УДК 621.436:622.61/.67

СОВЕТ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ВЗАИМОПОМОЩИ	СТАНДАРТ СЭВ	СТ СЭВ 4387—83
	ДИЗЕЛЕВОЗЫ ПОДЗЕМНЫЕ Технические требования	
		Группа Г41

Настоящий стандарт СЭВ является обязательным в рамках Конвенции о применении стандартов СЭВ

Настоящий стандарт СЭВ распространяется на подземные дизелевозы по СТ СЭВ 4388—83 и устанавливает технические требования, комплектность поставки, правила приемки и требования к маркировке, упаковке, транспортированию и хранению.

1. ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

1.1. Требования к дизелевозам в нормальном и взрывобезопасном исполнениях

1.1.1. Для привода дизелевозов должны применяться четырехтактные дизельные двигатели с вихревой камерой.

Допускается применение дизелей с непосредственным впрыском топлива при соблюдении содержания окиси углерода и окислов азота в неразбавленных выхлопных газах в соответствии с п. 1.1.24.

Пусковые устройства должны обеспечивать пуск двигателя при температуре окружающей среды не ниже 2°С.

1.1.2. Для дизелевозов должно применяться дизельное топливо с температурой вспышки не ниже 55 °С и содержанием серы не более 0,2 % по массе.

1.1.3. Дизелевозы должны бесперебойно работать при температуре окружающей среды от минус 35 °С до плюс 40 °С.

Стоянка дизелевозов с неработающим (заглушенным) двигателем разрешается только в выработках (помещениях) с температурой воздуха не ниже 2 °С.

1.1.4. Устанавливаются следующие шумовые характеристики дизелевоза:

1) эквивалентный уровень звука $L_{A\,экв}$ на рабочем месте машиниста на уровне слуховых органов должен быть не более 80 dB (A) при шумовом воздействии по СТ СЭВ 1930—79 в течение 8 h.

Утвержден Постоянной Комиссией по сотрудничеству в области стандартизации
Дрезден, декабрь 1983 г.

gost.e-ecolog.ru

При шумовом воздействии менее 6 h допускается максимальный эквивалентный уровень звука $L_{A\,экв}$ на 5 dB (A) выше соответствующего эквивалентного уровня звука в тех же самых точках измерения;

2) уровни звукового давления и звуковой мощности не должны превышать значений, приведенных в табл. 1.

Таблица 1

Среднегеометрические частоты октавных полос, Hz	Уровни звукового давления, dB	Уровни звуковой мощности L_P, dB
63	95	116
125	87	109
250	82	103
500	78	100
1000	75	97
2000	73	95
4000	71	93
8000	69	91

Шумовая характеристика дизелевоза определяется при различных режимах работы дизеля с учетом графика нагрузок, при включенной трансмиссии и взаимодействии ходовых колес с рельсами.

1.1.5. Уровни вибрации, воздействующей на тело машиниста на рабочем месте, не должны превышать значений, указанных в табл. 2.

Таблица 2

Среднегеометрические частоты полос, Hz	Допустимый уровень вибрации			
	по ускорению, $м/с^2$		по среднеквадратичным значениям скорости, $м/с \cdot 10^{-2}$	по логарифмическим уровням вибрационной мощности, dB
	Z	X, У	Z, X, У	
1	1,1	0,39	20	132
2	0,79	0,42	7,1	123
4	0,57	0,8	2,5	114
8	0,6	1,62	1,3	108
16	1,14	3,20	1,1	107
31,5	2,26	6,38	1,1	107
63	4,49	12,76	1,1	107

Примечание. Допустимые уровни вибрации устанавливаются в зависимости от направления ее действия, определяемого по отношению к ортогональной системе координат, связанной с телом человека:

Z — вертикальная ось, перпендикулярная к опорной поверхности и направленная от ног к голове;

X — горизонтальная ось, направленная от спины к груди;

У — горизонтальная ось, направленная от правого плеча к левому.

