

OCENA MASZyny

ZGODNOŚĆ Z WYMAGANIAMI
ROZDZIAŁU 3 ROZP. MG Z 30.10.2002 (Dz.U. nr 191, poz. 1596 ze zm.) WDRAŻAJĄCEGO
DYREKTYWĘ 89/655/EWG

Weryfikowana maszyna:
Dźwig towarowo-osobowy MGE 1000
nr fabr. 091/92,
rok produkcji: 1992
nr ewidencyjny UDT: 3113061613

OCENA SPEŁNIENIA WYMAGAŃ: (w nawiasach po liczbie porządkowej numer paragrafu z Rozporządzenia)

1. (§ 9.1) Elementy sterownicze - czy widoczne, właściwie oznakowane i łatwe do zidentyfikowania?
TAK.....X.....NIE.....NIE DOTYCZY.....

Elementy	Oznakowanie i widoczność	Czy wystarczy
Przyciski sterujące w kabinie	Opisane	TAK
Przyciski sygnalizacji wezwań na przystankach	Przeznaczenie oczywiste	TAK
Przyciski w kasecie jazdy rewizyjnej	Opisane	TAK

2. (§ 9.2) Elementy sterownicze - czy są poza strefami zagrożenia?
TAK....X.....NIE.....NIE DOTYCZY.....

3. (§ 9.2) Przypadkowe zadziałanie elementów sterowniczych – czy zagrożenie z tym związane uniemożliwione?
TAK.....NIE.....X.....NIE DOTYCZY.....

Punkt potencjalnego ryzyka	Ocena zagrożenia Istniejące środki ochronne	Czy wystarczy
Przyciski sterujące w kabinie	Wystające, możliwe przypadkowe uruchomienie dźwigu przez oparcie się	NIE
Przyciski na przystankach	Nie są to przyciski sterujące, lecz włączające sygnalizację w kasecie sterowniczej w kabinie	TAK
Przyciski sterujące w kasecie jazdy rewizyjnej	Chronione kołnierzami	TAK

4. (§ 10.1) Czy operator ma możliwość sprawdzenia z miejsca sterowania, czy nikt nie znajduje się w strefie niebezpiecznej?
TAK.....X.....NIE.....NIE DOTYCZY.....
Jeśli NIE to patrz pkt 5 i 6

Obsługujący w kabinie widzi osoby znajdujące się w pobliżu drzwi. Osoby na zewnątrz szybu nie są narażone na zagrożenia. Podczas prac konserwacyjnych pracownicy porozumiewają się przed każdym uruchomieniem dźwigu.

5. (§ 10.1) Automatyczny sygnał ostrzegawczy przed uruchomieniem dźwigu – czy jest, gdy potrzebny (gdy w pkt 4 jest NIE)?
TAK.....NIE.....NIE DOTYCZY....X.....
6. (§ 10.2) Czy po sygnale osoba narażona ma czas lub środki dla uniknięcia zagrożenia, (gdy w pkt 4 jest NIE)?
TAK.....NIE.....NIE DOTYCZY....X.....
7. (§ 11) Defekty układu sterowania - czy układ sterowania zapewnia bezpieczeństwo przy możliwych do przewidzenia uszkodzeniach i ograniczeniach w planowanych warunkach użytkowania maszyny?
TAK...X.....NIE.....NIE DOTYCZY.....

