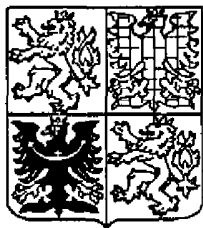


ČESKÁ
REPUBLIKA

(19)



ÚŘAD
PRŮMYSLOVÉHO
VLASTNICTVÍ

ZVEŘEJNĚNÁ PŘIHLÁŠKA VYNÁLEZU

(12)

(21) 1617-96

(13) A3

6(51)

B 61 D 15/02

(22) 01.12.94

(32) 09.12.93

(31) 93/2488

(33) AT

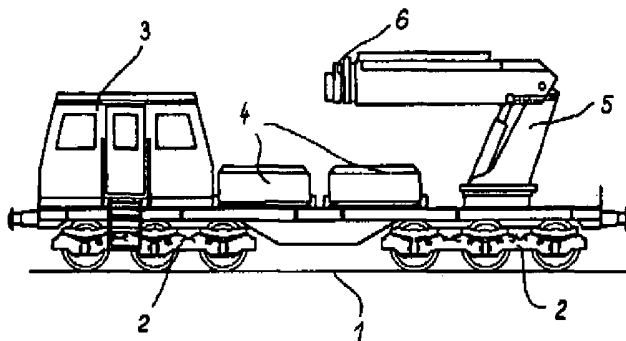
(40) 11.09.96

(71) ELIN ENERGIEVERSORGING GMBH, Wien, AT;

(72) Pach Karl, Wien, AT;

(54) **Kolejové vozidlo**

(57) Na kolejovém vozidle k uložení sloupů, které má přednostně na obou stranách připojovací zařízení k připojení nákladních vagonů, je umístěn jeřáb (5), který je polohován v oblasti každého připojeného nákladního vagonu. Kolejové vozidlo je samohybné a je opatřeno vyrovnávacím závažím (4), posuvným příčně k podélné ose kolejí (1). Jeho rozměry odpovídají v pracovní poloze maximálně jízdnímu profilu, případně ložné míře vzhledem k vedlejší koleji.



Kolejové vozidlo

Oblast techniky

Vynález se týká kolejového vozidla k uložení sloupů, přednostně na obou stranách s připojovacím zařízením k připojení nákladních vagonů, na kterém je umístěn jeřáb, který je polohován v oblasti každého připojeného nákladního vagonu

Dosavadní stav techniky

Dosud je ukládání sloupů prováděno tak, že na nákladním vagónu je umístěn jeřáb nebo vhodný pojízdný jeřáb. Vagón s jeřábem a nákladní vagón s lokomotivou tvoří pracovní vlak. Přitom je nevýhodné, že se nákladní vagóny naložené různými sloupy musí posunovat tak, že vagón se sloupy je vždy připojen k vagónu s jeřábem. Jak je obecně známo, je odpojení na volné trati zejména při sklonu kolejiště zakázáno, případně nemožné. Proto se musí během stavění sloupů uzavřít vedlejší kolej.

Kolejové vozidlo uvedeného typu je známé z GB-PS 2 218 398. Přitom se nákladní vagon umístěný mezi lokomotivou a vagon s jeřábem musí vždy vyměnit jen na posunovací koleji. Proto také vyšlo vyložení jeřábu pro umístění sloupu přes jízdní profil do vedlejší koleje. Dále je z EP-A 0 064 896 známé kolejové vozidlo s jeřábem, u kterého je příčně k podélné ose umístěno posuvné vyrovnávací závaží.

Podstata vynálezu

Úkolem vynálezu je vytvořit kolejové vozidlo, které jednak nemá shora uvedené nevýhody a jednak umožňuje racionalizaci ukládání sloupů.

Kolejové vozidlo podle vynálezu je charakterizováno tím, že je vytvořeno samojízdné a je opatřeno příčně k podélné ose posuvným vyrovnávacím závažím a při pracovním postupu dodržuje jízdní profil, případně ložnou míru vzhledem k vedlejší koleji.

