

**НПАОП 10.0-7.09-82
(НАОП 1.1.30-7.01-82)**

Министерство угольной промышленности СССР

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МАКЕЕВСКИЙ ОРДЕНА ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ

НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ

по безопасности работ в горной промышленности

МакНИИ

УТВЕРЖДАЮ:

Заместитель Председателя Госгортехнадзора
СССР

В.С.Шаталов

" 27 " мая 1982

УТВЕРЖДАЮ:

Первый заместитель Министра угольной
промышленности СССР

В.Д.Никитин

" 5 " июля 1982

СОГЛАСОВАНО:

ЦК профсоюза рабочих угольной
промышленности

« 21 » мая 1982

**Временные требования безопасности к основному горнотранспортному
оборудованию для угольных и сланцевых шахт**

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие

1. Общие положения

2. Требования к подвижному составу,

2.1. Требования к грузовым вагонеткам.

2.2. Требования к пассажирским вагонеткам для горизонтальных выработок.

2.3. Требования к пассажирским вагонеткам для наклонных выработок

2.4. Требования к средствам доставки материалов и оборудования

3. Требования к грузовым ленточным конвейерам.

4. Требования к шахтным электровозам

4.1. Общие требования

4.2. Требования к кабинам электровозов

4.3. Требования к тормозным системам электровозов

4.4. Требования к электрическому оборудованию

- 4.5. Требования к освещению электровозов
- 5. Требования к грузо-людским подвесным монорельсовым дорогам
 - 5.1. Общие требования
 - 5.2. Требования к монорельсовому пути.
 - 5.3. Требования к подвижному составу
 - 5.4. Дополнительные требования для монорельсовых
 - 5.5. Дополнительные требования для монорельсовых дизельных локомотивов

"Временные требования безопасности" разработаны Макеевским научно-исследовательским институтом по безопасности работ в горной промышленности на основании результатов выполненных научно-исследовательских работ, анализа аварийности к травматизма на подземном транспорте, обобщения 01 та эксплуатации оборудования подземного транспорта» а также предложений к замечаний заинтересованных организаций

"Временные требования безопасности ...» к основному горнотранспортному оборудованию для угольных и сланцевых шахт являются обязательными для всех проектно-конструкторских институтов, машиностроительных заводов и других организаций, занимающихся проектированием и изготовлением средств подземного транспорта, а также комплектующего их оборудования.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящие требования распространяются на вновь создаваемое оборудование подземного транспорта (электровозы, грузовые вагонетки и вагонетки для перевозки людей, средства для доставки материалов и оборудования, грузовые ленточные конвейеры и грузо-людские монорельсовые дороги), технические задания на которые будут утверждаться после выхода этих требований. При модернизации электровозов требования настоящего документа должны выполняться в максимально возможном объеме.

1.2. Вновь создаваемые машины и механизмы для подземного транспорта угольных и сланцевых шахт должны соответствовать требованиям государственных и отраслевых стандартов, "Правилам безопасности в угольных и сланцевых шахтах", "Правилам изготовления взрывозащищенного и рудничного электрооборудования", Единым требованиям к сигналам и знакам в подземных выработках и на шахтном транспорте угольных и сланцевых шахт", "Санитарным правилам по устройству и содержанию предприятий угольной промышленности, а также настоящим "Временным требованиям безопасности...",

1.3. С вводом НАСТОЯЩИХ требований утрачивают силу, требования по повышению технического уровня и безопасности электровозов, подвижного состава, ленточных и скребковых конвейеров шахт угольной промышленности".

2. ТРЕБОВАНИЯ К ПОДВИЖНОМУ СОСТАВУ

2.1. Требования к грузовым вагонеткам.

2.1.1. Конструкции всех типов вагонеток должны обеспечивать безопасную их эксплуатацию при углах наклона выработок от 0 до 35°..

2.1.2. Вагонетки должны иметь подвагонный, упор для обеспечения маневровых операций толкателями на погрузочных и разгрузочных пунктах.

2.1.3. Конструкция вагонеток с амортизационными буферно-сцепными устройствами должна быть такой, чтобы зазор в сжатом состоянии амортизатора между наиболее выступающими частями кузовов двух соседних вагонеток был не менее 300 мм.

2.1.4. Вагонетки с донной разгрузкой должны иметь устройства, обеспечивающие надежное закрывание и исключают самопроизвольное открывание днищ. В открытом состоянии днища вновь создаваемых вагонеток не должны опускаться ниже уровня головки рельса.

Это требование не распространяется на вагонетки с разгрузкой на рольгангах.

2.1.5. Конструкция буферов должна исключать возможность входа части буфера одной вагонетки в проем буфера другой вагонетки при прохождении закруглений рельсового пути с радиусами, установленными "Правилами безопасности".

2.1.6. Сцепные устройства вагонеток в сцепленном и расцепленном состоянии не должны соприкасаться с элементами верхнего строения гута, а также не должны допускать самопроизвольное расцепление;

2.1.7. Конструкция крюковых сцепных устройств должна обеспечивать возможность сцепления и расцепления вагонеток вручную с помощью специальных приспособлений, в том числе и при сжатых буферах.

2.1.8. Конструкция крюковых сцепных устройств должна исключать расцепление вагонеток в случае поворота их в вертикальной плоскости друг относительно друга не менее, чем на 18° и вписывание в горизонтальные кривые с минимальными радиусами, оговоренными "Правилами безопасности".

2.1.9. Каждая крюковая сцепка при изготовлении должна подвергаться испытаниям 4-кратной статической нагрузкой по отношению к максимальной расчетной статической нагрузке

2.1.10. Конструкция автосцепки должна обеспечивать:

-прохождение без расцепления вагонеток на закруглениях с радиусами, регламентированными "Правилами безопасности...", и при предельных разностях уровней осей вагонеток до 50 мм;

-возможность расцепления вагонеток специальными приспособлениями без нахождения человека в межвагонном пространстве,

возможность визуального наблюдения состояния сцепленности и постоянную готовность к сцеплению после разведения вагонеток;

-возможность прицепки к прицепному устройству тягового каната лебедки;

-возможность сцепления с вагонетками имеющими крюковые сцепки;

-возможность прохождения перегибов рельсового пути в вертикальной плоскости с углами до 18° ;

-возврат корпуса в исходное положение при отклонении его на 10° в вертикальной плоскости и на 20° в горизонтальной плоскости, а также после разгрузки вагонетки в опрокидывателе;

-блокировку, исключаящую в случае необходимости сцепление соударяющихся вагонеток.

2.1.11. Жесткость пружины амортизатора автосцепки должна исключать ее полное сжатие (жесткий удар) при осевых динамических нагрузках до 70 кН.

2.1.12. Конструкция расцепного устройства должна обеспечивать расцепление автосцепки после одноразового кратковременного воздействия на механизм расцепления.

...

[Скачать полный текст документа](#)