Schemat E0801-002

Punkt potencjalnego ryzyka	Ocena zagrożenia Istniejące środki ochronne	Czy wystarczy
Doziemienie w obwodzie sterowania	Ze względu na uziemienie tego bieguna prostownika, do którego podłączone są cewki styczników spowoduje przepalenie bezpiecznika.	TAK
Zwarcie między żyłami w kablu zwisowym	Instalacja prowadzona dwoma kablami zwisowymi – brak możliwości zwarcia między żyłami.	TAK
Przerwa w obwodzie lub spalenie cewki stycznika lub przekaźnika	W zależności od miejsca obwodu unieruchomi dźwig lub uniemożliwi sterowanie na niektóre przystanki – stan bezpieczny.	TAK
Sklejenie styków stycznika	Silnik i luzownik hamulca zawsze odłączane są dwoma stycznikami – równoczesne sklejenie obu jest nieprawdopodobne. Ponadto jedyną konsekwencją mogłoby być niezatrzymanie na przystanku – zagrożenie ograniczają łączniki krańcowe odłączające stycznik główny. Sklejenie stycznika kierunkowego uniemożliwi jazdę w przeciwnym kierunku – usterka jest wykrywalna, spowoduje interwencję konserwatora. Sklejenie stycznika biegu wolnego uniemożliwi załączenie jazdy przy ponownym starcie ze względu na blokadę stycznika biegu szybkiego. Sklejenie stycznika biegu szybkiego uniemożliwi przełączenie na wolny bieg przy zatrzymaniu – zatrzymanie przez wyłącznik zatrzymania nastąpi z biegu szybkiego – poza przystankiem – usterka wykrywalna, spowoduje interwencję konserwatora.	TAK
Sklejenie styków przekaźnika piętrowego 501:i	Spowoduje jazdę na przystanek odpowiadający sklejonemu przekaźnikowi, a nie na zasterowany – brak zagrożenia.	TAK
Sklejenie styków przekaźnika kierunku 521:U,N	Może spowodować brak zatrzymania na przystanku, ale brak zagrożenia – obsługujący może wyłączyć przyciskiem STOP, a w razie przejechania przystanków krańcowych zadziała łącznik krańcowy odłączający stycznik główny.	TAK
Wadliwe przełączenie przełącznika piętrowego	Uniemożliwi zasterowanie na niektóre przystanki – brak zagrożenia.	TAK
Awaria wyłącznika zatrzymania	Niewciągnięcie (np. spalenie cewki) uniemożliwi jazdę. Niecofnięcie się (zablokowanie) uniemożliwi zatrzymanie na przystanku – dźwig będzie kontynuował jazdę na wolnym biegu aż do wyłączenia przyciskiem STOP lub zadziałania łącznika krańcowego. W obu przypadkach brak zagrożenia.	TAK

UWAGA - PUNKTY 8, 9, 10 NIE DOTYCZĄ AUTOMATYCZNEGO CYKLU ROBOCZEGO

8. (§ 12.1) Uruchomienie - czy możliwe tylko przez celowe zadziałanie na układ sterowania?
TAK...X.....NIE.....NIE DOTYCZY.....
Patrz pkt 3.

9. (§ 12.2.1) Uruchomienie bez celowego zadziałania – czy niemożliwe po zatrzymaniu, w szczególności po zaniku i powrocie napięcia zasilającego lub zadziałaniu urządzeń zabezpieczających?
TAK.....X.....NIE.....NIE DOTYCZY.....

Po zaniku napięcia lub przerwaniu obwodu bezpieczeństwa odpadają przekaźniki sterujące i konieczne jest ponowne naciśnięcie przycisku dla uruchomienia.

10. (§ 12.2.2) Zmiana istotnych parametrów (np. prędkości, ciśnienia) – czy możliwa tylko przez celowe zadziałanie na układ sterowania?
Patrz też pkt 3

TAK.....NIE.....NIE DOTYCZY.....X.....
Brak zmiennych parametrów.

11. (§ 12.3) Dla maszyny pracującej w automatycznym cyklu roboczym – czy uruchomienie lub zmiana parametrów pracy maszyny spowodowane są prawidłowym cyklem roboczym urządzenia automatycznego?

TAK.....NIE.....NIE DOTYCZY.....X.....
Dźwig nie jest urządzeniem automatycznym.

12. (§ 13.1) Układ do bezpiecznego zatrzymania maszyny - czy istnieje?

