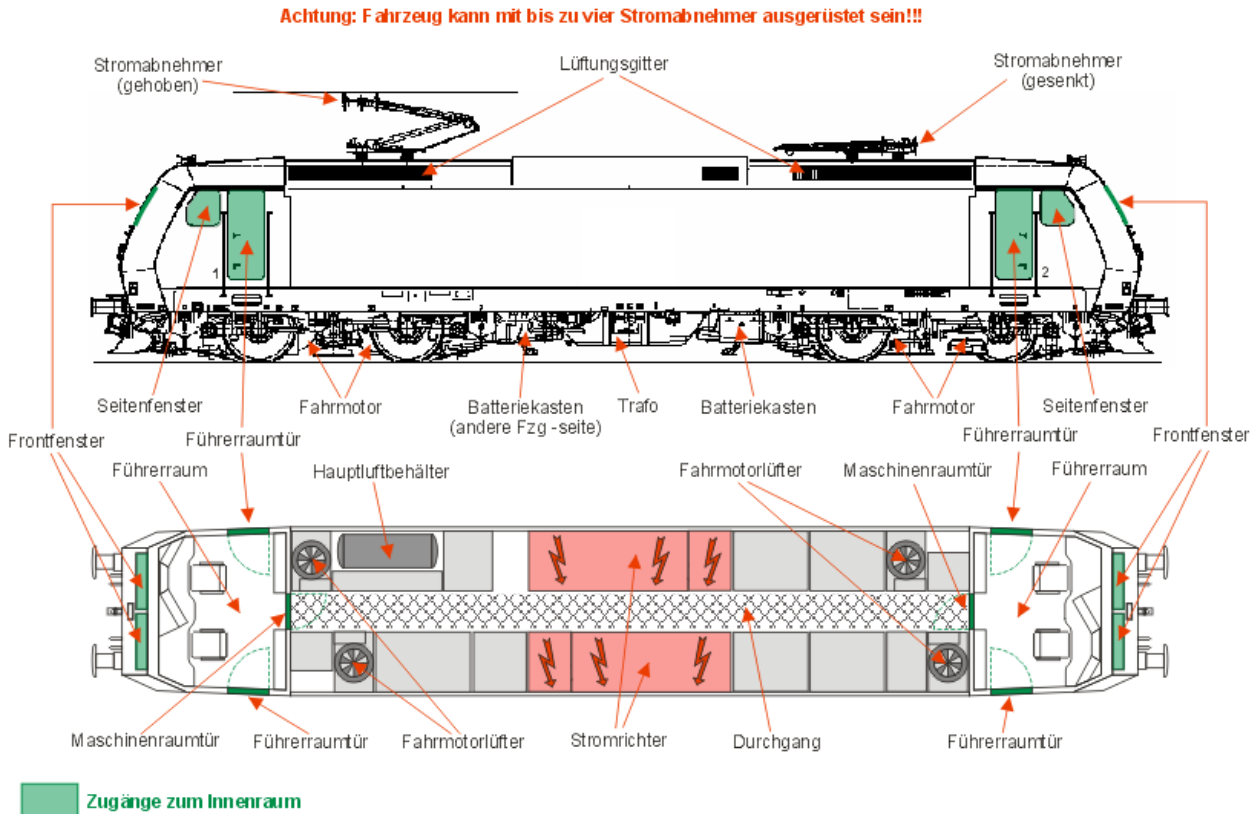


Elektrisches Triebfahrzeug

Baureihe 145/146/185

1. Fahrzeugaufbau

■ Fahrzeugansicht:



■ Material der Wagenwände und des Daches:

Stahl: Profile mit Blechbeplankung (ca. 4mm)

■ Besonderheiten:

- Eindringen durch Seitenwand in den Maschinenraum durch Gerätegerüste nicht möglich, beim Auftrennen der Seitenwand kann lebensgefährliche Spannung (Stromrichter) auftreten.
- Eindringen durch Dach sehr zeitaufwendig.
- Ein Durchgang verbindet die beiden Führerräume durch den Maschinenraum.

■ Besonderheiten zu Löschangriffspunkten:

Bei Fahrmotorbränden kann durch die Lüftungsgitter in Bereich der Dachschrägen gelöscht werden.