Teprve pomocí vynálezu je možné provést práce potřebné k uložení sloupů hospodárně. Pomocí vynálezu se mohou dopravovat alespoň dva nákladní vagony naložené sloupy a manipulovat sloupy na dvou nákladních vagonech bez přepojování vagonů. Nákladní vagon je zavěšen před a za samojízdné kolejové vozidlo. Polohováním jeřábu může tento jeřáb zasahovat jednou na první vagon, podruhé na druhý vagon. Když se předpokládá, že jednotlivé sloupy budou mít hmotnost až 10 tun, je potřebný jeřáb se 75 mt. K zabránění převrácení vozidla při natočení jeřábu během pracovního postupu je vozidlo opatřeno posuvným vyrovnávacím závažím. Pak jeřáb nemá žádné vyložení proti směru práce a dodržuje jízdní profil vzhledem ke vedlejší koleji. Tím je na dalších kolejích možný nerušený železniční provoz.

Proto je možné přesné polohování stavěných sloupů, přičemž samojízdné kolejové vozidlo je obsluhováno a řízeno pouze jedinou osobou.

Podle dalšího provedení vynálezu má kolejové vozidlo dva tříosé podvozky. Poněvadž je u 75 mt jeřábu mimořádně velký osový tlak, musí se z důvodu dodržení předpisů použít víceosý

podvozek.

Podle dalšího znaku vynálezu je vyrovnávací závaží umístěno na úložné ploše. Tím je zajištěna kompaktní konstrukce kolejového vozidla.

Podle jiného provedení vynálezu je vyrovnávací závaží umístěno v případně na rámu vozidla. Tím se může značně zvýšit stabilita vozidla.

~~Podle dalšího znaku vynálezu je možné při břemenu zavěšeném na rameni jeřábu v boční poloze pojíždění kolejového vozidla nebo celého vlaku. Tím se minimalizují časy prostojů.~~

Podle dalšího znaku vynálezu lze práce k uložení sloupu provést při trvajícím dopravním výkonu. To je zejména výhodné, když se práce na uložení sloupů provádí na okrajích nádraží.

Podle dalšího provedení vynálezu je jeřáb otočný o 360° kolem vlastní osy. Tak je možná práce viděno z vagonu na obou jeho stranách.

Přehled obrázků na výkresech

Vynález je dále blíže objasněn pomocí příkladu provedení zobrazeného na výkrese, který znázorňuje v bočním pohledu kolejové vozidlo podle vynálezu.

Příklady provedení vynálezu

Podle obrázku je na kolejích 1 umístěno kolejové vozidlo se dvěma tříosými podvozky 2. Samojízdné kolejové vozidlo má kabinu 3 pro dopravní personál a rovněž posuvné vyrovnávací závaží 4 a kromě toho je na ložné ploše umístěn jeřáb 5. Jeřáb 5 má výsuvné rameno 6 jeřábu 5. Vpředu a vzadu mohou být připojeny ke kolejovému vozidlu nákladní vagony naložené sloupy. K polohování jeřábu 5 může být jeřáb 5 pojízdný od jednoho tříosého podvozku 2 k druhému tříosému podvozku 2. Také kabina 3 obsluhy se může umístit na druhém konci kolejového vozidla.

Místo tohoto řešení se může například vozidlo rozdělit na navzájem natočitelné horní vůz a podvalník, nebo se může celé vozidlo otočit na točce.