TAK.....X.....NIE.....NIE DOTYCZY.....

Zatrzymanie następuje automatycznie na docelowo zasterowanym przystanku. Nie ma potrzeby zatrzymywania dźwigu między przystankami.

Do zatrzymania, w razie zagrożenia, służy przycisk STOP w kasecie jazdy rewizyjnej na kabinie oraz w kasecie sterowej w kabinie, przerywający obwód bezpieczeństwa.

13. (§ 13.2) Elementy sterownicze do zatrzymywania maszyny lub odpowiednich części – czy są na każdym stanowisku pracy?

TAK.....NIE.....X.....NIE DOTYCZY.....

Stanowisko pracy	Element do zatrzymania	Czy wystarczy
Kaseta sterownicza w kabinie	Przycisk STOP przerywający obwód bezpieczeństwa, lecz nie posiada blokady w pozycji wyłączonej	NIE
Maszynownia	Możliwe wyłączenie łącznikiem głównym – brak blokady zabezpieczenia wyłącznika w pozycji wyłączonej, brak możliwości awaryjnego wyłączenia maszyny przy zespole napędowym	NIE
Dach kabiny	Przycisk STOP na kabinie w kasecie jazd kontrolnych, odłączający stycznik główny	TAK
Podszybie	Brak elementu służącego do zatrzymania	NIE

14. (§ 13.3) Czy układ do zatrzymywania ma pierwszeństwo przed innymi układami sterowniczymi?

TAK.....X.....NIE.....NIE DOTYCZY.....

Przycisk STOP rozłącza obwód bezpieczeństwa – sterowanie rozłączone, brak jazdy.

15. (§ 13.4) Czy przy zatrzymaniu odłączane jest zasilanie odpowiedniego napędu?

TAK.....X.....NIE.....NIE DOTYCZY.....

Styczniki odłączają zasilanie silnika.

16. (§ 14.1) Urządzenie do zatrzymania awaryjnego – czy potrzebne, jeśli tak, to czy jest?

TAK.....NIE.....X.....NIE DOTYCZY.....

W kabinie nie jest potrzebny wyłącznik awaryjny – w razie zagrożenia możliwe wyłączenie przyciskiem STOP rozwierającym obwód bezpieczeństwa. W maszynowni możliwość natychmiastowego wyłączenia zapewnia łącznik zasilania.

Na dachu kabiny ze względu na zwiększone zagrożenie konserwatora potrzebny jest wyłącznik awaryjny i jest on zainstalowany (czerwony przycisk dłoniowy, wyłącza stycznik główny).

Brak elementu służącego do zatrzymania w podszybiu.

17. (§ 14.2 i § 14.3) Wyrzucanie materiałów, przedmiotów lub substancji - czy są środki ochrony?
TAK.....NIE.....NIE DOTYCZY.....X.....

Nie ma możliwości wyrzucania elementów

18. (§ 14.3) Upadek przedmiotów - czy są środki ochrony przed upadkiem?
TAK.....NIE.....X.....NIE DOTYCZY.....

Punkt potencjalnego ryzyka	Ocena zagrożenia Istniejące środki ochronne	Czy wystarczy
Upadek narzędzi do szybu przez otwory na liny w maszynowni	Otwory otoczone są krawężnikami o minimalnej wysokości (mniejszej niż 5 cm)	NIE

19. (§ 14.4) Obudowy lub urządzenia wyciągowe w pobliżu źródła emisji – czy są (jeśli jest zagrożenie emisją gazu, oparów, pynu lub pyłu)?

TAK.....NIE.....NIE DOTYCZY.....X.....

Brak zagrożenia emisją.

20. (§ 15.1) Zaczepy lub inne elementy zabezpieczające przed utratą stateczności – czy są (jeśli istnieje możliwość utraty stateczności maszyny oraz jej części)?

