

ICS 29.280
S 41



中华人民共和国国家标准

GB 5914.1—2000

机车司机室瞭望条件

Visibility conditions for driver's cabs of locomotives

2000-01-03 发布

2000-08-01 实施

国家质量技术监督局 发布

前 言

本标准参考国际铁路联盟标准 UIC 617-70:1964《电力机车和动车司机室瞭望条件规程》和 UIC 625-60:1964《内燃机车、动车司机室瞭望条件的规定》。

本标准与 UIC 617-70:1964 和 UIC 625-60:1964 之差异为国际铁路联盟标准对高、矮信号柱的瞭望距离是从机车缓冲器前板算起,而我国机车的缓冲器安装在车钩尾部,所以本标准对高、矮信号柱的瞭望距离,规定从机车车钩连接线算起,并对高、矮信号机的安装位置作了与 UIC 617-70 和 UIC 625-60 不同但符合我国标准的规定。

本标准自实施之日起代替 GB 5914.1—1986。

本标准由中华人民共和国铁道部提出。

本标准由铁道部株洲电力机车研究所归口。

本标准由株洲电力机车厂、株洲电力机车研究所负责起草。

本标准主要承办人:宁建国、姜志新。

中华人民共和国国家标准

GB 5914.1—2000

机车司机室瞭望条件

代替 GB 5914.1—1986

Visibility conditions for driver's cabs of locomotives

1 范围

本标准规定了机车在直道和半径不小于 300 m 弯道的两个运行方向上的司机室瞭望条件。
本标准适用于电力机车、内燃机车以及动车组和用于国际联运的新造车。
本标准不适用于调车机车。

2 引用标准

下列标准所包含的条文,通过在本标准中引用而构成为本标准的条文。本标准出版时,所示版本均为有效。所有标准都会被修订,使用本标准的各方应探讨使用下列标准最新版本的可能性。

GB/T 6769—2000 机车司机室布置规则

3 实现瞭望条件的有关基准位置

3.1 机车相对于轨道的基准位置

3.1.1 水平位

在直道上:机车的纵向轴线应与轨道中心线重合。

在弯道上:机车应处在其纵向轴线中点与曲线半径相垂直的位置。

3.1.2 垂直位

机车应处于半磨损车轮状态并载有 2/3 的全整备重量,动车组还应载有 2/3 的额定载荷。

3.2 司机在司机室内的位置和司机眼睛的基准位置

3.2.1 当司机在司机室中处于坐着或站着驾驶,且面对运行方向时,操纵手柄应该就在他的前面,并且能无困难地操作机车或动车组的各种主要的控制设备。

3.2.2 司机眼睛的基准位置应取在边长为 0.4 m 的立方体空间内,当司机处于坐着状态时,此空间中心应在座椅表面中心上方 0.8 m 处;当司机处于站立状态时,此空间中心应在司机所站地板上方 1.6 m 处。同时该立方体空间各边分别与车体各轴线相平行。

4 应遵守的瞭望条件

4.1 对高柱信号的瞭望

司机应能看见从车钩连接线算起前方 10 m 处或 10 m 以外的高柱信号,高柱信号机应置于轨道中心右侧或左侧 2.1 m 处,高度距轨面 8.2 m。

当司机是站着驾驶时,向上方向的可见范围可以因窗的上沿而缩小,但窗的上沿高度应符合 GB/T 6769 的规定。

4.2 对矮型信号的瞭望

司机应能看见从车钩连接线算起前方 15 m 以内的矮型信号,矮型信号机应置于轨道中心右侧或左侧 2.1 m 处,高度距轨面 0.2 m。