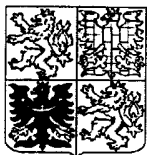


(19)
ČESKÁ
REPUBLIKA



ÚŘAD
PRŮMYSLOVÉHO
VLASTNICTVÍ

(21) Číslo přihlášky: 1994 - 2452

(22) Přihlášeno: 05.10.1994

(40) Zveřejněno: 17.04.1996

(Věstník č. 4/1996)

(47) Uděleno: 18.06.2001

(24) Oznámeno udělení ve Věstníku: 15.08.2001
(Věstník č. 8/2001)

(13) Druh dokumentu: B6

(51) Int. Cl. ⁷:

E 01 B 27/10

E 01 B 27/06

(73) Majitel patentu:

MECHANIZACE TRAŤOVÉHO
HOSPODÁŘSTVÍ, A. S., Praha, CZ;

(72) Původce vynálezu:

Němec Josef Ing., Praha, CZ;
Jirák Jaroslav Ing., Praha, CZ;
Němeček Bronislav Dr., Černošice, CZ;
Pohanka Vladimír Ing., Praha, CZ;

(74) Zástupce:

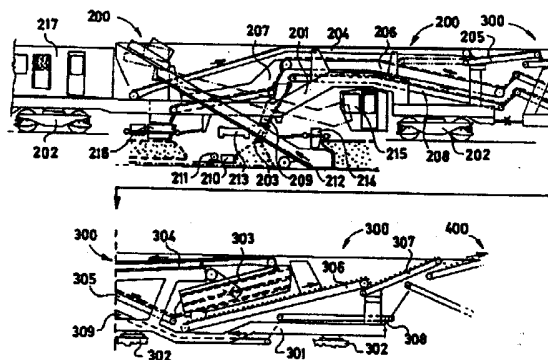
PATENTSERVIS PRAHA, a.s., Jivenská 1, Praha 4,
14021;

(54) Název vynálezu:

**Způsob úpravy kolejového lože a zařízení k
provádění tohoto způsobu**

(57) Anotace:

Nejdříve se odtěží v těžicí sekci (200) původní štěrk z kolejového lože, který se dále odvádí ven z těžicí sekce (200) nebo je odtěžený původní štěrk veden do čistící sekce (300), v níž se čistí a po vyčištění se vede zpět do těžicí sekce (200), do níž je přiveden materiál pro vkládání zpevňující vrstvy. Po odvedení původního štěrku z těžicí sekce (200) se do ní přivede nový štěrk nebo směs nového štěrku a materiálu pro vkládání zpevňující vrstvy, načež se tyto dvě složky od sebe oddělí v těžicí sekci (200) a po oddělení se nový štěrk a materiál pro vkládání zpevňující vrstvy odděleně zavedou pod kolejový rošt. Zařízení sestává z energetické sekce (100) a těžicí sekce (200) pro vytvoření stroje pro odtěžení původního štěrku kolejového lože a zřízení kolejového lože z nového štěrku, pro zvyšování únosnosti prázecového podloží s použitím nového štěrku a pro odtěžení původního štěrku kolejového lože a položení kolejového roštu na rovinu řezu. K energetické sekci (100) a těžicí sekci (200) je připojena čistící sekce (300) k vytvoření stroje pro celoprofilové čištění původního štěrku kolejového lože a pro zvyšování únosnosti prázecového podloží s použitím pročištěného původního štěrku.



Způsob úpravy kolejového lože a zařízení k provádění tohoto způsobu

Oblast techniky

Vynález se týká způsobu úpravy kolejového lože a zařízení k provádění tohoto způsobu, zejména pro celoprofilové čištění původního šterku kolejového lože železniční koleje a pro vkládání zpevňujících vrstev mezi zemní pláš a kolejové lože.

Dosavadní stav techniky

Dosud známá zařízení pro celoprofilové čištění původního šterku kolejového lože jsou převážně opatřena v podélném směru protáhlým rámem stroje, který je na svých koncích uložen na pojezdech. Zhruba uprostřed mezi nimi je upraven výškově a stranově přestavitelný, příčně pod kolejovým roštem vedený nekonečný těžicí řetěz pro těžení a přepravu znečištěného původního šterku vzhůru do třídícího ústrojí, které má nad sebou upravená síta, z nichž každé má rozdílnou velikost ok a lze jej zdrojem vibračního pohybu přivádět do kmitavého pohybu. Pro odvod odpadu ze sít je uspořádána ke konci stroje směřující dopravní cesta. Pro naplňování prostoru mezi pražci je v zadní koncové oblasti třídícího ústrojí, ve směru práce, upravena jiná dopravní cesta, prostřednictvím které se část vyčištěného původního šterku vysypává z třídícího ústrojí do koleje.

Odvod vyčištěného šterku z třídícího ústrojí se uskutečňuje další dopravní cestou, jejíž oblast vsypávání je v pracovním směru stroje upravena bezprostředně za příčnou větví těžicího řetězu. V oblasti mezery kolejového lože, případně v oblasti příčné větve těžicího řetězu, je kolej přidržována nebo nadzvedávána prostřednictvím zvedacího ústrojí koleje, které je výškově a stranově přestavitelné prostřednictvím pohonů. Bezprostředně za místem vsypávání šterku může být upraveno druhé ústrojí pro nadzvedávání koleje, které umožňuje nadzvednout kolej do té míry, že do oblasti mezi nasypávaným novým šterkem a mezi pražci je možné nasadit srovnávací a zhutňovací ústrojí.

Mimo výše uvedená zařízení jsou známa i zařízení pro zvyšování únosnosti podloží, která umožňují i vkládání zpevňujících vrstev mezi zemní pláš a kolejové lože, včetně jejich srovnání a zhutnění. Nevýhodou těchto zařízení je to, že jsou pouze jednoúčelová. Další nevýhodou těchto zařízení je to, že jsou mohutná a tvořená nedělitelným komplexem funkčních částí, přestože jejich pracovní výkon není veliký.