TAK.....NIE.....NIE DOTYCZY.....X.....

Dźwig zainstalowany w szybie, zespół napędowy zamocowany na konstrukcji budowlanej o odpowiedniej wytrzymałości.

21. (§ 15.2) Środki ochrony przed zagrożeniem związanym z rozerwanymi lub oderwanymi częściami – czy są (jeśli możliwe rozerwanie lub oderwanie)?

TAK.....X.....NIE.....NIE DOTYCZY.....

Punkt potencjalnego ryzyka	Ocena zagrożenia Istniejące środki ochronne	Czy wystarczy
Zerwanie liny nośnej	Cztery liny o bardzo dużym współczynniku bezpieczeństwa. Skrajne położenia kabiny zabezpieczone są łącznikami krańcowymi, które odłączają stycznik główny, ponadto napęd jest cierny, co eliminuje bezpośrednie zagrożenie zerwaniem lin. W przypadku najechania przeciwwagi na zderzaki nastąpi poślizg lin na kole ciernym.	TAK
Zerwanie liny ogranicznika prędkości	Lina o odpowiednim współczynniku bezpieczeństwa. Ewentualne zerwanie lub wydłużenie liny spowoduje opadnięcie obciążki linki ogranicznika prędkości i zadziałanie kontaktu obciążki linki ogranicznika prędkości – dźwig zostanie unieruchomiony (przerwa w obwodzie bezpieczeństwa).	TAK

22. (§ 15.3) Niebezpieczny kontakt z ruchomymi częściami.

Oslony lub urządzenia ochronne zapobiegające dostępowi do strefy zagrożenia albo zatrzymujące ruch części – czy są?

TAK.....NIE.....X.....NIE DOTYCZY.....

Punkt potencjalnego ryzyka	Ocena zagrożenia Istniejące środki ochronne	Czy wystarczy
Zgniecenie pomiędzy kabiną a otworem drzwiowym	Zgniecenie uniemożliwione przez zamki bezpieczeństwa wyposażone w łączniki bezpieczeństwa przerywające obwód bezpieczeństwa. Uruchomienie dźwigu jest niemożliwe bez uprzedniego zamknięcia i zaryglowania drzwi	TAK
Kontakt osób w kabinie z elementami ściany szybu i drzwi szybowych podczas ruchu	Bezpośredni kontakt osób w kabinie z elementami ściany szybu i drzwi szybowych podczas ruchu uniemożliwiony przez zastosowanie przesuwnych szczelkowych drzwi kabinowych. Otworzenie drzwi kabinowych powoduje rozłączenie kontaktu drzwi i przerwę w obwodzie bezpieczeństwa – dźwig zatrzymuje się. Istnieje możliwość przełożenia ręki lub przedostania się przedmiotów pomiędzy profilami konstrukcji dla zamkniętych (i zaryglowanych) drzwi kabinowych szczelkowych podczas ruchu kabiny.	NIE
Kontakt konserwatora z ruchomymi elementami podczas pracy na kabinie	Konserwator steruje ze zlokalizowanej na kabinie kasety jazdy rewizyjnej. Prędkość jazdy jest zmniejszona, przyciski wymagają stałego nacisku. Dodatkowo na kasce jest wyłącznik awaryjny odłączający stycznik główny.	TAK
Kontakt osób postronnych na dachu kabiny lub w podszybiu z ruchomymi elementami	Wejście na dach kabiny wymaga posiadania właściwych narzędzi (kluczy) lub dostępu do maszynowni i wymuszonym sterowaniu odpowiednich styczników przy otwartych drzwiach szybowych – maszynownia zamykana na klucz. Klucz do maszynowni i klucze do otworzenia drzwi szybowych, gdy kabina nie stoi na przystanku, są w posiadaniu kompetentnych osób.	TAK
Ruchome części zespołu napędowego w maszynowni	Maszynownia jest zamknięta, dostępna tylko dla konserwatora, występuje zagrożenie dla ekipy konserwacyjnej – ruchome koła: cierne i linowe.	NIE
Ruch przeciwwagi i obracanie się kółka obciążki ogranicznika prędkości	Przeciwwaga porusza się w zamkniętym szybie. Dostępna jest jedynie dla konserwatora, dla którego zagrożenie jest oczywiste. Konserwator podczas pracy powinien zachować bezpieczną odległość od przeciwwagi i kółka obciążki ogranicznika prędkości. W skrajnym przypadku: - istnieje możliwość uderzenia przez przemieszczającą się kabinę w konserwatora pozostającego na kabinie lub w podszybiu; - istnieje ryzyko niebezpieczeństwa przedostania się przedmiotów lub części ciała konserwatora pomiędzy linkę a kółko obciążki ogranicznika prędkości podczas przemieszczania się kabiny.	NIE

