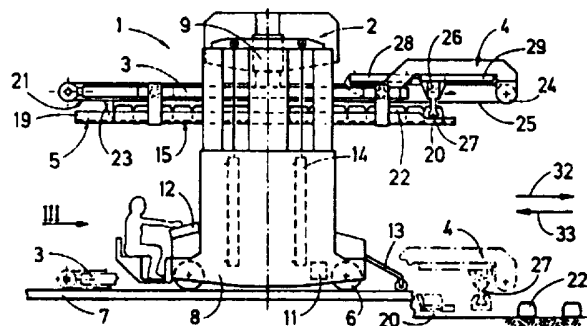
(51) Int. Cl.⁶:
E 01 B 29/06

(73) Majitel patentu:
FRANZ PLASSER
BAHNBAUMASCHINEN-INDUSTRIEGESELLS
CHAFT M. B. H., Wien, AT;

(72) Původce vynálezu:
Theurer Josef ing., Wien, AT;

(54) Název vynálezu:
Zařízení pro pokládání prážců

(57) Anotace:
Zařízení je opatřeno alespoň jedním portálovým rámem (2), který je pojezdový po vodících kolejničích (7) a má podélný nosník (3), dále přidržovacím ústrojím (5) prážců, které je výškově přestavitelné a které je vytvořeno pro uložení na oba konce prážců (22), jakož i ukládacím ústrojím (4) prážců, které je uspořádáno v podélné koncové oblasti přidržovacího ústrojí (5) prážců na podélném nosníku (3). Zařízení (1) pro pokládání prážců je opatřeno vlečným ústrojím (21) prážců, které je vytvořeno pro uložení na jedné podélné straně prážce (22), který je na přidržovacím ústrojí (5) prážců, přičemž toto vlečné ústrojí (21) prážců je vytvořeno podélně posuvně po celé podélné oblasti přidržovacího ústrojí (5) prážců prostřednictvím pohonu (24) ve směru k ukládacímu ústrojí (4) prážců, které je upraveno na koncové straně přidržovacího ústrojí (5) prážců.



Vynález se týká zařízení pro pokládání pražců koleje s alespoň jedním portálovým rámem, který je pojízdný po vodících kolejnicích a má podélný nosník s přidržovacím ústrojím pražců, které je výškově přestavitelné a které je vytvořeno pro boční uložení na oba konce pražců, a s ukládacím ústrojím pražců, které je uspořádáno v podélné koncové oblasti přidržovacího ústrojí pražců na podélném nosníku.

Takové zařízení je již známe například z DE-AS 1 117 627. U tohoto provedení jsou navzájem spojeny dva portálové rámy, které mají společný centrální podélný nosník, který je uspořádán v podélném směru koleje. Tento podélný nosník je spojen s přidržovacím ústrojím pražců, které je tvořeno výškově přestavitelnými lanovými navijáky a které má kolejnice ve tvaru písmene L, určené pro uložení na koncových oblastech pražců. Na každé koncové oblasti centrálního podélného nosníku je vytvořeno ukládací ústrojí pražců, které je posuvné v jeho podélném směru, je tvořeno kladkostrojem a je opatřeno pro přiložení na spodní stranu pražce vytvořeným nosným úhelníkem. Toto známé zařízení pro pokládání pražců však má poměrně malý výkon, přičemž zejména pokládání pražců vyžaduje relativně velký výškový pohyb a není možné zajistit přesné polohování pražců v konstantních vzdálenostech.

Z AT-PS 258 337 je také známe výkonnější zařízení pro demontování a přemísťování kolejí, vytvořených z kolejnic a pražců. Toto zařízení je rovněž vytvořeno ze dvou portálových jeřábů, které jsou pojízdné po vodících kolejnicích a které jsou spojeny prostřednictvím dopravních drah ve tvaru písmene U s nosnými kladkami, které jsou uspořádány napříč k jejich podélnému směru. Tyto dopravní dráhy jsou uloženy na výškově přestavitelných konzolách, spojených s hydraulicky ovladatelnými pohony. To umožňuje přestavovat dopravní dráhy do libovolné překládací polohy pro předávání přepravovaných pražců. Na jednom podélném konci zařízení jsou uspořádána svislá vedení, která mají výškově přestavitelné hákové zachycovače pro uchopování spodní strany pražce, který je uložen na šterkovém loži a který má být odtransportován. Tyto pražce, které jsou přepravovány směrem vzhůru prostřednictvím uchopovačů, se shromažďují na zmíněných dopravních drahách ve dvou navzájem rovnoběžně uspořádaných rovinách a dopravují se na přepravním vozu pražců. Toto zařízení však není vhodné pro pokládání pražců.

