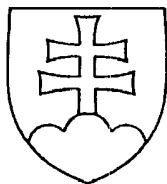


SLOVENSKÁ REPUBLIKA

(19) SK



ÚRAD
PRIEMYSELNÉHO
VLASTNÍCTVA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ZVEREJNENÁ PRIHLÁŠKA VYNÁLEZU

- (22) Dátum podania: 23.05.88
(31) Číslo prioritnej prihlášky: A 1359/87
(32) Dátum priority: 27.05.87
(33) Krajina priority: AT
(43) Dátum zverejnenia: 07.02.1996
(86) Číslo PCT:

(21) Číslo dokumentu:

3484-88

(13) Druh dokumentu: A3

(51) Int. Cl.⁶:

E 01B 27/10

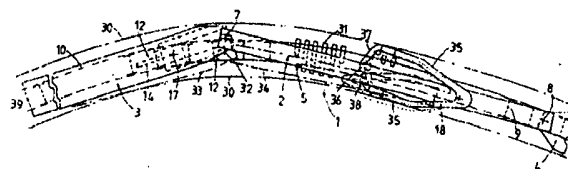
(71) Prihlasovateľ: Franz Plasser Bahnbaumaschinen Industriegesellschaft m.b.H., Wien, AT;

(72) Pôvodca vynálezu: Theurer Josef Ing., Wien, AT;
Brunninger Manfred, Altenberg, AT;

(54) Názov prihlášky vynálezu: Čistička štrkového lôžka

(57) Anotácia:

Čistička má rám, ktorý je uložený na podvozkoch (12) a ktorý je tvorený aspoň dvoma navzájom v kĺbe (7) okolo zvislej osi (6) kĺbu výkyvnými časťami (2, 3). Tie sú podopreté na koncoch a v mieste kĺbu (7) koľajovým podvozkom (12). Na prvej časti (2) rámu sa nachádza nekonečný dopravník a brázdiaca reťaz (18), ktorá je vedená v priečnej vodiacej dráhe (36) reťaze priečne k pozdĺžnemu smeru stroja pod výstužou (31) koľaje. Preosievacie zariadenie (21) a zariadenie (13) na navrhovanie koľaje je spojené s prvou časťou (2) rámu v mieste priečnej vodiacej dráhy (36) reťaze. Koľajový podvozok (12), ktorý sa nachádza v oblasti osi (6) kĺbu a je spojený s druhou časťou (3) rámu (5), je zhotovený prostredníctvom pozdĺžneho posuvného pohonu (14) vzhľadom na priradenú druhú časť (3) rámu (5) stroja posuvne v jeho pozdĺžnom smere.



Č I S T I Č K A Š T R K O V É H O L Ő Ž K A

Oblasť techniky

Vynález sa týka čističky štrkového lôžka na odber, čistenie a prepravu štrku kolajového lôžka s rámom stroja, ktorý je uložený na podvozkoch a ktorý je tvorený aspon dvoma vzájomne pohyblivými okolo zvislej osi výkyvnými časťami rámu, ktoré sú na koncoch podopreté ako aj v kĺbovom spojení kolajovým podvozkom, ako aj nekonečnou dopravnou a brázdiacou reťazou, ktorá je umiestnená na prvej časti rámu a je vedená v priečnej vodiacej dráhe reťaze napieč k pozdĺžnemu smeru stroja pod výstužou kolaje, s preosievacím zariadením a so zariadením na dvíhanie kolaje a to je spojené s prvou časťou rámu v mieste priečnej vodiacej dráhy reťaze.

Doterajší stav techniky

Z rakúskeho patentového spisu č. 374 521 je známa čistička štrkového lôžka s rámom stroja, ktorý je zhotovený ako predchádzajúci a ktorý je na každom svojom konci opretý o kolajový podvozok. Medzi týmito kolajovými podvozkami sa nachádza priečna vodiaca dráha reťaze, ktorá je na nekonečnú dopravnú a brázdiacu reťaz, ktorá je vedená pod účelovo nadvihnutou výstužou kolaje, touto reťazou spojené závažové osievacie zariadenie a zariadenie na nadvihovanie kolaje. Výška nadvihnutia kolaje je obmedzená kolajovými podvozkami, ktoré sa nachádzajú na oboch stranách stroja a ktoré dosadajú na kolaj, takže spravidla nie je možné bez porúch uskutočňovať hlavne veľké nadvihnutie kolaje, ktoré je žiadúce hlavne pri malých výš-

kach štrkového lôžka na zaistenie neobmedzeného prechodu priečnej časti dopravnej a brázdiacej reťaze. Zaistenie väčšej vzdialenosti medzi koľajovými podvozkami, s ktorými je samozrejme spojené taktiež celkové predĺženie rámu stroja, spôsobuje pri presunoch, hlavne pri jazde v oblúkoch koľaje, ktoré majú menší polomer, bočné prekračovanie prejazdného profilu, ktoré spôsobuje dopravná a brázdiaca reťaz.

