

FECHA	VEHICULO	NORMATIVA GENERAL APLICADA	NT 927	GUÍA	REG. 2005/42/CE	LISTA COMPROBACIÓN	FASE	ÍNDICE	ELEMENTOS	SUB-ÍNDICE	SUB-ELEMENTOS	CARACTERÍSTICAS	CRITERIO DE ACEPTACION	RESULTADO	SI	NO	N/A	COMENTARIOS	ANOMALÍA 1	ANOMALÍA 2	ACCIÓN CORRECTORA/PREVENTIVA	FECHA EFECTIVADA	ESTADO	FECHA VALIDACIÓN	OBSERVACIONES	
							DOCUMENTAL	2	CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES		DIMENSIONES, PESOS Y OTRAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	Anchura máxima: entre 180 mm y 3400 mm	≤ 2400 mm gallo estrecho (grupos EL, E, ER) ≤ 2800 mm gallo ancho (grupo A)													
							DOCUMENTAL	2	CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES		DIMENSIONES, PESOS Y OTRAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	Anchura máxima: por debajo de 180 mm	≤ 2200 mm gallo estrecho (grupos EL, E, ER) ≤ 2600 mm gallo ancho (grupo A)													
							DOCUMENTAL	2	CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES		DIMENSIONES, PESOS Y OTRAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	Altura máxima en traslado (mm)	≤ 3400 mm gallo estrecho (grupos EL, E, ER) ≤ 3750 mm gallo ancho (grupo A)													
							DOCUMENTAL	2	CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES		DIMENSIONES, PESOS Y OTRAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	Longitud total (mm)	Sin límites													
							DOCUMENTAL	2	CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES		DIMENSIONES, PESOS Y OTRAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	Distancia entre ejes (mm)	≤ 3000 ± 5 mm (grupos E y EL) ≤ 6000 ± 5 mm (grupos ER y A)													
							DOCUMENTAL	2	CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES		DIMENSIONES, PESOS Y OTRAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	Tipo de freno de servicio														
							DOCUMENTAL	2	CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES		DIMENSIONES, PESOS Y OTRAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	Nº de ruedas con freno de servicio														
							DOCUMENTAL	2	CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES		DIMENSIONES, PESOS Y OTRAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	Tipo de freno de estacionamiento														
							DOCUMENTAL	2	CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES		DIMENSIONES, PESOS Y OTRAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	Nº de ruedas con freno de estacionamiento														
							DOCUMENTAL	2	CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES	RODAIE	OCI: Distancia entre caras internas de ruedas delanteras (mm)	Para vías 1435 (ML): 1360 mm ≤ AR ≤ 1365 mm Para vías 1445 (MP): 1370 mm ≤ AR ≤ 1375 mm Observación: En aquellos casos en que la distancia entre caras internas de las ruedas sea mayor debido a que las ruedas no tienen un perfil UIC y/o el espesor de pastilla admisible es menor de 27,5 mm, se solicita a los contratistas: -Declaración que las ruedas y la distancia entre caras internas de las ruedas montadas sobre el vehículo es compatible con la vía de Metro de Madrid. -Plano del perfil de rodadura nominal acetado. Incluyendo, al menos, las cotas: -Anchura de bandeja, posición del círculo teórico de rodadura, altura de pastilla, espesor de pastilla, inclinación y Qr. -Máximo límite de desgaste del perfil de rodadura. -Distancia entre caras internas de las ruedas (OCI), así como su tolerancia. -Superposición de los planos de rodadura del vehículo para autorizar y planos de rodadura según NT927, considerando la OCI máxima y mínima.														
							DOCUMENTAL	2	CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES	RODAIE	OCI: Distancia entre caras internas de ruedas traseras (mm)	Para vías 1435 (ML): 1360 mm ≤ AR ≤ 1365 mm Para vías 1445 (MP): 1370 mm ≤ AR ≤ 1375 mm Observación: En aquellos casos en que la distancia entre caras internas de las ruedas sea mayor debido a que las ruedas no tienen un perfil UIC y/o el espesor de pastilla admisible es menor de 27,5 mm, se solicita a los contratistas: -Declaración que las ruedas y la distancia entre caras internas de las ruedas montadas sobre el vehículo es compatible con la vía de Metro de Madrid. -Plano del perfil de rodadura nominal acetado. Incluyendo, al menos, las cotas: -Anchura de bandeja, posición del círculo teórico de rodadura, altura de pastilla, espesor de pastilla, inclinación y Qr. -Máximo límite de desgaste del perfil de rodadura. -Distancia entre caras internas de las ruedas (OCI), así como su tolerancia. -Superposición de los planos de rodadura del vehículo para autorizar y planos de rodadura según NT927, considerando la OCI máxima y mínima.														
							DOCUMENTAL	2	CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES	RODAIE	Diámetro ruedas ferroviarias (mm)	Ø min = 470 mm Se admite Ømin = 330 mm en vehículos bivalentes														
							DOCUMENTAL	2	CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES	RODAIE	Anchura de bandeja (mm)	110 mm ≤ Br ≤ 135 mm														
		NT 0661 UNE EN 15313					DOCUMENTAL	2	CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES	RODAIE	Altura de pastilla (mm)	Para perfil UIC 5-1002 nuevo: 27,8 mm ≤ Sh ≤ 30 mm Para perfil UIC 5-1002 en servicio: Sh ≤ 36 mm Otros: Ø ≤ 430 mm → Sh ≤ 31,5 mm 430 mm < Ø ≤ 760 mm → 26,5 mm ≤ Sh ≤ 36 mm 760 mm < Ø ≤ Sh ≤ 27,5 mm Para perfiles UIC 5-1002 nuevo: Ø ≤ 760 mm → 26,5 mm ≤ Sh ≤ 31,5 mm Ø ≤ 760 mm → 27,5 mm ≤ Sh ≤ 31,5 mm Para perfil UIC 5-1002 en servicio: Ø ≤ 760 mm → Sd ≤ 27,5 mm Ø ≤ 760 mm → Sd ≤ 26,5 mm Otros: Ø ≤ 760 mm → Sd ≤ 27,5 mm 760 mm < Ø ≤ 840 mm → 25 mm ≤ Sd ≤ 33 mm 840 mm < Ø ≤ Sd ≤ 22 mm														
		NT 0661 UNE EN 15313					DOCUMENTAL	2	CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES	RODAIE	Espesor de pastilla (Sd)	Para perfil UIC 5-1002 nuevo: Ø ≤ 760 mm → 26,5 mm ≤ Sd ≤ 31,5 mm Ø ≤ 760 mm → 27,5 mm ≤ Sd ≤ 31,5 mm Para perfil UIC 5-1002 en servicio: Ø ≤ 760 mm → Sd ≤ 27,5 mm Ø ≤ 760 mm → Sd ≤ 26,5 mm Otros: Ø ≤ 760 mm → Sd ≤ 27,5 mm 760 mm < Ø ≤ 840 mm → 25 mm ≤ Sd ≤ 33 mm 840 mm < Ø ≤ Sd ≤ 22 mm Observación: En aquellos casos en que la distancia entre caras internas de las ruedas sea mayor debido a que las ruedas no tienen un perfil UIC y/o el espesor de pastilla admisible es menor de 27,5 mm, se solicita a los contratistas: -Declaración que las ruedas y la distancia entre caras internas de las ruedas montadas sobre el vehículo es compatible con la vía de Metro de Madrid. -Plano del perfil de rodadura nominal acetado. Incluyendo, al menos, las cotas: -Anchura de bandeja, posición del círculo teórico de rodadura, altura de pastilla, espesor de pastilla, inclinación y Qr. -Máximo límite de desgaste del perfil de rodadura. -Distancia entre caras internas de las ruedas (OCI), así como su tolerancia.														