Konečně je ještě z DE-AS 1 203 811 známý stroj pro pokládání pražců, který je rovněž pojízdný po vodících kolejnicích a který je opatřen vodorovným dopravním pásem pro uskladňování pokládacích pražců. Na tento dopravní pás navazují dvě válečkové dráhy, které jsou v příčném směru uspořádány ve vzájemné rozteči a které jsou vykyvnutelné kolem osy, upravené v podélném směru koleje, případně v podélném směru stroje. Pražec, který je předáván ze sběrného pasu na obě válečkové dráhy, je uchopován na obou čelních plochách vykyvnutelnými zachytnými rameny, načež se ta válečková dráha, která je na spodní straně pražce, vykyvne stranou. Hlavní nevýhoda tohoto uspořádání spočívá v tom, že ten pražec, který je uchopen zachycovacím ústrojím, je vzhledem k prostoru, potřebnému pro výkyvný pohyb válečkových drah, relativně vysoko nad úrovní šterkového lože a po uvolnění volně padá na relativně velké dráze. Mimoto je ukládání pražců, které jsou na přepravním voze pražců, na dopravní pás poměrně zdlouhavé.

Vynález si klade za úkol vytvořit zařízení pro pokládání pražců koleje v úvodu popsaného typu, které by umožnilo uskutečňovat podstatně dokonalejší přejímku a pokládání pražců.

Vytčený úkol se řeší zařízením podle vynálezu, jehož podstata spočívá v tom, že je opatřeno vlečným ústrojím pražců, které je vytvořeno pro uložení na jedné podélné straně pražce, který je na přidržovacím ústrojí pražců, přičemž toto vlečné ústrojí je vytvořeno podélně posuvně s výhodou po celé délce přidržovacího ústrojí pražců prostřednictvím pohonu ve směru k ukládacímu ústrojí pražců, které je upraveno na koncové straně přidržovacího ústrojí pražců. Kombinace v podélném směru posuvně uspořádaného vlečného ústrojí pražců s na koncové straně uspořádaným ukládacím ústrojím pražců umožňuje dosáhnout zvláště výkonného pokládání pražců při kontinuálním pohybu zařízení pro pokládání pražců. Přitom je zvláště výhodným způsobem možné uskutečňovat souběžně s uchopením a pokládáním předního pražce, připojeného k uchopovacímu ústrojí pražců, také podélné posouvání pražců, které jsou drženy přidržovacím ústrojím pražců, a to prostřednictvím vlečného ústrojí pražců. Tím je nejvíce vpředu uložený, zachycovaný a pokládáný pražec vždy v téže poloze, což zajišťuje, že dráha posuvu uchopovacího ústrojí pražců pro provedení položení pražce je vždy konstantní a co nejkratší. Další podstatná výhoda zařízení pro pokládání pražců, vytvořeného podle vynálezu, spočívá v tom, že po odložení posledního pražce lze uskutečnit velmi rychlý přísun další vrstvy pražců, a to tak, že se portálový rám přiveze nad připravený vůz pro přepravu pražců a podélný nosník se včetně přidržovacího ústrojí pražců spustí pro odebrání nejvyšší vrstvy pražců.

Podle dalšího výhodného vytvoření zařízení podle vynálezu se předpokládá, že vlečné ústrojí pražců je vytvořeno alespoň jedním unašečem, který je upraven pro uložení na jedné podélné straně pražce, uloženého na přidržovacím ústrojí pražců, přičemž tento unašeč je spojen s nekonečným řetězem, uspořádaným na podélném nosníku a posuvným v podélném směru prostřednictvím pohonu. Takto vytvořené vlečné ústrojí pražců zajišťuje spolehlivé a rychlé posouvání pražců, uložených na přidržovacím ústrojí pražců, ve směru k ukládacímu ústrojí pražců, přičemž krátkodobé uspořádání unašeče na horní straně podélného nosníku umožňuje neomezené uchopení horní vrstvy pražců z vagonu pro přepravu pražců.