1.1.6. В конструкции дизелевоза должна быть предусмотрена звуковиброизоляция силового агрегата, обеспечивающая снижение шума и вибраций до значений, установленных в пп. 1.1.4 и 1.1.5.

1.1.7. Детали дизелевозов должны быть изготовлены из жароупорных и несгораемых материалов. Применение жароупорных, но сгораемых материалов допустимо только для изготовления следующих изделий:

1) ремней для привода вспомогательных агрегатов дизельного двигателя;

2) шлангов для топливной, масляной и водяной систем дизелевоза;

3) шлангов высокого и низкого давлений для гидросистемы и песочниц;

4) упругих муфт;

5) уплотнительных манжет и колец;

6) прокладок;

7) сидений в кабине машиниста.

1.1.8. На дизелевозах должны быть смонтированы песочницы, управляемые из кабины машиниста и обеспечивающие подсыпку песка в обоих направлениях движения на оба рельса.

1.1.9. Дизелевозы должны быть оснащены звуковыми сигнализаторами, управляемыми из кабины машиниста. Уровень звука сигнализатора должен быть не менее 95 dB (A) на расстоянии 20 m. Кабина должна оборудоваться устройствами для приема сигналов, подаваемых из прицепленных вагонеток для перевозки людей.

1.1.10. Дизелевоз должен иметь одну или две кабины машиниста. Кабина машиниста должна быть закрытого или полузакрытого типов, иметь два выхода (с правой и левой сторон), в ней должны быть обеспечены безопасность и хорошая видимость для машиниста дизелевоза с одной кабиной в обоих направлениях движения. Для двухкабинного дизелевоза каждая кабина должна быть оборудована сиденьем для машиниста в направлении движения. Крыша кабины должна изготовляться из стального листа толщиной не менее 5 mm; ширина крыши должна быть не более ширины дизелевоза по раме и не менее ширины дизелевоза по верхней (капотной) части и должна закрывать всю кабину по длине.

Конструкция дизелевоза должна быть такой, чтобы управление осуществлялось только из кабины машиниста.

1.1.11. Размеры кабины должны обеспечивать удобное расположение машиниста и органов управления с учетом требований технической эстетики и эргономики.

В кабине должны быть предусмотрены места для размещения аппаратуры связи и устройств дистанционного управления стрел-

ками. Для дизелевозов шириной 1050 mm и более в кабине должно быть предусмотрено место для стажера.

Окна кабины должны быть оснащены безопасным стеклом.

1.1.12. В каждой кабине машиниста должны быть установлены приборы, контролирующие давление и температуру масла в системе смазки двигателя, температуру воды в системе охлаждения двигателя, давление и температуру рабочей жидкости или воздуха в тормозной системе, уровень топлива, масла и воды в баках и скорость движения.

В зависимости от компоновки дизелевоза допускается установка приборов для визуального контроля уровня топлива, масла и воды непосредственно на баках.

1.1.13. На дизелевозе должен быть размещен приводимый в действие из кабины машиниста стационарный огнетушитель, наполненный углекислотой, массой не менее 6 kg. Трубопроводы от стационарного огнетушителя должны обеспечивать подачу углекислоты во всасывающую и выхлопную системы дизеля, к топливному баку и к топливному насосу. Одновременно необходимо обеспечить, чтобы выхлопные газы не могли поступать по трубопроводу для углекислого газа из выхлопного во всасывающий трубопровод. С момента пуска огнетушителя в действие до остановки двигателя должно пройти не более 25 s.

Кроме стационарного огнетушителя, на дизелевозе должен быть установлен переносной огнетушитель с массой порошка не менее 4 kg или 2 kg углекислого газа.

1.1.14. Топливный бак дизелевоза должен быть защищен от механических и температурных воздействий и иметь клапан, автоматически закрывающийся после окончания наполнения. Других отверстий для наполнения бак не должен иметь.

Если стенки топливного бака входят во внешний контур дизелевоза, их толщина должна быть не менее 5 mm.

