

63814
SGM

MODULARIO
a r.r. n. 644

Mod. MC 403



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

SGM spa - LECCE
Indicare l'Azienda esercente

LIBRETTO DELLE VISITE E PROVE (Allegato A - D.M. 13 maggio 1949, n. 5177)

del FILOBUS elettric tipo AG 330 T Van Hool

LE sgm 003 Tel. 63814
Sigla e numero sociali

costruit nell'anno 2007



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

SGM spa - LECCE

Indicare l'Azienda esercente

LIBRETTO DELLE VISITE E PROVE

(Allegato A - D.M. 13 maggio 1949, n. 5177)

del FLOBUS elettric o tipo AG 330T Van Hool

LE sgm 003 Tel. 63814

Sigla e numero sociali

costruit o nell'anno 2007

per la parte { meccanica, dalla Ditta VAN HOOE
elettrica, dalla Ditta VOSSLOH RIEPE

numero di fabbrica 63814

(Esemplare da conservare presso ⁽¹⁾ SGM spa - LECCE)

(1) Indicare l'U.S.T.I.F., l'Ufficio Provinciale competente oppure l'Azienda esercente.



FILOBUS

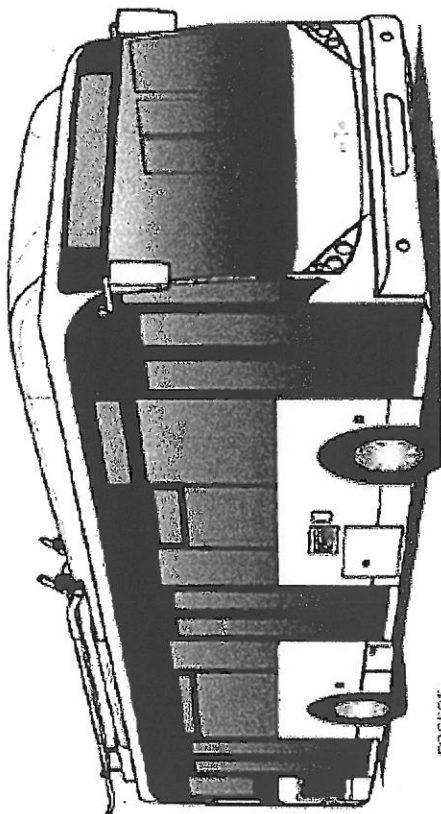
A330T01

Costruito per Lecce

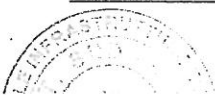
CODICE DI FABBRICAZIONE

63644

63812 - 63822



FILOBUS



Dati principali del FILOBUS Elettric^o N. 003

Rodiggio Na

Scartamento mm Na

TIPO E DESCRIZIONE SOMMARIA

Il Filobus Bimodale AG330T Van Hool -Vossloh Kiepe è un veicolo filoviario di nuova concezione, a pianale ribassato, con lunghezza pari a 12 metri dotato di tre porte sul lato sinistro, equipaggiato con Pedana elettrica per l'imbarco di carrozzelle per disabili. Il veicolo è equipaggiato con un gruppo motogeneratore di emergenza Diesel di potenza 80 Kva che ne consente l'uso anche in marcia autonoma in tratti dove non sia presente la linea aerea, per manovre di emergenza o per completamento di tratti ove la linea aerea non sia disponibile.

Il veicolo AG 330 T Van Hool -Vossloh Kiepe è dotato di un sistema di captazione di corrente da linea aerea automatico che consente l'innalzamento e l'abbassamento aste in automatico da posto guida, nei tratti di linea che siano equipaggiati di opportuni Tegoli centratori in materiale isolante. Tale sistema è conforme a quanto previsto dalle norme CEI specifiche.

L'azionamento del Motore di trazione, di tipo asincrono Trifase, avviene mediante un inverter ad impulsi diretti (DPU) che consente una regolazione fine della velocità di marcia e prevede la funzione di frenatura elettrica con dissipazione su resistenza di frenatura. La costruzione del Filoveicolo rispetta tutte le vigenti norme di sicurezza elettrica per l'utenza, in particolare per quanto concerne la costruzione isolata di porte pedane e mancorrenti e la sistemazione su telai a doppio isolamento dei componenti alimentati direttamente a tensione di linea. Tutte le apparecchiature ad alta tensione sono alloggiare sul tetto del Filoveicolo adeguatamente protette in un cassone ermetico adeguatamente raffreddato mediante ventilazione forzata.

Il veicolo è dotato di riscaldamento e condizionamento integrale vano passeggeri e comparto autista.

Il veicolo è dotato di sistema di Servoassistenza alla guida (idroguida) basato su due pompe idrauliche che consentono di garantire l'efficacia del sistema anche alle basse velocità.

Gli impianti ausiliari di bordo (ventilazione componenti, ventilazione motore di trazione, compressore aria impianto sospensioni e freni, circuiti di riscaldamento e condizionamento) è basato su convertitori elettronici (BNU, KGU) galvanicamente isolati al fine di garantire un rendimento ottimale ed una maggior sicurezza elettrica *Descrizione del telaio e cassa.*

Per la costruzione del filoveicolo sono stati utilizzati i seguenti materiali: per il telaio acciaio tipo St52 e tipo St37, per l'ossatura acciaio tipo St52 e tipo St37 ed acciaio inossidabile tipo 304, per il rivestimento esterno: acciaio inossidabile tipo 304 ed alluminio tipo AlMg3, per le testate poliestere rinforzato di fibra di vetro, per il rivestimento esterno dell'imperiale, VAN HOOL utilizza una lamiera unica di alluminio preverniciata. L'ossatura è realizzata i profilati d'acciaio di alta saldabilità assemblati mediante saldatura elettrica. La scocca è in acciaio di qualità a traliccio tubolare, formante con il telaio, le fiancate e il padiglione un'unica ossatura di grande resistenza e rigidità. I materiali metallici ed i profilati impiegati nella costruzione sono trattati sia all'interno che all'esterno contro la corrosione. La parte della sovrastruttura sotto i vetri è realizzata i profilati d'acciaio inossidabile. Le testate anteriore e posteriore sono realizzate in poliestere rinforzato in fibra di vetro. La struttura del tetto è realizzata in acciaio. La parte inferiore delle fiancate è realizzata in pannelli di alluminio facilmente smontabili. Le testate anteriore e posteriore sono rivettate.



N. 016365

PESI

Carico massimo per asse: { n. 1 - kg 8000 n. 5 - kg /
 » 2 - » 12000 » 6 - » /
 » 3 - » / » 7 - » /
 » 4 - » / » 8 - » /

Peso a pieno carico in servizio: kg 19000

Peso a vuoto: kg 13875

Peso della cassa: kg NR

OSSERVAZIONI.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

MOTORI (allegare curve caratteristiche)

Natura della corrente di alimentazione: { continua
 monofase
 trifase

Tensione alla linea di contatto: 750 VDC

Tipo del motore (1): ASINCRONO TRIFASE QUADRIPOLORE ALIMENTATO DA INVERTER

Numero totale dei motori: 01

Tensione normale di alimentazione del motore: V 3AC 420V

Potenza continuativa kW 240

Potenza oraria kW /

Corrente oraria: A 406 corrispondenti a / giri/min.