		EN ISO 3411:2008, 4- Tabla figura 2 datos conductor sentado					DOCUMENTAL	3	PUESTO DE CONDUCCION PRINCIPAL		CABINAS: DIMENSIONES MÍNIMAS: COMPROBACIONES EN PLANOS DE DOCUMENTOS	3R: Altura del punto SP sobre el asiento - Conductor talla pequeña y conductor talla grande	80 ≤ 3R ≤ 97 mm													
		EN ISO 3411:2008, 4- Tabla figura 2 datos conductor sentado					DOCUMENTAL	3	PUESTO DE CONDUCCION PRINCIPAL		CABINAS: DIMENSIONES MÍNIMAS: COMPROBACIONES EN PLANOS DE DOCUMENTOS	3P: Distancia del punto SP al respaldo - Conductor talla pequeña y conductor talla grande	113 ≤ 3P ≤ 137 mm													
		EN ISO 11112, tabla 1					DOCUMENTAL	3	PUESTO DE CONDUCCION PRINCIPAL		CABINAS: DIMENSIONES MÍNIMAS: COMPROBACIONES EN PLANOS DE DOCUMENTOS	Regulación longitudinal mínima del asiento (2B + 12) para conductor medio	100 ± 2B ± 150 mm													
		UNE EN ISO 6682:2008					DOCUMENTAL	3	PUESTO DE CONDUCCION PRINCIPAL		CABINAS: DIMENSIONES MÍNIMAS: COMPROBACIONES EN PLANOS DE DOCUMENTOS	Ergonomía y posición de mandos (Tablas y figuras del ANEXO B)	Cumple													
		UNE EN ISO 3411:2008 - 4 y 5					DOCUMENTAL	3	PUESTO DE CONDUCCION PRINCIPAL		CABINAS: DIMENSIONES MÍNIMAS: COMPROBACIONES EN PLANOS DE DOCUMENTOS	Evolvente del puesto (4: Tabla y figura 2; 5: figura 4 y tabla 1)	Cumple													
		ISO 11112					DOCUMENTAL	3	PUESTO DE CONDUCCION PRINCIPAL		CABINAS: DIMENSIONES MÍNIMAS: COMPROBACIONES EN PLANOS DE DOCUMENTOS	(3: figura 1, tabla 1)	Cumple													
		EN ISO 3411:2008, 4- Tabla figura 2 datos conductor sentado					DOCUMENTAL	4	PUESTO DE CONDUCCION AUXILIAR		CABINAS: DIMENSIONES MÍNIMAS: COMPROBACIONES EN PLANOS DE DOCUMENTOS	3R: Altura del punto SP sobre el asiento - Conductor talla pequeña y conductor talla grande	80 ≤ 3R ≤ 97 mm													
		EN ISO 3411:2008, 4- Tabla figura 2 datos conductor sentado					DOCUMENTAL	4	PUESTO DE CONDUCCION AUXILIAR		CABINAS: DIMENSIONES MÍNIMAS: COMPROBACIONES EN PLANOS DE DOCUMENTOS	3P: Distancia del punto SP al respaldo - Conductor talla pequeña y conductor talla grande	113 ≤ 3P ≤ 137 mm													
		EN ISO 11112, tabla 1					DOCUMENTAL	4	PUESTO DE CONDUCCION AUXILIAR		CABINAS: DIMENSIONES MÍNIMAS: COMPROBACIONES EN PLANOS DE DOCUMENTOS	Regulación longitudinal mínima del asiento (2B + 12) para conductor medio	100 ± 2B ± 150 mm													
		UNE EN ISO 6682:2008					DOCUMENTAL	4	PUESTO DE CONDUCCION AUXILIAR		CABINAS: DIMENSIONES MÍNIMAS: COMPROBACIONES EN PLANOS DE DOCUMENTOS	Ergonomía y posición de mandos (Tablas y figuras del ANEXO B)	Cumple													
		UNE EN ISO 3411:2008					DOCUMENTAL	4	PUESTO DE CONDUCCION AUXILIAR		CABINAS: DIMENSIONES MÍNIMAS: COMPROBACIONES EN PLANOS DE DOCUMENTOS	Evolvente del puesto (4: Tabla y figura 2; 5: figura 4 y tabla 1)	Cumple													
		ISO 11112					DOCUMENTAL	4	PUESTO DE CONDUCCION AUXILIAR		CABINAS: DIMENSIONES MÍNIMAS: COMPROBACIONES EN PLANOS DE DOCUMENTOS	(3: figura 1, tabla 1)	Cumple													
				6.2.2.1 6.2.2.1 6.2.4.1 6.2.5.1 6.2.5.1	8.1.1.10		8 Y 99	ESTÁTICA	5		DIMENSIONES, PESOS Y OTRAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	Anchura máxima: entre 180 mm y 3400 mm	≤ 2400 mm gallo estrecho (grupos EL, E, ER) ≤ 2800 mm gallo ancho (grupo A)													
				6.2.2.1 6.2.2.1 6.2.4.1 6.2.5.1	8.1.1.10		8 Y 99	ESTÁTICA	5		DIMENSIONES, PESOS Y OTRAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	Anchura máxima: por debajo de 180 mm	≤ 2200 mm gallo estrecho (grupos EL, E, ER) ≤ 2600 mm gallo ancho (grupo A)													
				6.2.2.1 6.2.2.1 6.2.4.1 6.2.5.1	8.1.1.10		8 Y 99	ESTÁTICA	5		DIMENSIONES, PESOS Y OTRAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	En caso de bivalentes tipo RC (Inclinación y freno mediante ruedas neumáticas), medir distancia entre caras externas de las ruedas neumáticas	≤ 2400 mm gallo estrecho (grupos EL, E, ER) ≤ 2800 mm gallo ancho (grupo A)													
				6.2.2.1 6.2.2.1 6.2.4.1 6.2.5.1	8.1.1.10		99 y 101	ESTÁTICA	5		DIMENSIONES, PESOS Y OTRAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	Altura mínima sobre carril: anotar también altura de ruedas neumáticas en caso de bivalentes 9a y 9b	H ≥ 45 mm. Ambos gallos													
				6.2.2.1 6.2.2.1 6.2.4.1 6.2.5.1	8.1.1.9		9 Y 99	ESTÁTICA	5		DIMENSIONES, PESOS Y OTRAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	Altura máxima en modo traslado y Anchura en el punto más alto	≤ 3400 mm gallo estrecho (grupos EL, E, ER) ≤ 3750 mm gallo ancho (grupo A)													
				6.2.2.2 6.2.2.2 6.2.4.2 6.2.5.2	8.1.1.8		10	ESTÁTICA	5		DIMENSIONES, PESOS Y OTRAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	Longitud total con topes y enganches incluidos	Sin límites (mm)													
				6.2.2.2 6.2.2.2 6.2.4.2 6.2.5.2	8.1.1.11		11	ESTÁTICA	5		DIMENSIONES, PESOS Y OTRAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	Distancia entre ejes	≤ 3000 ± 5 mm (grupos E y EL) ≤ 6000 ± 5 mm (grupos ER y A)													
				6.2.2.3 6.2.2.3 6.2.4.3 6.2.5.3	8.1.1.11		11	ESTÁTICA	5		DIMENSIONES, PESOS Y OTRAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	Distancia entre centros de bogie	≤ 3000 ± 5 mm (grupos E y EL) ≤ 6000 ± 5 mm (grupos ER y A)													
		UNE-EN 14033-1			8.1.1.16			ESTÁTICA	6	RODAIE	Desgastes importantes, defectos o daños en superficie, como: planos, marcas, excentricidad, etc. La superficie de rodadura podrá presentar defectos de descascarillado, cavidades o exfoliaciones de: largo ≤ 40mm, altura o profundidad ≤ 2mm	No tiene														
		UNE-EN 14033-1			6.2.1.1	8.1.1.14	14	ESTÁTICA	6	RODAIE	Ø Nominal	Ø min = 470 mm Se admite Ømin = 330 mm en vehículos bivalentes														
		NT 0661 UNE EN 15313			6.2.1.2	8.1.1.17	17	ESTÁTICA	6	RODAIE	Altura pastilla (Sh)	Para perfil UIC 5-1002 nuevo: 27,8 mm ≤ Sh ≤ 30 mm Para perfil UIC 5-1002 en servicio: Sh ≤ 36 mm Otros: Ø ≤ 430 mm → Sh ≤ 31,5 mm 430 mm < Ø ≤ 760 mm → 26,5 mm ≤ Sh ≤ 36 mm 760 mm < Ø ≤ Sh ≤ 27,5 mm Para perfiles UIC 5-1002 nuevo: Ø ≤ 760 mm → 26,5 mm ≤ Sh ≤ 31,5 mm Ø ≤ 760 mm → 27,5 mm ≤ Sh ≤ 31,5 mm Para perfil UIC 5-1002 en servicio: Ø ≤ 760 mm → Sd ≤ 27,5 mm Ø ≤ 760 mm → Sd ≤ 26,5 mm Otros: Ø ≤ 760 mm → Sd ≤ 27,5 mm 760 mm < Ø ≤ 840 mm → 25 mm ≤ Sd ≤ 33 mm 840 mm < Ø ≤ Sd ≤ 22 mm														
		NT 0661 UNE EN 15313			6.2.1.2	8.1.1.16	16	ESTÁTICA	6	RODAIE	Espesor de pastilla (Sd)	Para perfil UIC 5-1002 nuevo: Ø ≤ 760 mm → 26,5 mm ≤ Sd ≤ 31,5 mm Ø ≤ 760 mm → 27,5 mm ≤ Sd ≤ 31,5 mm Para perfil UIC 5-1002 en servicio: Ø ≤ 760 mm → Sd ≤ 27,5 mm Ø ≤ 760 mm → Sd ≤ 26,5 mm Otros: Ø ≤ 760 mm → Sd ≤ 27,5 mm 760 mm < Ø ≤ 840 mm → 25 mm ≤ Sd ≤ 33 mm 840 mm < Ø ≤ Sd ≤ 22 mm														
