

ICS 45.060.10
S 41



中华人民共和国国家标准

GB 6770—2000
idt UIC 617-5 OR:1977

机车司机室特殊安全规则

Special safety regulations for driver's cabs of locomotives

根据国家标准委 2017 年第 7 号公告转为推荐性标准

2000-01-03 发布

2000-08-01 实施

国家质量技术监督局 发布

前 言

本标准等同采用 UIC 617-5 OR:1977《牵引单元司机室特殊安全规则》。

本标准自实施之日起代替 GB 6770—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。

本标准由铁道部株洲电力机车厂、株洲电力机车研究所负责起草。

本标准主要承办人：黄殿清、姜志新。

中华人民共和国国家标准

机车司机室特殊安全规则

Special safety regulations for driver's cabs of locomotives

GB 6770—2000
idt UIC 617-5 OR:1977

代替 GB 6770—1986

1 范围

本标准规定了机车司机室的特殊安全规则。

本标准适用于电力机车、内燃机车及其动车组和用于国际联运的新造车。

本标准所述及的原则亦适用于调车机车。

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 5914.1—2000 机车司机室瞭望条件

GB 5914.2—2000 机车司机室前窗、侧窗和其他窗的配置

GB/T 6769—2000 机车司机室布置规则

3 对破坏性外力的保护性措施

3.1 主副司机的座位在满足 GB 5914.1 司机室瞭望条件的同时,应安置在尽可能高的位置。

3.2 车体在承受表 1 中所示的纵向压力时,车体各墙、底架和车顶应能承受住压缩、弯曲和翘曲,并应保证不产生残余变形。

表 1

受力部位	机车	动车组	备注
前窗下部	300 kN	300 kN	均布
牵引梁水平位置	2 000 kN	1 500 kN	作用于车钩中心线

3.2.1 司机室应尽可能坚固,并与机车车体构架连成一体,以便使冲击所产生的任何变形出现在司机室的后面,或者出现在司机室的前面。尤其是司机室的前端应与车体构架很好地结合,当发生正面冲突时,司机室的前端,特别是牵引梁与前窗下方之间的部位应能承受相当大的变形。建议在机车的前端安装吸收冲击的装置。

3.2.2 司机室窗和门框应具有很大的刚性,窗和门的开孔愈大,愈要注意遵守本条的规定。尽可能不因安装设备而切割这些窗门孔。

4 对车内惯性力的保护性措施

4.1 司机室内部的装设应保证在机车突然变速时不致使乘务人员被锐边、凸物等所伤害,否则应用减振材料将其包覆。

司机室窗用玻璃的类型应符合 GB 5914.2 规定。