Podstata vynálezu

Uvedené nedostatky do značné míry odstraňuje způsob úpravy kolejového lože, jehož podstata spočívá v tom, že se nejdříve odráží v těžicí sekci původní šterk z kolejového lože, který se dále odváží ven z těžicí sekce nebo je odtěžený původní šterk z kolejového lože veden do čistící sekce, v níž se čistí a po vyčištění se jednak pročištěný původní šterk vede zpět do těžicí sekce pro vytvoření nového kolejového lože a jednak se vzniklý odpad odvádí ven z čistící sekce.

Podle výhodného provedení je do těžicí sekce k pročištěnému původnímu šterku přiveden materiál pro vkládání zpevňující vrstvy ke zvýšení únosnosti pražcového podloží.

Podle dalšího výhodného provedení se po odvedení původního šterku z těžicí sekce se do ní zavede nový šterk pro vytvoření nového kolejového lože.

Podle dalšího výhodného provedení se po odvedení původního šterku z těžicí sekce se do ní zavede směs nového šterku a materiálu pro vkládání zpevňující vrstvy, načež se tyto obě složky

od sebe oddělí v těžicí sekci a po oddělení se nový štěrku a materiál pro vkládání zpevňující vrstvy odděleně zavedou pod kolejový rošt.

- 5 Podstata zařízení k provádění způsobu spočívá v tom, že zařízení sestává z energetické sekce a těžicí sekce včetně příslušných dopravních cest k vytvoření stroje pro odtěžení původního štěrku kolejového lože a zařízení kolejového lože z nového štěrku, stroje pro zvyšování únosnosti pražcového podloží s použitím nového štěrku a stroje pro odtěžení původního štěrku kolejového lože a položení kolejového roštu na rovinu řezu.
- 10 Podle výhodného provedení je k energetické sekci a těžicí sekci připojena čistící sekce včetně příslušných dopravních cest k vytvoření stroje pro celoprofilové čištění původního štěrku kolejového lože a stroje pro zvyšování únosnosti pražcového podloží s použitím pročištěného původního štěrku.
- 15 Podle dalšího výhodného provedení jsou jednotlivé sekce vytvořeny ze tří samostatných, vzájemně rozpojitelných kolejových vozidel, která jsou vzájemně propojena spřahovacím ústrojím, energetickými a ovládacími propojkami a technologickými přechody materiálů. Na přední konec těžicí sekce ve směru práce navazuje zadní konec čistící sekce.
- 20 Podle dalšího výhodného provedení sestává energetická sekce z hlavního rámu uloženého na dvou pojezdech s vlastním pohonem dvojkolí, na jehož obou čelech je umístěna jízdní kabina a v jehož střední části je umístěn hlavní energetický zdroj.
- 25 Podle dalšího výhodného provedení sestává těžicí sekce z hlavního rámu uloženého na dvou pojezdech s vlastním pohonem dvojkolí při práci, na němž je umístěna pracovní kabina, zvedací ústrojí, podřezávací a prorážecí zařízení a přídavný energetický zdroj. Dopravní cestu původního štěrku tvoří těžicí ústrojí, na něž navazuje pevný dopravník původního štěrku a otočný dopravník původního štěrku. Dopravní cestu pročištěného původního nebo nového štěrku tvoří třídící dopravník umístěný na předním konci těžicí sekce, na něž navazuje zásobník štěrku a rozdělovací zařízení. Dopravní cestu materiálu pro vkládání zpevňující vrstvy tvoří na předním konci těžicí sekce dopravník štěrkopísku, na něž navazuje zařízení pro dávkování štěrkopísku, pod nímž je umístěno zařízení pro vytvoření zpevňující vrstvy, které je tvořeno zařízením pro rozprostírání geotextilie, rozhrnovacím zařízením a zhutňovacím zařízením.
- 30 a rozdělovací zařízení. Dopravní cestu materiálu pro vkládání zpevňující vrstvy tvoří na předním konci těžicí sekce dopravník štěrkopísku, na něž navazuje zařízení pro dávkování štěrkopísku, pod nímž je umístěno zařízení pro vytvoření zpevňující vrstvy, které je tvořeno zařízením pro rozprostírání geotextilie, rozhrnovacím zařízením a zhutňovacím zařízením.
- 35 Podle dalšího výhodného provedení sestává čistící sekce z hlavního rámu uloženého na dvou pojezdech. Dopravní cestu původního štěrku tvoří na něm posuvně uložený dopravník původního štěrku a pod ním umístěné třídící zařízení. Dopravní cestu pročištěného původního štěrku tvoří dopravník štěrku umístěný pod dopravníkem původního štěrku. Dopravní cestu odpadu tvoří pod třídícím zařízením umístěný pevný dopravník odpadu, na něž navazuje otočný dopravník odpadu. Dopravní cesta materiálu pro vkládání zpevňující vrstvy je tvořena horním a spodním dopravníkem štěrkopísku, které spojují přední a zadní konec čistící sekce.
- 40 Dopravní cesta materiálu pro vkládání zpevňující vrstvy je tvořena horním a spodním dopravníkem štěrkopísku, které spojují přední a zadní konec čistící sekce.
- Hlavní výhodou způsobu úpravy kolejového lože a zařízení k provádění tohoto způsobu je možnost vytvoření pěti různých technologických strojů, zejména pro čištění původního štěrku kolejového lože železniční koleje, umožňující i vkládání zpevňujících vrstev mezi zemní plášť a kolejové lože vhodným zařízením a použití jednotlivých sekcí.
- 45 Hlavní výhodou způsobu úpravy kolejového lože a zařízení k provádění tohoto způsobu je možnost vytvoření pěti různých technologických strojů, zejména pro čištění původního štěrku kolejového lože železniční koleje, umožňující i vkládání zpevňujících vrstev mezi zemní plášť a kolejové lože vhodným zařízením a použití jednotlivých sekcí.
- Další výhodou je dosažení při pouhém čištění nebo těžení kolejového lože vysokého pracovního výkonu, umožnění těžení původního štěrku kolejového lože do velkých hloubek, zajištění vysoké kvality čištění a uložení koleje do přiměřené správné geometrické polohy a umožnění zvyšování únosnosti pražcového podloží při sníženém čistícím výkonu.
- 50 Další výhodou je dosažení při pouhém čištění nebo těžení kolejového lože vysokého pracovního výkonu, umožnění těžení původního štěrku kolejového lože do velkých hloubek, zajištění vysoké kvality čištění a uložení koleje do přiměřené správné geometrické polohy a umožnění zvyšování únosnosti pražcového podloží při sníženém čistícím výkonu.