Podle dalšího výhodného vytvoření zařízení podle vynálezu je na vlečné ústrojí pražců navazující ukládací ústrojí pražců tvořeno uchopovacím ústrojím pražců, které je prostřednictvím pohonu kleštinovitě přestavitelné napříč k podélnému směru podélného nosníku a které je prostřednictvím pohonu posuvně uloženo v podélném vedení. Takto vytvořené uchopovací ústrojí pražců umožňuje zvláště rychlé a přesné uchopování a pokládání pražců. Mimoto kleštinovité uchopení pražce v obou čelních oblastech má tu podstatnou výhodu, že umožňuje bezproblémové a polohou pražce neovlivněné uvolnění uchopovacího ústrojí.

Další výhodné vytvoření zařízení podle vynálezu spočívá v tom, že podélné vedení uchopovacího ústrojí pražců je vytvořeno s přesahem přes jednu podélnou koncovou oblast ve tvaru písmene L vytvořených přídržných kolejnic přidržovacího ústrojí pražců. Toto přesahující vytvoření umožňuje velmi rychlé podélné posouvá-

ní uchopovacího ústrojí pražců pro jejich rychlé a přesné ukládání.

Podélné vedení uchopovacího ústrojí pražců je vytvořeno rovnoběžně s přepravní rovinou pražců, vytvořenou oběma přídržnými kolejnicemi přídržovacího ústrojí pražců, a prostřednictvím pohonů výškově přestavitelný podélný nosník je spolu s vlečným ústrojím pražců spustitelný bezprostředně nad úroveň šterkového lože ukládaných pražců, případně nad horní hranu vodicích kolejnic. Tím, že se celé přídržovací ústrojí pražců spustí až těsně nad úroveň šterkového lože, je třeba jen velmi krátkého podélného posunutí pražce, který je uchopen uchopovacím ústrojím pražců. Tak je třeba v koncové oblasti dráhy podélného posuvu uchopovacího ústrojí jen otevřít, čímž se zajistí, že pražec spadne do správné polohy na šterkovém loži jen na velmi krátké vzdálenosti.

V souladu s dalším výhodným vytvořením zařízení podle vynálezu je s portálovým rámem spojeno kolečko pro měření dráhy pro ovládání příčných posuvných pohonů uchopovacích ústrojí pražců, upravených pro současné uložení na obě čelní oblasti pražců. Kolečko pro měření dráhy přesně zjišťuje velikost dráhy, kterou při kontinuálním dopředném pohybu vykonalo zařízení pro pokládání pražců, což zajistí, že uchopovací ústrojí pražců po obdržení ovládacího impulsu od kolečka pro měření dráhy nechá pevně držený pražec spadnout přesně do správné polohy v požadované vzdálenosti mezi jednotlivými pražci.

V předávací oblasti pražců, odkládaných z přídržovacího ústrojí pražců na uchopovací ústrojí pražců, je s přídržovacím ústrojím pražců spojen doraz, který je upraven pro uložení na pražec, uložený na obou přídržných kolejnicích, a který je odklopitelný dálkově ovládaným impulzem. Tento doraz umožňuje přesné vymezení posuvné dráhy pražců, které jsou uloženy na přídržovacím ústrojím pražců, přičemž tento podélný posuv vytváří vlečné ústrojí. Odklopitelné vytvoření potom zajišťuje neomezovanou další přepravu nejpodobnějšího pražce prostřednictvím uchopovacího ústrojí pražců.

Další výhodné vytvoření zařízení podle vynálezu spočívá v tom, že mezi podélným nosníkem a mezi vlečným ústrojím pražců, případně přídržovacím ústrojím pražců je uspořádána dosedací, případně tlumicí lišta, která je spojena s pohony, upevněnými na podélném nosníku pro změnu vzdálenosti vzhledem k přídržným kolejnicím přídržovacího ústrojí pražců. Taková tlumicí, případně dosedací lišta, která je přitlačitelná při odběru vrstvy pražců z přípravného vozu pražců a při přepravě pražců na místo jejich pokládání na horní stranu pražců, zajišťuje bezporuchovou přepravu vrstvy pražců, která je uchopena přídržovacím ústrojím pražců. Mimoto lze tuto tlumicí, případně dosedací lištu pro neomezené podélné posouvání pražců prostřednictvím vlečného ústrojí pražců nepatrně nadzdvihnout nad horní stranu pražců, čímž se spolehlivě zabrání nadzdvížení pražce vzhůru, ke kterému by mohlo dojít při nerovnoměrném působení sil.