23. (§ 15.4) Osłony i urządzenia ochronne:

(§ 15.4.1) Trwałość osłon i urządzeń ochronnych.

(§ 15.4.2) Osłony i urządzenia ochronne – czy one same nie stwarzają zagrożenia?

(§ 15.4.3) Usunięcie lub wyłączenie z działania osłon i urządzeń ochronnych – czy wystarczająco trudne?

(§ 15.4.4) Odległość osłon i urządzeń ochronnych od strefy zagrożenia – czy właściwa?

(§ 15.4.5) Pole widzenia cyklu pracy urządzenia - czy nie ograniczone przez osłony?

(§ 15.4.6) Konserwacja lub wymiana części (w miarę możliwości bez zdejmowania osłon i urządzeń zabezpieczających) – dostęp ograniczony tylko do obszaru, gdzie praca ma być wykonywana?

(§ 15.4.7) Ograniczenie dostępu - czy ograniczają dostęp tylko do niebezpiecznej strefy pracy maszyny?

TAK.....NIE.....X.....NIE DOTYCZY.....

Oslona lub urządzenie	Ocena	Czy wystarczy
Drzwi kabinowe szczebelkowe	Istnieje możliwość ściśnięcia ręki pomiędzy profilami konstrukcji drzwi podczas ich otwierania	NIE

24. (§ 16.1) Oświetlenie - czy miejsca pracy lub konserwacji są należycie oświetlone?
TAK.....X.....NIE.....NIE DOTYCZY.....

W kabinie, maszynowni i szybie jest oświetlenie włączane podczas pracy w tych miejscach.

25. (§ 16.2) Wysoka lub bardzo niska temperatura - czy części gorące lub bardzo zimne są zabezpieczone przed dotknięciem lub zbliżeniem się?
TAK.....X.....NIE.....NIE DOTYCZY.....

Żarówki osłonięte kloszem przed bezpośrednim dotknięciem.

26. (§ 16.3) Urządzenia ostrzegawcze - czy jednoznaczne, zrozumiałe i łatwo dostrzegalne?
TAK.....NIE.....NIE DOTYCZY.....X.....

27. (§ 16.4) Czy maszyna użytkowana jest zgodnie z przeznaczeniem i w dopuszczalnych warunkach?
TAK.....X.....NIE.....NIE DOTYCZY.....

28. (§ 17.1) Czy prace konserwacyjne urządzenia wykonywane tylko w czasie postoju maszyny?
TAK.....NIE.....X.....NIE DOTYCZY.....
Jeśli nie to pkt 29.

Niektóre czynności konserwacyjne wymagają uruchomienia dźwigu lub jazdy konserwatora na dachu kabiny.

29. (§ 17.1) Prace konserwacyjne podczas ruchu maszyny- czy są odpowiednie środki ochronne lub istnieje możliwość pracy poza strefą niebezpieczną?
TAK.....NIE.....X.....NIE DOTYCZY.....