Přehled obrázků na výkresech

Vynález bude blíže osvětlen pomocí výkresu, na kterém znázorňuje obr. 1 energetickou sekci, obr. 2 energetickou, těžicí a čisticí sekci k vytvoření stroje pro celoprofilové čištění původního šterku kolejového lože, obr. 3 energetickou, těžicí a čisticí sekci k vytvoření stroje pro zvyšování únosnosti pražcového podloží s použitím pročištěného původního šterku, obr. 4 energetickou a těžicí sekci k vytvoření stroje pro zvyšování únosnosti pražcového podloží s použitím nového šterku, obr. 5 energetickou a těžicí sekci k vytvoření stroje pro odtěžení původního šterku kolejového lože a zřízení kolejového lože z nového šterku a obr. 6 energetickou a těžicí sekci k vytvoření stroje pro odtěžení původního šterku kolejového lože a položení kolejového roštu na rovinu řezu.

Příklady provedení vynálezu

Zařízení pro úpravu kolejového lože sestává ze tří samostatných vzájemně rozpojitelých, kolejových vozidel, která jsou vzájemně propojena vhodným spřahovacím ústrojím, energetickými a ovládacími propojkami a technologickými přechody materiálů. Jedno kolejové vozidlo je tvořeno energetickou sekcí 100, na něž navazuje zadním koncem ve směru práce další kolejové vozidlo tvořené těžicí sekcí 200, na jehož přední konec navazuje zadním koncem kolejová souprava tvořená mechanizovanými zásobníkovými vozy 400. Vzhledem k rozdělení celého zařízení na samostatná kolejová vozidla, může celé zařízení vhodným uspořádáním samostatných kolejových vozidel vytvořit pět technologických strojů, tj. stroj pro celoprofilové čištění původního šterku, stroj pro zvyšování únosnosti pražcového podloží s použitím pročištěného původního šterku, stroj pro zvyšování únosnosti pražcového podloží s použitím nového šterku, stroj pro odtěžení původního šterku a zřízení kolejového lože z nového šterku a stroj pro odtěžení původního šterku a položení kolejového roštu na rovinu řezu. U prvních dvou strojů jsou využity všechny tři sekce 100, 200, 300 a u dalších tří strojů jsou potřebné pouze dvě sekce a to energetická sekce 100, těžicí sekce 200, na jejíž přední konec přímo navazuje zadním koncem kolejová souprava tvořená mechanizovanými zásobníkovými vozy 400.

Energetická sekce 100 sestává z hlavního rámu 101 uloženého na dvou pojezdech 102 s vlastním pohonem dvojkolí, na jehož obou čelech je umístěna jízdní kabina 104 a v jeho střední části je umístěn hlavní energetický zdroj 103.

Těžicí sekce 200 sestává z hlavního rámu 201 uloženém na dvou pojezdech 202 s vlastním pohonem dvojkolí při práci, na němž je umístěna pracovní kabina 215, zvedací zařízení 213, podřezávací a prořezávací zařízení 214 a přídavný energetický zdroj 217. Těžicí ústrojí 203, na něž navazuje pevný dopravník 204 původního šterku, na něž navazuje otočný dopravník 205 původního šterku, který spolu s těžicím ústrojím 203 a pevným dopravníkem 204 původního šterku tvoří dopravní cestu původního šterku od těžicího ústrojí 203 na přední konec těžicí sekce 200.

Dopravní cesta pročištěného původního šterku nebo nového šterku z předního konce těžicí sekce 200 pod kolejový rošt je tvořena třdicím dopravníkem 206 umístěným na předním konci těžicí sekce 200, na něž navazuje zásobník 207 šterku, na něž je napojeno rozdělovací zařízení 216.

Dopravní cesta materiálu pro vkládání zpevňující vrstvy mezi zemní pláš a kolejové lože vedená z předního konce těžicí sekce 200 pod kolejový rošt je tvořena dopravníkem 208 šterkopísku umístěným na předním konci těžicí sekce 200, na něž navazuje zařízení 209 pro dávkování šterkopísku, pod nímž je umístěno zařízení pro vytvoření zpevňující vrstvy, které je tvořeno zařízením 212 pro rozprostírání geotextilie, rozhrnovacím zařízením 210 a zhutňovacím zařízením 211.

Čisticí sekce 300 sestává z hlavního rámu 301 uloženého na dvou pojezdech 302, na němž je posuvně uložen dopravník 304 původního štěrku, pod nímž je umístěno třídící zařízení 303, které spolu s dopravníkem 304 původního štěrku tvoří dopravní cestu původního štěrku ze zadního konce čisticí sekce 300 ke třídicímu zařízení 303.

Pod dopravníkem 304 původního štěrku je umístěn dopravník 305 štěrku, který tvoří dopravní cestu pročištěného původního štěrku od třídícího zařízení 303 na zadní konec čisticí sekce 300.

Pod třídícím zařízením 303 je umístěn pevný dopravník 306 odpadu, na nějž navazuje otočný dopravník 307 odpadu, který spolu s pevným dopravníkem 306 odpadu tvoří dopravní cestu odpadu od třídícího zařízení 303 na přední konec čisticí sekce 300.

Přední konec čisticí sekce 300 je spojen s jejím zadním koncem prostřednictvím horního a spodního dopravníku 308, 309, které tvoří dopravní cestu materiálu pro vkládání zpevňující vrstvy.