1.1.15. Отверстие в топливном баке (сапун), служащее для выравнивания в нем давления воздуха, должно быть защищено пламеперекрывателем, состоящим из пяти проволочных сеток с 144 отверстиями на 1 cm^2. Расстояние между сетками должно быть не более 2 mm. Конструкция пламеперекрывателя должна обеспечивать его легкую замену.

Вместо сеток допускается применение проволочной канители.

1.1.16. Топливный бак должен выдерживать без остаточной деформации избыточное статическое давление 0,05 MPa.

1.1.17. Емкость топливного бака должна обеспечивать возможность непрерывной работы дизелевоза на режиме 0,75 номинального без дополнительной заправки в течение 7 h.

1.1.18. Топливопровод между топливным баком и двигателем должен иметь запорное устройство, приводимое в действие из кабины машиниста или с двух боковых сторон дизелевоза.

1.1.19. Топливопроводы должны размещаться на расстоянии не менее 25 mm от неохлаждаемых и вращающихся частей дизеля. Топливопроводы должны быть защищены от повреждения и быть расположены так, чтобы топливо, вытекающее во время деаэрации или в результате неплотностей, не могло соприкасаться с неохлаждаемыми или вращающимися частями дизельного двигателя. Отдельные части топливопровода должны соединяться с помощью маслостойких шлангов или пайкой с использованием жесткого припоя.

1.1.20. Дизельный двигатель должен быть оборудован воздушным фильтром для очистки всасывающего воздуха.

1.1.21. Выхлопные отверстия дизелевозов должны располагаться так, чтобы исключалась возможность попадания неразбавленных выхлопных газов в кабину машиниста и под капот дизелевоза. Направление и скорость струи выхлопных газов не должны способствовать дополнительному пылеобразованию в выработках.

1.1.22. Охлаждение выхлопного коллектора (патрубка) должно быть включено в общую систему циркуляционного охлаждения двигателя.

1.1.23. Водяной бак системы орошения выхлопных газов должен быть расположен выше уровня насоса, подающего воду в выхлопную трубу. Вода, поступающая к насосу, должна очищаться фильтром от механических примесей. Тонкость фильтрации должна соответствовать тонкости очистки сеткой с 900 отверстиями на 1 cm^2.

Емкость водяного бака должна обеспечивать возможность работы дизелевоза на режиме 0,75 номинального без дополнительной заправки в течение не менее 7 h.

1.1.24. Конструкция дизелевоза должна обеспечивать:

1) при номинальной нагрузке и на холостом ходу двигателя содержание окиси углерода (CO) в неразбавленных влажных выхлопных газах прогретого двигателя не более:

0,05 % по объему у дизелевозов, поступающих с завода;

0,08 % по объему у дизелевозов, находящихся в эксплуатации;

2) при номинальной нагрузке и на холостом ходу двигателя содержание окислов азота (NO_x), выраженных как эквивалент NO_2, не более 0,07 % по объему;

3) тормозное усилие за счет полного использования сцепного веса;

4) плавное трогание, бесступенчатое изменение скорости, реверсирование и торможение дизелевоза с гидростатической трансмиссией при воздействии на рукоятку управления насосом;

5) блокировку, исключающую возможность использования дизелевоза посторонними людьми.

1.1.25. Дизелевозы должны снабжаться каталитическими и жидкостными нейтрализаторами, предназначенными для очистки

и охлаждения выхлопных газов. Допускается использование в жидкостных нейтрализаторах чистой воды и применение дизелевозов без каталитических нейтрализаторов при соблюдении требований п. 1.1.24.

1.1.26. Трубопроводы вспомогательных систем (орошения, противопожарные и т. п.), сообщающиеся со всасывающей и выхлопной системами двигателя, должны подсоединяться без возможности их самоотвинчивания.

1.1.27. Дизелевозы должны быть оборудованы подрессоренными буферами с жесткостью эластичных элементов 0,8—1,0 kN/mm и допускать установку как автоматических, так и неавтоматических сцепок. Автосцепки должны иметь дистанционное управление из кабины.