Podczas prac w maszynowni, konserwator w czasie ruchu dźwigu stoi poza strefą niebezpieczną – w bezpiecznym oddaleniu od zespołu napędowego.

Podczas pracy w szybie konserwator steruje ze zlokalizowanej na kabinie kasety jazdy rewizyjnej. Prędkość jazdy jest zmniejszona, przyciski wymagają stalego nacisku. Dodatkowo na kasecie jest wyłącznik awaryjny odłączający stycznik główny.

Podczas pracy w podszybiu występuje możliwość kontaktu z elementami ruchomymi. Jednocześnie brak możliwości awaryjnego wyłączenia ruchu dźwigu przez konserwatora znajdującego się w podszybiu.

30. (§ 17.2) Dziennik konserwacji - czy jest prowadzony na bieżąco, jeśli to wymagane?
TAK.....X.....NIE.....NIE DOTYCZY.....

Stwierdzono, że jest prowadzony.

31. (§ 18.1.1) Odłączanie - czy istnieje łatwo rozpoznawalne urządzenie do odłączania maszyny od źródła energii?
TAK.....X.....NIE.....NIE DOTYCZY.....

W maszynowni jest oznaczony łącznik zasilania.

32. (§ 18.1.1) Ponowne przyłączenie do źródła energii – czy bezpieczne (nie powoduje zagrożenia)?

TAK.....NIE.....X.....NIE DOTYCZY.....

Brak blokady wyłącznika głównego w pozycji wyłączonej.

33. (§ 18.1.2) Znaki ostrzegawcze i oznakowania konieczne dla bezpieczeństwa pracowników – czy są?

TAK.....X.....NIE.....NIE DOTYCZY.....

Potrzeba oznakowania	Ocena oznakowania	Czy zgodne
Oznakowanie udźwigu	Udźwig oznakowany jest w kabinie (dźwig nie jest przeciążany – obsługa przez osoby uprawnione)	TAK
Ostrzeżenie o konieczności obsługi przez osoby uprawnione	W kabinie jest instrukcja obsługi i lista osób uprawnionych	TAK

34. (§ 18.2) Dostęp do maszyny dla obsługi i konserwacji – czy bezpieczny?

TAK..... NIE.....X..... NIE DOTYCZY.....

Punkt potencjalnego ryzyka	Ocena zagrożenia Istniejące środki ochronne	Czy wystarczy
Dostęp do kabiny	Dostęp przez otwarte drzwi – bez utrudnień	TAK
Dostęp do maszynowni	Dostęp po schodach z poręczą	TAK
Dostęp na kabinę	Dostęp bez utrudnień po opuszczeniu kabiny i otwarciu drzwi właściwymi kluczami	TAK
Dostęp do podszybia	Dostęp przy pomocy drabinki (po odryglowaniu drzwi przez konserwatora) – drabina na stałe przymocowana do ściany. Dostęp utrudniony - mała odległość drabinki od ściany (4 cm) może być przyczyną zeslizgnięcia się nogi konserwatora, kabina przelotowa, dostęp do podszybia z dwóch stron, drabinka występuje z jednej strony.	NIE

35. (§ 18.2) Miejsce do przebywania podczas pracy maszyny lub konserwacji – czy bezpieczne?

TAK.....NIE.....X.....NIE DOTYCZY.....

Punkt potencjalnego ryzyka	Ocena zagrożenia Istniejące środki ochronne	Czy wystarczy
Kabina	Kabina przestronna – duża ilość miejsca.	TAK
Maszynownia	Wystarczające odległości i wymiary przejść.	TAK
Dach kabiny	Na dachu kabiny istnieje duża przestrzeń do stania. Odległość od krawędzi kabiny do ściany szybu -42 cm – istnieje możliwość spadnięcia do podszybia, od strony przeciwwagi na kabinie brak barierki.	NIE
Podszybie	Duża ilość miejsca w podszybiu.	TAK

36. (§ 19.1) Pożar dźwigu – czy pracownicy zabezpieczeni?