Dopravní cesty jednotlivých materiálů mezi sekcemi 200, 300 na sebe navazují, tzn., že dopravní cesty na předním konci těžicí sekce 200 navazují na dopravní cesty na zadním konci čisticí sekce 300 nebo soupravy mechanizovaných zásobníkových vozů 400 a dopravní cesty na předním konci čisticí sekce 300 navazují na dopravní cesty na zadním konci soupravy mechanizovaných zásobníkových vozů 400.

Při přepravě celého zařízení zajišťuje trakční sílu pouze energetická sekce 100 a při práci energetická sekce 100 spolu s těžicí sekcí 200.

Stroj pro celoprofilové čištění původního štěrku (obr. 2) pracuje tak, že původní štěrk odtěžený z kolejového lože postupuje přes těžicí ústrojí 203, na pevný dopravník 204 původního štěrku, otočný dopravník 205 původního štěrku a na dopravník 304 původního štěrku, z něhož padá do třídícího zařízení 303 a odtud je pročištěný původní štěrk veden přes dopravník 305 štěrku, třídící dopravník 206 do zásobníku 207 štěrku, odkud je veden do rozdělovacího zařízení 216 pro vytvoření nového kolejového lože. Od třídícího zařízení 303 je dopad veden přes pevný dopravník 306 odpadu a otočný dopravník 307 odpadu do soupravy mechanizovaných zásobníkových vozů 400.

Stroj pro zvyšování únosnosti pražcového podloží s použitím pročištěného původního štěrku (obr. 3) pracuje tak, že cesta odtěženého původního štěrku, pročištěného původního štěrku a odpadu je stejná jako u stroje na obr. 1. Navíc je u tohoto stroje dopravován štěrkopísek ze soupravy mechanizovaných zásobníkových vozů 400 přes horní a spodní dopravník 308, 309, dopravník 208 štěrkopísku do zařízení 209 pro dávkování štěrkopísku a do zařízení pro vytvoření zpevňující vrstvy odkud je ukládán pod kolejový rošt na zemní plán mezi místo těžení původního štěrku a ukládání pročištěného původního štěrku.

Stroj pro zvyšování únosnosti pražcového podloží s použitím nového štěrku (obr. 4) pracuje tak, že původní štěrk postupuje přes těžicí ústrojí 203, na pevný dopravník 204 původního štěrku a otočný dopravník 205 původního štěrku, odkud je zaveden do soupravy mechanizovaných zásobníkových vozů 400, z nichž je odebrán štěrkopísek a směs nového štěrku a štěrkopísku. Štěrkopísek je veden přes dopravník 208 štěrkopísku do zařízení 209 pro dávkování štěrkopísku a do zařízení pro vytvoření zpevňující vrstvy. Směs je vedena přes třídící dopravník 206, kde se od sebe oddělí a nový štěrk je veden do rozdělovacího zařízení 216 a štěrkopísek je veden do zařízení 209 pro dávkování štěrkopísku odkud se ukládá na zemní plán, kde po rozprostření rozhrmovacím zařízením 210 zhutní. Na zhutněnou vrstvu se ukládá pročištěný původní štěrk.

Stroj pro odtěžení původního štěrku a zřízení kolejového lože z nového štěrku (obr. 5) pracuje tak, že původní štěrk postupuje přes těžicí ústrojí 203 na pevný dopravník 204 původního štěrku a dále na otočný dopravník 205 původního štěrku, odkud je veden do soupravy mechanizovaných

zásobníkových vozů 400, z nichž je odebírán nový štěrk, který je veden přes třídící dopravník 206 do zásobníku 207 štěrku a rozdělovacího zařízení 216 odkud se vkládá pod kolejový rošt na zemní pláš.

5 Stroj pro odtěžení původního štěrku a položení kolejového roštu na rovinu řezu (obr. 6) pracuje tak, že původní štěrk postupuje přes těžicí ústrojí 203 na pevný dopravník 204 původního štěrku a dále na otočný dopravník 205 původního štěrku, odkud je veden do soupravy mechanizovaných zásobníkových vozů 400.

10 Rozdělovací zařízení 216 zajišťuje na těžicí sekci 200 správné rozdělení pročištěného původního štěrku pod kolejovým svrškem po zemní pláni v případě prvního a čtvrtého stroje nebo po zhutnění zpevňující vrstvě v případě druhého a třetího stroje.

Souprava mechanizovaných zásobníkových vozů 400 může být u třetího, čtvrtého a pátého stroje
15 vynechána a odpad lze dopravovat na bok a nakládat do vhodných železničních vozů na sousední koleji, nákladních automobilů vedle koleje nebo vykládat přímo na skládku.

20

PATENTOVÉ NÁROKY

1. Způsob úpravy kolejového lože, **vyznačující se tím**, že se nejdříve odtěží v těžicí
25 sekci (200) původní štěrk z kolejového lože, který se dále odvádí ven z těžicí sekce (200) nebo je odtěžený původní štěrk z kolejového lože veden do čisticí sekce (300), v níž se čistí a po vyčištění se jednak pročištěný původní štěrk vede zpět do těžicí sekce (200) pro vytvoření nového kolejového lože a jednak se vzniklý odpad odvádí ven z čisticí sekce (300).

30 2. Způsob podle nároku 1, **vyznačující se tím**, že k pročištěnému původnímu štěrku se do těžicí sekce (200) přivede materiál pro vkládání zpevňující vrstvy ke zvyšování únosnosti pražcového podloží.

35 3. Způsob podle nároku 1, **vyznačující se tím**, že po odvedení původního štěrku z těžicí sekce (200) se do ní zavede nový štěrk pro vytvoření nového kolejového lože.

40 4. Způsob podle nároku 1, **vyznačující se tím**, že po odvedení původního štěrku z těžicí sekce (200) se do ní zavede směs nového štěrku a materiálu pro vkládání zpevňující vrstvy, načež se tyto obě složky od sebe oddělí v těžicí sekci (200) a po oddělení se nový štěrk a materiál pro vkládání zpevňující vrstvy odděleně zavedou pod kolejový rošt.