					6.2.1.2	8.1.1.16	16	ESTÁTICA	6	RODAIE	Ángulo de la cara activa de la pastilla (Qr)	Qr ≤ 4,5 mm														
					6.2.1.3	8.1.1.15	15	ESTÁTICA	6	RODAIE	Banda de rodadura	110 mm ≤ Br ≤ 135 mm														
		UNE-EN 14033-1			8.1.1.16			ESTÁTICA	6	RODAIE	Desgastes importantes, defectos o daños en superficie, como: planos, marcas, excentricidad, etc. La superficie de rodadura podrá presentar defectos de descascarillado, cavidades o exfoliaciones de: largo ≤ 40mm, altura o profundidad ≤ 2mm	No tiene														
		UNE-EN 14033-1			6.2.1.1	8.1.1.14	14	ESTÁTICA	6	RODAIE	Ø Nominal	Ø min = 470 mm Se admite Ømin = 330 mm en vehículos bivalentes														
		NT 0661 UNE EN 15313			6.2.1.2	8.1.1.17	17	ESTÁTICA	6	RODAIE	Altura pastilla (Sh)	Para perfil UIC 5-1002 nuevo: 27,8 mm ≤ Sh ≤ 30 mm Para perfil UIC 5-1002 en servicio: Sh ≤ 36 mm Otros: Ø ≤ 430 mm → Sh ≤ 31,5 mm 430 mm < Ø ≤ 760 mm → 26,5 mm ≤ Sh ≤ 36 mm 760 mm < Ø ≤ Sh ≤ 27,5 mm Para perfiles UIC														

FECHA	VEHICULO	NORMATIVA GENERAL APLICADA	NT 927	GUÍA	REG. 2005/42/CE	LISTA COMPROBACIÓN	FASE	ÍNDICE	ELEMENTOS	SUB-ÍNDICE	SUB-ELEMENTOS	CARACTERÍSTICAS	CRITERIO DE ACEPTACION	RESULTADO	SI	NO	N/A	COMENTARIOS	ANOMALÍA 1	ANOMALÍA 2	ACCIÓN CORRECTORA/PREVENTIVA	FECHA EFECTIVADA	ESTADO	FECHA VALIDACIÓN	OBSERVACIONES	
				8.1.2		56	ESTÁTICA	11	PARADA DE EMERGENCIA EN VEHÍCULOS CON EQUIPOS ESPECÍFICOS		PARA VEHÍCULOS CON GRÚA	Con la grúa desplegada, pulsar parada emergencia de su cuadro de mandos	Actúan elementos de freno (se admite no conformidad si se indica en el mando y en el manual)													
				8.1.2		56	ESTÁTICA	11	PARADA DE EMERGENCIA EN VEHÍCULOS CON EQUIPOS ESPECÍFICOS		PARA VEHÍCULOS CON GRÚA	Con la grúa recogida, pulsar parada emergencia de su cuadro de mandos	Actúan elementos de freno (se admite no conformidad si se indica en el mando y en el manual)													
				8.1.2		56	ESTÁTICA	11	PARADA DE EMERGENCIA EN VEHÍCULOS CON EQUIPOS ESPECÍFICOS		PARA VEHÍCULOS CON GRÚA	Con la grúa desplegada y sus estabilizadores desplegados, moviendo la grúa, pulsar parada de emergencia de su cuadro de mandos	Se detiene la grúa													
				8.1.2.76		74	ESTÁTICA	11	PARADA DE EMERGENCIA EN VEHÍCULOS CON EQUIPOS ESPECÍFICOS		PARA VEHÍCULOS CON CASTILLETE	Con el castillete recogido, pulsar parada emergencia de su cuadro de mandos	Actúan elementos de freno y señalización correcta													
				8.1.2.76		74	ESTÁTICA	11	PARADA DE EMERGENCIA EN VEHÍCULOS CON EQUIPOS ESPECÍFICOS		PARA VEHÍCULOS CON CASTILLETE	Con el castillete recogido, pulsar parada emergencia de la botonera	Actúan elementos de freno y señalización correcta													
				8.1.2.76		74	ESTÁTICA	11	PARADA DE EMERGENCIA EN VEHÍCULOS CON EQUIPOS ESPECÍFICOS		PARA VEHÍCULOS CON CASTILLETE	Con el castillete desplegado, pulsar parada emergencia de su cuadro de mandos	Actúan elementos de freno y señalización correcta													
				8.1.2.76		74	ESTÁTICA	11	PARADA DE EMERGENCIA EN VEHÍCULOS CON EQUIPOS ESPECÍFICOS		PARA VEHÍCULOS CON CASTILLETE	Con el castillete desplegado, pulsar parada emergencia de la botonera	Actúan elementos de freno y señalización correcta													
				8.1.2.76		74	ESTÁTICA	11	PARADA DE EMERGENCIA EN VEHÍCULOS CON EQUIPOS ESPECÍFICOS		PARA VEHÍCULOS CON CASTILLETE	Con el castillete desplegado, y avanzando en modo trabajo, pulsar la parada de emergencia de su cuadro de mandos	Actúan elementos de freno y señalización correcta													
				8.1.2.76		74	ESTÁTICA	11	PARADA DE EMERGENCIA EN VEHÍCULOS CON EQUIPOS ESPECÍFICOS		PARA VEHÍCULOS CON CASTILLETE	Con el castillete desplegado, y avanzando en modo trabajo, pulsar parada emergencia de la botonera	Actúan elementos de freno y señalización correcta													
				8.2		56	ESTÁTICA	12	LIMITACIONES EN VEHÍCULOS CON EQUIPOS ESPECÍFICOS		PARA VEHÍCULOS CON CASTILLETE	Con el vehículo en modo traslado, accionar los mandos del castillete para su despliegue	No despliega													
				8.2		56	ESTÁTICA	12	LIMITACIONES EN VEHÍCULOS CON EQUIPOS ESPECÍFICOS		PARA VEHÍCULOS CON CASTILLETE	Con el castillete desplegado, tratar de avanzar con el vehículo en modo traslado	No avanza													
				8.2		75	ESTÁTICA	12	LIMITACIONES EN VEHÍCULOS CON EQUIPOS ESPECÍFICOS		PARA VEHÍCULOS CON CASTILLETE	Dispone de posibilidad, en modo trabajo, de avanzar con castillete desplegado	Dispone													
				8.1.2.77		75	ESTÁTICA	12	LIMITACIONES EN VEHÍCULOS CON EQUIPOS ESPECÍFICOS		PARA VEHÍCULOS CON CASTILLETE	El vehículo dispone de un dispositivo que limita la velocidad a menos de 5 km/h cuando se tenga desplegado el castillete. En ningún caso, se podrá activar el modo de traslado cuando se tenga el castillete desplegado	Esa limitada													
				8.1.2.56		56	ESTÁTICA	12	LIMITACIONES EN VEHÍCULOS CON EQUIPOS ESPECÍFICOS		PARA VEHÍCULOS CON BRAZO EXTENSIBLE (ej. Retrocavadora)	Debe tener un limitador de altura, (3400 mm gallo estrecho) activado en el arranque por defecto. En caso de que el sistema permitiera desbloquear el dispositivo de control de altura máxima del brazo, se verifica la existencia de dispositivos de aviso lumínicos y acústicos	Tiene y actúa													
				8.2		56	ESTÁTICA	12	LIMITACIONES EN VEHÍCULOS CON EQUIPOS ESPECÍFICOS		PARA VEHÍCULOS CON BRAZO EXTENSIBLE (ej. Retrocavadora)	En modo de traslado se bloquearán todos los elementos móviles	Tiene y actúa													
				6.2.1.13	8.1.2.71	72	ESTÁTICA	12	LIMITACIONES EN VEHÍCULOS CON EQUIPOS ESPECÍFICOS		PARA VEHÍCULOS BIVIALES CON DIPLORES ABATIBLES (CATEGORÍAS SA, B Y C)	A) La circulación en modo ferroviario no debe ser técnicamente posible si los diplores se encuentran en posición horizontal. B) Dispone en cabina de conducción de un indicador de la correcta posición del diplores.	Dispone y funciona correctamente													
		UNE EN 15746-1:2011 punto 5.11.2	6.2.1.13	8.1.2.72	73	ESTÁTICA	12	LIMITACIONES EN VEHÍCULOS CON EQUIPOS ESPECÍFICOS		PARA VEHÍCULOS BIVIALES CON DIPLORES ABATIBLES (CATEGORÍAS SA, B Y C)	Requisito de la posición del diplores en caso de pérdida de energía (bloqueo mecánico, hidráulico o neumático, o un dispositivo equivalente o similar)	Dispone del sistema Nota: En caso de no ser posible verificar visualmente, se requerirá una justificación al contratista o fabricante que lo evidencie.														
