

საქართველოს სტანდარტი

მანქანა-დანადგარები მიწისქვეშა შახტებისათვის - მობილური მანქანა-
დანადგარების მიწისქვეშა სამუშაოები - უსაფრთხოება - ნაწილი 2:
სარკინიგზო ლოკომოტივი

საქართველოს სტანდარტებისა და მეტროლოგიის
ეროვნული სააგენტო
თბილისი

საინფორმაციო მონაცემები

1 შემუშავებულია საქართველოს სტანდარტების და მეტროლოგიის ეროვნული სააგენტოს სტანდარტების დეპარტამენტის მიერ

2 დამტკიცებულია და შემოღებულია სამოქმედოდ საქართველოს სტანდარტების და მეტროლოგიის ეროვნული სააგენტოს 2019 წლის 20 დეკემბრის № 102 განკარგულებით

3 მიღებულია გარეკანის თარგმნის მეთოდით სტანდარტიზაციის ევროპული კომიტეტის სტანდარტი ენ 1889-2:2003+A1:2009 “მანქანა-დანადგარები მიწისქვეშა შახტებისათვის - მობილური მანქანა-დანადგარების მიწისქვეშა სამუშაოები - უსაფრთხოება - ნაწილი 2: სარკინიგზო ლოკომოტივი”

4 პირველად

5 რეგისტრირებულია საქართველოს სტანდარტების და მეტროლოგიის ეროვნული სააგენტოს რეესტრში: 2019 წლის 20 დეკემბერი №268-1.3-016762

დაუშვებელია წინამდებარე სტანდარტის სრული ან ნაწილობრივი კვლავწარმოება, ტირაჟირება და გავრცელება სსიპ საქართველოს სტანდარტებისა და მეტროლოგიის ეროვნული სააგენტოს ნებართვის გარეშე

საინფორმაციო ნაწილი. სრული ტექსტის სანახავად შეიძინეთ სტანდარტი.

English Version

Machines for underground mines - Mobile machines working
underground - Safety - Part 2: Rail locomotives

Machines pour l'exploitation de mines souterraines -
Machines mobiles souterraines - Sécurité - Partie 2:
Locomotives sur rails

Maschinen für den Bergbau unter Tage - Bewegliche
Maschinen für die Verwendung unter Tage - Sicherheit -
Teil 2: Lokomotiven

This European Standard was approved by CEN on 13 February 2003 and includes Amendment 1 approved by CEN on 24 February 2009.

CEN members are bound to comply with the CEN/CENELEC Internal Regulations which stipulate the conditions for giving this European Standard the status of a national standard without any alteration. Up-to-date lists and bibliographical references concerning such national standards may be obtained on application to the CEN Management Centre or to any CEN member.

This European Standard exists in three official versions (English, French, German). A version in any other language made by translation under the responsibility of a CEN member into its own language and notified to the CEN Management Centre has the same status as the official versions.

CEN members are the national standards bodies of Austria, Belgium, Bulgaria, Cyprus, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden, Switzerland and United Kingdom.



EUROPEAN COMMITTEE FOR STANDARDIZATION
COMITÉ EUROPÉEN DE NORMALISATION
EUROPÄISCHES KOMITEE FÜR NORMUNG

Management Centre: Avenue Marnix 17, B-1000 Brussels

Contents

Page

Foreword.....3

Introduction4

1 Scope5

2 Normative references5

3 Terms and definitions7

4 List of significant hazards8

5 Safety requirements and/or safety measures 11

6 Verification of safety requirements..... 25

7 Information for use 26

Annex A (normative) Illuminance requirements for locomotive headlights 32

Annex B (normative) Brake testing 37

Annex C (normative) Dimensions of locomotive drivers' cabs 40

Annex D (normative) Verification data for safety requirements 43

Annex E (normative) Model form for description of underground locomotives 47

Annex ZA (informative) **[A1]** Relationship between this European Standard and the Essential Requirements of EU Directive 98/37/EC **[A1]** 49

Annex ZB (informative) **[A1]** Relationship between this European Standard and the Essential Requirements of EU Directive 2006/42/EC **[A1]** 50

Bibliography 51

საინფორმაციო ნაწილი. სრული ტექსტის სახსრად შეიძინეთ სტანდარტი.

Foreword

This document (EN 1889-2:2003+A1:2009) has been prepared by Technical Committee CEN/TC 196, "Machines for underground mines - Safety", the secretariat of which is held by DIN.

This European Standard shall be given the status of a national standard, either by publication of an identical text or by endorsement, at the latest by October 2009, and conflicting national standards shall be withdrawn at the latest by December 2009.

This document includes Amendment 1, approved by CEN on 2009-02-24.

This document supersedes EN 1889-2:2003.

The start and finish of text introduced or altered by amendment is indicated in the text by tags **A1** and **A1**.

This document has been prepared under a mandate given to CEN by the European Commission and the European Free Trade Association and supports essential requirements of EC Directive(s).

A1 For relationship with EC Directive(s), see informative Annexes ZA and ZB, which are integral parts of this document. **A1**

Annexes A, B, C, D and E are normative.

This document includes a Bibliography.

According to the CEN/CENELEC Internal Regulations, the national standards organizations of the following countries are bound to implement this European Standard: Austria, Belgium, Bulgaria, Cyprus, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden, Switzerland and United Kingdom.

Introduction

This European Standard is a type C standard as stated in EN 1070.

The machinery concerned and the extent to which hazards, hazardous situations and events are covered are indicated in the scope of this document.

The standard takes into account the current state of the art and technical facilities to use in order to exclude or prevent, as far as possible, hazards when rail locomotives are used underground.

When compiling this standard it has been assumed that:

- components are:
 - a) designed in accordance with good engineering practice, taking account of expected shocks and vibrations and calculation codes, including all failure modes;
 - b) of sound mechanical and electrical construction;
 - c) made of materials with adequate strength and of suitable quality; and
 - d) free of defects.
 - e) harmful materials, such as asbestos are not used;
 - f) components are kept in good repair and working order, so that the required dimensions remain fulfilled despite wear;
 - g) negotiations have taken place between the manufacturer or authorised representative, purchaser and/or user (e.g. for fire resistant fluids, safety equipment and load restraining devices).