45 5. Zařízení k provádění způsobu podle nároku 1, **vyznačující se tím**, že sestává z energetické sekce (100) a těžicí sekce (200) včetně příslušných dopravních cest k vytvoření stroje pro odtěžení původního štěrku kolejového lože a zřízení kolejového lože z nového štěrku, pro zvyšování únosnosti pražcového podloží s použitím nového štěrku a pro dotěžení původního štěrku kolejového lože a položení kolejového roštu na rovinu řezu.

50 6. Zařízení podle nároku 5, **vyznačující se tím**, že k energetické sekci (100) a těžicí sekci (200) je připojena čisticí sekce (300) včetně příslušných dopravních cest k vytvoření stroje pro celoprofilové čištění původního štěrku kolejového lože a pro zvyšování únosnosti pražcového podloží s použitím pročištěného původního štěrku.

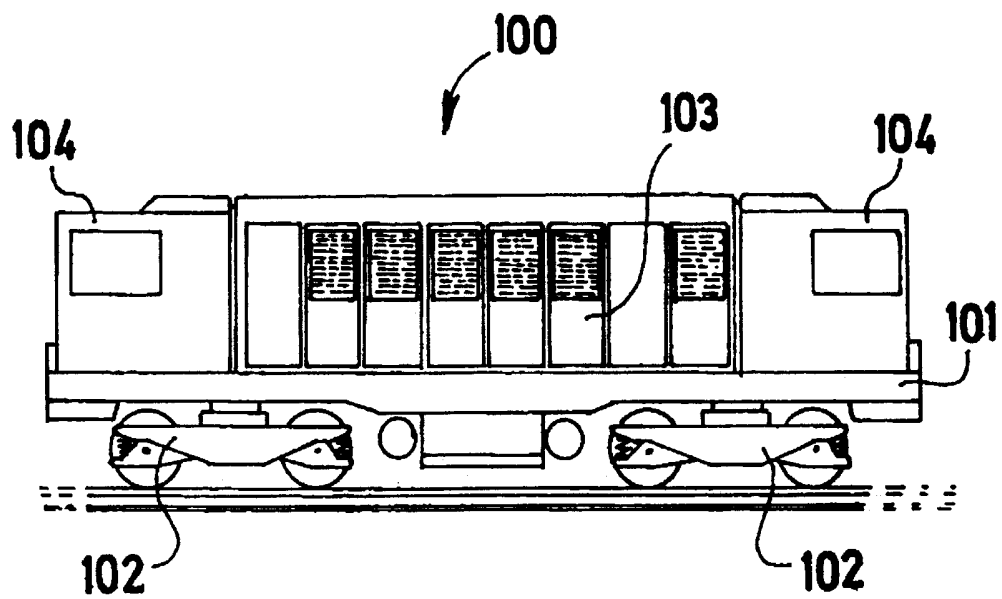
55 7. Zařízení podle nároku 5, **vyznačující se tím**, že jednotlivé sekce (100, 200, 300) jsou vytvořeny ze tří samostatných, vzájemně rozpojitelných kolejových vozidel, která jsou vzájemně propojena spřahovacím ústrojím, energetickými a ovládacími propojkami

a technologickými přechody materiálů, přičemž na přední konec těžicí sekce (200) ve směru práce navazuje zadní konec čistící sekce (300).