		UNE EN 15746-1:2011 punto 5.10.9	6.2.1.13	8.1.2.73	69	ESTÁTICA	12	LIMITACIONES EN VEHÍCULOS CON EQUIPOS ESPECÍFICOS		PARA VEHÍCULOS BIVIALES CON DIPLORES ABATIBLES (CATEGORÍA IC: tracción y frenado con ruedas neumáticas y con diplores de guía)	El diplores dispone de freno que detenga el vehículo si las ruedas neumáticas se separan del carril	Dispone del sistema o método Nota: Puede existir excepción a este requisito, siempre y cuando exista un sistema que pueda detener el vehículo en condiciones de seguridad, y previa autorización del Área de Ingeniería de Metro.														
		UNE EN 15746-1:2011 punto 5.10.9	6.2.1.13	8.1.2.74	70	ESTÁTICA	12	LIMITACIONES EN VEHÍCULOS CON EQUIPOS ESPECÍFICOS		PARA VEHÍCULOS BIVIALES CON DIPLORES ABATIBLES (CATEGORÍA IC: tracción y frenado con ruedas neumáticas y con diplores de guía)	Dispone de un dispositivo limitador de bajada de los diplores que impida el que las ruedas neumáticas puedan quedar con poco presión sobre el carril	Dispone del sistema y funciona correctamente.														
		UNE EN 15746-1:2011 punto 5.10.9	6.2.1.13	8.1.2.75	71	ESTÁTICA	12	LIMITACIONES EN VEHÍCULOS CON EQUIPOS ESPECÍFICOS		PARA VEHÍCULOS BIVIALES CON DIPLORES ABATIBLES (CATEGORÍA IC: tracción y frenado con ruedas neumáticas y con diplores de guía)	El vehículo dispone de un sistema de bloqueo de dirección de las ruedas de carretera	Dispone del sistema y funciona correctamente.														
			6.2.1.7	8.1.2.57	54 y 84	ESTÁTICA	13	DOTACIONES			BARRÓN	BARRÓN DE SOCORRO CURVO para vehículos tractores	Debe estar identificado con su número de serie y la capacidad máxima, preferentemente etiquetado.													
			6.2.1.7	8.1.2.57	54 y 84	ESTÁTICA	13	DOTACIONES			BARRÓN	BARRÓN DE SOCORRO RECTO para vehículos tractores	Debe estar identificado con su número de serie y la capacidad máxima, preferentemente etiquetado.													
			6.2.1.7	8.1.2.58	54 y 84	ESTÁTICA	13	DOTACIONES			BARRÓN	BARRÓN PARA FORMAR CONVÓY para vehículos remolcados	Debe estar identificado con su número de serie y la capacidad máxima, preferentemente etiquetado.													
			6.2.1.7	8.1.2.58	55	ESTÁTICA	13	DOTACIONES			BARRÓN	JUEGO DE CASQUILLOS, BULONES para vehículos tractores	Está disponible													
			6.2.1.7	8.1.2.53	51	ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN			ENGANCHES		Dispone de enganche delantero Nota: En caso de enganches con perno se verificará que se dispone de pasador y bulón, y en el caso de enganches automáticos se verificará su funcionamiento.													
			6.2.1.7	8.1.2.53	52	ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN			ENGANCHES		Dispone de enganche trasero Nota: En caso de enganches con perno se verificará que se dispone de pasador y bulón, y en el caso de enganches automáticos se verificará su funcionamiento.													
			8.1.2.57		107	ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN			PRUEBAS DE ENGANCHE		Acolgar el barrón curvo con un vehículo de la red Metro													
			8.1.2.57		107	ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN			PRUEBAS DE ENGANCHE		Acolgar el barrón recto con un vehículo de la red Metro													
			6.2.1.14	8.1.2.60	58	ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN			ADENOS PARA VEHÍCULOS TRACTORES	Deben disponer de eyectores de arena en ambos sentidos de la marcha (Excepción tracción ruedas neumáticas)	Pulsar mande en ambos sentidos de la marcha y comprobar que eyectan arena													
			8.1.2.55		53	ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN			BLOQUEO DE ELEMENTOS MÓVILES		Es general se comprueba que los elementos cuyo accionamiento pueda interferir en el gallo, se encuentran recogidos y asegurados por sistemas de cierre o bloqueo durante la marcha (Castilletes, grúas, diplores, brazos extensibles, laterales de vagones, etc. ...)													
			6.1.4	8.1.2.82	80	ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN			PLACAS	PLACA CE DEL VEHÍCULO	Está disponible e incluye al menos el fabricante, modelo y nº de serie.													
			6.1.4	8.1.2.82	81	ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN			PLACAS	PLACA CE DEL CASTILLETE	Está disponible, cumple medidas esquema datos visibles y serie coincidente con la del certificado													
			6.1.4	8.1.2.82	82	ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN			PLACAS	PLACA CE DE LA GRÚA	Está disponible, cumple medidas esquema datos visibles y serie coincidente con la del certificado													
			6.1.4	8.1.2.82	83	ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN			PLACAS	PLACA CE DE OTROS EQUIPOS	Está disponible, cumple medidas esquema datos visibles y serie coincidente con la del certificado													
			8.1.2.78		76	ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN			PLACAS	Placa de matrícula de carretera en vehículos biviales que no fuera de uso exclusivo ferroviario.														
			4.2.1	8.1.2.79	5 Y 77	ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN			ROTULACIÓN	Rotulación de tara y conformidad con ficha técnica (kg)														
			4.2.2	8.1.2.79	6 Y 77	ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN			ROTULACIÓN	Rotulación de carga máxima y conformidad con ficha técnica (kg)														
			8.1.2.80		1 Y 78	ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN			ROTULACIÓN	Velocidad máxima autorizada (km/h)	• Vehículos biviales categoría 6 (ferrocarril), SA y BB: 30 km/h • Vehículos biviales categoría 9C con freno en diplores: 20 km/h • Vehículos biviales categoría 9C sin freno en diplores: 10 km/h (tipo de vehículo no admitido salvo excepciones) • Participantes: 20 km/h • Resto de vehículos: 40 km/h													
			8.1.2.87		85	ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN			ROTULACIÓN	Etiquetado de carga máxima de elevación admitida (equipos de elevación y castilletes)														
			8.1.2.80		88	ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN			ROTULACIÓN	Patrón indicativo de trabajar sin tensión en catenaria para trabajos con riesgo														
			4.2.3	8.1.2.81	79	ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN			ROTULACIÓN	Prohibición de transportar personas en zonas de carga	Rótulo en cada uno de sus lados													
			8.1.2.88		86	ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN			ROTULACIÓN	Identificación de órganos de accionamiento														
			8.1.2.89		87	ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN			ROTULACIÓN	Indicación riegos de atrapamiento														
			8.1.2.89		87	ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN			ROTULACIÓN	Indicación riegos por ruido														
			8.1.2.89		87	ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN			ROTULACIÓN	Indicación riegos de golpes														
			8.1.2.89		87	ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN			ROTULACIÓN	Indicación riegos contactos eléctricos														
			8.1.2.89		87	ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN			ROTULACIÓN	Indicación riegos de contactos térmicos														
			8.1.2.89		87	ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN			ROTULACIÓN	Indicación otros riegos (líquido inflamable, sustancia corrosiva...)														