Буферно-сцепное устройство должно иметь шестикратный запас прочности по отношению к максимальной силе тяги и к пределу прочности материала для неавтоматических сцепок и семикратный запас прочности для автоматических сцепок. Высота сцепки должна быть регулируемая.

1.1.28. Конструкция рамы должна обеспечивать возможность демонтирования дизелевоза на части для транспортирования в клети.

1.1.29. Рама и капот должны надежно защищать внутренние агрегаты от механического повреждения и атмосферного влияния. Щитки капота должны быть съемными или открываемыми и должны обеспечивать хороший доступ для выполнения текущего ремонта.

1.1.30. Конструкция дизелевоза должна обеспечивать возможность торможения:

1) рабочим и стояночным тормозом (колодочный на 4 колеса);

2) гидростатической трансмиссией (для дизелевозов, оборудованных этой трансмиссией);

3) дизельным двигателем.

Управление тормозом должно осуществляться из кабины машиниста рычажным ручным приводом или ножной педалью, или штурвалом.

Если дизелевоз имеет рабочий тормоз с пневматическим приводом, давление в пневмосистеме не должно превышать 0,6 MPa.

Конструкция тормозной системы должна обеспечивать равномерное распределение тормозного усилия на все колеса и равномерный износ колодок.

Конструкция тормозной системы не должна выходить за нижнюю кромку рамы.

1.1.31. Дизелевозы должны оборудоваться системой освещения и осветительными устройствами (фарами).

Система освещения должна обеспечивать:

1) переключение фар на ближний и дальний свет;

2) уровень освещенности на расстоянии 60 m при включении дальнего света не менее 2 lx;

3) включение ламп красного света в обеих фарах при выключении белого света на стоянках дизелевоза;

4) включение белой лампы по направлению движения дизелевоза и красной лампы с противоположной стороны.

1.1.32. Рефлекторы фар должны быть защищены сеткой или решеткой от механических повреждений.

1.1.33. Освещение щитка приборов в кабине дизелевоза должно осуществляться от головного светильника машиниста.

1.1.34. Осветительные устройства должны быть вибростойкими. Все электрические провода должны быть защищены от механических повреждений.

1.1.35. Номинальное напряжение в цепи освещения дизелевоза должно быть не более 24 V, отклонение от номинального значения не должно превышать ±4 %. Освещение дизелевоза должно быть обеспечено и при неработающем двигателе.

1.1.36. Оба конца всех проводов электропроводки должны быть замаркированы. Маркировка проводов должна быть зафиксирована в эксплуатационных документах. Наращивание проводов не допускается.

Вводные зажимы не должны допускать проникание влаги в электроаппаратуру.

1.1.37. На двигателе для учета времени работы должен быть установлен счетчик моточасов.

1.1.38. Поверхности деталей и агрегатов дизелевозов должны быть защищены антикоррозионными покрытиями.

1.1.39. Детали и агрегаты дизелевозов должны окрашиваться краской следующего цвета:

1) светлых тонов — наружные и внутренние поверхности рамы, капота, кабины машиниста, все оборудование, находящееся внутри рамы и капота (кроме кондиционера, выхлопного патрубка и дизеля), вагонетка-цистерна и маслостанция;

2) красной — гидропневмоаккумулятор, противопожарная защита, топливный и водяной баки, разводка трубопроводов к водяному баку, маркировка взрывозащищенного оборудования, точки смазки;

3) черной — колесные центры, тормозные колодки, бандажи, буксы, пружины подвески, буферные устройства и пол кабины.

Вертикальные грани рамы и буферов должны быть окрашены чередующимися желтыми и черными полосами под углом 45°. Ширина полос не должна превышать 120 mm.

1.2. Дополнительные требования к дизелевозам во взрывобезопасном исполнении

1.2.1. Для дизелевозов во взрывобезопасном исполнении должны применяться только взрывобезопасные конструкции дизельных двигателей.

Пуск взрывобезопасного дизельного двигателя должен производиться автономным взрывобезопасным пусковым устройством, устанавливаемым на дизеле.