Z rakúskeho patentového spisu č. 375 426 je taktiež známa skutočnosť, že známa čistička štrkového lôžka s rámom stroja, ktorý sa skladá z troch častí rámu a tieto časti sú usporiadané navzájom výkyvne okolo zvislej osi v ich ohybných časti. Táto čistička, určená na mimoriadne vysoké výkony je pojazdná po koľaji na koľajových podvozkoch, ktoré sú umiestnené ako na koncoch vonkajších častí rámu, tak aj v miestach jednotlivých kĺbových spojení. Na strednej mostovej časti rámu sa nachádza nekonečná dopravná a brázdiaca reťaz, ktorá je prostredníctvom priečne vodiacej dráhy reťaze vedená priečne k pozdĺžnemu smeru stroja pod výstužou koľaje, touto reťazou spojené závažové osievacie zariadenie o vysokom výkone a zariadenie na zdvíhanie koľaje. Bezprostredne pred nekonečnou dopravnou a brázdiacou reťazou je spojený so strednou časťou rámu ďalší pomocný

kolajový podvozok, ktorý dosadá na kolaj len pri premiestňovacích jazdách. Na výškové prestavovanie tohoto premiestňovacieho pomocného kolajového podvozku sa nachádza v oblasti kĺbového spojenia medzi strednou a prednou časťou výškový prestavný pohon, ktorý umožňuje výškovo prestavovať predný úsek strednej časti rámu, a to aj vzhľadom na kolaj. Tým sa utvára možnosť zvýšenia podvozkov priamo pri pracovnom nasadení, nakoľko tie susedia so zariadením na nadvihovanie kolaje a práve oni dosadajú na kolaj, čím sa zaistí bezporuchové zdvihnutie kolaje. Naproti tomu sa so spusteným premiestňovacím pomocným podvozkom dosiahne spoľahlivé podopretie rámu stroja na jeho zariadenie sa do vlakovej súpravy a spoľahlivo sa zabráni prekročeniu prejazdného profilu aj v kolajových oblúkoch ktoré majú malý polomer. Aby bola možnosť neobmedzene nasaďť aj pri obzvlášť nízkom štrkovom lôžku priečnu vodiacu časť brázdiatej reťaze, ktorá sa tam nachádza, aby sa dosiahli obzvlášť vysoké pracovné výkony, pričom je jasné, že by normálne nadvihnutie na prechod tejto priečnej vodiacej časti reťaze nestačilo, možno kolaj zdvihnúť aj podbíjaním, a to pomocou nepretržite pracujúceho podbíjacieho agregátu, ktorý sa nachádza práve na prednej časti rámu. Táto metóda výškového podbíjania podvalov v mieste pred brázdiacou reťazou sa v praxi veľmi

dobro osvedčila, avšak vyžaduje uvedený prídavný pracovný proces s nasadením podbíjacieho agregátu. Zdvihnutie kolaje vo väčšej miere by vyžadovalo väčšiu vzdialenosť medzi kolajovými podvozkami, čo by spôsobilo, že by hlavne priečna vodiaca časť brázdiacej reťaze v kolajových oblúkoch bočne prekračovala predpísaný prejazdný profil.

Z československého patentu číslo 182 206 toho istého majiteľa patentu je jasné v oblasti, ktorá je úplne odlišná od čistenia štrkového lôžka, to je pri stroji na podbíjanie kolaje, predlžovať vzdialenosť medzi podvozkami pre lepšie nadvihnutie kolaje pri podbíjacom, prípadne vyrovnávacom procese. Na tento účel je podbíjací a dvíhací agregát umiestnený medzi zadným a stredným podvozkom, pričom je navyše prídavne s predným koncom rámu stroja spojený pozdĺžne a výškovo nastaviteľný predný podvozok. Pri pracovnom nasadení podbíjačky sa tento predný podvozok pozdĺžne presúva do jeho najkrajnejšej polohy. Pri súčasnom spustení sa prevedie nadvihnutie stredného podvozku, čím sa kolaj v tejto oblasti stane voľne pohyblivou. Táto konštrukcia podbíjačky kolaje umožňuje zväčšiť mieru nadvihnutia kolaje a tým tiež vytvorenie kolaje s vyšším podbíjaním.

Podstata vynálezu

Vynález si kladie za úlohu

vytvoriť čističku štrkového lôžka v úvode popísaného typu, ktorá bude umožňovať ako vysoké zdvihnutia s relatívne ďaleko od seba umiestnenými kolajovými podvozkami, tak aj dodržanie prejazdného profilu i nekonečnou a brázdiacou reťazou v každej polohe, hlavne v úzkych kolajových oblúkoch.

