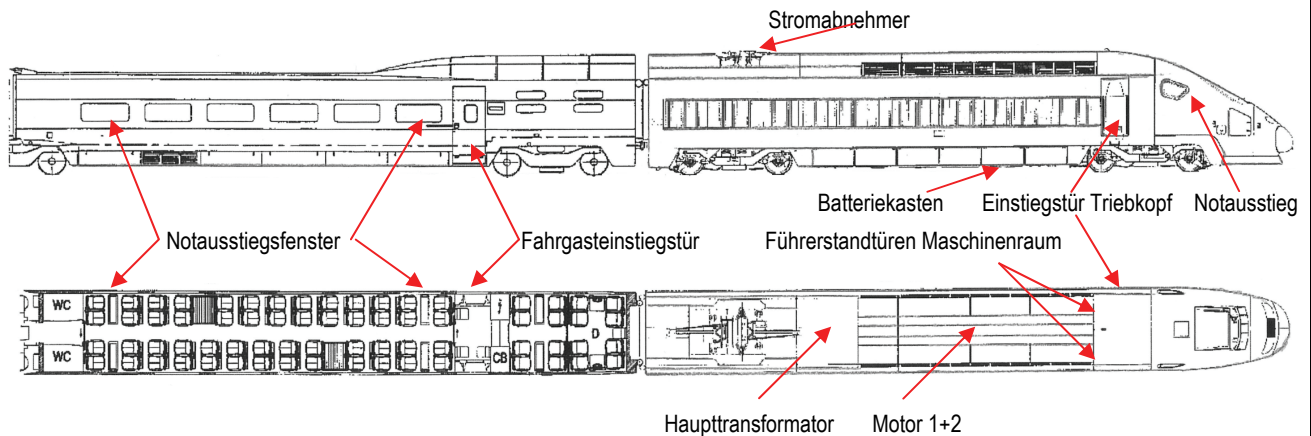


Elektrischer Triebzug

TGV POS

1. Fahrzeugaufbau

■ Fahrzeugansicht:



■ Material der Wagenwände und des Daches:

Wagenkasten besteht aus mehreren verschweißten Stahlprofil-Baugruppen (Stahlblech 2 mm dick).

■ Besonderheiten:

Ein TGV POS Triebzug besteht aus 2 Triebköpfen (Tk) an den Zugenden und 8 Wagen (Wg). Fahrgasträume sind über Gelenkübergang durchgehend begehbar.

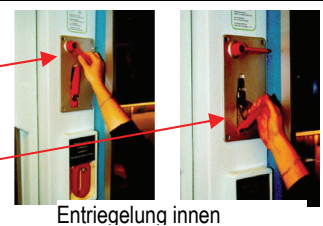
■ Besonderheiten zu Löschangriffspunkten: keine

2. Rettungs- und Versorgungsöffnungen (nach Priorität)

■ Türen: Einflügelige Schwenkschiebetüren

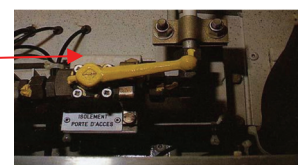
Notentriegelung von innen:

- Tür entriegeln durch Absenken des roten verplombten Griffs.
- Türschloss entriegeln durch Ziehen des vertikalen Hebels bis zum Anschlag.
- Den Türflügel nach außen drücken und dann in Richtung Großraumwagen schieben.
- Die Zeitverzögerung beträgt ca. 1 Minute, danach kann es sein dass sich die Tür wieder schließt. Zeitverzögerung durch Betätigung des roten Griffs oder durch pneumatische Trennung der Tür durch Betätigung des Hahns hinter den Deckenpaneelen erneut ausgelöst werden.



Zugang von außen:

- Türscheibe (als Noteinstieg gekennzeichnete Scheibe) mit Nothammer bzw. Feuerwehrraxt einschlagen.
- Durch Hineinfassen Tür von innen durch Absenken des roten verplombten Griffs entriegeln.
- Mit einem Berner Vierkantschlüssel eine Viertelumdrehung in der zylinderförmigen Inox-Schutzplatte unter dem Drucktaster zur Türbetätigung vollziehen und den Türflügel zu sich ziehen.
- Den Türflügel in Richtung Großraumwagen schieben.
- Die Zeitverzögerung beträgt ca. 1 Minuten (siehe Notentriegelung von innen !)