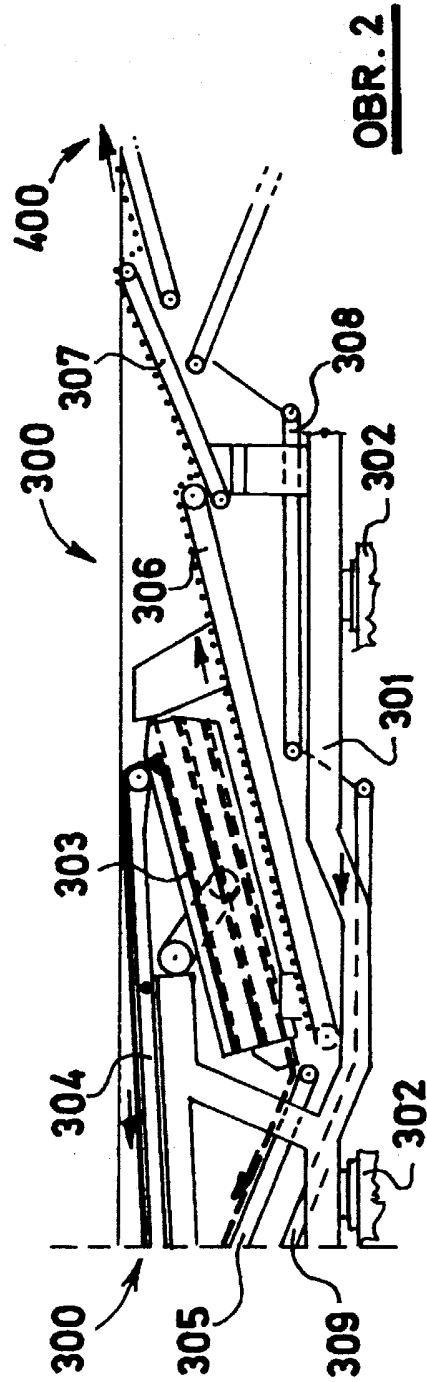
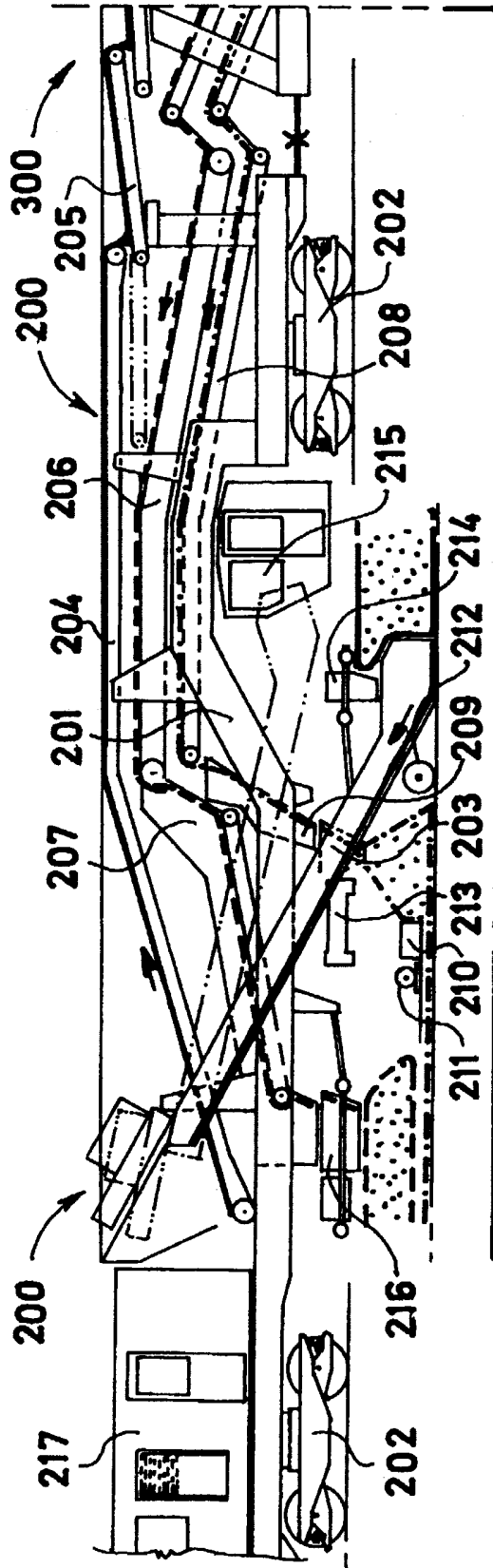
- 5 8. Zařízení podle některého z nároků 5, 6 a 7, **vyznačující se tím**, že energetická sekce (100) sestává z hlavního rámu (101) uloženého na dvou pojezdech (102) s vlastním pohonem dvojkolí, na jehož obou čelech je umístěna jízdní kabina (104) a v jehož střední části je umístěn hlavní energetický zdroj (103).
- 10 9. Zařízení podle některého z nároků 6 a 7, **vyznačující se tím**, že těžicí sekce (200) sestává z hlavního rámu (201) uloženého na dvou pojezdech (202) s vlastním pohonem dvojkolí při práci, na němž je umístěna pracovní kabina (215), zvedací zařízení (213), podřezávací a prorážecí zařízení (214) a přídavný energetický zdroj (217), přičemž dopravní cestu původního šterku tvoří těžicí ústrojí (203), na něž navazuje pevný dopravník (204) původního šterku a otočný dopravník (205) původního šterku, kde dopravní cestu pročištěného původního nebo
- 15 nového šterku tvoří třídící dopravník (206) umístěný na předním konci těžicí sekce (200), na něž navazuje zásobník (207) šterku a rozdělovací zařízení (216), kde dopravní cesta materiálu pro vkládání zpevňující vrstvy tvoří na předním konci těžicí sekce (200) dopravník (208) šterkopísku, na něž navazuje zařízení (209) pro dávkování šterkopísku, pod nímž je umístěno zařízení pro vytvoření zpevňující vrstvy, které je tvořeno zařízením (212) pro rozprostírání geotextilie,
- 20 rozhrnovacím zařízením (210) a zhutňovacím zařízením (211).
10. Zařízení podle některého z nároků 6 a 7, **vyznačující se tím**, že čistící sekce (300) sestává z hlavního rámu (301) uloženého na dvou pojezdech (302), přičemž dopravní cestu původního šterku tvoří na něm posuvně uložený dopravník (304) původního šterku a pod ním
- 25 umístěné třídící zařízení (303), přičemž dopravní cestu pročištěného původního šterku tvoří dopravník (305) šterku umístěný pod dopravníkem (304) původního šterku, kde dopravní cestu odpadu tvoří pod třídícím zařízením (303) umístěný pevný dopravník (306) odpadu, přičemž dopravní cesta materiálu pro vkládání zpevňující vrstvy je tvořena horním a spodním dopravníkem (308, 309) šterkopísku, které spojují přední a zadní konec čistící sekce (300).