Podle dalšího výhodného vytvoření je na vlečné ústrojí pražců navazující ukládací ústrojí pražců tvořeno podpěrnými lištami pro uložení obou koncových oblastí pokládaných pražců, přičemž tyto podpěrné lišty jsou uspořádány v podélné koncové oblasti

přidržných kolejnic ve tvaru písmene L a jsou vykývnutelné prostřednictvím pohonu kolem osy, upravené v podélném směru podélného nosníku. Takové ukládací ústrojí pražců se vyznačuje konstrukčně velmi jednoduchým řešením.

Vynález je v dalším podrobněji vysvětlen na dvou příkladech provedení ve spojení s výkresovou částí.

Na obr. 1 je schematicky znázorněn bokorys zařízení pro pokládání pražců podle vynálezu. Obr. 2 znázorňuje půdorys téhož zařízení. Na obr. 3 je znázorněn bokorys ve směru šipky III z obr. 1. Na obr. 4 je schematicky znázorněn další příklad provedení ukládacího ústrojí pražců. Na obr. 5 je znázorněn bokorys ukládacího ústrojí pražců ve směru šipky V na obr. 4.

Zařízení 1 pro pokládání pražců podle obr. 1 sestává v podstatě z portálového rámu 2, z podélného nosníku 3, který je s ním spojen a který je uspořádán centrálně, z ukládacího ústrojí 4 pražců, které je spojeno s podélným nosníkem 3, a z přidržovacího ústrojí 5, které je uspořádáno na spodní straně podélného nosníku 3. Dvě bočnice 8 portálového rámu 2, které jsou prostřednictvím kladek 6 s okolkem pojížděné po vodicích kolejnicích 7, jsou navzájem spojeny příčnickem 9, který je upraven kolmo k vodicím kolejnicím 7, případně k bočnicím 8. Na příčniku 9 je upevněna energetická centrála 10. Pro ovládání trakčního pohonu 11 a ostatních různých pohonů je upraveno centrální ovládací ústrojí 12 se sedadlem pro obsluhu. Měření dráhy ujeté po vodicích kolejnicích 7 v průběhu pokládání pražců 22 se uskutečňuje prostřednictvím kolečka 13 pro měření dráhy, které se odvaluje po vodicí kolejnici 7. Příčník 9 je výškově přestavitelný prostřednictvím pohonů 14, které jsou uspořádány v bočnicích 8 a jejich výška zdvihu má u znázorněného příkladu provedení hodnotu 1,7 m. Prostřednictvím o sobě známého mechanismu, který je uspořádán v bočnicích 8, má celková výška zdvihu portálového rámu 2, případně příčniku 9 hodnotu 3,4 m.

Střední oblast příčniku 9 portálového rámu 2 je spojena s podélným nosníkem 3, který je upraven vodorovně a rovnoběžně s vodicími kolejnicemi 7. Podélný nosník 3 má na své spodní straně dvě navzájem v podélném směru podélného nosníku 3 rovnoběžně upravené a přidržovací ústrojí 5 pražců vytvářející přidržené kolejnice 15 ve tvaru písmene L. Ty jsou spojeny s centrálním podélným nosníkem 3 příčně posuvně prostřednictvím příčných vedení 16 a pohonů 17. Vodorovné rameno 18 obou přidržných kolejnic 15, které je rovnoběžně s oběma vodicími kolejnicemi 7, je určeno vždy pro uložení koncových oblastí pražců 22. Svislé rameno 19 přidržných kolejnic 15 má v oblasti ukládacího ústrojí 4 pražců pro vytvoření předávací oblasti 20 pražců menší výšku.

S podélným nosníkem 3 je spojeno vlečné ústrojí 21 pražců. To je tvořeno dvěma unašeči 23, které jsou určeny pro uložení na vždy jedné podélné straně pražců 22, uložených na přidržovacím ústrojí 5 pražců. Unašeče 23 jsou spojeny s nekonečnými řetězy 25, které jsou uspořádány na podélném nosníku 3 a které jsou posuvné v jeho podélném směru prostřednictvím pohonu 24.