Vytýčená úloha sa rieši a uvedené nedostatky sa odstraňujú čističkou štrkového lôžka popísaného typu, ktorého podstata spočíva podľa vynálezu v tom, že kolajový podvozok, ktorý sa nachádza v oblasti osi kĺbu a je spojený s druhou časťou rámu stroja, je vytvorený prostredníctvom pohonu vzhľadom k priradenej druhej časti rámu stroja posuvne v jeho smere pozdĺžnom. Toto umiestnenie čističky štrkového lôžka s pozdĺžne posuvným kolajovým podvozkom sa vyznačuje relatívne obzvlášť jednoduchou konštrukciou, pretože značné zataženie časti rámu a ich kĺbové spojenie nie sú v žiadnom prípade v dotyku na opatrenia konštrukčného rázu na zmenu vzájomnej vzdialenosti medzi jednotlivými podvozkami. Pozdĺžne posúvateľný kolajový podvozok umožňuje zvlášť jednoduchým a rýchlym spôsobom, bez toho, že by bol nejaký nepriaznivý vplyv na pracovné agregáty a dopravné pásy, rozsiahle prispôbenie čističky na okamžité podmienky nasadenia pri prácach pri dvíhaní kolaje. Na to, aby sa mohla usku-

10 A

2
2

premiestňovacia jazda, je možno kolajový podvozok diaľkovým ovládaním pohonu bez akýchkoľvek úprav rýchlo presunúť do takej konečnej polohy, ktorá je najbližšia k zariadeniu na nadvihovanie kolaje. Tým sa spoľahlivo vylúči prekročenie prejazdneho profilu exponovanými časťami čističky, hlavne dopravnou a brázdiacou reťazou, a to aj v miestach, kde sú úzke kolajové oblúky pričom sa taktiež vyhovie predpisom železničnej dopravy z hľadiska maximálneho rozchodu medzi otočnými čapmi.

Ďalšia výhoda tohoto vynálezu spočíva v tom, že v oblasti kĺbového spojenia zamontovaný kolajový podvozok je vyhotovený z dvochpodvozkov, ktoré sú vzájomne spojené nosnou doskou, pričom táto nosná doska je točivo spojená s úložnou doskou, ktorá je spojená s pozdĺžnym posuvným pohonom a ktorá je svojimi obidvoma bočnými koncovými oblasťami uložená posuvne v pozdĺžnom smere v klznom vedení druhej časti rámu stroja, ktoré je výhodne vytvarované v tvare písmena U. Takýto štvornápravový podvozok umožňuje pri obzvlášť veľkom pracovnom zatažení bezproblémové pozdĺžne posúvanie v pozdĺžnom smere časti rámu. Pritom sa podopretím úložnej dosky v dvoch klzných vedeniach v tvare písmena U zaistí v každej posunutej polohe pevné spojenie podvozkov s časťou rámu.

Ďalšia výhoda tohoto vynálezu spočíva v tom, že otočný čap posuvného kolajového podvozku je v prestavnej polohe zabudovaný súbežne s osou kíbu a pod ním, pričom je z tejto prestavnej polohy posuvný smerom dopredu v pracovnom smere do pracovnej polohy. Týmto zvláštnym uložením v pozdĺžnom smere posuvného kolajového podvozku v pracovnej polohe je možnosť dosiahnuť aj v úzkych kolajových oblúkoch tú výnimočnú výhodu, že vzniká možnosť posunúť kíb zo stredu kolaje v smere k zakriveniu kolaje. To umožňuje vďaka súčasnému bočnému posunutiu prvej časti rámu proti vonkajšiemu okraju kolaje, prípadne v smere zakrivenia kolaje, že tak možno ešte lepšie v rovnakom smere presunúť dopravnú a brázdiacu reťaz, čo umožňuje aj v úzkych kolajových oblúkoch aj napriek veľkej vzdialenosti medzi podvozkami obsiahnutie, prípadne spracovanie výstuže kolaje vnútri prejazdného profilu.

Zvlášť účelná a výhodná je tiež tá skutočnosť, že podľa vynálezu veľkosť dráhy pozdĺžneho posuvu pozdĺžne posuvného kolajového podvozku zodpovedá zhruba vzdialenosti otočných čapov obidvoch podvozkov, ktoré sú navzájom spojené nosnou doskou. Táto pozdĺžna posuvná dráha aj vo veľmi úzkych kolajových oblúkoch a v najkrajnejších konečných polohách posuvného kolajového podvozku zaisťuje ešte stále stabilné podopretie relatívne ťažkých častí rámu.

