

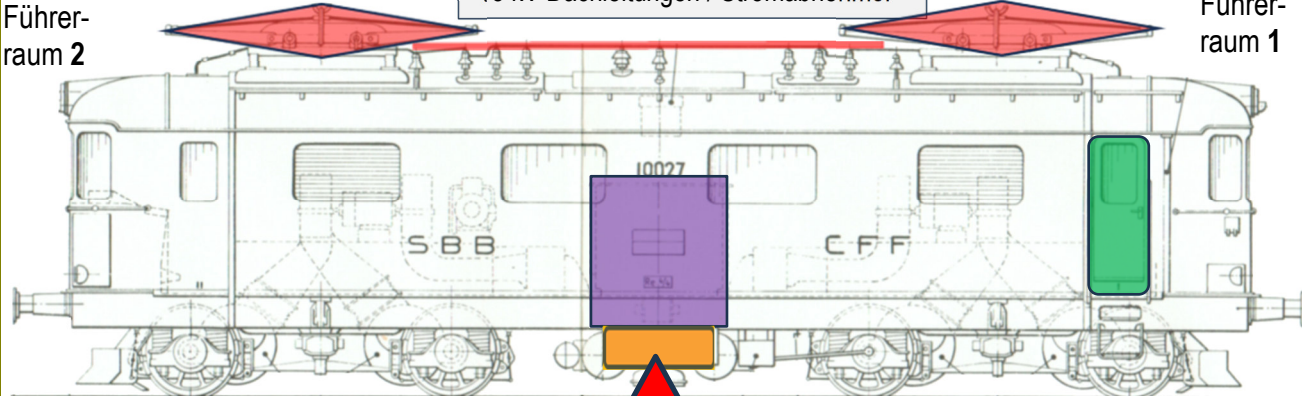
1. Fahrzeugaufbau

Fahrzeugansicht: Lokseite rechts

Führer-
raum 2

15 kV Dachleitungen / Stromabnehmer

Führer-
raum 1

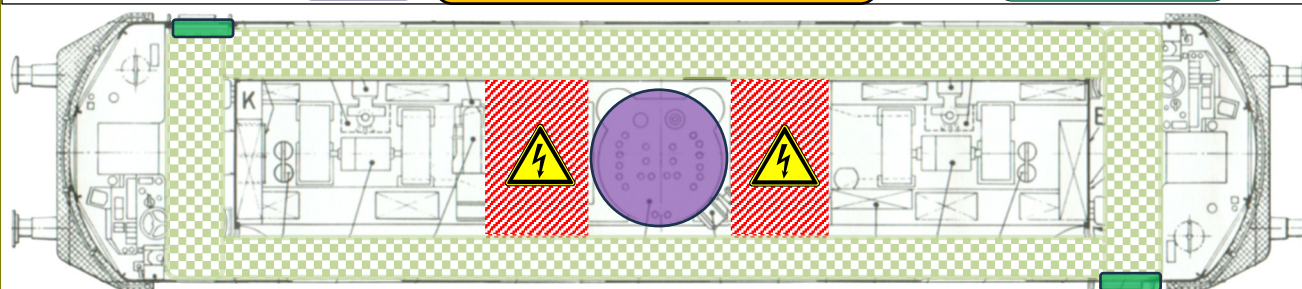


Stromabnehmer/
15kV Leitungen

Trafo

Batteriekasten mit Batterietrenner
Lokseite rechts

2 Führerraum-
türen



Hochspannungsaggregate,
Hüpfsteuerung

Durchgang Maschinenraum/
Führerräume

Balisenantenne/
Zugsicherungssysteme

Material der Wagenwände und des Daches

Aluminiumblech: Fahrzeugkasten inkl. Führerräume und Dach
Stahl: Rohbau (hohlkörperartiger Bodenrahmen) und Drehgestelle

Kunststoff/Gummi: Isolierungen im Maschinenraum und Hochspannungsdurchführungen

Besonderheiten:

Historisches Triebfahrzeug, mit zwei Stromabnehmern ausgestattet.
Eindringen in den Maschinenraum über Führerräume möglich.
Jeder Führerraum verfügt über je eine Außentüre sowie je zwei Türen in den Maschinenraum.