Jak je to patrné zejména z obr. 1 a 2, je ukládací ústrojí 4 pražců, které je uspořádáno na koncové straně podélného nosníku

3, a které přes něj a přes přidržovací ústrojí 5 pražců přečnává, tvořeno kleštovitě přestavitelným uchopovacím ústrojím 27 pražců, které je přestavitelné prostřednictvím pohonů 26 napříč k podélnému směru podélného nosníku 3. Uchopovací ústrojí 27 pražců je prostřednictvím dalšího pohonu 28 uloženo posuvně v podélném vedení 29. V předávací oblasti pokládáných pražců 22 je s přidržovacím ústrojím 5 pražců spojen doraz 30, který je vytvořen pro dosednutí na boční plochu pražce 22 a který je odklopitelný dálkově ovladatelným impulzem do roviny, tvořené svislým ramenem 19. Mezi podélným nosníkem 3 a přidržovacím ústrojím 5 pražců je uspořádána blíže neznázorněná dosedací, případně tlumicí lišta, která je pro změnu vzdálenosti vzhledem k přídržným kolejnicím 15 spojena s pohony, upevněnými na podélném nosníku 3.

Jak je to čerchovaně znázorněno na obr. 3, je podélný nosník 3 vytvořen pro spuštění přídržných kolejnic 15 až bezprostředně nad úroveň 31 šterkového lože pokládáných pražců 22, případně horních hran vodicích kolejnic 7.

V dalším je blíže popsána činnost zařízení 1 pro pokládání pražců podle vynálezu.

Portálový rám 2 popojede pro odběr pražců 22 působením trakčního pohonu 11 nad neznázorněný přepravní vůz pražců. Potom se spustí podélný nosník do té míry, až dosáhne nejvyšší vrstvy pražců. Prostřednictvím vzájemného přisunutí obou přídržných kolejnic 15 působením pohonu 17 se uchopí všechny pražce 22, které jsou uloženy v jedné rovině, rovnoběžně s vodicími kolejnicemi 7, prostřednictvím pohonů 14 se zdvihnou vzhůru a přesunou se ve směru šipky 32 do oblasti pokládání. V průběhu této jízdy je již podélný nosník 3 spolu s přidržovacím ústrojím 5 pražců tak dlouho spouštěn, až má spodní strana pražců vzdálenost vzhledem k úrovni 31 šterkového lože zhruba o hodnotě 5 až 8 cm. Uchopovací ústrojí 27 pražců uchopí ve směru šipky 32 v předávací oblasti 20 pražců ten pražec 22, který je na nej přednější místě, a to tak, že se obě svislá uchopovací ramena působením pohonů 26 přitlačí na čelní plochy pražců 22. Doraz 30 se odklopí, takže je možné přesunout uchopený pražec 22 bez omezení působením pohonu 28 po přídržných kolejnicích 15 ve směru šipky 32 do nej přednější polohy, jak je to znázorněno čerchovaně zobrazenou polohou ukládacího ústrojí 4 pražců na obr. 1. Portálový rám 2 pojíždí kontinuálně ve směru šipky 33 tak dlouho, až kolečko 13 pro měření dráhy zjistí požadovanou vzdálenost mezi pražci 22 a vydá příslušný řídicí impuls pro pohony 26. Ty zajistí rozevření obou uvedených svislých uchopovacích ramen uchopovacího ústrojí 27 pražců, čímž uchopený pražec 22 spadne z již uvedené nepatrné výšky o hodnotě zhruba 5 až 8 cm do správné polohy vzhledem k sousedícímu, již uloženému pražci 22 na šterkové lože.

V tomto mezidobí byl sklopen zpět prostřednictvím vodorovného ramena 18 přídržné kolejnice 15 doraz 30 a byl uveden v činnost pohon 24. Ten způsobí podélné posunutí unášeče 23 vlečného ústrojí 21 pražců, čímž se všechny pražce 22, které jsou uloženy na přídržných kolejnicích 15, podélně posunou ve směru k předávací oblasti 20 pražců až k dorazu 30. Jakmile se jej dotkne nej přednější pražec 22, je vydán příslušný řídicí impuls pro zastavení pohonu 24 vlečného ústrojí 21 pražců. Při kontinuální další jízdě portálového rámu 2 ve směru šipky 33 se opakuje již popsany

proces pokládání, a to tak, že nyní nejpřednější pražec 22 je opět uchopen uchopovacím ústrojím 27 pražců, je délkově přesunut a po dosažení správné vzdálenosti mezi pražci 22 je umožněno jeho spadnutí. Po položení posledního pražce 22, který byl uložen na přídržovacím ústrojí 5 pražců, se portálový rám 2 opět přemístí nad přistavený přepravní vůz pražců a nadzdvihne se nejvyšší vrstva pražců 22 pro zajištění procesu pokládání.