Za pozdĺžne posuvným kolajovým podvozkom umiestnená, s pozdĺžnymi dráhami nekonečného dopravníka a brázdiacej reťaze je na prestavenie polohy oboch pozdĺžnych dráh, ktorá je prilahlá k prvej časti rámu stroja, je zhotovená z dvoch vykyvovacích častí, ktoré sú pohyblivé okolo zvislej strednej osi. Dvojdielne zhotovenie priečnej vodiacej dráhy reťaze umožňuje výhodným spôsobom sklopiť dopravnú a brázdiacu reťaz pri premiestňovacej jazde bez toho, aby sa musela rozložiť. Tým, že pritom pozdĺžne dráhy dopravnej a brázdiacej reťaze dosadajú tesne na strednú časť rámu, je spoľahlivo vylúčené akékoľvek prekročenie prípustného prejazdneho profilu.

Nakoniec ďalšou veľkou výhodou vynálezu je to, že druhá časť rámu stroja, ktorá má zadnú konečnú oblasť spojenú s pozdĺžne posuvným kolajovým podvozkom, je zhotovená ako osievací voz s výhodou dvoch v pozdĺžnom smere stroja za sebou umiestnených osievacích zariadení. Zhotovenie druhej časti rámu ako osievacieho voza dovoľuje zbaviť prvú časť rámu zaťaženia hmotnosti osievacích zariadení, takže je možnosť ho vyrobiť s ešte väčším rozpätím a takýmto

spôsobom taktiež zaistiť bezproblémové dvíhanie koľaje. Umiestnenie posuvného koľajového podvozku na druhej časti rámu, ktorá je značne zatažená obidvoma osievacími zariadeniami, umožňuje jeho stabilné podopretie a to vo všetkých možných polohách presunu.

ПРИМЕРЫ ВОЗМОЖНОСТИ НА ЧЕРТЕЖИ
Príklady prevedenia

Vynález je ďalej podrobnejšie vysvetlený na príklade prevedenia v spojení s výkresovou časťou.

Na obrázku 1 je znázornený čiastočný bokorys čističky štrkového lôžka podľa vynálezu s koľajovým podvozkom, ktorú možno posúvať v pozdĺžnom smere koľaje. Na obr.2 je schematicky a vo väčšom merítke znázornený pôdorys čističky štrkového lôžka podľa obrázku 1 v koľajovom oblúku. Obr.3 predstavuje vo zväčšenej mierke pôdorys prednej časti rámu stroja s pozdĺžnym posuvom koľajového podvozku podľa obrázku 1. Na obrázku 4 je znázornený priečny rez čističky štrkového lôžka v rovine podľa čiary IV - IV z obrázku č.1.

ПРИМЕР УСЛОВОЧНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ
Príklad uslovocňenia vlnáky

Čistička 1 štrkového lôžka, ktorá je znázornená na obr.1, má strednú prvú časť rámu 2, prednú druhú časť 3 rámu a zadnú tretiu časť 4 rámu, ktoré tvoria v pozdĺžnom smere celkový rám 5 stroja. Prvá časť 2 rámu je svojou prednou koncovou časťou prostredníctvom kĺbu 7 so zvislou osou 6 kĺbu kĺbovo spojená s druhou časťou

3 rámu. Zadná koncová časť je tak isto spojená kĺbom 8 s treťou časťou 4 rámu a opiera sa o koľaj, ktorú tvoria koľajnice 10 a podvaly 11 prostredníctvom štvornápravového podvozku 9. Koľajový podvozok 12, ktorý sa nachádza v oblasti osi 6 kĺbu a ktorý je spojený s druhou časťou 3 rámu, je na zmenu vzájomnej vzdialenosti vzhľadom k zariadeniu 13 na nadvihovanie koľaje, ktoré sa nachádza na prvej časti 2 rámu, zamontovaný na posuv prostredníctvom hydraulického pohonu 14 v pozdĺžnom smere druhej časti 3 rámu. Koľajový podvozok 12 je tvorený dvoma podvozkami 16, ktoré sú navzájom spojené nosnou doskou 15. Otáčavý čap 17 koľajového podvozku 12, ktorý sa nachádza v mieste kĺbu 7 v pracovnom smere pred zariadením 13 na nadvihovanie koľaje, je umiestnený v prestavovacej polohe, ktorá je znázornená čiarkovane, súoso s osou 6 kĺbu 7. Poloha koľajového podvozku 12, ktorá je znázornená plnou čiarou, zodpovedá pracovnej polohe.