Corrente massima: A NRM 399 A » »

Metodo di variazione di velocità INVERTER TRIFASE AD IMPULSI DIRETTI

Chopper /

Velocità ottenibili (2): 60 Km/h IN MODALITA' LINEA E DIESEL

OSSERVAZIONI.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

(1) Indicare numero dei poli, tipo di eccitazione, indebolimento di campo, ecc.

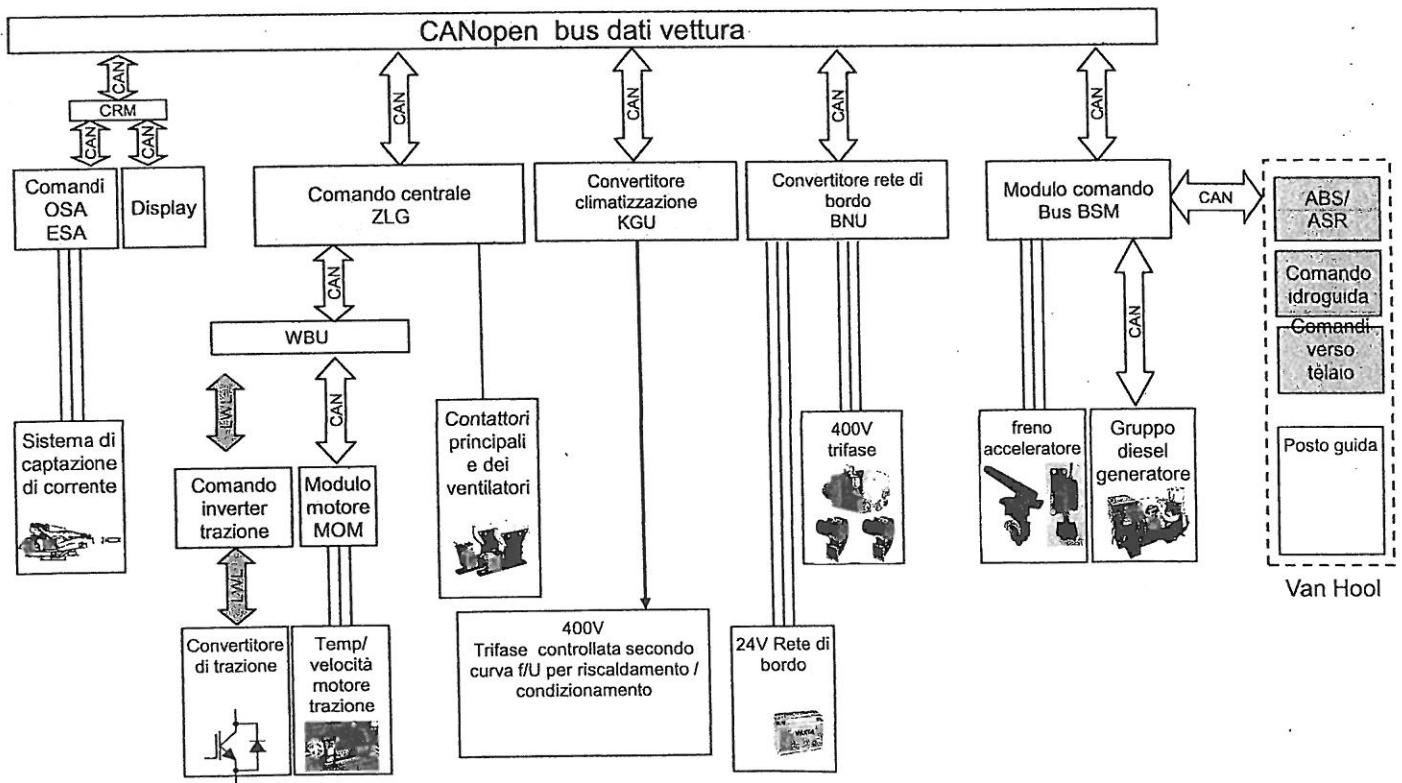
(2) Con i vari equipaggiamenti, in rettilineo orizzontale a vuoto con la massima composizione prevista sulla linea.

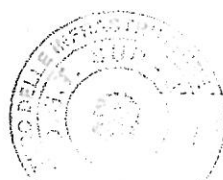
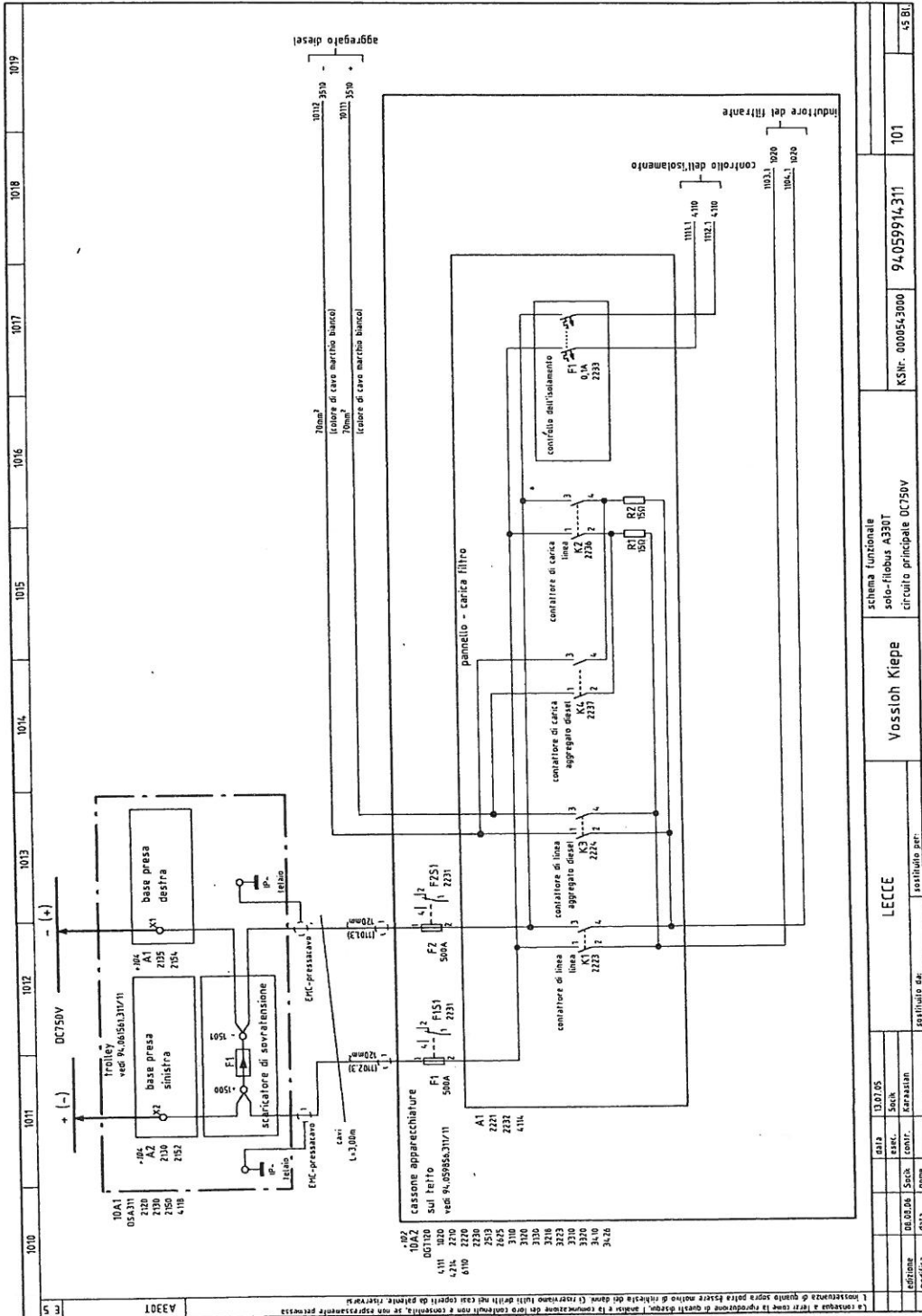
CIRCUITI ELETTRICI

