Assegnazione della locomotiva diesel D.145

22.06.1984

D. 145.2016 OML Marcianise

29.05.1984

D. 145.2014 Milano SM. to

30.03.1984

D.145.2011 OML Udine

Il modello della locomotiva Diesel PIKO D.145

7 MAGGIO 1983 -

Viene presentata ufficialmente dalla TIBB a Vado Ligure la prima locomotiva da manovra del gruppo D.145.2000

Foto [1] dalla presentazione della locomotiva Diesel D.145 il 7 Maggio 1983 a Vado Ligure

[1] foto rivista „ITreni" n. 30/1983 pubblicazione autorizzata da ETR

PIKO Spielwaren GmbH | Lutherstraße 30 | 96515 Sonneberg, Germany
Tel. +49 (3675) 8972 - 42 | Fax +49 (3675) 8972 - 50 | hotline@piko.de

www.piko.de

99580/IT © PIKO Spielwaren GmbH
PIKO® è un marchio registrato. RailComPlus® è un marchio registrato di Lenz Elektronik GmbH
Motorola® e Selectrix® sono marchi registrati di Gebr. Märklin & Cie. Ltd.

PIKO nuovi stampi 2019

PIKO MODELLBAHNEN & GEBÄUDEMODELLE H0

Locomotiva Diesel D.145 -

La locomotiva delle FS per servizio di manovra pesante e per treni merci

www.piko.de

locomotiva Diesel PIKO D.145

Le locomotive diesel del gruppo D.145 serie 2000, vennero sviluppate dalla Tecnomasio Italiano-Brown-Boveri di VADO LIGURE, che a partire dal 1983 iniziò le consegne di un primo lotto di unità, numerate da 2001 a 2020 e successivamente ulteriori 42 unità numerate da 2021 a 2062.
Queste locomotive dispongono di un unico propulsore termico che alimenta quattro motori elettrici, ognuno dei quali opera su una sala realizzando così la trazione su tutti e quattro gli assi. Hanno rodiggio BO'+BO'
Le FS D.145 sono state le prime locomotive Diesel a ricevere l'insolita livrea arancione nella storia delle FS.
La locomotiva ha una configurazione molto usata nel Mondo ma poco in Italia: è del tipo mono cabina con posto di comando doppio in posizione paracentrale. Il telaio è montato su due carrelli a due assi. Il motore Diesel da 12 cilindri ad iniezione diretta, è posto nell'avancorpo anteriore. La trasmissione è del tipo elettrico ad azionamento elettronico trifase (Inverter). Il freno è elettrodinamico (reostatico) e pneumatico in aggiunta a quello meccanico di stazionamento.
Le locomotive D.145 sono atte anche all'effettuazione di treni merci essendo in grado di raggiungere la velocità massima di 100 km/h mentre in manovra la velocità massima viene limitata a 30 km/h.
Le FS D.145 della serie 2000 furono assegnate nei principali depositi della penisola, operative a Milano, Genova, Villa San Giovanni e Messina, Olbia e Golfo Aranci per le operazioni di imbarco e sbarco dei treni sui traghetti da e per la Sicilia e dalla Sardegna verso Civitavecchia.

Anni di costruzione 1983-1989
Rodiggio BO'+BO'
Potenza di taratura 840 kW (1.140 CV) a 1.800 giri/min
Trasmissione elettrica c.c./c.a. a inverter (1)
Lunghezza totale 15.500 mm
Passo dei carrelli 2.500 mm
Massa in servizio 72 t

Motore Diesel BRIF ID 36 SS12V
Potenza nominale UIC 680 kW (925 CV)
Velocità massima 100 km/h
Interperno 8300 mm
Diametro delle ruote 1.040 mm
Frenatura elettrica reostatica

(1) c.c./c.a. gli inverter prelevano una tensione continua e la trasformano in trifase alternata per i motori elettrici di trazione asincroni trifase

locomotiva Diesel PIKO D.145

Dal 2010 iniziò l'installazione a bordo delle D.145 del sistema SCMT per consentire l'impiego in linea secondo le norme dell'ANSF.