Для пуска холодного дизельного двигателя допускается применение стационарного взрывобезопасного пускового устройства.

В случае ручного пуска дизелевоза ручка включения должна автоматически возвращаться в исходное положение.

1.2.2. На стенке кабины дизелевоза должна быть укреплена табличка с надписью «Допущен для эксплуатации в шахтах, опасных по газу и (или) пыли».

1.2.3. Температура наружной поверхности выхлопного патрубка должна быть не более 150 °С.

Температура выхлопных газов не должна превышать 70 °С при измерении непосредственно у выхлопа.

Дизелевозы должны оборудоваться автоматическими устройствами тепловой защиты, останавливающими двигатель не более чем через 100 s с момента прекращения охлаждения.

1.2.4. Охлаждение выхлопного патрубка должно осуществляться впрыскиванием воды внутрь трубы или подключением водяной рубашки трубы к общей системе циркуляционного охлаждения двигателя.

При охлаждении выхлопного патрубка орошением выхлопных газов датчик устройства тепловой защиты должен устанавливаться на наиболее нагреваемом участке наружной поверхности выхлопного патрубка. Устройство тепловой защиты должно настраиваться на температуру срабатывания, равную 140 °С. Погрешность срабатывания не должна выходить за пределы ±10 °С.

При охлаждении выхлопного патрубка с помощью водяной рубашки, подключенной к общей системе циркуляционного охлаждения двигателя, датчик устройства тепловой защиты должен устанавливаться в жидкостном нейтрализаторе (в выпускной полости выхлопных газов) с настройкой на 70 °С. Погрешность срабатывания не должна выходить за пределы ±5 °С.

Исполнительный орган устройства тепловой защиты должен воздействовать непосредственно на управляющий орган топливного насоса или на заслонку перекрытия подвода воздуха во всасывающей системе, или на кран подвода топлива к топливному насосу.

Конструкция устройства тепловой защиты должна обеспечивать возможность контроля срабатывания защиты.

1.2.5. Соединение между головками цилиндров и блоком двигателя, а также между головками цилиндра и выхлопным патрубком должно уплотняться металлическими или металлоасбесто-

выми прокладками толщиной не менее 1,5 mm и шириной не менее 13 mm.

1.2.6. Части дизелевозов, изготовленные из алюминиевых сплавов, должны иметь прочное ограждение, выполненное из материалов, безопасных в отношении фрикционного искрения. При этом должны использоваться первичные алюминиевые сплавы с пониженными свойствами искрообразования, содержащие не более 0,5 % магния.

1.2.7. Всасывающие и выхлопные трубопроводы должны быть рассчитаны на давление не менее 0,8 МРа и подвергнуты гидравлическим испытаниям на давление, в 1,5 раза превышающее расчетное.

На детали и сборочные единицы, прошедшие испытания, должна быть нанесена маркировка, содержащая буквы «ГИ». О проведении гидравлических испытаний должно иметься свидетельство.

1.2.8. Всасывающая и выхлопная системы дизелевозов должны ограждаться пламегасительными устройствами.

Живое сечение пламегасительного устройства на входе должно быть не менее площади отверстия всасывающей трубы, а на выходе — не менее удвоенной площади отверстия выхлопного патрубка двигателя.

Пламегасительные устройства должны быть легко съемными для обеспечения регулярной очистки и надежно защищенными от механических повреждений.

Конструкция пламегасительных устройств должна обеспечивать возможность работы дизелевоза на номинальном режиме не менее 8 h без их замены.

1.2.9. Корпуса пламегасителей, их взрывозащитные фланцы и части устройства, образующие пламегасящие зазоры или каналы, должны быть изготовлены из материала, не подвергающегося активной коррозии, выдерживающего тепловое, химическое и другие воздействия, которые могут возникать при эксплуатации.

1.2.10. При применении пластинчатых пламегасителей во всасывающей системе дизеля ширина пластин (длина щели между пластинами) должна быть не менее 50 mm, толщина — не менее 1,5 mm, расстояние между пластинами (ширина щели) должна быть не более 0,5 mm.