Descrizione sommaria del circuito di comando
(allegare schema)

I comandi di trazione e frenatura del veicolo sono gestiti tramite il gruppo delle logiche di bordo del veicolo. I Segnali provenienti dai trasduttori dei pedali acceleratore e freno sono acquisiti dal dispositivo BSM e da questo trasmessi tramite bus CAN all'unità ZLG la quale provvede a sua volta a dialogare con l'inverte di trazione (DPU) sempre tramite linea CAN interna. Al nodo della linea CAN convergono inoltre altre informazioni provenienti dal modulo MOM 101 che gestisce ed acquisisce i parametri di velocità e temperatura del motore di trazione e realizza la barriera di isolamento tra i segnali provenienti dal motore di trazione (massa intermedia IP2) ed il circuito di segnali a bassa tensione del veicolo. Le altre informazioni provenienti dal veicolo quali per esempio: modalità diesel o linea, regime di rotazione Diesel, Controllo dell'isolamento, richiesta inserimento Climatizzatore o condizionamento, Richiesta partenza compressore aria e ventilatori motore trazione e DPU, attivazione eventuali blocchi o sicurezze attive quali porte aperte, pressione aria insufficiente, pedana disabili in posizione estratta antiartramento, ecc. vengono comunicati su linea CAN o tradizionale all'unità ZLG che provvede a gestire l'inverter di trazione DPU di conseguenza attivando l'eventuale inibizione parziale o totale alla trazione ed a distribuire l'informazione ai sistemi di interfaccia autista (cruscotto e spie).

Vossloh Kiepe
Tecnica di comando





1010	1011	1012	1013	1014	1015	1016	1017	1018	1019
<p>1010 DC750V (+) (-)</p> <p>1011 base pressa sinistra, base pressa destra, scaltatore di sovratensione, EFC-presa, EFC-presa, cavi L=3,00m</p> <p>1012 cassone apparecchiature (F1, F2, F1S1, F2S1), pannello - carica filtro (K3, K4), aggregato diesel, induttore del filtrante</p> <p>1013 controllo dell'isolamento</p> <p>1014 controllo dell'isolamento</p> <p>1015 controllo dell'isolamento</p> <p>1016 controllo dell'isolamento</p> <p>1017 controllo dell'isolamento</p> <p>1018 controllo dell'isolamento</p> <p>1019 controllo dell'isolamento</p>									
<p>schema funzionale solo-filobus A330T circuito principale DC750V</p>									
<p>Vossloh Kiepe</p>									
<p>LECCE</p>									
<p>101</p>									
<p>KSHr: 00054-3000 94.059914-311</p>									
<p>15 BU</p>									

.....

La consegna e l'installazione di questo schema è riservata ai clienti della Vossloh Kiepe. È vietata espressamente la ristampa o l'uso non autorizzato senza permesso scritto dalla Vossloh Kiepe. Il presente schema è proprietà intellettuale della Vossloh Kiepe. È vietata espressamente la ristampa o l'uso non autorizzato senza permesso scritto dalla Vossloh Kiepe.

CIRCUITI ELETTRICI

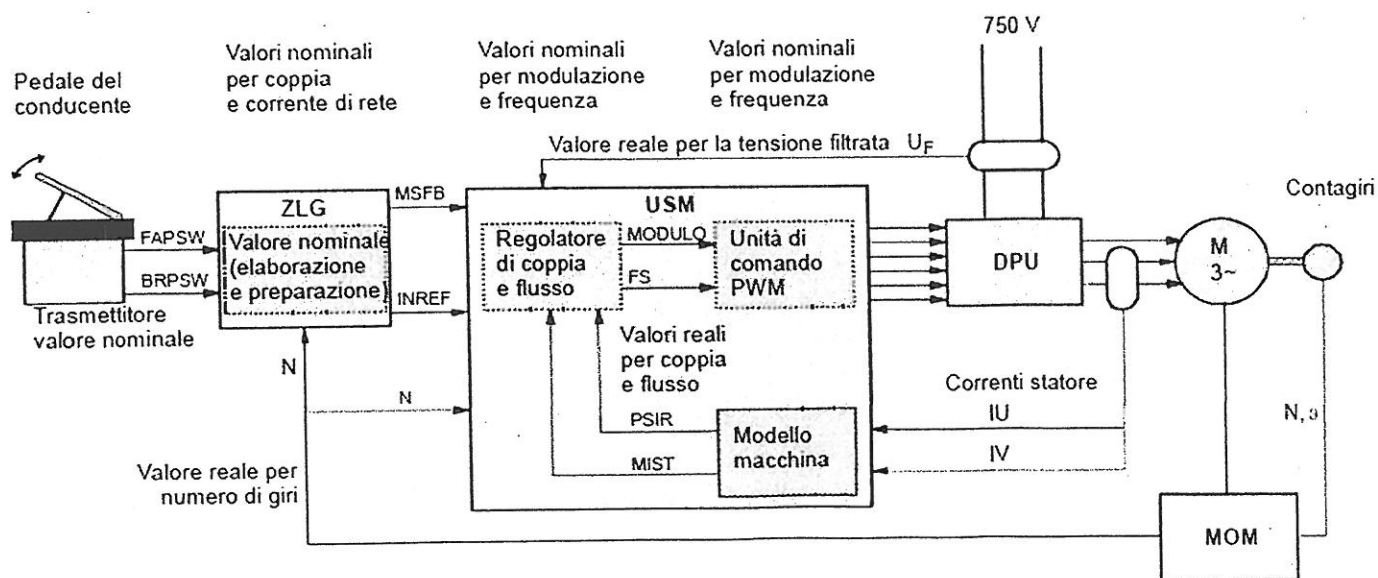
Descrizione sommaria del circuito di comando
(allegare schema)

Sistema di comando trazione

Il principio di funzionamento del sistema di regolazione della velocità del veicolo, uguale sia in marcia da linea sia in modalità diesel, è gestito tramite un sistema di controller a microprocessore di cui ZLG è il principale. I segnali provenienti dalla vettura e dal pedale di acceleratore sono elaborati elettronicamente ed inviati al controllo dell'inverter di trazione USM per essere tradotti in impulsi di potenza per pilotare il motore elettrico di trazione.