Na prvej časti 2 rámu čističky 1 štrkového lôžka je umiestnená výškovo a bokovo prestavitelná nekonečná dopravná a brázdiaca reťaz 18. V jej bezprostrednej blízkosti sa nachádza pracovná kabína s centrálnym ovládacím zariadením 19. Horná oblasť na odhadzovanie štrku dopravnej a brázdiacej reťaze

18 je prostredníctvom dopravníkového zariadenia 20 spojená s dvoma predraženými osievacími zariadeniami 21. Na spodnej strane prvej časti rámu sa nachádza ďalšie dopravníkové zariadenie 22 na prepravu očisteného štrku z oboch osievacích zariadení 21 k prvému miestu 23 na zhadzovanie štrku a k druhému miestu 24 na zhadzovanie štrku. V oblasti prvého miesta 23 na zhadzovanie štrku sa nachádza spevňovací nosník 25, ktorý je na prvej časti rámu uložený pohyblivo okolo osi, ktorá sa nachádza priečne k pozdĺžnemu smeru rámu stroja 5. V pracovnom smere čističky 1, ktorý je znázornený šípkou 26, sú bezprostredne pred nekonečnou dopravnou a brázdiacou reťazou 18 vmontované kliešte 27 s taniermi na nadvihovanie, ktoré je možné prikladať k hlave kolajníc 10.

Predradená druhá časť rámu 3 je zabudovaná ako osievací voz 28, ktorý má v pozdĺžnom smere stroja za sebou nachádzajúce sa dve osievacie zariadenia 21. Na zadnej, tretej časti rámu je okrem druhého miesta 24 na zhadzovanie štrku a na zasypávanie štrkom tých priestorov, ktoré sú medzi podvalmi vmontovaná energetická centrála 29 na zásobovanie všetkých pohonov, ktoré sa nachádzajú na čističke 1 štrkového lôžka.

Na obr. 2 sú hranice prejazdného pro-

filu 30 vyznačené čiarkovane. Ako je známe, tento prejazdný profil 30 nesmie byť prekročený. Ako je vidieť zo schematického znázornenia troch rámcových častí, to je stredná prvej časti rámu 2, predná druhej časti 3 rámu a zadná tretej časti 4 rámu a tieto sú spolu s nekonečnou brázdiacou reťazou 18, ktorá pri pracovnom nasadení obopína výstuž koľaje 31, vo vnútri tohoto prejazdného profilu 30. Pri tomto pracovnom nasadení je posuvný koľajový podvozok 12 presunutý do svojej najspodnejšej pracovnej polohy. Na podklade tohoto posunu dochádza k bočnému vychýleniu zadného úseku druhej časti 3 rámu v smere zakrivenia koľaje. S týmto je nevyhnutne spojené aj posunutie kĺbu 7 z polohy uprostred koľaje v smere k zakriveniu koľaje. Tým sa dosiahne tá výhoda, že dlhá časť rámu, ktorá vytvára v koľajovom oblúku priesečku ~~X~~ sa rovnako posunie bočne, prípadne v smere zakrivenia koľaje, čím taktiež vzniká možnosť predĺžiť dopravnú a brázdiacu reťaz 18 ešte ďalej v smere k zakriveniu koľaje na normálne obopnutie, prípadne obklopenie výstuže 31 koľaje. Tým sa tiež zaistí, že ako prvá časť rámu 2, tak aj obopínajúca ho dopravná a brázdiaca reťaz 18 bezpečne zostane vnútri prejazdného profilu 30. Ďalej je vyznačená poloha 32 uprostred koľaje kĺbu 7 počas premiestňovacej jazdy, pri ktorej koľajový podvozok 12 je

predsunutý do zadnej prestavnej polohy, ako je to vyznačené čiarkovanou čiarou. V tejto prestavnej polohe je zabudovaný otočný čap 17 koľajového podvozku 12 súbežne s osou 6 kĺbu, takže os 6 kĺbu sa nachádza vždy v strede koľaje. Čiarkované čiary 33,34 predstavujú polohu druhej časti 3 rámu, prípadne prvej časti 2 rámu pri premiestňovacej jazde.

Ako vyplýva z obr. 2, má príklad prevedenia podľa vynálezu za pozdĺžne posuvným koľajovým podvozkom 12 zabudovaný nekonečný dopravník a brázdiacu reťaz 18, ktorej pozdĺžne dráhy 35 sú kĺbovo spojené s priečnou vodiacou dráhou 36 reťaze, ktorá sa skladá z dvoch častí 37, 38, ktoré sú navzájom vo výkyvnej polohe okolo zvislej strednej osi. Takéto rozdelenie priečnej vodiacej dráhy 36 reťaze umožňuje sklopiť dopravnú a brázdiacu reťaz 18 v zdvihnutej premiestňovacej polohe, ako je to znázornené čiarkovane na obr. 1, čím obidve pozdĺžne dráhy 35 dosadajú na strednú prvú časť rámu 2. Táto navzájom zložená premiestňovacia poloha nekonečnej dopravnej a brázdiacej reťaze 18 je vyznačená čiarkovanými čiarami a nachádza sa vo vnútri prejazdneho profilu 30. Bodkovanými čiarami je vyznačená tá teoretická poloha, v ktorej sa nachádza dopravná a brázdiaca reťaz 18 vo svojej pracovnej polohe v tom prípade, pokiaľ by prvá časť 2 rámu nebola vďaka svojmu bočnému vysunutiu, to je