JUDr. Petr KALENSKY
advokát

SPOLEČNÁ ADVOKÁTNÍ KANCELÁŘ
VŠETEČKA A PARTNEŘI
Hájkova 2
120 00 Praha 2

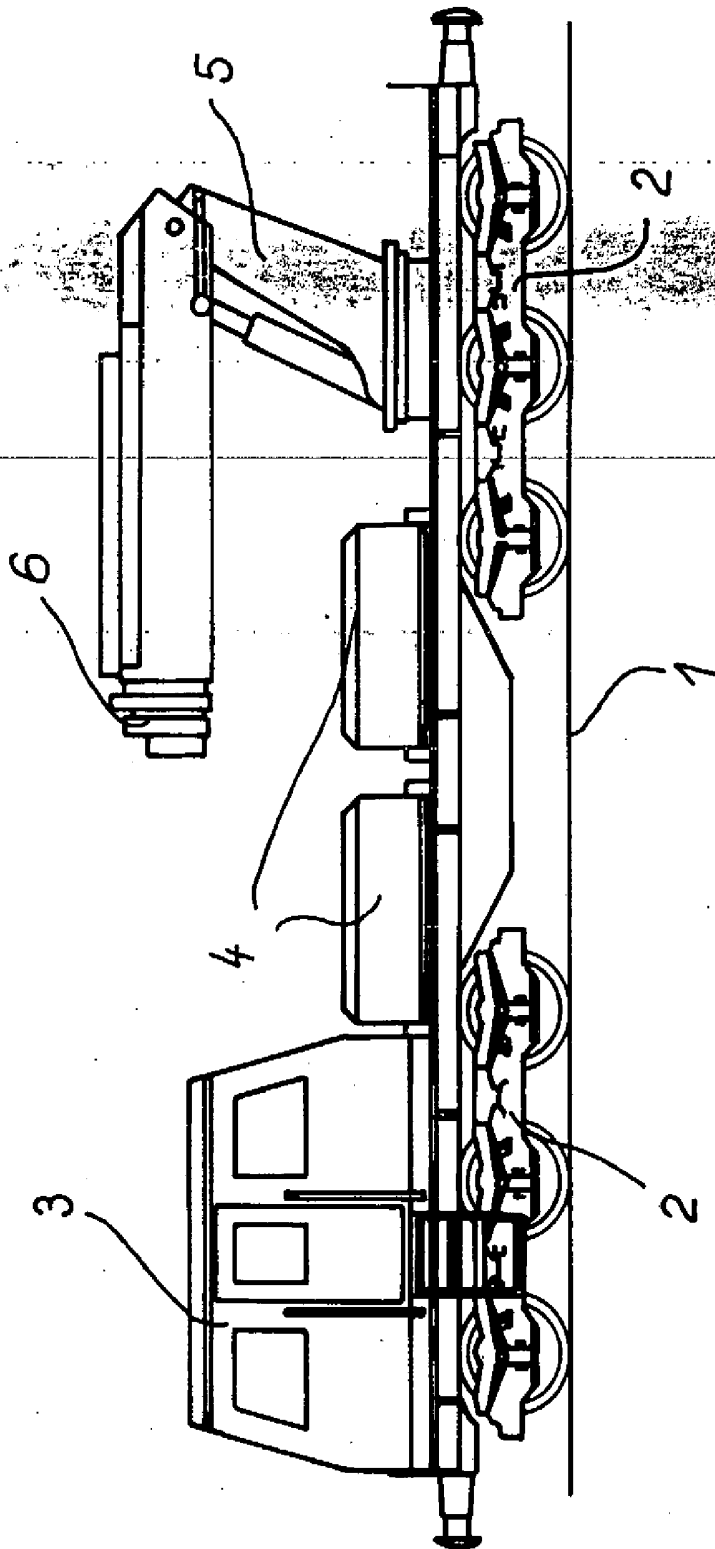
P A T E N T O V É N Á R O K Y

1. Kolejové vozidlo, k uložení sloupů, přednostně na obou stranách s připojovacím zařízením k připojení nákladních vagonů, na kterém je umístěn jeřáb (5), který je polohován v oblasti každého připojeného nákladního vagonu, vyznačující se tím, že kolejové vozidlo je samohybné a je opatřeno vyrovnávacím závažím (4) posuvným příčně k podélné ose kolejí (1) a jeho rozměry odpovídají v pracovní poloze maximálně jízdnímu profilu, případně ložné míře vzhledem k vedlejší koleji.
2. Kolejové vozidlo podle nároku 1, vyznačující se tím, že má dva tříosé podvozky (2).
3. Kolejové vozidlo podle nároku 1 nebo 2, vyznačující se tím, že vyrovnávací závaží (4) je umístěno na ložné ploše.
4. Kolejové vozidlo podle nároku 1 nebo 2, vyznačující se tím, že vyrovnávací závaží (4) je umístěno v, případně na rámu vozidla.
5. Kolejové vozidlo podle alespoň jednoho z nároků 1 až 4, vyznačující se tím, že je pojízdné při břemenu zavěšeném na rameni (6) jeřábu (5) v boční poloze.
6. Kolejové vozidlo podle alespoň jednoho z nároků 1 až 5, vyznačující se tím, že je v pracovní poloze při trvajícím dopravním výkonu.

7. Kolejové vozidlo podle alespoň jednoho z nároků 1 až 6, vyznačující se tím, že jeřáb (5) je kolem vlastní osy otočný o 360 °C.

JUDr. Petr KALENSKÝ
advokát

SPolečná ADVOKÁTNÍ KANCELÁŘ
VŠETEČKA A PARTNERI
Hájkova 2
120 00 Praha 2



[Handwritten signature]

AD: For CALIBRY
advočáti