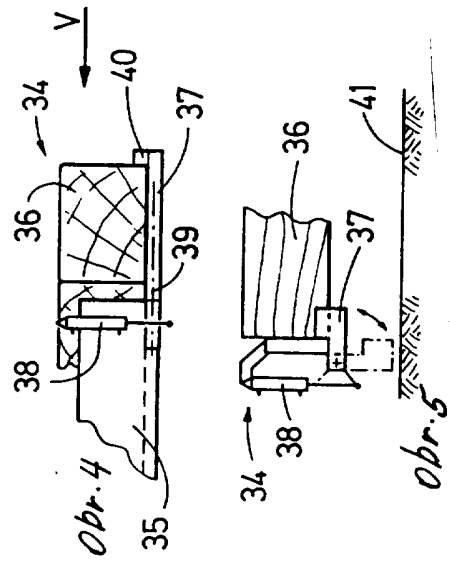
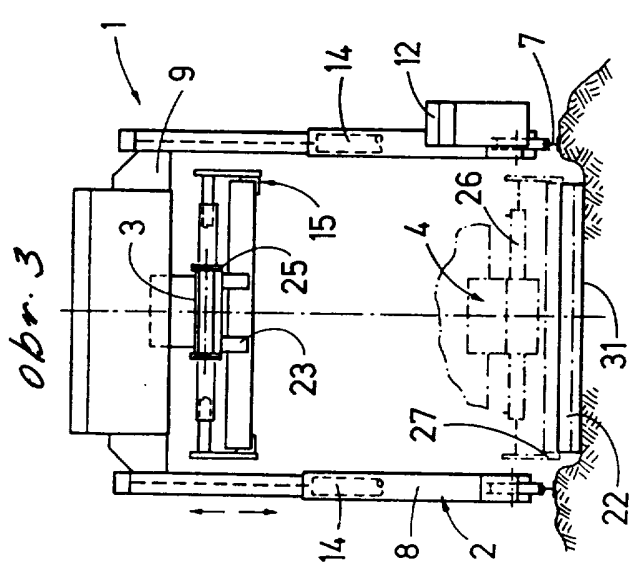
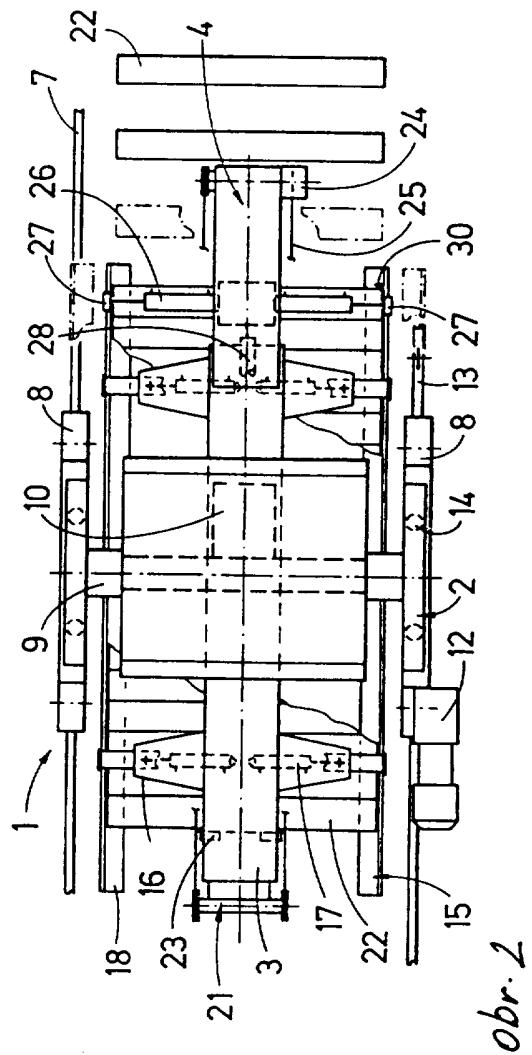
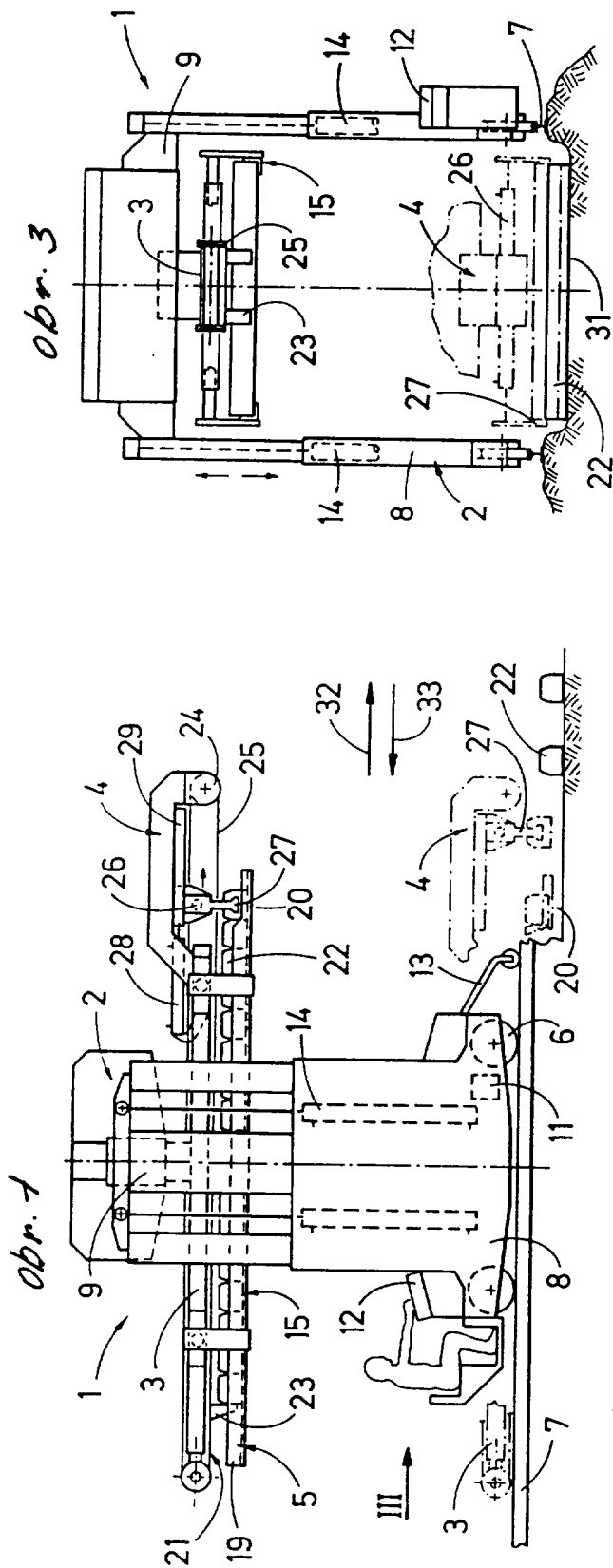
Na obr. 4 a 5 je ve zjednodušené podobě znázorněn další příklad provedení ukládacího ústrojí 34 pražců. Na obou koncových oblastech přídržných kolejnic 35 jsou uspořádány pro uložení obou podélných koncových oblastí pokládaných pražců 36 vytvořené podpěrné lišty 37, které jsou prostřednictvím pohonů 38 vykývnutelné kolem osy 39, upravené v podélném směru přídržných kolejnic 35, případně podélného nosníku 3. Pražce 36, které jsou uloženy na přídržných kolejnicích 35, se přesouvají prostřednictvím vlečného ústrojí podle vynálezu až k narážce 40. Po dosažení správné vzdálenosti mezi pražci 36 při kontinuální další jízdě portálového rámu 2 vydá kolečko 13 pro měření dráhy odpovídající impuls pro pohon 38, čímž se obě podpěrné lišty 37 vykývnu do polohy, která je na obr. 5 znázorněna čerchovaně. V dalším procesu spadne nejpřednější pražec 36 na šterkové lože 41. Po zpětném vykývnutí obou podpěrných lišt 37 se opět všechny pražce 36 posunou po přídržných kolejnicích 35 až k narážce 40.