Tutti parametri del sistema, inclusi le sorveglianze degli allarmi temperatura e le altre sicurezze, sono costantemente monitorate ed elaborate. Tutti i flussi di segnali che vengono condotti dal cassone posto sul tetto al posto guida o all'abitacolo del veicolo sono isolati galvanicamente mediante opportuni apparecchi che garantiscono il confinamento dei potenziali pericolosi al di fuori delle aree frequentate dall'utenza o dal conducente.

Eventuali errori o anomalie di funzionamento del sistema o allarmi, generati dal sistema Vossloh kiepe o dal sistema Van Hool (per esempio porte aperte, pedana disabili estratta) causano la disattivazione temporanea del sistema di trazione per motivi di sicurezza. Il pedale del freno e quello dell'acceleratore sono interbloccati elettricamente e quello del freno è preponderante sempre per motivi di sicurezza operativa.



Principio di regolazione della macchina asincrona



Funzionamento con alimentazione da linea di contatto

Alla chiusura dell'interruttore principale di linea (K1), terminata la fase iniziale di precarica, ai capi dei condensatori di filtro è presente una tensione continua che l'inverter a IGBT provvederà a convertire in una terna di tensioni alternate atte ad alimentare il motore di trazione elettrico IM1, coerentemente ai comandi provenienti dal posto guida. L'apparato di controllo e regolazione, nel pilotare l'inverter, assolve alle seguenti funzioni:

- 1) genera una terna di tensioni sfasate di 120° elettrici;
- 2) modula, durante la fase di avviamento, l'ampiezza delle suddette tensioni in funzione della frequenza di alimentazione, secondo una legge praticamente lineare $V/f = Kost.$; la modulazione viene attuata con tecnica PWM;
- 3) varia la frequenza delle tensioni di alimentazione in funzione della velocità del veicolo in modo da sviluppare la potenza richiesta in trazione e in frenatura..

La prima funzione viene realizzata applicando, ad ogni fase, dei treni di impulsi di forma rettangolare e di ampiezza pari a tensione di contatto. La simmetria del sistema viene conseguita alimentando le fasi del motore con treni di impulsi sfasati di 120° elettrici. Nella seconda funzione, che permette di realizzare un controllo relativamente semplice in quanto lo sforzo di avviamento viene ottenuto con uno scorrimento costante, la modulazione dell'ampiezza della tensione viene realizzata secondo delle tecniche di parzializzazione (ad impulsi multipli della fondamentale) così da ridurre le armoniche di corrente di linea. Con tale tecnica l'approssimazione della sinusoide viene realizzata con treno di impulsi di tensione di linea di durata pari ad un semiperiodo ed alternativamente positivi e negativi. Questa tecnica di parzializzazione permette di ridurre le armoniche di tensione. La terza funzione, cioè il controllo dello sforzo alle ruote, viene realizzata con una regolazione della corrente del motore asincrono. Il riferimento della corrente, impostata mediante gli appositi comandi di accelerazione o di frenatura, viene corretto in funzione della frequenza e della tensione di linea in modo da ottenere le caratteristiche di sforzo desiderate.

La regolazione della coppia erogata del motore asincrono è ottenuta sommando (in trazione) o sottraendo (in frenatura) la corretta frequenza di scorrimento a quella di rotazione del motore. La frenatura elettrica di rallentamento è ottenuta dissipando l'energia proveniente dal motore sul reostato di frenatura, la gestione del flusso di energia viene svolta direttamente dall'inverter di trazione. Lo sforzo frenante può quindi essere regolato senza soluzione di continuità fino alla velocità di circa 4 Km/h. data la presenza del ponte a diodi di ingresso, la prestazione in frenatura è del tutto indipendente dalla linea di contatto. E' possibile rigenerare in linea parte dell'energia di frenatura, limitando il valore della tensione di rigenerazione tramite la piastra tiristori situata sul ponte diodi di ingresso. In tal modo è possibile evitare che localmente la tensione di linea ecceda valori che possono provocare disturbi ad altri veicoli o guasti alla linea.

Funzionamento in marcia autonoma tramite gruppo diesel - alternatore.

Ad interruttore principale di linea aperto è possibile, tramite la chiusura dell'interruttore bipolare marcia diesel (K2), alimentare l'inverter con la tensione continua generata dalla macchina elettrica rotante accoppiata al gruppo Diesel. La macchina elettrica fornisce una tensione continua variabile in funzione del regime di rotazione da un minimo di circa 550 V ad un massimo di 750 V. Il regime di funzionamento varia nell'intervallo 1200 - 2500 giri/min.

La regolazione dell'inverter impone una limitazione della potenza impegnata dalla trazione in modo da non superare quella erogabile dal motore. In frenatura il funzionamento è analogo a quello descritto nel paragrafo precedente.



CIRCUITI ELETTRICI

Descrizione sommaria dei circuiti ausiliari
(allegare schema)

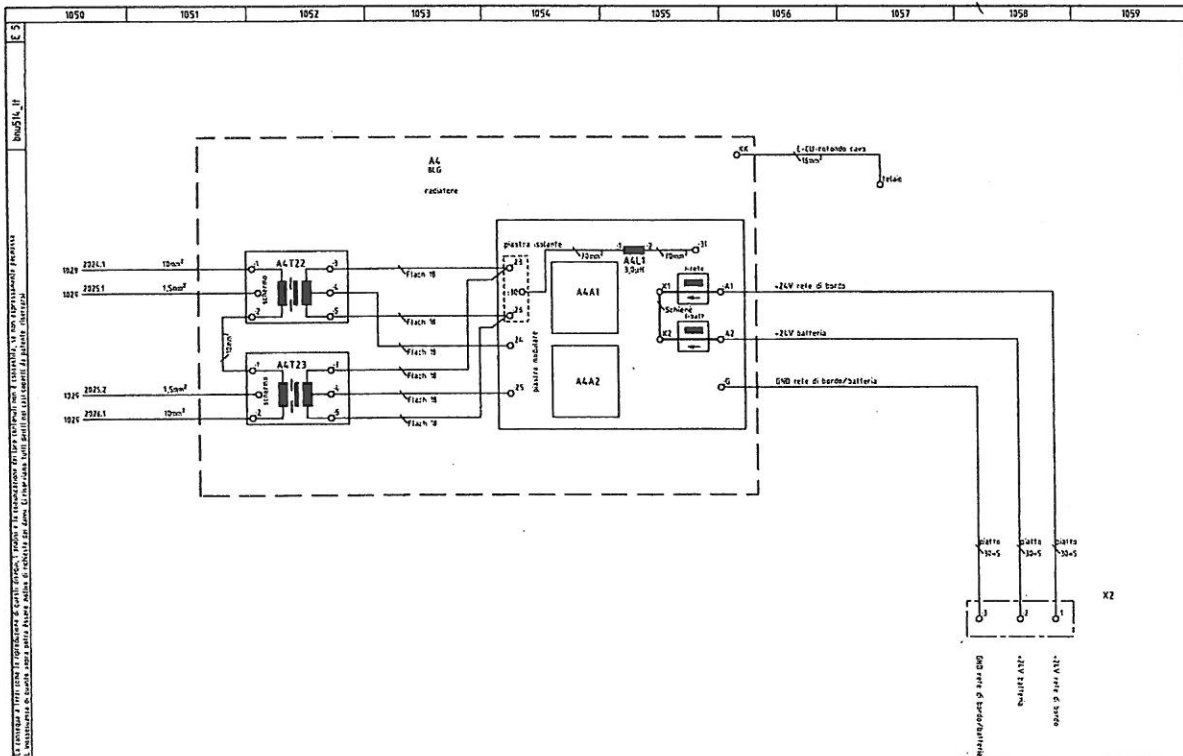
Convertitore BNU dei servizi ausiliari del filobus

