

Изменение № 3 ГОСТ 12.2.056—81 Система стандартов безопасности труда. Электровозы и тепловозы колеи 1520 мм. Требования безопасности
Принято Межгосударственным Советом по стандартизации, метрологии и сертификации (протокол № 19 от 24.05.2001)

Зарегистрировано Бюро по стандартам МГС № 3759

За принятие изменения проголосовали:

Наименование государства	Наименование национального органа по стандартизации
Азербайджанская Республика	Азгосстандарт
Республика Армения	Армгосстандарт
Республика Беларусь	Госстандарт Республики Беларусь
Республика Казахстан	Госстандарт Республики Казахстан
Кыргызская Республика	Кыргызстандарт
Республика Молдова	Молдовастандарт
Российская Федерация	Госстандарт России
Республика Таджикистан	Таджикстандарт
Туркменистан	Главгосслужба «Туркменстандарт-лары»
Республика Узбекистан	Узгосстандарт
Украина	Госстандарт Украины

Пункты 1.1.1, 5.2. Заменить ссылку: ГОСТ 12.2.003—74 на ГОСТ 12.2.003—91.

Пункты 1.3.2, 1.3.4, 1.3.10, 1.4.1, 1.4.4, 1.5.2, 1.5.3, 1.7.1, 1.7.2, 1.7.4, 1.8.1, 1.9.3, 3.1.1, 3.1.2, 3.2.8—3.2.11, 3.3.1, 3.3.5, 3.3.7, 3.3.12, 3.3.17, 3.4.1, 3.4.2, 3.4.5, 3.8, 4.1.4. Заменить ссылку: ГОСТ 22339—77 на ГОСТ 22339—88.

Пункт 1.5.1. Заменить ссылку: ГОСТ 12.1.004—85 на ГОСТ 12.1.004—91.

(Продолжение см. с. 6)

Пункт 2.8. Заменить ссылку: ГОСТ 1759—70 на ГОСТ 1759.0—87, ГОСТ 1759.1—82, ГОСТ 1759.2—82, ГОСТ 1759.3—83, ГОСТ 1759.4—87, ГОСТ 1759.5—87.

Пункты 3.2.1—3.2.3, 3.2.6 изложить в новой редакции:

«3.2.1. Кабина машиниста должна иметь остекление, обеспечивающее видимость пути следования и напольных сигналов, определенную в п. 1.1.3, соседних путей и составов.

Остекление кабины машиниста локомотивов с кузовом вагонного типа должно состоять из лобовых и боковых окон, а кабины машиниста локомотивов с кузовом капотного типа — из окон в передней и задней стенках кабины и боковых окон. Отношение площади окон к площади пола кабины должно быть 0,3—0,7. Для локомотивов с кузовом капотного типа и кабиной кругового обзора данное соотношение устанавливают по согласованию между изготовителем и заказчиком.

3.2.2. Для лобовых окон кабины машиниста с кузовом вагонного типа должны применяться высокопрочные электрообогреваемые стекла, изготовленные по техническим условиям, согласованным между изготовителем и заказчиком, а для боковых окон могут применяться высокопрочные стекла или безопасные закаленные стекла по ГОСТ 5727—88. Для окон в передней и задней стенках кабины локомотива с кузовом капотного типа и боковых окон могут применяться безопасные закаленные стекла по ГОСТ 5727—88.

Стекла должны быть закреплены в рамах, резиновых профилях или другим способом по согласованию между изготовителем локомотивов и заказчиком.

3.2.3. Стекла лобовых окон кабины локомотивов с кузовом вагонного типа и окон в передней и задней стенках кабин локомотивов с кузовом капотного типа не должны допускать искажения восприятия цветности сигналов, принятой для световой сигнализации на железнодорожном транспорте по ГОСТ 24179—80. Коэффициент пропускания в видимой части спектра безопасных закаленных стекол по ГОСТ 5727—88 должен быть не менее 75 %, а высокопрочных электрообогреваемых стекол — не менее 70 %.

3.2.6. Окна, указанные в п. 3.2.3, должны быть оборудованы стеклоочистителями и стеклообогревателями. По согласованию между изготовителем локомотивов и заказчиком окна могут быть оборудованы стеклообмывателями.

Высокопрочные электрообогреваемые стекла должны быть оснащены автоматическим регулятором, предотвращающим перегрев стекол. Удельная мощность электрообогрева должна быть не менее 0,1 Вт/см².

Стеклоочистители и стеклообогреватели должны очищать и обогревать сектор окна, через который обеспечиваются условия видимости, определенные в п. 1.1.3.

(Продолжение см. с. 7)

Подвижные элементы стеклоочистителя в отключенном положении не должны мешать обзору машинистом пути перед локомотивом».

Раздел 3 дополнить пунктами — 3.2.14—3.2.19:

«3.2.14. Высокопрочные стекла лобовых окон по динамической прочности должны выдерживать удар камнем или бутылкой (емкостью 0,7 л) массой 0,5 кг, летящих со скоростью, равной удвоенной конструкционной скорости локомотива.

Угол между направлением удара и поверхностью стекла должен соответствовать углу между вектором скорости и поверхностью стекла в его рабочем положении на конкретном локомотиве.

При этом не должно быть сквозного пробоя стеклоблока. Допускается растрескивание стекол и осыпание осколков внутрь кабины.

3.2.15. Высокопрочные стекла боковых окон по динамической прочности должны выдерживать удар камнем или бутылкой (емкостью 0,7 л) массой 0,5 кг, летящей со скоростью 100 км/ч перпендикулярно стеклу.

При этом не должно быть сквозного пробоя стеклоблока. Допускается растрескивание стекол и осыпание осколков внутрь кабины.

3.2.16. Высокопрочные стекла для лобовых и боковых окон должны быть работоспособны в климатических условиях УХЛ, категория размещения I по ГОСТ 15150—69.

3.2.17. Оптические характеристики высокопрочных стекол лобовых окон должны соответствовать:

- угол отклонения — не более 40 угловых минут;
- нерезкость (размытость) изображения — не более 14 угловых минут.

3.2.18. Электрическое сопротивление изоляции высокопрочных электрообогреваемых стекол в состоянии поставки должно быть не менее 10 МОм при нормальных значениях факторов внешней среды. Сопротивление изоляции в эксплуатации — не менее 1 МОм.

3.2.19. Испытания высокопрочных стекол проводятся заводом-изготовителем стекол на стендах по программам и методикам, согласованным с заказчиком».

Пункты 3.5.3, 4.2.3. Заменить ссылку: ГОСТ 24940—81 на ГОСТ 24940—96.

Пункты 3.7.4, 4.2.4. Заменить ссылку: ГОСТ 12.1.005—76 на ГОСТ 12.1.005—88.

Приложение 4. Пункт 3. Заменить слова: «ГОСТ 25865—83 (с внесенными изменениями)» на «нормативной документации»;

пункт 4. Заменить слова: «(по ГОСТ 25865—83)» на «(по нормативной документации)».

(ИУС № 11 2001 г.)