При применении пластинчатых пламегасителей в выхлопной системе дизеля ширина пластин (длина щели между пластинами) должна быть не менее 50 mm, толщина — не менее 1,5 mm, расстояние между пластинами (ширина щели) должно быть не более 0,5 mm. Допускается увеличение ширины щели до 0,8 mm при получении положительных результатов соответствующих испытаний пламегасителей.

В случае применения пламегасителей из гранулированных материалов максимальный диаметр гранул должен быть не более 4 mm, высота взрывозащитного слоя гранул должна быть не менее 18 mm. Допускается увеличение максимального диаметра гранул до 8 mm (высота взрывозащитного слоя — не менее 32 mm) при получении положительных результатов соответствующих испытаний.

Типы пламегасителей должны быть испытаны государственной лабораторией на устойчивость против горячих частиц.

1.2.11. Параметры неподвижных и подвижных взрывонепроницаемых соединений электрического и другого оборудования дизелевоза должны приниматься по нормам СТ СЭВ 3140—81 для взрывонепроницаемых оболочек группы 1 по СТ СЭВ 3141—81.

1.2.12. Для обеспечения гашения пламени вдоль клапанного штока дизеля направляющие клапанов должны иметь длину не менее 13 mm.

1.2.13. Фары дизелевозов должны быть снабжены защитным кожухом, перекрывающим фару на 30—50 mm и не выходящим за габариты крыши.

1.2.14. Взрывобезопасное электрооборудование, резьбовые взрывонепроницаемые соединения частей оболочек другого оборудования, замки для крепления предохранительных и защитных устройств, а также вентиляционные отверстия, соединяющие картер двигателя со всасывающей системой, должны соответствовать СТ СЭВ 3140—81.

Примечание. В дизельном двигателе, как правило, не должно быть вентиляционных отверстий, соединяющих картер двигателя со всасывающей системой.

1.2.15. Вводы для подачи огнегасительной смеси или воды в выхлопную или всасывающую системы, а также штуцер для отбора проб выхлопных газов должен иметь пламегасители в виде каналов, например, диаметром не более 1 mm, длиной не менее 13 mm, или диаметром не более 0,8 mm, длиной не менее 5 mm.

2. КОМПЛЕКТНОСТЬ ПОСТАВКИ

В комплект поставки должны входить:

1) дизелевоз;

2) устройство первого пуска холодного дизеля (по специальному требованию);

3) вагонетка-цистерна (по специальному требованию);

4) маслостанция для заправки емкостей дизелевозов (по специальному требованию);

5) локомотивная автосцепка (по специальному требованию);

6) комплект запасных частей;

7) комплект инструмента и принадлежностей, в том числе домкрат;

8) эксплуатационные документы в соответствии с СТ СЭВ 1798—79:

техническое описание;

инструкция по эксплуатации;

инструкция по техническому обслуживанию;

паспорт или формуляр, содержащие основные технические данные и характеристики; перечень комплекта поставки; свидетельство о приемке отдельных агрегатов и дизелевоза; свидетельство о консервации и упаковке; гарантийные обязательства;

ведомость запасных частей, инструмента и принадлежностей;

ведомость эксплуатационных документов;

9) протоколы измерения параметров дизельного двигателя (мощность, расход топлива, содержание CO, NO_x);

10) протоколы испытаний установленных на двигателе устройств безопасности (выхлопной трубы, кондиционера, баков топлива, масла и воды, пускового устройства сжатого воздуха, стационарного углекислотного огнетушителя);

11) заключительный акт испытания;

12) заключительные акты испытания на взрывобезопасность электрических устройств (генераторов, электрические выключатели, фары, аккумуляторы и т. д.) для дизелевозов во взрывобезопасном исполнении.

3. ПРАВИЛА ПРИЕМКИ

3.1. Дизелевозы должны быть подвергнуты типовым и индивидуальным испытаниям. Испытания проводятся также после капитального ремонта дизелевоза или двигателя.