pre svoju polohu znázornená plnými čiarami, na mieste, na ktorom sa skutočne nachádza, ale bola by v pre-miestňovacej polohe znázornená čiarkovane 34. V tejto polohe by nebola nekonečná dopravná a brázdiaca reťaz 18, ani keby nebola ku sebe sklopená mimo prejazdného profilu 30. Predná časť druhej časti 3 rámu sa opiera o kolaj prostredníctvom kolajového podvozku 39, ako to vidieť v ľavej časti obr. 2.

Ako vidno z obr. 3, pozostáva druhá časť 3 rámu z dvoch nosníkov 41, 42, ktoré sú umiestnené navzájom rovnobežne a ktoré sú taktiež navzájom spojené podstavňou doskou 40. V obidvoch týchto nosníkoch 41, 42 sa nachádza klzné vedenie 43, ktoré má tvar písmena U a v ňom je posuvne uložená úložná doska 44, a tá je spojená s pozdĺžnym posuvným pohonom 14. Pod touto úložnou doskou 44 ako aj pod obidvo-ma nosníkmi 41, 42 je umiestnená nosná doska 15, ktorá spája dohromady obidva podvozky 16 a ktorá je prostredníctvom svojho otočného čapu 17 spojená s úložnou doskou 44. Každý z oboch podvozkov 16 je spojený s nosnou doskou 15 prostredníctvom otočného čapu 45 a takto je otočný okolo zvislej osi. Poloha zadného podvozku 16 v medzipolohe pri posúvaní je znázornená čiarkovanými čiarami, a tak sa líši od plnými čiarami znázornenej

pracovnej polohy v zadnej prestavnej polohe.

Z priečneho rezu, ktorý je znázornený na obrázku č. 4 je vidieť klzné vedenie 43, ktoré má tvar písmena U v oboch navzájom rovnobežne nachádzajúcich sa nosníkoch 41, 42. Nosná doska 15 je zamontovaná voľne otočne okolo otočného čapu 17, ktorý je spojený s úložnou doskou 44, takže obodva podvozky 16 môžu sledovať priebeh koľajníc 10 nezávisle od pozdĺžneho vyrovnania druhej časti 3 rámu 5 stroja. Kĺb 7, ktorý spája prvú časť rámu 2 s druhou časťou 3 rámu 5 stroja je zhotovený ako kĺbový čap 46, ktorý prechádza podložnou doskou 40 druhej časti 3 rámu. Prvá časť 2 rámu sa pritom opiera prostredníctvom klzného ložiska 47 o podložnú dosku 40.

Ďalej je bližšie popísaná funkcia čistička štrkového lôžka, ktorá je zhotovená podľa vynálezu.

Čistička 1 štrkového lôžka sa v priebehu premiestňovacej jazdy presunie po koľaji, ktorú tvoria podvaly 11 koľajníc 10, až na miesto pracovného nasadenia, pričom pozdĺžny posuvný pohon 14 je ovládaný energetickou centrálou 29, takže koľajový podvozok 12 sa nachádza v zadnej polohe z hľadiska pracovného smeru, prípadne v prestavnej polohe, tak ako je to znázornené čiarokovanou čiarou na obrázku č. 1. Nekonečná dopravná a bráz-

diaca reťaz 18 je pritom nadvihnutá a zároveň sklopená, ako je to znázornené čiarkovanými čiarami na obr. 1, čím obidve pozdĺžne dráhy 35 dosadajú na strednú časť 2 rámu. Pri tejto premiestňovacej jazde je os 6 kĺbu vedená vždy presne v strede kolajje, pretože premiestňovacia poloha je charakterizovaná tým, že pri nej je otočný čap 17 kolajového podvozku 12 rovnobežný s osou 6 kĺbu. Dĺžka prvej časti 2 rámu 5 stroja, prípadne vzájomná vzdialenosť oboch kĺbov 7 a 8 je pritom vytvorená tak, aby ani v najužších kolajových oblúkoch, ktoré sú prípustné, nebol prekročený prejazdný profil 30.