TAK.....NIE.....X.....NIE DOTYCZY.....

Brak informacji w kabinie i na zewnątrz dźwigu o nie korzystaniu z dźwigu w przypadku pożaru.

37. (§ 19.1) Przegrzanie maszyny - czy pracownicy są zabezpieczeni?

TAK.....NIE.....NIE DOTYCZY.....X.....

38. (§ 19.1) Uwolnienie gazu, pyłu, pynu lub innej substancji – czy pracownicy są zabezpieczeni?

TAK.....NIE.....NIE DOTYCZY.....X.....

39. (§ 19.2) Wybuch - czy maszyna jest zabezpieczona?

TAK.....NIE.....NIE DOTYCZY.....X.....

40. (§ 19.3) Porażenie prądem - czy pracownicy są zabezpieczeni?

TAK.....X.....NIE.....NIE DOTYCZY.....

Punkty potencjalnego ryzyka	Ocena zagrożenia Istniejące środki ochronne	Czy wystarczy
Dotyk bezpośredni części pod napięciem	Części pod napięciem izolowane lub w obudowach. Zaciski pod napięciem umieszczone w zamkniętych tablicach lub szrankach – nie ma zagrożenia przypadkowym dotknięciem. Podczas pracy przy instalacji konserwator dobrze widzi zagrożenie i stosuje bezpieczne metody pracy.	TAK
Dotyk pośredni w razie uszkodzenia izolacji	Dźwig wyposażony jest w instalację ochronną – przewody ochronne podłączone są do części, które mogą znaleźć się pod napięciem. Wykonywane są okresowe pomiary elektryczne.	TAK

41. § 20, § 21, § 22, § 23 Maszyny ruchome przemieszczające się na kołach lub gąsienicach, wózki podnośnikowe, maszyny, maszyny z własnym napędem – nie dotyczy.

42. (§ 24.1) Stateczność - urządzenia do podnoszenia zainstalowane na stałe w maszynie – czy dla dopuszczalnych udźwignięć jest zapewniona stateczność (z uwzględnieniem naprężeń w miejscu zamocowania lub zawieszenia ładunku)?

Czy istnieje zabezpieczenie przed utratą stateczności lub czy zagrożenie jest wyeliminowane?

TAK.....NIE.....NIE DOTYCZY.....X.....

Brak możliwości utraty stateczności.

43. (§ 24.1) Wytrzymałość – urządzenia do podnoszenia zainstalowane na stałe w maszynie – czy dla dopuszczalnych udźwignięć jest zapewniona wystarczająca wytrzymałość (z uwzględnieniem naprężeń w miejscu zamocowania lub zawieszenia ładunku)?

Czy zagrożenie jest wyeliminowane?

TAK.....NIE.....NIE DOTYCZY.....X.....

Dźwig wykonano zgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi, zapewniono odpowiednie współczynniki bezpieczeństwa dla konstrukcji i mechanizmów.

44. (§ 24.2) Oznaczenie udźwigu, w szczególności tabela udźwigu – czy jest?

TAK.....X.....NIE.....NIE DOTYCZY.....

W kabinie jest oznaczony udźwig.

45. (§ 24.3) Oznaczenie osprzętu do podnoszenia dopuszczalnymi dla niego parametrami pracy – czy jest?

TAK.....NIE.....NIE DOTYCZY.....X.....

Nie jest stosowany dodatkowy osprzęt do podnoszenia.

46. (§ 24.4) Zakaz podnoszenia osób jeśli jest to niedozwolone – czy wyraźnie oznaczony?

TAK.....NIE.....NIE DOTYCZY.....X.....

Urządzenie służy również do podnoszenia osób.

47. (§ 25.1.1) Przygniecenie pracownika przez ładunek – czy ryzyko zminimalizowane – dla maszyn zainstalowanych na stałe?