Il Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT), sviluppato a partire dal 2000, è un sistema di sicurezza della marcia dei treni di ausilio al macchinista applicabile su linee elettrificate, anche le D.145 sono state interessate da questa implementazione tecnologica che ne ha mutato leggermente l'aspetto esteriore.
Il sistema risulta applicabile su linee elettrificate delle reti fondamentali, complementari e di nodo, a semplice o doppio binario, ed è certificato fino alla velocità massima di 250 Km/h. Il sistema ha richiesto una complessa fase di sviluppo ed omologazione in accordo con le attività di Verifica, Validazione e Valutazione definite dalle normative europee CENELEC applicabili in materia e fatte proprie da RFI.

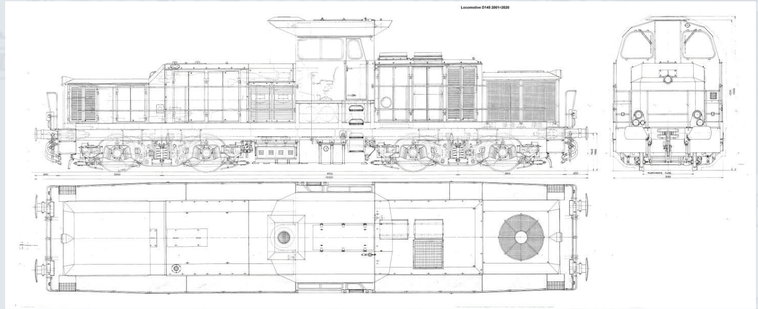
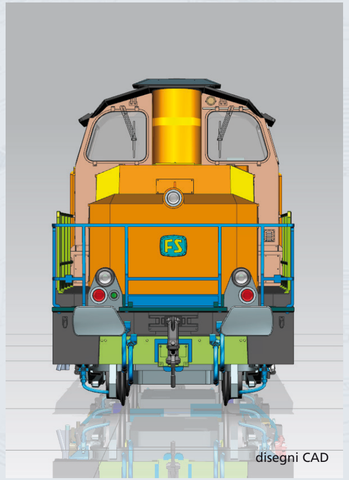
Fornisce il controllo della velocità massima ammessa, istante per istante, in relazione ai vincoli posti dal segnalamento, dalle caratteristiche dell'infrastruttura e dalle prestazioni del treno, sia in condizioni normali che di degrado, utilizzando una tecnologia trasmissiva a *balise*, integrata ove presente con il "Blocco Automatico a Correnti Codificate".

Al **31 dicembre 2017** sono **12.210 km** le linee attrezzate con lo SCMT (di cui 175 linee con doppio attrezzaggio SCMT-SSC).

La D.145.2006, D.145.2007, D.145.2020 e la D.145. 2029 vennero assegnate come locomotive d'appoggio per i treni diagnostici a RFI.

Dal gennaio 2017, le D.145 sono state assegnate a Mercitalia Rail (ex Trenitalia Cargo), per un totale di 41 locomotive.

Il modello della locomotiva Diesel PIKO D.145



Finalmente, è disponibile un modello in grande serie della caratteristica locomotiva Diesel da manovra D.145 delle FS! Il modello, linea Expert PIKO, della locomotiva Diesel D.145 ne restituisce con precisione tutti i principali dettagli e vi convincerà con verniciatura e scritte di prim'ordine, per la precisa forma della cassa, per i mancorrenti riportati e le coperture dei ventilatori realizzate in fotoincisione, per le fiancate dei carrelli incise con estrema accuratezza e per la realistica inversione delle luci a LED. L'illuminazione della cabina di guida e le luci di coda con inversione automatica in base al senso di marcia, entrambe di serie, sono attivabili digitalmente, tramite decoder PluX22. Il potente motore assicura eccellenti caratteristiche di marcia. Questo modello, dal peso elevato e dall'ottima forza di trazione, è dotato di interfaccia digitale PluX22 a norma NEM 658 ed è predisposto per essere agevolmente equipaggiato con Sound ed altoparlante delle maggiori dimensioni possibili. Se desiderate applicarli, in dotazione troverete anche le grembialature complete per esposizione statica e gli accoppiatori pneumatici dei freni.