Po dosiahnutí tohoto úseku kolajje, ktorý sa má zachovávať, uvedie sa do činnosti pozdĺžny posuvný pohon 14 v opačnom smere, čím sa kolajový podvozok 12 presunie do svojej najkrajnejšej koncovej, prípadne pracovnej polohy, ktorá je na obr. 1 vyznačená plnými čiarami. Obidve kolajnice 10 sa v mieste priečnej vodiacej dráhy 36 reťaze oddelia, pričom sa ten úsek kolajje, ktorý je v pracovnom smere pred miestom delenia nadvihne prostredníctvom klištového zariadenia 27, z ktorých vždy dve zachytávajú jednu kolajnicu 10. Zatiaľ, čo sa pod týmto nadvihnutým úsekom kolajje ležiaci štrk odstraňuje, uskutočňuje sa uvedením do činnosti odpovedajúceho pohonu vzájomné vykývnutie obidvoch častí 37, 38 priečnej vodiacej dráhy 36 reťaze. Tým sa dostanú obidve

pozdĺžne dráhy 35 do takej vzájomnej vzdialenosti, že ich spodné, na priečnu vodiacu dráhu 36 reťaze nadväzujúce časti majú takú vzájomnú vzdialenosť, ktorá je len o málo väčšia ako je dĺžka podvalov 11. Takto privedená do pracovnej polohy nekonečná dopravná a brázdiaca reťaz 18 je potom spustená svojou priečnou dráhou 36 reťaze do pripraveného vyhlbenia v štrkovom lôžku. Nadvihnutý úsek koľaje sa prostredníctvom pomocných klieští 27 spustí a znova sa spojí s nadväzujúcim úsekom koľaje. Po tom, ako sa obe koľajnice 10 uchopia zariadením 13 na nadvihovanie koľaje a nepatrne nadvihnuté, začne sa pri súčasnom uvedení do pravádzky nekonečnej dopravnej a brázdiacej reťaze 18, osievacích zariadení 21 a rôznych dopravníkových zariadení 20, 22 nepretržite pokračujúci odber štrku a čistenie štrkového lôžka. Pritom sa vzdialenostou otočného čapu 17 a osi 6 kĺbu, hlavne v úzkych koľajových oblúkoch, dosiahne bočného premiestnenia prvej časti 2 rámu v smere k zakriveniu koľaje. Tým sa vytvorí výhodná možnosť premiestniť dopravnú a brázdiacu reťaz 18 ešte viac v smere k zakriveniu koľaje, čo umožní obopnúť dopravnou a brázdiacou reťazou 18 aj tú časť výstuže 31 koľaje, ktorá na tomto mieste leží výstredne vzhľadom k prvej časti 2 rámu. Individuálne posúvanie koľajového podvozku 12 do rôznych medzipolôh medzi obidvoma koncovými polohami umožňuje prispôbovať polohu prvej časti 2 rámu, prípadne nekonečnej

dopravnej a brázdiacej reťaze 18 výhodným spôsobom okamžitým podmienkam.

V rámci vynálezu je možné vytvoriť prídávne ku koľajovému podvozku 12 rovnakým spôsobom pozdĺžna posuvne aj zadný štvornápravový podvozok 9. Ďalšia možnosť podľa vynálezu spočíva v tom, že je možnosť vytvoriť posuvne v pozdĺžnom smere len tento zadný podvozok 9.

- 20 -

doskou /44/, ^{kroes} a ~~tá~~ je spojená s pozdĺžnym posuvným pohonom /14/ a ~~je~~ svojimi obidvoma bočnými koncovými časťami uložená posuvne v pozdĺžnom smere v klznom vedení /43/ druhej časti /3/ rámu /5/ stroja, ktoré je výhodne vytvarované v tvare písmena U:

3. Čistička podľa patentového nároku 1 alebo 2, v y z n a č ^{všA 87} ~~e n á~~ t ý m, že otočný čap /17/ posuvného koľajového podvozku /12/ je v ^E prestavnej polohe vmontovaný súbežne s osou /6/ kĺbu /7/ a ^{N77} pod ~~ňou~~, pričom z tejto premiestňovacej polohy je posuvný dopredu v pracovnom smere do pracovnej polohy.

4. Čistička podľa patentového nároku 1 alebo 2, prípadne 3, v y z n a č ^{všA 87} ~~e n á~~ t ý m, že veľkosť dráhy pozdĺžneho posuvu pozdĺžne posuvného koľajového podvozku /12/ zodpovedá vzdialenosti otočných čapov oboch podvozkov /16/, ktoré sú navzájom spojené nosnou doskou /15/.