		UNE EN 14033-2:2018, 6.4.1					ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN		ROTULACIÓN	Señalización de peligro de tráfico en vía adyacente en las salidas de la cabina principal	Debe estar señalizado en cabina y reflejado en manual													
		UNE EN 14033-2:2018, 6.4.1					ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN		ROTULACIÓN	Señalización de peligro de tráfico en vía adyacente en las salidas de la cabina auxiliar	Debe estar señalizado en cabina y reflejado en manual													
							ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN		ROTULACIÓN	Por cabina de conducción: debe ser visible la velocidad máxima autorizada y sus indicaciones (20 km/h con puesto auxiliar y en su sentido, 10 km/h circulación con dispositivo de vigilancia desconectado, 5 km/h al pasar por aparatos de vía si las condiciones de rodaje lo requieren)	Cumple													
							ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN		ROTULACIÓN	Por cabina de conducción: debe ser visible el número máximo de las personas autorizadas en la cabina	Cumple													
			6.2.1.12	8.1.2.48	46 y 47	ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN			SEÑALES LUMINOSAS	Pilotos o faros blancos y pilotos rojos en ambos extremos	Dispone de faros o pilotos blancos en el extremo del sentido de la marcha que se apagan cuando se invierte el sentido, automáticamente o manejados desde la cabina (No se permite bajar del vehículo para esta maniobra)													
			6.2.1.12	8.1.2.48	48 y 49	ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN			SEÑALES LUMINOSAS	Pilotos o faros blancos y pilotos rojos en ambos extremos	Dispone de faros o pilotos rojos en el extremo del sentido contrario a la marcha que se apagan cuando se invierte el sentido, automáticamente o manejados desde la cabina (No se permite bajar del vehículo para esta maniobra)													
			6.2.1.12	8.1.2.52	50	ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN			SEÑALES ACÚSTICAS	Los vehículos tractores disponen de bocina o claxon en la cabina de conducción y funcionan	El puesto de conducción auxiliar para marcha atrás dispondrá de avisador acústico audible, bocina o claxon en cabina Se verificará su funcionamiento													
			8.1.2.68				ESTÁTICA	14	ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN Y NOTULACIÓN		SEÑALES ACÚSTICAS	Los vehículos tractores disponen de bocina o claxon en la cabina de conducción y funcionan	Possibilidad de acceso a las cabinas desde ambos lados de la vía tanto desde todos los puntos como de la plataforma de la vía. Altura del andén 1050 mm en gallo estrecho y 1050 gallo ancho	Puede ambos lados												
			1.3.4 1.5.15 1.6.2 3.4.5				ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCESOS Y SALIDAS	Possibilidad de acceso a las cabinas desde ambos lados de la vía tanto desde todos los puntos como de la plataforma de la vía. Altura del andén 1050 mm en gallo estrecho y 1050 gallo ancho	Puede ambos lados													
			1.3.4 1.5.15 1.6.2 3.4.5				ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCESOS Y SALIDAS	Escaleras, peldaños y aisleros fijos al vehículo y dentro de gallo	Fijos y dentro de gallo													
		EN 14033-1, 14.2.2 anexo E UNE-EN ISO 2867	1.3.4 1.5.15 1.6.2 3.4.5				ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCESOS Y SALIDAS	Distancia entre los peldaños de la escala de acceso	250 < a < 450mm													
		EN 14033-1, 14.2.2 anexo E UNE-EN ISO 2867	1.3.4 1.5.15 1.6.2 3.4.5				ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCESOS Y SALIDAS	Distancia de los peldaños a la máquina	> 150 mm													
		EN 14033-1, 14.2.2 anexo E UNE-EN ISO 2867	1.3.4 1.5.15 1.6.2 3.4.5				ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCESOS Y SALIDAS	Ancho interior de los peldaños	> 400 mm 150 - 400 mm													
		EN 14033-1, 14.2.2 anexo E UNE-EN ISO 2867	1.3.4 1.5.15 1.6.2 3.4.5				ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCESOS Y SALIDAS	Altura máxima sobre rales del inicio de los aisleros	< 1200 mm > 1700 mm													
		EN 14033-1, 14.2.2 anexo E UNE-EN ISO 2867	1.3.4 1.5.15 1.6.2 3.4.5				ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCESOS Y SALIDAS															

FECHA	VEHICULO	NORMATIVA GENERAL APLICADA	NT 927	QUÉ	REG. 2005/42/CE	LISTA COMPROBACIÓN	FASE	ÍNDICE	ELEMENTOS	SUB-ÍNDICE	SUB-ELEMENTOS	CARACTERÍSTICAS	CRITERIO DE ACEPTACION	RESULTADO	SI	NO	N/A	COMENTARIOS	ANOMALÍA 1	ANOMALÍA 2	ACCIÓN CORRECTORA/PREVENTIVA	FECHA EFECTIVADA	ESTADO	FECHA VALUACIÓN	OBSERVACIONES
		Directiva 89/654/CEE. 11.5, 11.6, 11.7, 11.4			1.3.4 1.5.15 1.6.2 3.4.5		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCESOS Y SALIDAS	En caso de disponer de puertas abatibles, estas dispondrán de un sistema de retención	Dispone de retención												
		UNE EN 14033:2018, 14.2.3.1			1.3.4 1.5.15 1.6.2 3.4.5		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCESOS Y SALIDAS	Las puertas disponen de cierres automáticos interiores y exteriores manijables que los mantenga fijas en posición abierta o cerrada	Tiene cierres												
		UNE EN 14033-2:2018, 14.2.3.1			1.3.4 1.5.15 1.6.2 3.4.5		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCESOS Y SALIDAS	Las puertas no deben invadir el gallo al abrir (a excepción de la cabina principal con medidas que corrijan los riegos)	No invaden gallo												
		EN 14033-2, 5.8.3 tabla 6			1.3.4 1.5.15 1.6.2 3.4.5		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCESOS Y SALIDAS	Distancia entre cualquier punto de la máquina a la cateraneta mayor a 300 mm. Significa que la altura mínima del vehículo sobre el carril no debe sobrepasar 3400 mm (altura de la cateraneta 3600 mm).	<300 mm												
		RD 654/2002 y Memo			1.3.4 1.5.15 1.6.2 3.4.5		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCESOS Y SALIDAS	Altura sobre el carril de la plataforma en la que se sitúa la cabina a partir de la que debe protegerse al operario en su acceso, estancia y salida de la cabina. Distancia mínima aceptada de plataforma a cateraneta: 3000mm	< 600 mm												
		UNE EN 15746/5.2.3			1.3.4 1.5.15 1.6.2 3.4.5		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCESOS Y SALIDAS	Ancho mínimo de los pasillos de acceso a la cabina	> 500 mm												
		UNE EN 15746/5.2.3			1.3.4 1.5.15 1.6.2 3.4.5		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCESOS Y SALIDAS	Altura mínima del techo protector del pasillo de acceso contra tensión de cateraneta	> 2000 mm												
					1.3.4 1.5.15 1.6.2 3.4.5		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCESOS Y SALIDAS	Longitud del techo protector del pasillo de acceso: entre su extremo y la cabina. Comprobar valor aceptado en la documentación													
		EN UNE 14122-2			1.3.4 1.5.15 1.6.2 3.4.5		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCESOS Y SALIDAS	Las zonas de acceso, pasarelas y pasillos deben evitar tropiezos y estar recubiertos de material antideslizante	Sin peligro de tropiezo y suelos antideslizantes												
		RD 486/1997-30.5ª y Directiva 89/644/CEE, punto 4			1.5.14		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		SALIDA ALTERNATIVA DE EMERGENCIA	De disponer de puerta de emergencia, esta abre hacia el exterior	Abre hacia el exterior												
		UNE EN 474-1:2006+A4:2013 5.3.2.3			1.5.14		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		SALIDA ALTERNATIVA DE EMERGENCIA	Dimensiones mínimas de la salida alternativa de emergencia	600x600mm o 620x450 mm												
		UNE EN 474-1:2006+A4:2013 5.3.2.4			1.5.14		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		SALIDA ALTERNATIVA DE EMERGENCIA	Debe haber posibilidad de salida en sentido longitudinal en caso de quedar las ruedas bloqueadas por los laterales. Si hay cristal debe poder abrirse o romperse fácilmente con martillo de dotación	Posibilidad de salida												
		EN 14033-3 Anexo A, tabla A, punto 1			1.1.7 3.2.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS GENERALIDADES	El operador debe estar protegido contra todos los riesgos mecánicos que le puedan ocasionar lesiones, entre los que se encuentran los que se pueden producir por atrapamiento de alguna parte de su cuerpo por algún elemento de su puesto	Está protegido												
		EN 14033-3 Anexo A, tabla A, punto 1					ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS GENERALIDADES	El operador debe estar protegido contra todos los riesgos mecánicos que le puedan ocasionar lesiones, entre los que se encuentran los que se pueden producir por atrapamiento de alguna parte de su cuerpo por algún elemento de su puesto	Está protegido												