2. Rettungs- und Versorgungsöffnungen (nach Priorität)

■ Türen:

- Je Führerraum zwei Außentüren (durch den Maschinenraum sind die Außentüren des 2. Führerraumes erreichbar)
- Je Führerraum eine Tür zum Maschinenraum

■ Fenster:

- Frontfensterscheiben VSG (ca. 15 mm) Werkzeug: Trennschleifer mit Steinscheibe oder Feuerwehrraxt
- Seitenfenster (nicht zur Rettung geeignet) aus ESG (ca. 8 mm) Werkzeug: Feuerwehrraxt

■ Seitenwand unter Fenster:

Durch massive Strukturen gestaltet sich das Eindringen durch die Seitenwände sehr schwierig und ist nicht zu empfehlen.

3. Weitere Gefahren durch elektrischen Strom

■ Stromabnehmer sollten grundsätzlich abgesenkt sein !

Zum Senken des Stromabnehmers ist im Führerraum der Kipptastschalter „Stromabnehmer“ bis zum Anschlag zu sich heran zu ziehen. Dies kann von jedem der **beiden** Führerräume aus durchgeführt werden. Die spezielle Griffform ist je Führerpult nur einmal vorhanden. (Hinweis: Nach Betätigung tritt Sand aus Rohren an den Rädern aus. Dies stellt keine Gefahr dar!)

Zwischen den einzelnen Baureihen unterscheiden sich die Führerpulte geringfügig im Aussehen, nicht aber in den relevanten Funktionen!



■ Hochspannung:

Elektrisches Triebfahrzeug mit Energieversorgung durch Oberleitung über dem Fahrzeug

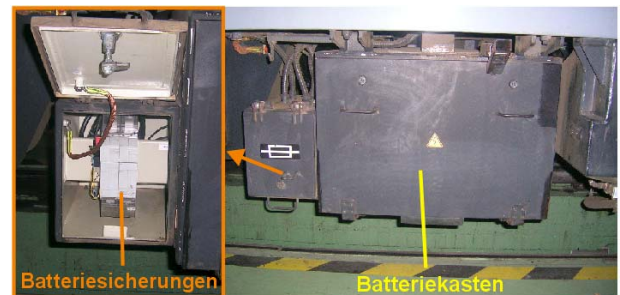
Im Bereich der Stromrichter ist trotz Stromlosschaltung mit hohen Restspannungen (Kondensatoren) zu rechnen.

■ Batteriespannung 110 V:

Die Fahrzeugbatterien sind beidseitig an der Lok unter dem Langträger in zwei Batteriekästen untergebracht. Je nach Baureihe sind zwei Varianten möglich:

Variante 1: Auf einer Fahrzeugseite sind neben dem Batteriekasten **zwei** Hauptsicherungen hinter einer separaten Klappe untergebracht.

Variante 2: Auf **beiden** Fahrzeugseiten ist jeweils neben dem Batteriekasten **eine** Hauptsicherung hinter einer separaten Klappe untergebracht.



Variante 1

Generell ist das Entfernen der Batteriesicherungen unter Last nur mit äußerster Vorsicht und unter Beachtung der allgemeinen Schutzvorkehrungen möglich!

Achtung: Bei gehobenem Stromabnehmer oder Fremdstromanschluss Speisung 110 V Bordnetz über Batterieladegerät (Entfernung Sicherung wirkungslos!)



Variante 2

4. Brennbarkeit der Materialien

- Kabelisolierungen aus halogenfreiem Material. Daher besteht im Brandfall keine Gefahr der Dioxinbildung. Erfüllt die Brandschutzstufe 2 nach DIN 5510.

5. Gefahren durch Flüssigkeiten und Gase

	Inhalt / Stoff	Mengenangabe	Besonderheiten
Transformator	Trafoöl auf Esterbasis	2140 l	nicht wassergefährdend
Stromrichter	Trafoöl auf Esterbasis oder Wasser mit Antifrogen N	370 l	nicht wassergefährdend WGK 1
		370 l	
Batterie	Säure-Füllung	64 l	UN-Nr. 1830
Hauptluftbehälter	Druckluft	2 x 300 l oder 1x 800 l	max. 10 bar
Mehrer kleinere Luftbehälter	Druckluft	4 – 180 l	max. 10 bar, unter dem Fahrzeug, im Maschinenraum und Führerräumen

Weitere Schmier- und Kühlmittel sind in geringen Mengen im Fahrzeug enthalten!