30

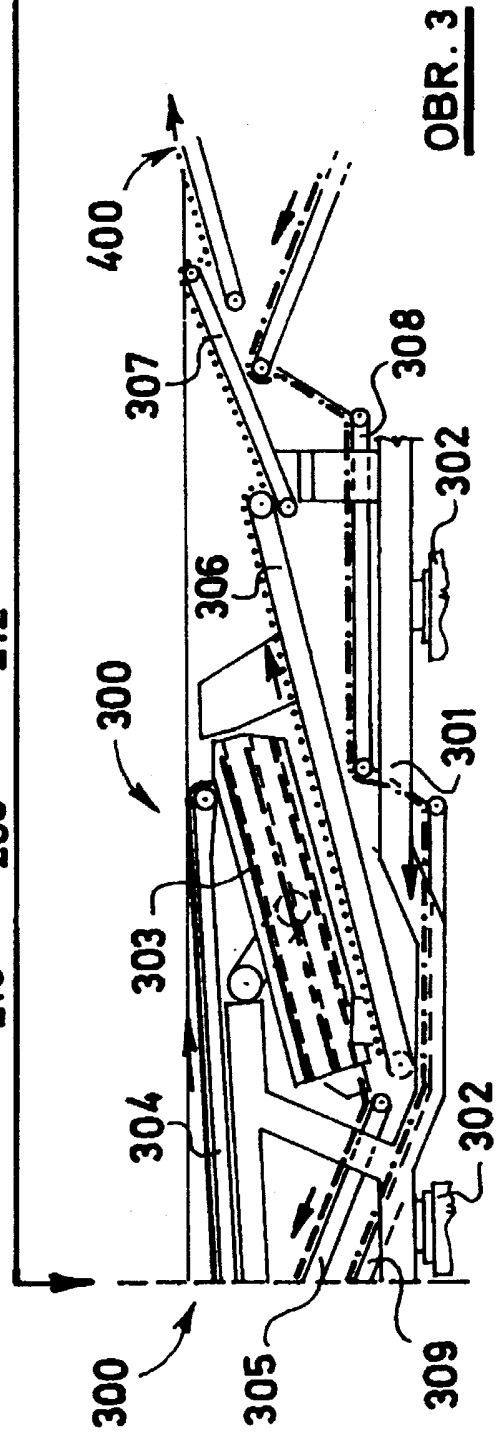
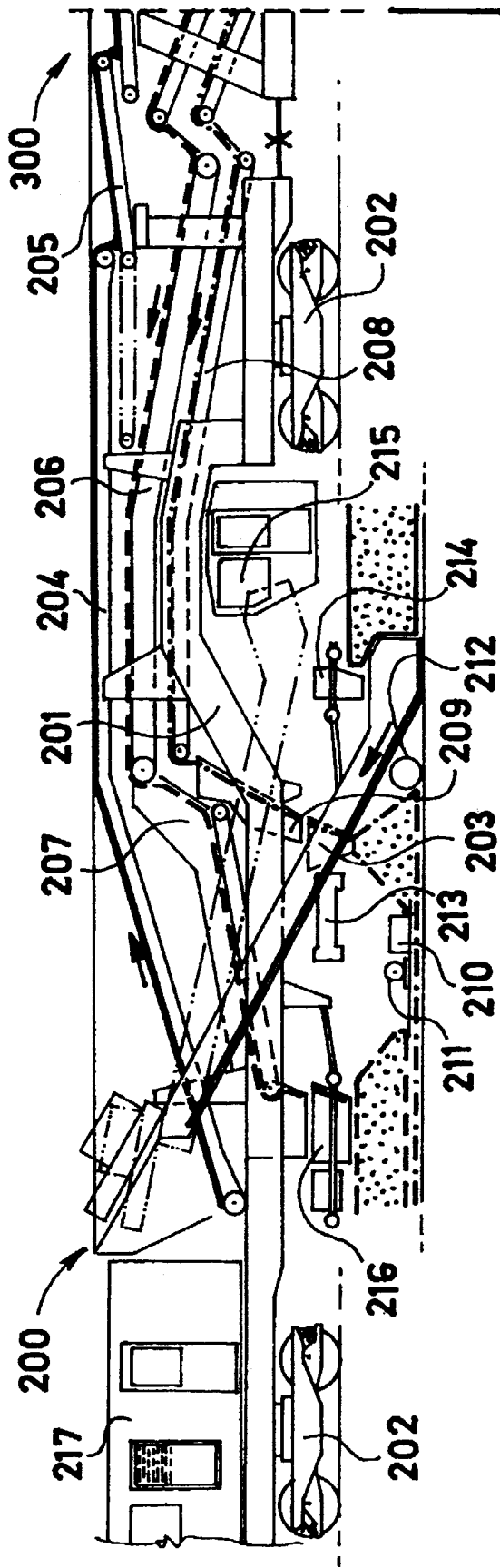
6 výkresů