I circuiti ausiliari del filobus AG 330 T sono alimentati da un convertitore di Bordo BNU, le cui uscite sono isolate galvanicamente per garantire la massima sicurezza. La parte AT del convertitore è invece monitorata su massa intermedia.

Il convertitore è costituito da due sezioni principali, una fornisce l'energia per la ricarica delle batterie 24 Vdc e per l'alimentazione dei circuiti 24 V del veicolo, la seconda invece fornisce energia elettrica trifase per l'alimentazione dei ventilatori di bordo del motore di trazione e del cassone AT sul tetto (DGT 120), per il compressore aria dei servizi, sospensioni e freni, e per il circuito di riscaldamento del comparto posto guida.

Detto convertitore è alloggiato nel cassone AT del tetto, raffreddato mediante ventilazione forzata, protetto in maniera integrata contro sovratensioni, cortocircuiti e sovratemperature ed ha potenza sufficiente per erogare 280 A massimi complessivi sul lato 24 Vdc ed una potenza massima pari a 40 kVA per 30 s $\cos \varphi = 0,5$.

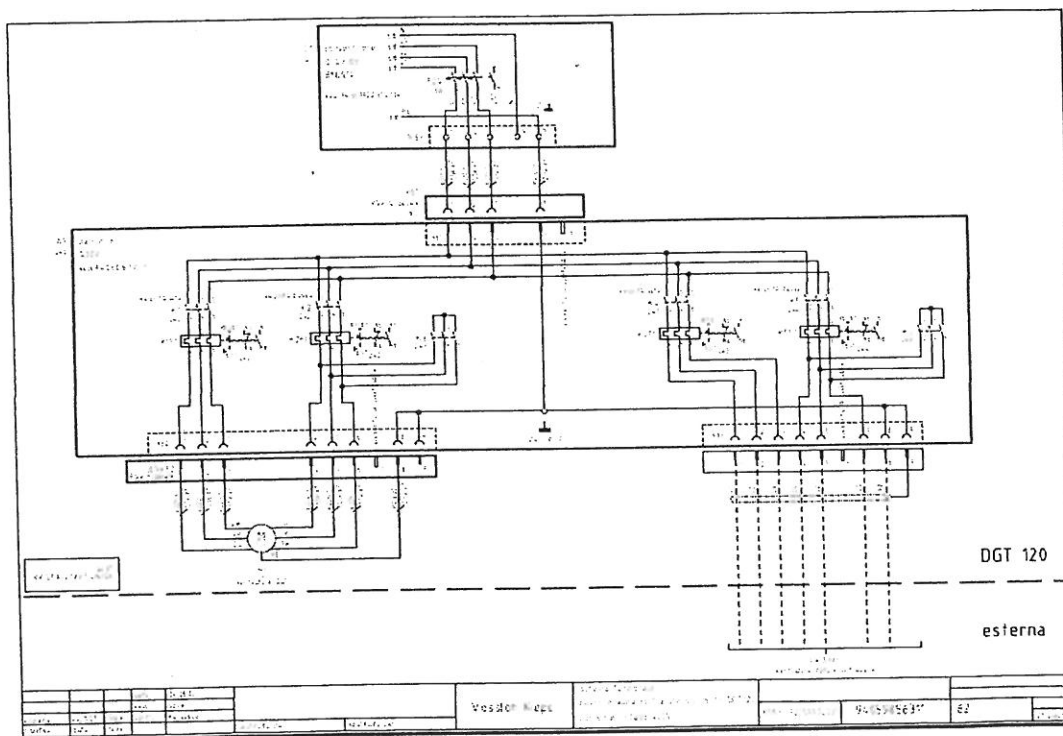
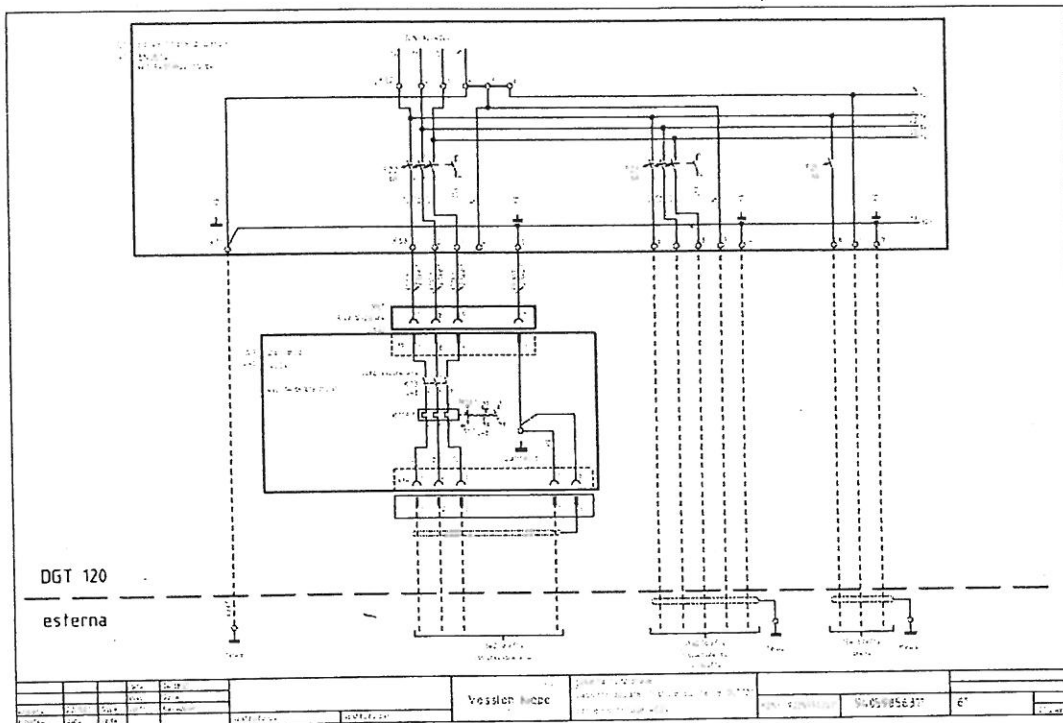
Sorvegliato contro eventuali guasti di isolamento tramite il sistema di sorveglianza isolamento del Filoveicolo.