		Anexo A RT 927 (EN 14033-3, Anexo A, tabla A, punto 1 Requisito 7.3.1 del documento RD_12_077v Informe nº 45/20, edición 2 del 20-06-20					ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS GENERALIDADES	La cabina debe ser cerrada.	Es cerrada												
		UNE EN 15746-2 o 15954-2, apartado 5.4.5 UN EN 474-1:2006+A4:2013 (5.3.2.6)		8.1.2.92			ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS OCUPACIÓN	La cabina del vehículo dispondrá de un cartel indicativo del número máximo de ocupantes.	Cumple												
		UNE EN 14033-2018 (14.3.4) EN 15152		8.1.2.91			ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS CONDICIONES CLIMÁTICAS EN LA CABINA	En cabinas cerradas, el sistema de calefacción y ventilación cumplirá con la norma	Cumple												
		UNE EN 14033-2018 (14.3.4) EN 15152					ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS VENTANAS Y PARABRISAS	En cabinas cerradas, los parabrisas serán de cristal laminado que los mantenga en su sitio en caso de rotura, cumpliendo con la norma en cuanto a resistencia a impactos y visibilidad. Dispondrán de un sistema de limpieza contra el agua y polvo (impaparabrisas, antivaho, etc.)	Markado EN 15152												
		UNE EN 14033-2011 (14.3.5)					ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS VENTANAS Y PARABRISAS	En cabinas cerradas, las ventanas laterales serán de cristal e seguridad de 6 mm. espesor mínimo. Para los cristales de tipo "tempered" se anotan en los laterales del vehículo la velocidad máxima admisible en el tráfico en vía lateral), esta circunstancia se anotará también en el manual de instrucciones.	6 mm espesor y cristal de seguridad anotación V máx. lateral en vehículo y manual												
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS VENTANAS Y PARABRISAS	Las puertas y ventanas protegerán contra lluvia, gases de escape y viento	Protegen												
		UNE EN ISO 3411- 5.2					ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS DIMENSIONES MÍNIMAS	Ancho interior de la cabina: más de 538 mm sobre el nivel del suelo de la cabina (tabla 4 y datos conductor sentado)	> 630 mm												
		UNE EN ISO 3411- 5.2					ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS DIMENSIONES MÍNIMAS	Ancho interior de la cabina a menos de 538 mm sobre el nivel del suelo de la cabina (tabla 4 y datos conductor sentado)	> 560 mm												
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS DIMENSIONES MÍNIMAS	Altura del techo sobre el suelo del espacio interior de la cabina													
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS DIMENSIONES MÍNIMAS	Distancia del borde anterior del asiento a la cara frontal de la cabina													
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS DIMENSIONES MÍNIMAS	Altura del cuadro de mandos sobre el suelo (borde externo al asiento)													
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS DIMENSIONES MÍNIMAS	Distancia del borde del puesto de mandos hasta el frente de la cabina													
		ISO11112 (3-Figura 1, tabla 1)		8.1.2.92	1.1.8 3.2.2 3.3.3 3.6.3.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS ASIENTO	Asientos en buen estado y firmemente sujetos a la estructura	Asientos en buen estado y firmemente sujetos a la estructura												
		ISO11112 (3-Figura 1, tabla 1)			1.1.8 3.2.2 3.3.3 3.6.3.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS ASIENTO	Ancho del asiento	> 430 mm												
		ISO11112, 3-Figura 1, tabla 1 EN ISO 3411 - 5.2 datos conductor sentado			1.1.8 3.2.2 3.3.3 3.6.3.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS ASIENTO	Profundidad del asiento L+1 + 3P	328 ± 1 + 452mm												
		ISO11112, 3-Figura 1, tabla 1			1.1.8 3.2.2 3.3.3 3.6.3.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS ASIENTO	Altura del respaldo h2	h2 > 150 mm												
		ISO11112, 3-Figura 1, tabla 1			1.1.8 3.2.2 3.3.3 3.6.3.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS ASIENTO	Ancho del respaldo del asiento h2 en cualquier punto	390 ± h2 < 500mm												
		EN ISO 11112, tabla 1			1.1.8 3.2.2 3.3.3 3.6.3.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS ASIENTO	Regulación longitudinal mínima del asiento (2b ± 12)	100 ± 2b < 150 mm												
		EN ISO 3411- 5.2 datos conductor sentado, figura 2			1.1.8 3.2.2 3.3.3 3.6.3.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS ASIENTO	Posibilidad de regulación vertical o medida exacta en altura de la superficie superior del asiento para alcanzar el valor altura 38 de la superficie superior del asiento + altura 3R del 5P sobre el asiento+ 470 mm.	38±3R + 470 mm												
		RD 1311.2005			1.1.8 3.2.2 3.3.3 3.6.3.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS ASIENTO	Dispone de sistema de amortiguación de vibraciones	Dispone												
		RD 1311.2005			1.1.8 3.2.2 3.3.3 3.6.3.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS ASIENTO	Markado CE	Tiene												
				6.2.1.5	3.2.2 3.3.3	68	ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS CINTURON DE SEGURIDAD	De la evaluación de riesgos, el fabricante considera la conveniencia de disponer de cinturón de seguridad.	Cinturón si riesgo de caída o choque												
		ISO 6893		6.2.1.5	3.2.2 3.3.3	68	ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS CINTURON DE SEGURIDAD	Markado CE o certificado de homologación	Dispone con marcado CE o justificación												
		UNE EN 14033-1:14.5			1.1.4 3.2.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS ILUMINACIÓN DE LOS MANDOS DEL PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL	Intensidad de luz en el puente de la cabina	> 60 lux												
		UNE EN 14033-1:14.5			1.1.4 3.2.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS ILUMINACIÓN DE LOS MANDOS DEL PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL	Intensidad de luz en el resto de la cabina, accesorios y pasarelas	> 30 lux												
		UNE EN 14033-1, 14.5 EN ISO 14033-2			1.1.4 3.2.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS ILUMINACIÓN DE LOS MANDOS DEL PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL	Los instrumentos de control dispondrán de iluminación interior	Están iluminados												
		ISO 12058 punto 3			1.1.7 3.2.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS SUELO	El suelo de la cabina está de material antideslizante	Dispone de suelo antideslizante												
		ISO 12058 punto 3			1.1.7 3.2.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS PROTECCIÓN CONTRA HERIDAS POR GOLPES, ESPECIALMENTE EN LA CABEZA	Los arcos de los perfiles están rebobados con un radio R a menos un chubasco	0,3mm < R Chubasco > 0,360, 3mm												
					1.1.7 3.2.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS PROTECCIÓN CONTRA HERIDAS POR GOLPES, ESPECIALMENTE EN LA CABEZA	Alternativamente el punto anterior pueden estar recubiertos por material protector sus laterales y mangueas que contengan fluido a más de 50 bar de presión o a más de 60°C de temperatura y estén situados a menos de un metro de distancia del operador, dispondrán de protección para evitar que el fluido alcance al operador en caso de rotura.	Venien protección												
					1.1.4 3.2.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		CABINAS TUBERIAS Y MANGUERAS		Se cumple el criterio												
					1.1.7 3.2.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		RIESGO ELECTRIC: PROTECCION RESPECTO A LINEAS AEREAS EN TENSIÓN	Altura sobre el carril de la plataforma en la que se sitúa la cabina a partir de la que debe protegerse al operario en su acceso, estancia y salida de la cabina: (RD 604/2005 y Condiciones de Metro para que su distancia a la cateraneta sea > 3 metros)	h > 600 mm												
		UNE EN 14033-1:2018 -15.1			1.1.7 3.2.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		RIESGO ELECTRIC: PROTECCION RESPECTO A LINEAS AEREAS EN TENSIÓN	Los techos protectores del punto anterior serán metálicos y puesto a tierra o no conductores.	Puestos a tierra o no conductores												
					1.1.7 3.2.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		RIESGO ELECTRIC: PROTECCION RESPECTO A LINEAS AEREAS EN TENSIÓN	Estará prohibido el acceso a las zonas de carga y castilletes que no puedan techarse por su función cuando estén bajo catenaria en tensión y estos elementos dispondrán de barrera u otra limitación física que impida este acceso de forma involuntaria. Esa prohibición se indicará en los accesos a estos elementos	Limitación de acceso y marcado												
		EN 14033-2, 5.8.3 tabla 6			1.1.7 3.2.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		RIESGO ELECTRIC: DISTANCIAS MÍNIMAS ENTRE LAS PARTES DEL VEHICULO Y LA CATENARIA	Distancia entre cualquier punto de la máquina a la cateraneta mayor a 150 mm. Significa que la altura mínima del vehículo sobre el carril no debe sobrepasar 3400 mm (altura de la cateraneta 3600 mm).	Distancia < 150 mm												