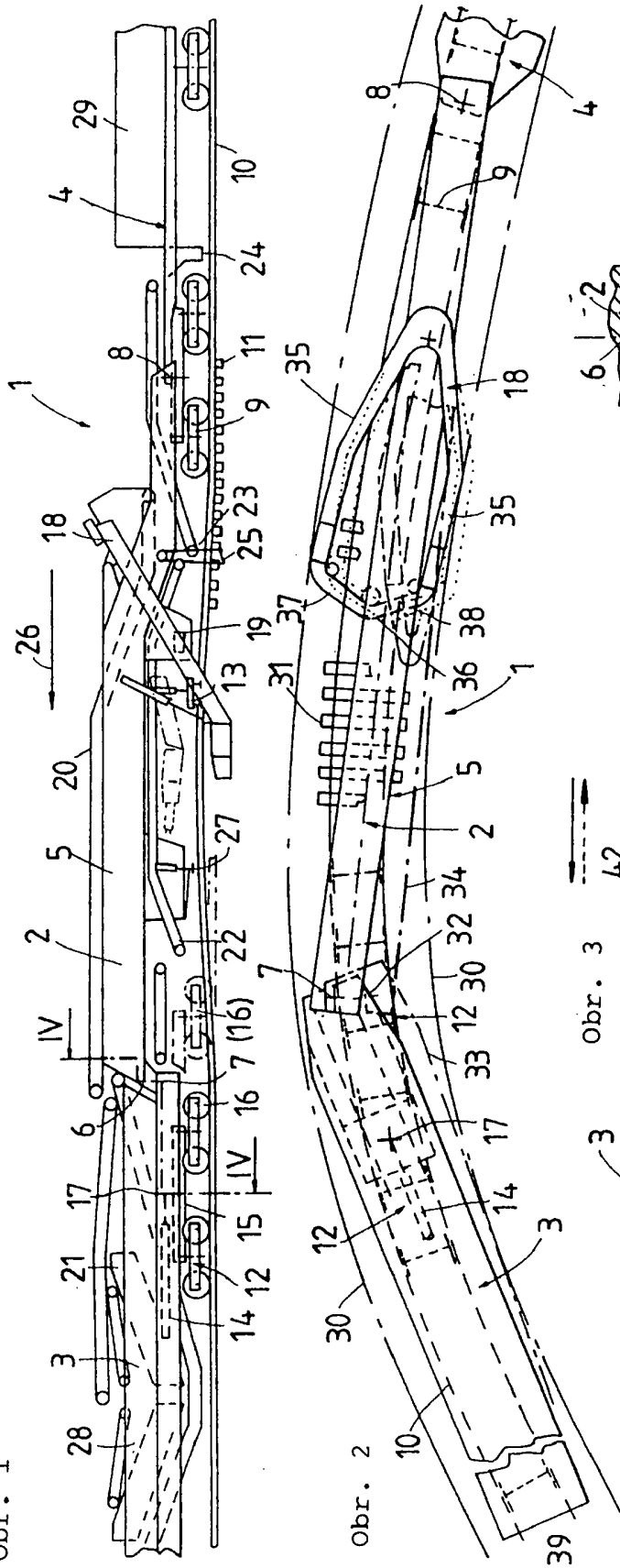
5. Čistička podľa patentového nároku 1 až 4, v y z n a č ^{všA 87} ~~e n á~~ t ý m, že za pozdĺžne posuvným koľajovým podvozkom /12/ zriadená, s pozdĺžnymi dráhami /35/ nekonečnej dopravnej a brzdiacej reťaze /18/ kĺbovo spojená priečna vodiaca dráha /35/ reťaze

je na premiestňovaciú polohu obidvoch pozdĺžnych dráh /35/, ~~ktorá je~~ ^{prísluší} prísluší ku prvej časti /2/ rámu /5/ ~~stroja~~, zostrojená z dvoch častí /37, 38/, ktoré sú navzájom výkyvné okolo zvislej stredovej osi.

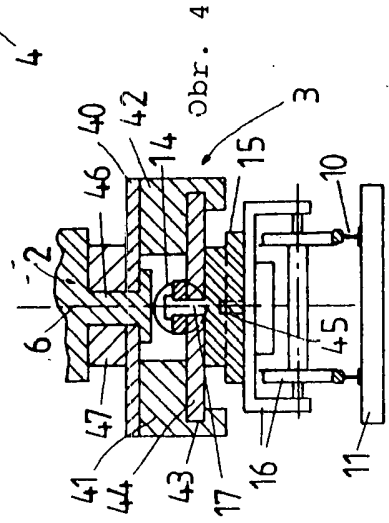
6. Čistička podľa ~~patentového~~ nároku 1 až 5, v y z n a č ^{u v ť a} ~~e n á~~ t ý m, že druhá časť /3/ rámu /5/ ~~stroja~~, ktorá má zadnú koncovú časť spojenú s pozdĺžne posuvným koľajovým podvozkom /12/, je zhotovená ako preosievací voz s výhodou s dvoma preosievacími zariadeniami /21/, ktoré sa nachádzajú v pozdĺžnom smere ~~stroja~~ a sú zabudované za sebou.

~~Zastupuje :~~

Obr. 1



Obr. 2



Obr. 3