Vossloh Kiepe		schema funzionale BNU 514 schema circuito principale 24V DC	filobus	94.059922.311	105
KSNr: 90959125002					



Di seguito sono riportati i circuiti relativi alla sezione AC trifase del sistema ausiliari di bordo BNU



TIPI DI FRENO

(Breve descrizione ed indicazione del peso frenato per ciascun tipo)

TIPI DI FRENO

(breve descrizione ed indicazione del peso frenato per ciascun tipo)

Freno di servizio:

Impianto completamente pneumatico; freni a disco su tutti e 2 gli assi; durante la prima parte della corsa del pedale del freno e sino ad una velocità di 4 Km/h interviene la frenatura elettrica.

Freno di soccorso

Costituito dallo sdoppiamento dell'impianto di servizio.

Freno di stazionamento

Meccanico con cilindri a mola agente sul 2° asse.

Freno di Fermata

Funziona premendo l'apposito pulsante a cruscotto ed agisce tramite il freno di servizio sul 2° asse



APPARECCHI SPECIALI - APPARECCHI DI SICUREZZA

APPARECCHI SPECIALI - APPARECCHI DI SICUREZZA

Apparecchi speciali

Dispositivo limitatore delle escursioni laterali delle aste costituito da barre laterali poste alla base di attacco delle aste stesse, sull'imperiale, che ne impediscono l'abbassamento sotto i 2,70 m. dal piano stradale.

Dispositivi per la marcia autonoma

Il veicolo è dotato di un gruppo motogeneratore diesel (motore + alternatore) che permette di alimentare il veicolo in mancanza di linea aerea; in questo modo è possibile utilizzare il veicolo anche in regolare servizio passeggeri in caso di guasto o indisponibilità momentanea della linea aerea.

Apparecchi di sicurezza

- Protezione di massima corrente incorporata nell'inverter di trazione DPU 450.
- Fusibili di linea.
- Scaricatore di sovratensioni da linea aerea.
- Rivelatore di dispersione con funzione di controllo e sorveglianza dello stato d'isolamento dei principali componenti del veicolo durante la marcia da linea come previsto dalle vigenti norme. Tale dispositivo provvede a segnalare mediante accensione di luce gialla l'incipiente cedimento del primo livello di isolamento dei suddetti componenti, e mediante l'accensione di luce rossa e avvisatore acustico l'eventuale dispersione a telaio della tensione di linea. In questo secondo caso il dispositivo provvede pure ad aprire l'interruttore di linea del veicolo e ad abbassare le aste sotto la linea al fine di isolare il veicolo dalla linea stessa realizzando così la messa in sicurezza elettrica del veicolo. L'abbassamento aste in caso di dispersione a telaio, così come previsto dalle vigenti normative, avviene a veicolo fermo e non in movimento al fine di consentire in questo frangente il disimpegno del veicolo da incroci o situazioni pericolose e per evitare quindi situazioni di intralcio alla circolazione. Il rivelatore di dispersione è attivo solo in marcia da linea, essendo quindi escluso in marcia autonoma con generatore diesel.
- Blocco porte: tale dispositivo non consente l'avviamento del veicolo se tutte le porte non sono completamente chiuse o la pedana disabili risulta estratta, parimenti a veicolo in movimento risulta impossibile aprire le porte.
- Antiarretramento: in caso di movimento accidentale del veicolo dovuto a pendenza del piano stradale in senso opposto rispetto a quello selezionato dal conducente, entra in azione il freno di antiarretramento che rileva un moto indesiderato a velocità superiore alla soglia di circa 0,7 km/h o di entità superiore ai 50-70 cm.
- Dispositivo ABS.
- Dispositivo ASR.
- Porte con Bordo sensibile antischiacciamento.
- Rampa anteriore estraibile elettricamente per accesso sedia a rotelle con bordo sensibile e Kneeling dotata di interblocco sul consenso trazione.



VERBALE PER L'AMMISSIONE IN SERVIZIO

La ⁽¹⁾ SGM spa - Lecce
ha richiesto l'ammissione in servizio (2) FILOBUS
ai termini dell'appendice al regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle Strade Ferrate, approvato con R.D. 8 gennaio 1899, n. 4, alle relative istruzioni e norme approvate con D.M. 2 maggio 1906 e al D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, artt. 4 e 5

Oggi 11.01.2012 si è proceduto alle visite e prove regolamentari del FILOBUS elettric. 0 n. 003 nei modi e coi risultati appresso indicati:

a) prova di isolamento:

- 1) circuito di trazione R_{min} = 23 MΩ
- 2) circuiti ausiliari R_{min} = 42 MΩ

3) PORTE PEDANE MANCORRENTI > 110 MΩ

b) verifica delle condizioni necessarie per l'incolumità delle persone:

1) prova della messa a terra delle parti meccaniche Regolare

2) prova degli apparati di sicurezza Eseguite prove di simulazione

ghosts in Telais e manne intermedie: esito regolare.

3)

c) funzionamento parti elettriche: Eseguite prove su strada in

modalità diesel e linea: esito regolare

d) funzionamento parti meccaniche: Eseguite prove su strada con

esito regolare

e) freni:

1) prova di frenatura Eseguite prove su Banco e Puntali

M.C.T.E. Lecce: esito regolare. Si allega Bollettino

di prove di Rete.