		UNE EN 14033-1:2018, 16.6			1.1.4 3.2.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		VISIBILIDAD EN CONFIGURACIÓN DE CIRCULACION O DESPLAZAMIENTO	Para una altura de los ojos entre 740 mm y 855 mm sobre el asiento, se tendrá visibilidad directa a nivel del suelo, a partir de 15 metros de distancia por delante de las topes del vehículo y a 1,75 metros a ambos lados de la vía, en vía recta o 300 m de radio mínimo.	Hay visibilidad												
		UNE EN 14033-1:2018, 16.6			1.1.4 3.2.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		VISIBILIDAD EN CONFIGURACIÓN DE CIRCULACION O DESPLAZAMIENTO	Se permite ponerse de pie si es necesario para tener visibilidad a nivel del suelo, en cuyo caso se reducirá la velocidad a 20 km/h.	Hay visibilidad												
		UNE EN 14033-1:2018, 16.6			1.1.4 3.2.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		VISIBILIDAD EN CONFIGURACIÓN DE CIRCULACION O DESPLAZAMIENTO	Para una altura de los ojos entre 740 mm y 855 mm sobre el asiento, se tendrá visibilidad directa hasta un mínimo de 8,3 m de altura, a partir de 10 metros de distancia por delante de los topes del vehículo y a 2,5 metros a ambos lados de la vía, en vía recta o 300 m de radio mínimo.	Hay visibilidad												
		UNE EN 14033-1:2018, 16.6			1.1.4 3.2.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		VISIBILIDAD EN CONFIGURACIÓN DE CIRCULACION O DESPLAZAMIENTO	Se permite hacer un movimiento horizontal del no más de 0,4 m para evitar un obstáculo que impida la visibilidad necesaria.	Hay visibilidad												
					1.1.4 3.2.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		VISIBILIDAD EN CONFIGURACIÓN DE CIRCULACION O DESPLAZAMIENTO	Visibilidad en curvas de 60 m que permita el frenado (0,8 m/s²) en la distancia según resultante del campo de visión.	Hay visibilidad												
					1.1.4 3.2.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		VISIBILIDAD EN CONFIGURACIÓN DE CIRCULACION O DESPLAZAMIENTO	Visibilidad en curvas de 34 m que permita el frenado (0,8 m/s²) en la distancia según resultante del campo de visión.	Hay visibilidad												
		ISO 10865-1: 2006 UNE EN 14033-3, 5.11.2.2			1.1.4 3.2.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		VISIBILIDAD EN CONFIGURACIÓN DE CIRCULACION O DESPLAZAMIENTO	No se admiten circuitos cerrados de televisión para la visibilidad	No se utiliza circuito de TV												
					1.1.4 3.2.1		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		VISIBILIDAD EN CONFIGURACIÓN DE TRABAJO	La vía queda en el sector A del campo de visión	Hay visibilidad												
		UNE EN ISO 13850, 4.1.1.2		6.2.1.5	3.2.2 3.3.3	67	ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: PARADA DE EMERGENCIA	En configuración de trabajo se permite el uso de métodos de visión indirecta, como circuito cerrado de TV, para una correcta visibilidad de la zona A.	Cumple												
		UNE EN ISO 13850, 4.3.1.1		6.2.1.5	3.2.2 3.3.3	67	ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: PARADA DE EMERGENCIA	La activación de la parada de emergencia se mantendrá hasta que no se produzca un resque manual	Cumple												
		UNE EN ISO 13850, 4.3.1.5		6.2.1.5	3.2.2 3.3.3	67	ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: PARADA DE EMERGENCIA	El mando será un pulsador fácilmente accionable con la palma de la mano	Cumple												
		UNE EN ISO 13850, 4.3.1.6		6.2.1.5	3.2.2 3.3.3	67	ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: PARADA DE EMERGENCIA	El accionamiento genera una parada incluso si no se produce bloqueo o retención del pulsador	Cumple												

FECHA	VEHICULO	NORMATIVA GENERAL APLICADA	NT 927	QUÍA	REG. 2005/42/CE	LISTA COMPROBACIÓN	FASE	ÍNDICE	ELEMENTOS	SUB-ÍNDICE	SUB-ELEMENTOS	CARACTERÍSTICAS	CRITERIO DE ACEPTACIÓN	RESULTADO	SI	NO	N/A	COMENTARIOS	ANOMALÍA 1	ANOMALÍA 2	ACCIÓN CORRECTORA/PREVENTIVA	FECHA EFECTIVADA	ESTADO	FECHA VALUACIÓN	OBSERVACIONES						
		UNE EN 15746-1, 5.3.4.8	6.2.1.5		3.6.1	66	ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: ADVERTENCIAS ACÚSTICAS	Nivel acústico sobre el de la máquina a 1 m de distancia del lateral derecho	> 10 dB																		
		UNE EN 15746-1, 5.3.4.8	6.2.1.5		3.6.1	66	ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: ADVERTENCIAS ACÚSTICAS	Nivel acústico sobre el de la máquina a 1 m de distancia del lateral izquierdo	> 10 dB																		
		UNE EN 15746-1, 5.3.4.8	6.2.1.5		3.6.1	66	ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: ADVERTENCIAS ACÚSTICAS	Nivel acústico a 1 m de distancia de la parte trasera	> 80 dB																		
		EN 9861, 4.3 tabla 1	6.2.1.5		3.6.1	66	ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: ADVERTENCIAS ACÚSTICAS	La señal deberá de ser activa cuando cese la presión sobre el mando	Cumple																		
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: VELOCÍMETRO	Disponer de Velocímetro para ambos sentidos de la marcha.	Disponer																		
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: PRESIÓN	Disponer de indicadores de la presión de aire de tubería principal y cilindro de freno.	Disponer																		
		ISO 12100			3.3.3		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: HOMBRE MUERTO	Todos los puentes de conducción, incluido el auxiliar si lo hubiera, dispondrán de un sistema de vigilancia de presencia y conciencia del operario en los mandos.	Tiene el sistema																		
					3.3.3		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: HOMBRE MUERTO	El HM estará activo desde que se inicia el movimiento del vehículo a lo largo de la vía.	Activo al inicio																		
					3.3.3		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: HOMBRE MUERTO	En caso de puesto auxiliar y de circular en el sentido de orientación de este puesto, ambos cabinas, principal y auxiliar tendrán activos sus respectivos HM de forma simultánea. Se producirá la parada automática del vehículo si no se cumple la secuencia de validación en uno de los puestos.	Cumple																		
		UNE EN ISO 12100: 2012			3.3.3		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: HOMBRE MUERTO	Excepcionalmente en configuración de trabajo, con la velocidad limitada a 5 km/h se permite, como alternativa al HM, la utilización de mandos sensitivos o pulsadores de validación. Este requisito afecta a puestas de conducción principal y auxiliar y ambos puestos deben tener sus sistemas o sistemas alternativos de validación funcionales cuando se circule en sentido del puesto auxiliar.	En caso de sistema alternativo, cumple condiciones																		
					3.3.3		ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: HOMBRE MUERTO	Se admite la posibilidad de anulación de los HM y de sus sistemas alternativos en modo de trabajo en las siguientes condiciones: -El inicio de la actividad del vehículo debe hacerse con los HM en perfecto funcionamiento, la anulación solo se hará por avería u otra circunstancia imperativa. -El acceso a los mandos necesarios para la anulación debe estar convalidado para permitir una anulación involuntaria. -No se puede circular sin los correspondientes HM en servicio, salvo autorización previa del Puesto de Control Central (PCC). -El vehículo dispondrá de indicadores luminicos que adviertan de la anulación del HM de la cabina principal y el de la auxiliar si se va a circular en su sentido.	ver pruebas dinámicas																		
				8.1.2.63		61	ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ELEMENTOS DE DOTACIÓN	Per vehículo: Un extintor accesible con nebulador y reténbrado actualizado, de litig mínimo de capacidad y agente extintor polvo ABC. Observaciones: No aplica a vehículos remolcados.	Cumple																		
		Regl Decreto 486/1997					ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ELEMENTOS DE DOTACIÓN	Per vehículo: Material de primeros auxilios.	Cumple																		
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ELEMENTOS DE DOTACIÓN	Per cabina de conducción: Walkie talkie o radiotelefono fijo para comunicación con el Puesto de Control Central (PCC), jefe de depósito o Responsable Operativo de Metro Madrid.	Cumple																		
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ELEMENTOS DE DOTACIÓN	Per cabina de conducción: Una linterna portátil por cabina dotada de luz roja para señalización en caso de emergencia. Esta linterna es independiente de las señales de señalización de personal trabajador.	Cumple																		