При испытании проверяется годность дизелевоза к работе в подземных условиях, опасных и неопасных по газу и (или) пыли.

3.2. Типовым испытаниям должен подвергаться один из образцов дизелевоза серийного производства.

Типовые испытания должны включать:

контроль конструкторской документации дизелевоза и технологии производства;

контроль взрывобезопасности и конструктивного исполнения дизелевоза;

испытания дизелевозов взрывобезопасного исполнения во взрывной камере.

При этом проверяется возможность взрыва метано-воздушной смеси (9,5—10 % по объему) при работе двигателя.

3.3. О проведенных типовых испытаниях должен быть составлен заключительный акт или протокол испытания.

3.4. Индивидуальным испытаниям должны подвергаться все дизелевозы с целью проверки их работоспособности в целом.

4. МАРКИРОВКА, УПАКОВКА, ТРАНСПОРТИРОВАНИЕ И ХРАНЕНИЕ

4.1. На стенке кабины дизелевоза должна быть прикреплена табличка, содержащая следующие данные:

1) товарный знак предприятия-изготовителя;
2) обозначение дизелевоза, ширину колеи;
3) порядковый номер дизелевоза;
4) год и месяц изготовления;
5) номер технических условий;
6) массу дизелевоза в тоннах.

4.2. Механически обработанные открытые поверхности деталей и сборочных единиц дизелевозов, запасные части, инструмент и принадлежности должны быть подвергнуты консервации.

Запасные части и инструмент, покрытые смазкой, должны быть обернуты влагонепроницаемой бумагой.

Срок действия консервации дизелевозов — 1 год, запасных частей, инструмента и принадлежностей — 5 лет.

Дата и срок консервации должны быть указаны в паспорте или формуляре дизелевоза.

4.3. Устройство первого пуска холодного дизеля и маслостанция должны быть упакованы в отдельные деревянные ящики.

Запасные части, инструмент, принадлежности, огнетушители, рукава, вагонетки-цистерны также должны быть упакованы в деревянные ящики.

Эксплуатационные документы, поставляемые вместе с дизелевозом, должны быть обернуты влагонепроницаемой бумагой и помещены в деревянный ящик.

4.4. Щиток приборов должен быть закрыт защитным листом. Лист должен быть окрашен.

4.5. Дизелевозы транспортируются любым видом транспорта при условии предохранения их от механических повреждений.

Дизелевозы и вагонетки-цистерны, транспортируемые железнодорожным транспортом, допускается отгружать без упаковки, а транспортируемые морским путем должны быть упакованы в деревянные ящики.

4.6. Дизелевозы и вагонетки-цистерны при хранении должны быть установлены нижними кромками рамы на деревянные брусья.

Конец

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ДАННЫЕ

1. Автор — делегация СРР в Постоянной Комиссии по сотрудничеству в области угольной промышленности.
2. Тема — 12.400.14—79.
3. Стандарт СЭВ утвержден на 54-м заседании ПКС.
4. Сроки начала применения стандарта СЭВ:

Страны — члены СЭВ	Сроки начала применения стандарта СЭВ	
	в договорно-правовых отношениях по экономическому и научно-техническому сотрудничеству	в народном хозяйстве
НРБ	Июль 1986 г.	Июль 1986 г.
ВНР	Июль 1986 г.	Июль 1986 г.
СРВ		
ГДР		
Республика Куба		
МНР		
ПНР		
СРР	Январь 1986 г.	—
СССР	Январь 1986 г.	
ЧССР	Январь 1988 г.	Январь 1988 г.

5. Срок проверки — 1990 г.

Сдано в наб. 29.02.84 Подп. в печ. 04.05.84 0,875 п. л. 0,875 усл. кр.-отт. 0,86 уч.-изд. л.
Тираж 860 Цена 5 коп.

Почета» Издательство стандартов, 123557, Москва, Новопресненский пер., 3.
Калужская типография стандартов, ул. Московская, 256. Зак. 787

gost.e-ecolog.ru