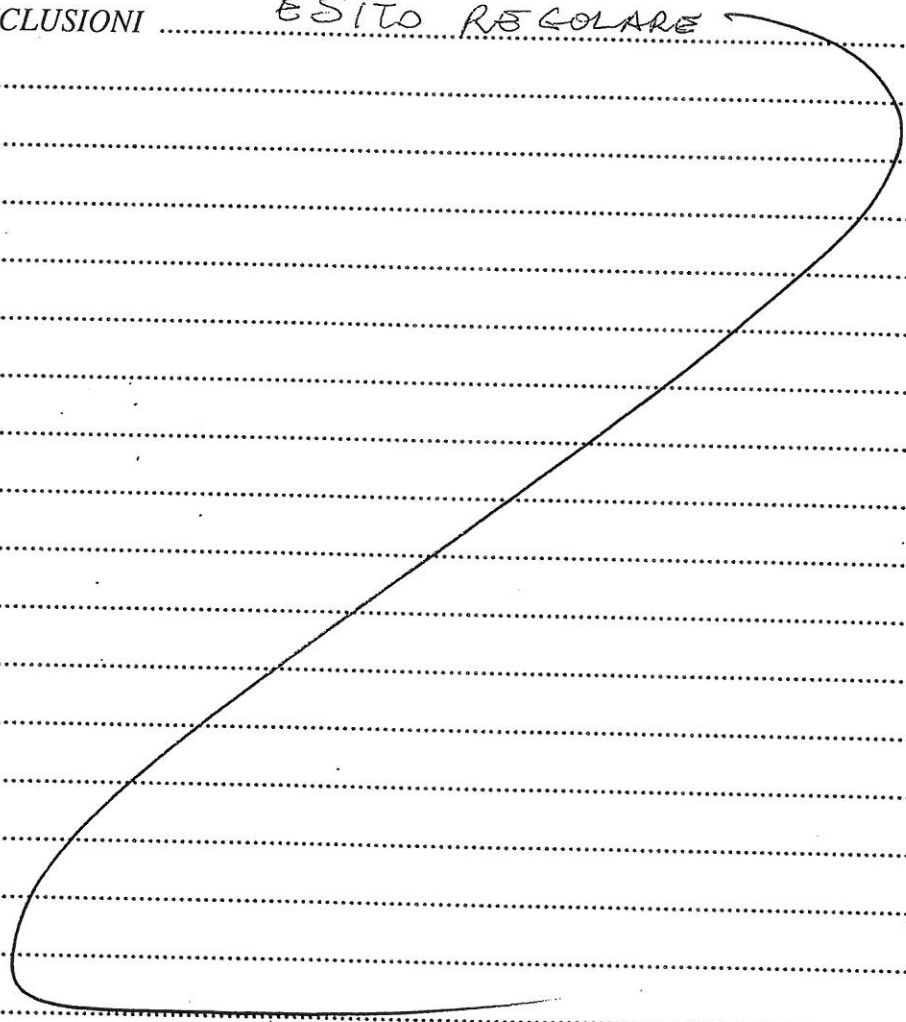
(1) Indicare l'esercente.

(2) Locomotore o automotrice.

- 2) controllo manometri *NR*
- 3) prova idraulica dei serbatori *NR*
- 4) prova delle valvole di sicurezza *NR*
- 5) taratura tachimetri e tachigrafi *NR*
- 6) verifica dispositivo "uomo morto" *NR*
- 7)

Tutti i freni sono stati riscontrati di funzionamento regolare e sufficiente per garantire la sicurezza della marcia alla velocità massima di servizio.

OSSERVAZIONI E CONCLUSIONI *ESITO REGOLARE*



L'Ingegnere ⁽¹⁾ **S.G.M. S.p.A.**
Il Direttore di esercizio Filoviario
(Ing. Pasquale Borelli)

L'Ingegnere ⁽¹⁾ *USIT BAR*

(1) Indicare l'Amministrazione che l'Ingegnere rappresenta.

VERBALE N. 1

RAGIONE DELLE PROVE E VISITE

Revisione annuale

Data 21 e 28/1/2013 Località Lecce

PROVE

a) prova di isolamento:

1) circuito di trazione $R_{min} > 9,5 \Omega$

2) circuiti ausiliari $R_{min} > 17,5 \Omega$

3) Porte, pedana, manomenti $R_{min} > 90 \Omega$

b) verifica delle condizioni necessarie per l'incolumità delle persone:

1) prova della messa a terra delle parti metalliche *Replac*

2) prova degli apparati di sicurezza *Eseguite prove di resistenza guasto in talero e usse intermedie: esito replac*

3)

c) funzionamento parti elettriche: *Eseguite prove resistive ai nodi di c.d.t. E.P.*

d) funzionamento parti meccaniche: *Eseguite prove in strada: E.P.*

e) freni:

1) prova di frenatura *Eseguite prove in banco e nullo: DCTC Lecce! esito replac. Si allega bollettino di prove DCTC.*

2) controllo dei manometri

3) prova idraulica dei serbatoi

4) prova delle valvole di sicurezza

5) taratura tachimetri e tachigrafi

6) verifica dispositivo "uomo morto"

7)

Tutti i freni sono stati riscontrati di funzionamento regolare e sufficiente per garantire la sicurezza della marcia alla velocità massima di servizio.

OSSERVAZIONI E CONCLUSIONI *Esito replac*

L'Ingegnere **S.G.M. S.p.A.**
Il Direttore di esercizio Filoviario
(Ing. Silvano CAVALIERE)

[Signature]

L'Ingegnere **STEF. FARI**

[Signature]

(1) Indicare l'Amministrazione che l'Ingegnere rappresenta.

VERBALE N. 2
RAGIONE DELLE PROVE E VISITE

REVISIONE ANNUALE

Data 10/03/2014 localit  LUCCA

PROVE

a) prova di isolamento:

1) circuito di trazione

$R_{min} > 5,04 M\Omega$

2) circuiti ausiliari

$R_{min} > 3,00 M\Omega$

3) PORTE, PEDANE, MANOARRETI: $R_{min} > 10,3 M\Omega$

b) verifica delle condizioni necessarie per l'incolumit  delle persone:

1) prova della messa a terra delle parti metalliche

REGOLARE

2) prova degli apparati di sicurezza

3)

c) funzionamento parti elettriche:

ESEGUIRE PROVE SU PIANTA MOD. DIESEL/ELETTRICA: E.R.

d) funzionamento parti meccaniche:

ESEGUIRE PROVE SU PIANTA; E.R.

e) freni:

1) prova di frenatura

ESEGUIRE PROVE SU BANCO A RULLIMETRE LECCHE;

ESITO REGOLARE. SI ALLEGIA BOLLETTINO DI PROVA METE

2) controllo dei manometri

3) prova idraulica dei serbatoi

4) prova delle valvole di sicurezza

5) taratura tachimetri e tachigrafi

6) verifica dispositivo "uomo morto"

7)

Tutti i freni sono stati riscontrati di funzionamento regolare e sufficiente per garantire la sicurezza della marcia alla velocit  massima di servizio.

OSSERVAZIONI E CONCLUSIONI

ESITO REGOLARE

S.G.M. S.p.A.

L'Ingegnere (1) Il Direttore di esercizio filoviario

(Ing. Vito Pascale)

L'Ingegnere (1)

0579 340

(1) Indicare l'Amministrazione che l'Ingegnere rappresenta.

VERBALE N. 3
RAGIONE DELLE PROVE E VISITE

REVISIONE ANNUALE

Data 10/03/2015 localit  CROCI

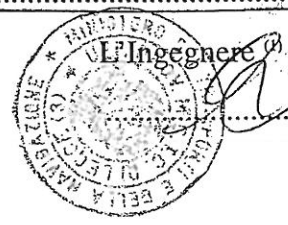
PROVE

- a) prova di isolamento:
 - 1) circuito di trazione $R_{min} > 8,4 M\Omega$
 - 2) circuiti ausiliari $R_{min} > 11,2 M\Omega$
- 3) PORTE, PEDANE, MANCORRONTI: $R_{min} > 9,38 M\Omega$
- b) verifica delle condizioni necessarie per l'incolumit  delle persone:
 - 1) prova della messa a terra delle parti metalliche REGOLARE
 - 2) prova degli apparati di sicurezza
- 3)
- c) funzionamento parti elettriche: ESEGUITE PROVE SU STRADA MRS. DI SPOL/ELETTORALE
- d) funzionamento parti meccaniche: ESEGUITE PROVE SU STRADA: C.R.
- e) freni:
 - 1) prova di frenatura ESEGUITE PROVE SU BANCO A RULLI MOTO LOBE ESITO REGOLARE: SI ALLERA BOLLETTINO DI PROVA MOTO
 - 2) controllo dei manometri /
 - 3) prova idraulica dei serbatoi /
 - 4) prova delle valvole di sicurezza /
 - 5) taratura tachimetri e tachigrafi /
 - 6) verifica dispositivo "uomo morto" /
 - 7)

Tutti i freni sono stati riscontrati di funzionamento regolare e sufficiente per garantire la sicurezza della marcia alla velocit  massima di servizio.