TAK.....NIE.....X.....NIE DOTYCZY.....

Ładunek znajduje się w kabinie prowadzonej wewnątrz szybu – osoby na zewnątrz nigdy nie są zagrożone.

W razie zaczepienia ładunkiem o występy drzwi przystankowych lub ściany szybu podczas jazdy, istnieje możliwość przygniecenia pracownika przez ładunek.

Niewystarczające środki mające chronić przed kontaktem ładunku ze ścianą szybu podczas jazdy – wąskie elementy mogą przemieścić się w stronę ściany szybu pomiędzy poszczególnymi szczelkami drzwi kabinowych (szczelbelkowych).

48. (§ 25.1.2) Niebezpieczne przemieszczanie lub swobodny spadek ładunku – czy ryzyko zminimalizowane - dla maszyn zainstalowanych na stałe?
TAK.....X.....NIE.....NIE DOTYCZY.....

Ładunek znajduje się w kabinie – podczas jazdy powinien być zahamowany i zabezpieczony – brak możliwości niekontrolowanych ruchów i swobodnego spadku.

49. (§ 25.1.3) Niezamierzone uwolnienie się ładunku – czy ryzyko zminimalizowane - dla maszyn zainstalowanych na stałe?
TAK.....NIE.....NIE DOTYCZY....X.....

Ładunek znajduje się w kabinie – brak możliwości uwolnienia się ładunku.

50. (§ 25.2.) Maszyny przeznaczone do podnoszenia lub przenoszenia pracowników.

51. (§ 25.2.1) Zabezpieczenie kabiny przed spadnięciem – czy jest lub jeśli niemożliwe, to czy lina nośna ma zwiększony współczynnik bezpieczeństwa i czy jest codziennie sprawdzana?
TAK.....X.....NIE.....NIE DOTYCZY.....

Kabina wyposażona w chwytacze klinowe uruchamiane przez odśrodkowy ogranicznik prędkości, przy pomocy linki ogranicznika prędkości, które zatrzymują kabinę na prowadnicach, w razie przekroczenia przez kabinę nominalnej prędkości jazdy w dół.

52. (§ 25.2.2) Wypadnięcie z kabiny – czy pracownik zabezpieczony?
TAK.....X.....NIE.....NIE DOTYCZY.....

Kabina zamknięta – nie ma możliwości wypadnięcia pracownika z kabiny.

53. (§ 25.2.2) Zgniecenie lub uderzenie – czy pracownik zabezpieczony?
TAK.....NIE....X.....NIE DOTYCZY.....

Pracownik jest w zamkniętej kabinie – zgniecenie lub uderzenie niemożliwe.

Konserwator na dachu steruje ze zlokalizowanej na kabinie kasety jazdy rewizyjnej. Prędkość jazdy jest zmniejszona, przyciski wymagają stałego nacisku. Dodatkowo na kasecie jest wyłącznik awaryjny odłączający stycznik główny.

Występuje możliwość uderzenia o elementy występujące w szybie (np.przeciwwaga).

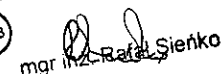
54. (§ 25.2.3) Możliwość ewakuacji i bezpieczeństwo w razie uwięzienia – czy zapewnione?
TAK.....X.....NIE.....NIE DOTYCZY.....

W razie uwięzienia konserwator może uwolnić osoby będące w kabinie uruchamiając ręcznie zespół napędowy po odluzowaniu hamulca i otwierając awaryjnie drzwi przystankowe z zewnątrz. Uwięzienie konserwatora na dachu niemożliwe, ponieważ nie wolno mu pracować samemu – osoba współpracująca może go uwolnić, gdy sam nie będzie mógł wyjść z szybu.

Inspektor
Urzędu Dozoru Technicznego


Marian Sugier

Inspektor
Urzędu Dozoru Technicznego


mgr inż. Rafał Sienko