■ **Notausstiege:**

- Einschlagfenster sind jeweils an beiden Enden der Großraumwagen mit „Notausgang“ gekennzeichnet. Die Scheiben mit Nothammer bzw. Feuerwehrraxt einschlagen. Die Vorgehensweise ist innen mit Piktogrammen erläutert.
- Die Türen der Abteile in den Wagen 1 und 8 gelten als Notausgänge; bei Blockierung die Scheiben einschlagen.
- Der Triebkopf kann im Notfall auch über das Seitenfenster und vorhandener Seilleiter evakuiert werden.



■ **Fenster:** Alle Scheiben bis auf die Notausstiege sind unzerbrechlich.

■ **Übergang zum Nachbarwagen:** Am Gelenkübergang kann keine Notöffnung erzeugt werden.

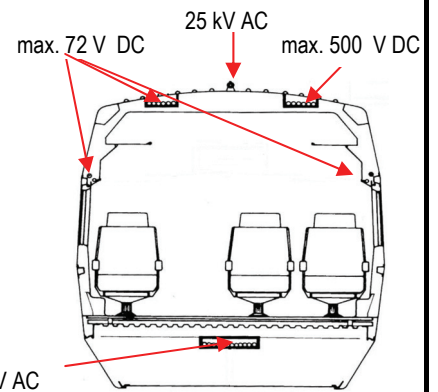
■ **Seitenwand unter Fenster:** Seitenwände aus Profilgruppen, die sich aus Fensterpfeilern, Tragpfosten, Längsträgern und Verstärkungen zusammensetzen.

3. Weitere Gefahren durch elektrischen Strom

■ **Stromabnehmer sollten grundsätzlich abgesenkt sein !**

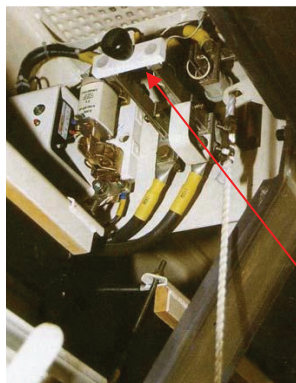
■ **Hochspannung:**

- Triebköpfe: 25 kV und 15 kV Wechselfspannung (AC), 1,5 kV Gleichspannung (DC)
- Wagen: 1,5 kV Gleichspannung (Heizung), 380 V AC bzw. 500 V DC (Stromversorgung Hilfsbetriebe usw.)
- Die Abschaltung der Hochspannung erfolgt durch Triebfahrzeugführer per Hauptschalter (Anleitung auf Anschlag an rechter Seite des Fahrerpults).

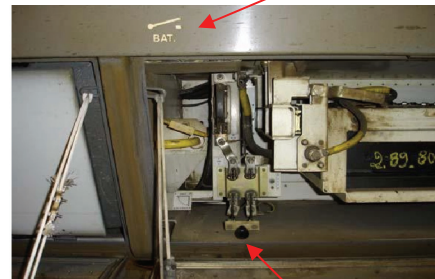


■ **Batteriespannung 72 V:**

Abschaltung erfolgt über Batterietrennschalter in den Batteriekästen unter dem Fahrgestell. Je 2 Batterien pro Triebkopf und 3 Batterien im zweiten und siebten Mittelwagen.



Batterietrennschalter Triebkopf



Batterietrennschalter Wagen

Kennzeichnung außen am Batteriekasten

4. Brennbarkeit der Materialien

- Die Feuerreaktion der Verkleidungen und Beschichtungen sowie des Elektromaterials erfüllt die Normen NF F 16101 – NF F 16102 – Material der Kategorie A2 mit der nachstehenden Einstufung: M3 für Fußböden, M2 für die Sitze und Wände; M1 für die Decken.

5. Gefahren durch Flüssigkeiten und Gase

	Inhalt / Stoff	Mengenangabe	Besonderheiten
Transformator	Trafoöl	1250 kg	kein Gefahrstoff nach EG; brennbar
Batterie	Lösung aus KOH, LiOH	max. 105 l pro Batterie	
Klimagerät	Kühlmittel R407C		UN-Nr. 3340; nicht entzündbar.
Luftbehälter	Druckluft	475 l je Tk 40 l bzw. (77+25) l je Drehgestell	max. 10,2 bar