OSSERVAZIONI E CONCLUSIONI ESITO REGOLARE

L'Ingegnere (1) S.G.M. s.p.a.
Il Direttore di esercizio filoviario
(Ing. Vito Pascale)



(1) Indicare l'Amministrazione che l'Ingegnere rappresenta.

1103

VERBALE N. 4

RAGIONE DELLE PROVE E VISITE

Revisione annuale

Data 03/05/2016 localita' Lecce

PROVE

a) prova di isolamento:

- 1) circuito di trazione $R_{MIN} > 10,1 M\Omega$
- 2) circuiti ausiliari $R_{MIN} > 11,1 M\Omega$

3) Porte, pedane, mancorrenti: $R_{MIN} > 149 M\Omega$

b) verifica delle condizioni necessarie per l'incolumità delle persone:

- 1) prova della messa a terra delle parti metalliche REGOLARE
- 2) prova degli apparati di sicurezza

3)

c) funzionamento parti elettriche: Eseguite prove su strada mod. diesel/elettrica E.R.

d) funzionamento parti meccaniche: Eseguite prove su strada: E.R.

e) freni:

1) prova di frenatura Eseguite prove su banco a rulli MCTC Lecce
ESITO REGOLARE: si allega bollettino di prova MCTC

2) controllo dei manometri -

3) prova idraulica dei serbatoi -

4) prova delle valvole di sicurezza -

5) taratura tachimetri e tachigrafi -

6) verifica dispositivo "uomo morto" -

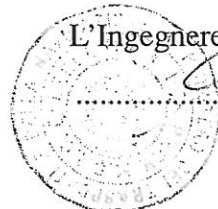
7) -

Tutti i freni sono stati riscontrati di funzionamento regolare e sufficiente per garantire la sicurezza della marcia alla velocità massima di servizio.

OSSERVAZIONI E CONCLUSIONI ESITO REGOLARE

L'Ingegnere S.G.M. S.p.A.
Il Direttore di esercizio filoviario
(Ing. Sergio POCCHETTI)

Busti



L'Ingegnere (1) USTIF-BA

[Handwritten signature]

(1) Indicare l'Amministrazione che l'Ingegnere rappresenta.

003

VERBALE N. 5

RAGIONE DELLE PROVE E VISITE

FILORBUS 003

REVISIONE ANNUALE

Data 26.05.2017 localita' LECCE

PROVE

- a) prova di isolamento: (vedi schede allegato)
 - 1) circuito di trazione..... $Z_{min} > 8,24 M\Omega$ [OK]
 - 2) circuiti ausiliari..... $Z_{min} > 159 M\Omega$ [OK]
- 3) Parte pedane, Manometri: $Z_{min} > 8,17 M\Omega$ [OK]
- b) verifica delle condizioni necessarie per l'incolumità delle persone:
 - 1) prova della messa a terra delle parti metalliche REGOARS
 - 2) prova degli apparati di sicurezza REGOARS
 - 3)
- c) funzionamento parti elettriche: Eseguite prove su strada motrice di scil/elec.
- d) funzionamento parti meccaniche: REGOARS
- e) freni: Eseguite prova di UMC LECCE. Ripetit. vobu $E_{serv} = 43\%$ $E_{scc} = 14\%$
 - 1) prova di frenatura $E_{s} s_{02} = 15$ vs R.PETERS [4% Regoars]
 - 2) controllo dei manometri
 - 3) prova idraulica dei serbatoi
 - 4) prova delle valvole di sicurezza
 - 5) taratura tachimetri e tachigrafi
 - 6) verifica dispositivo "uomo morto"
 - 7) Verifica Regole Manometri e Controllo frenativa e cune SGN (vedi scheda allegato)

Tutti i freni sono stati riscontrati di funzionamento regolare e sufficiente per garantire la sicurezza della marcia alla velocità massima di servizio.

OSSERVAZIONI E CONCLUSIONI Ripetere per vobu non conformi. Efficienza frenativa.

N.B. Eseguite nuova revisione di UMC LECCE in data 11/07/2017 con esito regolare. Vedi scheda allegata.

L'Ingegnere (1) S.G.M. S.p.A. Direttore di esercizio filoviario (Ing. Sergio BOCCHETTI)

L'Ingegnere (1) USTIE BAN

(1) Indicare l'Amministrazione che l'Ingegnere rappresenta.

VERBALE N. 6 003

RAGIONE DELLE PROVE E VISITE

Revisione ANNUALE

Data 05-06-2018 localita LECCE

PROVE

prova di isolamento:

- 1) circuito di trazione RMIN > 12,2 MΩ
- 2) circuiti ausiliari RMIN > 28,2 MΩ

3) FORTE PEDANE MANCORRENTI: RMIN > 149 MΩ

verifica delle condizioni necessarie per l'incolumità delle persone:

- 1) prova della messa a terra delle parti metalliche REGOLARE
- 2) prova degli apparati di sicurezza

3)

4) funzionamento parti elettriche: ESEGUITE PROVE SU STRADA NOD. DIESEL/ELETTRICA E.R.

5) funzionamento parti meccaniche: ESEGUITE PROVE SU STRADA: E.R.

6) freni:

1) prova di frenatura ESEGUITE PROVE SU BANCA ARVILLI MCTC LECCE
ESITO REGOLARE: SI ALLEGA BOLETTINO DI PROVA MCTC

2) controllo dei manometri

3) prova idraulica dei serbatoi

4) prova delle valvole di sicurezza

5) taratura tachimetri e tachigrafi

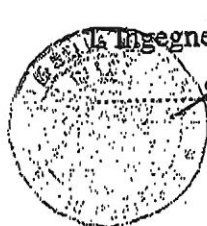
6) verifica dispositivo "uomo morto"

7)

Tutti i freni sono stati riscontrati di funzionamento regolare e sufficiente per garantire la sicurezza della marcia alla velocità massima di servizio.

OSSERVAZIONI E CONCLUSIONI ESITO REGOLARE

ingegnere (1) S.G.M. S.p.A.
Il Direttore di esercizio filoviario
(Ing. Sergio BOCCHETTI)



USTIF - BA
Coordinatore
DI. JORP DE LORENZIS

(1) Indicare l'Amministrazione che l'Ingegnere rappresenta.

N. 016365