P A T E N T O V É N Á R O K Y

1. Zařízení pro pokládání pražců koleje s alespoň jedním portálovým rámem, který je pojízdný po vodících kolejnicích a má podélný nosník, s přídržovacím ústrojím pražců, které je výškově přestavitelné a které je vytvořeno pro boční uložení na oba konce pražců, a s ukládacím ústrojím pražců, které je uspořádáno v podélné koncové oblasti přídržovacího ústrojí pražců na podélném nosníku, **v y z n a č u j í c í s e t í m,** že je opatřeno vlečným ústrojím (21) pražců, které je vytvořeno pro uložení na jedné podélné straně pražce (22), který je na přídržovacím ústrojí (5) pražců, přičemž toto vlečné ústrojí (21) pražců je vytvořeno podélně posuvně s výhodou po celé podélné oblasti přídržovacího ústrojí (5) pražců prostřednictvím pohonu (24) ve směru k ukládacímu ústrojí (4) pražců, které je upraveno na koncové straně přídržovacího ústrojí (5) pražců.
2. Zařízení podle nároku 1, **v y z n a č u j í c í s e t í m,** že vlečné ústrojí (21) pražců je tvořeno alespoň jedním unašečem (23), který je upraven pro uložení na jedné podélné straně pražce (22), uloženého na přídržovacím ústrojí (5) pražců, přičemž tento unašeč (23) je spojen s nekonečným řetězem (25), uspořádaným na podélném nosníku (3) a posuvným v podélném směru prostřednictvím pohonu (24).
3. Zařízení podle nároku 1 nebo 2, **v y z n a č u j í c í s e t í m,** že na vlečné ústrojí (21) pražců navazující ukládací ústrojí (4) pražců je tvořeno uchopovacím ústrojím (27) pražců, které je prostřednictvím pohonu (26) kleštinovitě přestavi-

telné napříč k podélnému směru podélného nosníku (3) a které je prostřednictvím pohonu (28) posuvně uloženo v podélném vedení (29).

4. Zařízení podle nároku 3, v y z n a č u j í c í s e t í m, že podélné vedení (29) uchopovacího ústrojí (27) pražců je vytvořeno s přesahem přes jednu podélnou koncovou oblast ve tvaru písmene L vytvořených přídržných kolejnic (15) přidržovacího ústrojí (5) pražců.
5. Zařízení podle jednoho z nároků 1 až 4, v y z n a č u j í c í s e t í m, že podélné vedení (29) uchopovacího ústrojí (27) pražců je vytvořeno rovnoběžně s přepravní rovinou pražců (22), vytvořenou oběma přídržnými kolejnicemi (15) přidržovacího ústrojí (5) pražců, a prostřednictvím pohonů (14) výškově přestavitelný podélný nosník (3) je spolu s vlečným ústrojím (21) pražců spustitelný bezprostředně nad úroveň šterkového lože ukládaných pražců (22), případně nad horní hranou vodičích kolejnic (7).
6. Zařízení podle jednoho z nároků 1 až 5, v y z n a č u j í c í s e t í m, že s portálovým rámem (2) je spojeno kolečko (13) pro měření dráhy pro ovládání příčných posuvných pohonů (26) uchopovacích ústrojí (27) pražců, upravených pro současné uložení na obě čelní oblasti pražců (22).
7. Zařízení podle jednoho z nároků 1 až 6, v y z n a č u j í c í s e t í m, že v předávací oblasti (20) pražců, odkládaných z přidržovacího ústrojí (5) pražců na uchopovací ústrojí (27) pražců je s přidržovacím ústrojím (5) pražců spojen doraz (30), který je upraven pro uložení na pražec (22), uložený na obou přídržných kolejnicích (15), a který je odklopitelný dálkově ovládaným impulzem.
8. Zařízení podle jednoho z nároků 1 až 7, v y z n a č u j í c í s e t í m, že mezi podélným nosníkem (3) a mezi vlečným ústrojím (21) pražců, případně přidržovacím ústrojím (5) pražců je uspořádána dosedací, případně tlumicí lišta, která je spojena s pohony, upevněnými na podélném nosníku (3), pro změnu vzdálenosti vzhledem k přídržným kolejnicím (15) přidržovacího ústrojí (5) pražců.
9. Zařízení podle nároku 1 nebo 2, v y z n a č u j í c í s e t í m, že na vlečné ústrojí (21) pražců navazující ukládací ústrojí (34) pražců je tvořeno podpěrnými lištami (37) pro uložení obou koncových oblastí pokládáných pražců (36), přičemž tyto podpěrné lišty (37) jsou uspořádány v podélné koncové oblasti přídržných kolejnic (35) ve tvaru písmene L a jsou vykyvnutelné prostřednictvím pohonu (38) kolem osy (39), upravené v podélném směru podélného nosníku (3).



Konec dokumentu