Achtung: Spannungsführende Teile im Maschinenraum teilw. offenliegend!

Besonderheiten zu Löschangriffspunkten:

Achtung: kein direkter Löschmittelzugang durch Lüftungsgitter an der Seite möglich.



2. Rettungs- und Versorgungsöffnungen (nach Priorität)

■ Türen:

Je Führerraum rechtsseitig eine nach Innen öffnende Drehtüre – Stärke ca. 80 mm
Beide Führerräume über Seitengänge durch Maschinenraum verbunden.

■ Fenster:

Frontscheiben VSG 10 mm, beheizt mit 220V; Scheibenheizung **Aus** durch Stromabnehmer „tief“

Maschinenraumfenster und Seitenfenster ESG

Seitenscheiben nur von innen öffnungsfähig

■ Werkzeug: Rettungssäge, Feuerwehrraxt, Trennschleifer mit Steinscheibe

■ Seitenwand und Dach

Ein Auftrennen der Seitenwand und des Daches wird nicht empfohlen, da dort Hochspannungsaggregate und -leitungen verlaufen

3. Weitere Gefahren durch elektrischen Strom

■ Achtung: Hochspannung 15 kV - Stromabnehmer sollten grundsätzlich abgesenkt sein!

Stromabnehmer senken durch Verlegen aller Schalter am Verriegelungskasten des besetzten Führerraums in Mittelstellung Position „0“

Achtung: Betreten des Maschinenraums bei eingeschalteter Lokomotive (Stromabnehmer oben) untersagt.

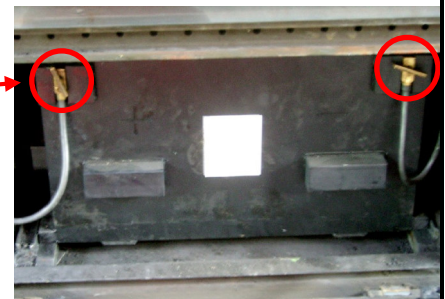
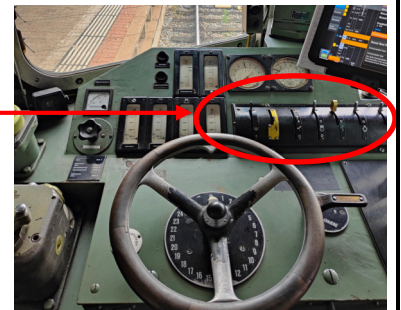
■ Batteriespannung 36 V DC:

Für völlige Spannungsfreiheit **nach** Ausschalten

der Lok am Verriegelungskasten (Führerpult):

Batteriekasten Fahrzeugseite rechts öffnen mit Bahn-Vierkant (vom Triebfahrzeugführer/ Notdienst) und einen der Kontakte (Flügelmutter) von Hand lösen.

Die Litze von der Batterie entfernt ablegen und darauf achten, dass kein Kontakt mehr hergestellt werden kann. Um Verletzungen bei einem möglichen Abrissfunken zu vermeiden:
Handschuhe tragen, Gesicht schützen.



■ Achtung: Gesundheitsgefährdende hochfrequente Strahlungen

Erst nach Deaktivierung der Zugsicherungssysteme ist der Aufenthalt unter dem Fahrzeug erlaubt.

Deaktivierung aller Systeme durch Trennen der Batterieversorgung (Triebfahrzeugführer / Notdienst).

4. Brennbarkeit der Materialien

■ Alle flüssigen Betriebsstoffe (mit Ausnahme der Batteriesäure) sind brennbar.

Die Kabelisolation besteht teilweise aus halogenhaltigem Material.

5. Gefahren durch Flüssigkeiten und Gase

Ort	Inhalt / Stoff	Mengenangabe	Besonderheiten
Trafo	Transformatoröl	1200 l	Temperatur bis 80°C
Hauptluftbehälter	Druckluft		max. 10 bar, in zwei Behältern und diversen Rohrleitungen
Batterie	Schwefel-Säure	40 l	