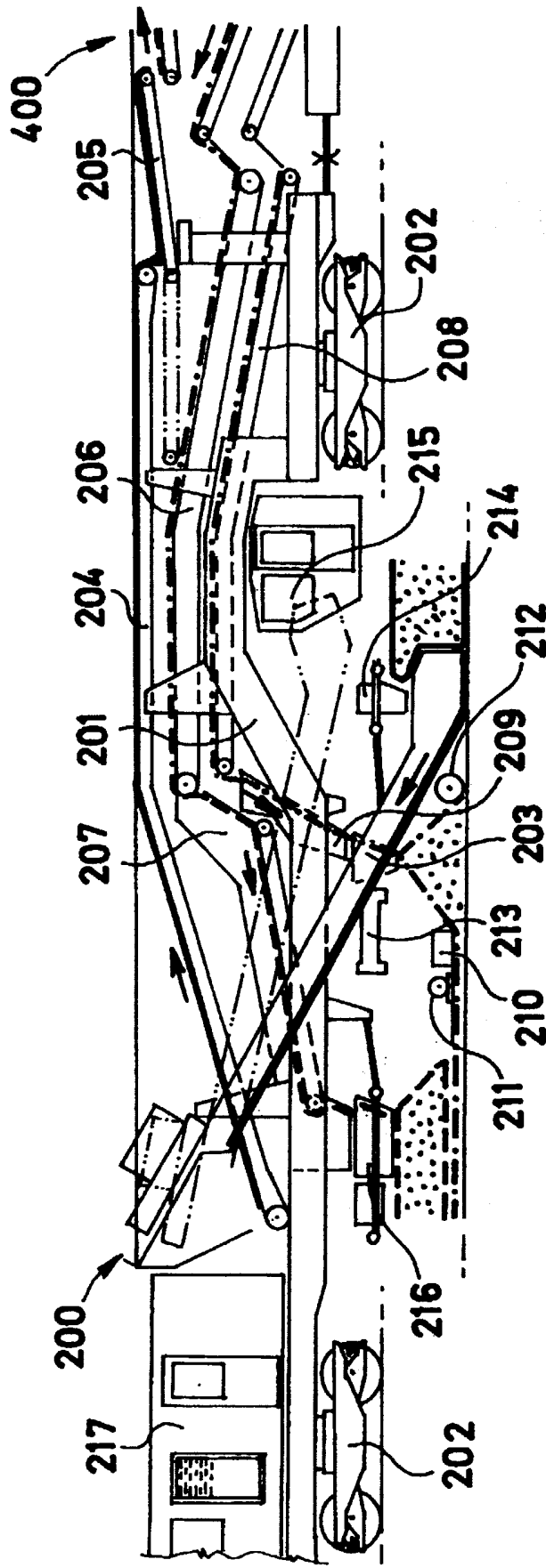
OBR. 1



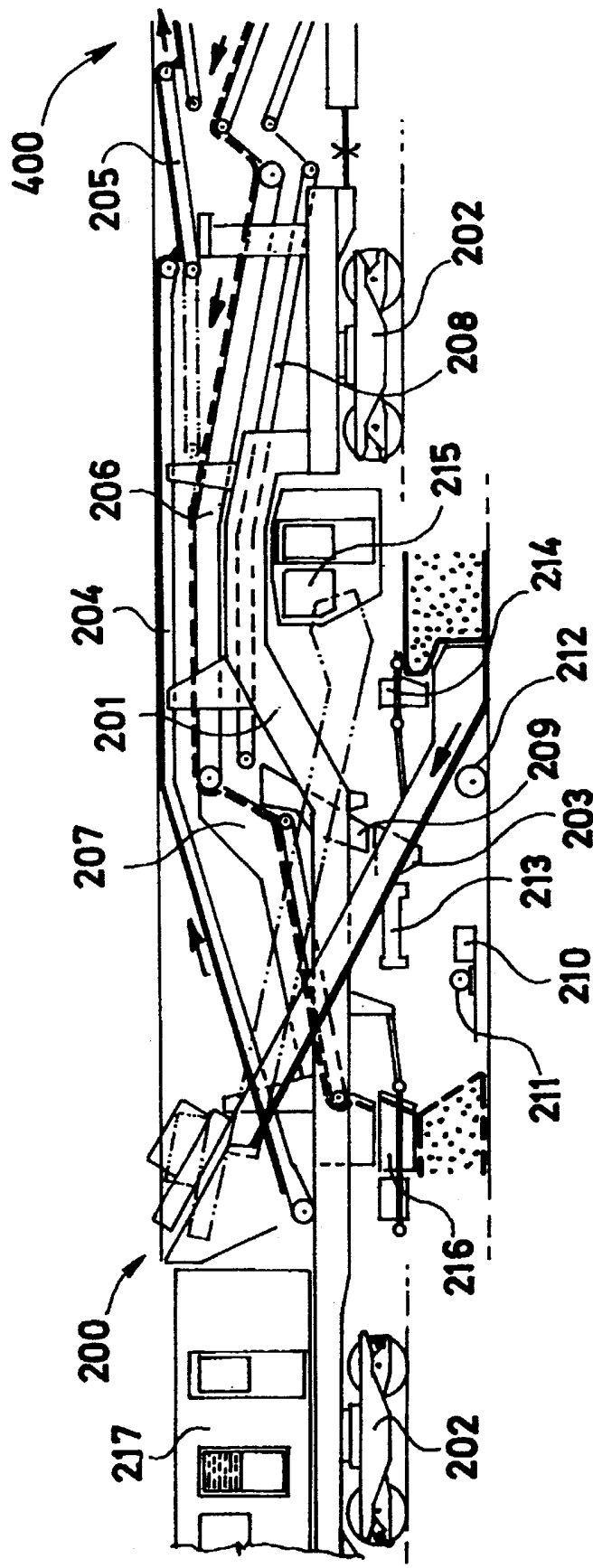
OBR. 2



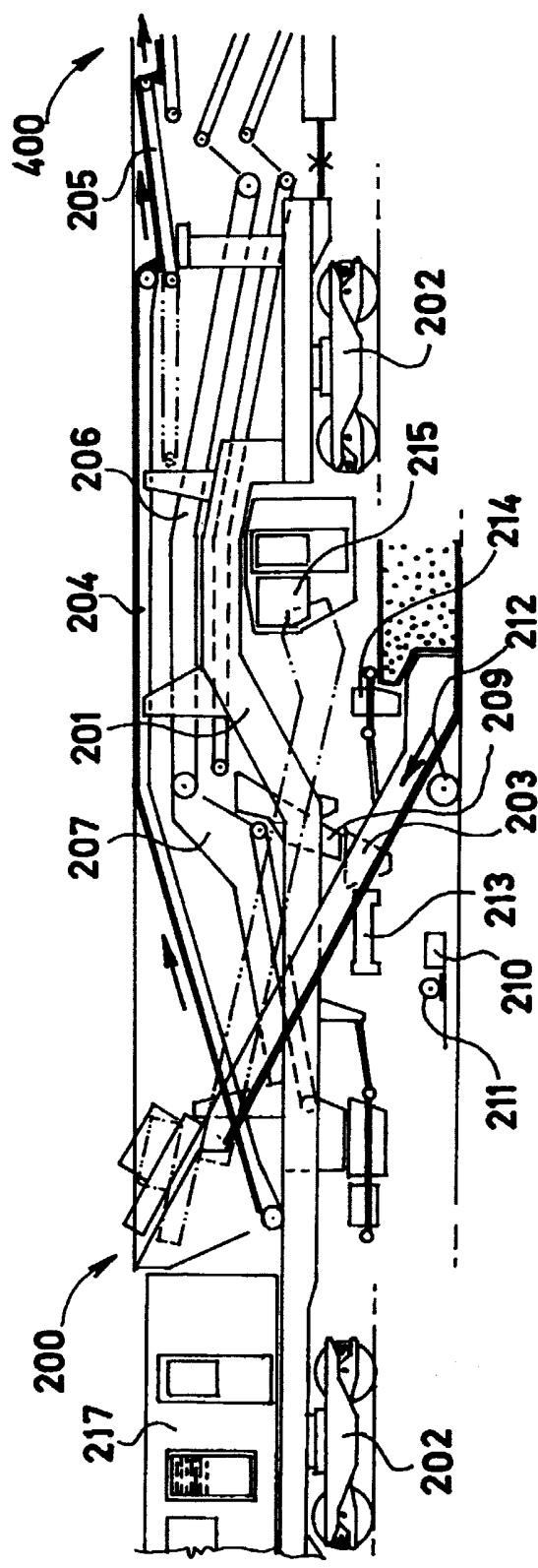
OBR. 3



OBR. 4



OBR. 5



OBR. 6

Konec dokumentu