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		ELEMENTOS DE DOTACIÓN	Per cabina de conducción: Fianza de validación, si no es el conductor personal.	Cumple																		
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		DOCUMENTACIÓN	Manual de instrucciones.	Disponer en vehículo tractor																		
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		DOCUMENTACIÓN	Procedimiento de respuesta de emergencia.	Disponer en vehículo tractor																		
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		DOCUMENTACIÓN	Manual de explotación.	Disponer en vehículo tractor																		
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		DOCUMENTACIÓN	Manual de Manejo de la Grúa.	Disponer en vehículo tractor																		
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		DOCUMENTACIÓN	Manual de Manejo del Castillete.	Disponer en vehículo tractor																		
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		DOCUMENTACIÓN	Manual de Manejo de Otros Vehículos.	Disponer en vehículo tractor																		
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		DOCUMENTACIÓN	Ficha de mantenimiento.	Disponer en vehículo tractor																		
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		DOCUMENTACIÓN	Condiciones de Embarque y desembarque.	Disponer en vehículo tractor																		
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		DOCUMENTACIÓN	Autonización de Circulación en Red de Metro Madrid.	Disponer en vehículo tractor																		
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		DOCUMENTACIÓN	Documentación con referencia a contrapartidas y conexiones.	Disponer en vehículo tractor																		
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		DOCUMENTACIÓN	Protocolo de Comunicación entre puestos de conducción principal y auxiliar.	Disponer en vehículo tractor																		
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		VELOCIDAD MÁXIMA AUTORIZADA DE CIRCULACIÓN	Velocidad máxima para vehículos en general excepto ferrocarriles.	40 km/h																		
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		VELOCIDAD MÁXIMA AUTORIZADA DE CIRCULACIÓN	Velocidad máxima para ferrocarriles. Puede ser rebajada en función de sus características.	30 km/h																		
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		VELOCIDAD MÁXIMA AUTORIZADA DE CIRCULACIÓN	Velocidad máxima en sentido de la cabina de conducción auxiliar sin control de regulación de tracción y freno.	20 km/h																		
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		VELOCIDAD MÁXIMA AUTORIZADA DE CIRCULACIÓN	Velocidad máxima de vehículos diseñados para vía de 1435 mm al paso por derivos, diagonales y brenales.	3 km/h																		
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		VELOCIDAD MÁXIMA AUTORIZADA DE CIRCULACIÓN	Velocidad máxima de vehículos brevales o con diapos (como los portacantiles) para vía de 1435 mm al paso por contrapendientes.	5 km/h																		
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		REQUISITOS ESPECIALES PARA PUESTOS DE CONDUCCIÓN SITUADOS EN VEHÍCULOS, DISTINTOS AL DE LA CABINA DEL PRINCIPAL.	Tara máxima por eje del vehículo del puesto auxiliar.	> 4000 kg																		
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		REQUISITOS ESPECIALES PARA PUESTOS DE CONDUCCIÓN SITUADOS EN VEHÍCULOS, DISTINTOS AL DE LA CABINA DEL PRINCIPAL.	Indicador de presión de tubería principal.	Tiene																		
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		REQUISITOS ESPECIALES PARA PUESTOS DE CONDUCCIÓN SITUADOS EN VEHÍCULOS, DISTINTOS AL DE LA CABINA DEL PRINCIPAL.	Indicador de presión de cilindro de freno.	Tiene																		
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		REQUISITOS ESPECIALES PARA PUESTOS DE CONDUCCIÓN SITUADOS EN VEHÍCULOS, DISTINTOS AL DE LA CABINA DEL PRINCIPAL.	Si el vehículo dispone de freno UIC, este debe estar operativo.	Está operativo																		
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		REQUISITOS ESPECIALES PARA PUESTOS DE CONDUCCIÓN SITUADOS EN VEHÍCULOS, DISTINTOS AL DE LA CABINA DEL PRINCIPAL.	Grifo de apertura de TFA si tiene. freno UIC.	Tiene grifo																		
							ESTÁTICA	15	PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL		REQUISITOS ESPECIALES PARA PUESTOS DE CONDUCCIÓN SITUADOS EN VEHÍCULOS, DISTINTOS AL DE LA CABINA DEL PRINCIPAL.	Parada de emergencia que mande señal al vehículo tractor y remolcado tanto con freno tipo automoción como con freno UIC.	Cumple																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCESOS Y SALIDAS	Posibilidad de acceso a la cabina desde ambos lados de la vía tanto desde todos andenes como de la plataforma de la vía. Altura del andén 1000 mm en garito estrecho y 1000 milímetros ancho.	Puede ambos lados																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCESOS Y SALIDAS	Existencia, anchura y altura de huecos al vehículo y dentro de garito.	5 mm y dentro de garito.																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCESOS Y SALIDAS	Distancia entre los patines de la escala de acceso.	200 < n < 400 mm																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCESOS Y SALIDAS	Altura mínima de los patines a la misma.	> 100 mm																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCESOS Y SALIDAS	Altura mínima de los patines.	> 300 mm o 300 - 400 mm																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCESOS Y SALIDAS	Altura máxima sobre el nivel de la vía de los andenes.	> 1000 mm o > 1700 mm																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCESOS Y SALIDAS	Altura máxima sobre el nivel de la cabina del freno de los andenes.	> 1000 mm o 1000 - 1700																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCESOS Y SALIDAS	Distancia entre ambos andenes.	700 < n < 1000 mm o 400-950 mm																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCESOS Y SALIDAS	Dimensiones mínimas de la apertura de andenes.	1000 < n < 400 mm																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCESOS Y SALIDAS	En caso de disponer de puertas correderas, estas no podrán salirse de sus rieles.	Cumple																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCESOS Y SALIDAS	En caso de disponer de puertas abatibles, estas dispondrán de un sistema de regulación.	Disponer de retención																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCESOS Y SALIDAS	Las puertas disponen de cierres automáticos interiores y exteriores manijables que las mantenga fijas en posición abierta o cerrada.	Tiene cierres																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCESOS Y SALIDAS	Las puertas no deben impedir el garito al abrir la excepción de la cabina principal con mandos que controlen los mandos.	No invaden garito																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCESOS Y SALIDAS	Distancia entre cualquier punto de la máquina a la catenaria mayor a 200 mm.	< 200 mm																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCESOS Y SALIDAS	Significa que la altura máxima del vehículo sobre el carril no debe sobrepasar 3400 mm (altura de la catenaria + 3000 mm).	< 200 mm																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCESOS Y SALIDAS	Altura sobre el carril de la plataforma en la que se sitúa la cabina a partir de la que debe protegerse al operario en su acceso, estancia y salida de la cabina (ISO, EN 474-1 y Metro). Distancia mínima aceptada de plataforma a catenaria: 3000mm).	< 1000 mm																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCESOS Y SALIDAS	Ancho mínimo de los pasillos de acceso a la cabina.	< 500 mm																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCESOS Y SALIDAS	Altura mínima del techo protector del pasillo de acceso contra tensión de catenaria.	> 2000 mm																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCESOS Y SALIDAS	Longitud del techo protector del pasillo de acceso entre su extremo y la cabina.	Completar valor accedido en la documentación.																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCESOS Y SALIDAS	Las zonas de acceso, pasarelas y pasillos deben evitar tropiezos y estar recubiertos de material antideslizante.	Sin peligro de tropiezo y suelos antideslizantes																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		SAIDA ALTERNATIVA DE EMERGENCIA	De disponer de puerta de emergencia, esta abre hacia el exterior.	Abre hacia el exterior																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		SAIDA ALTERNATIVA DE EMERGENCIA	Dimensiones mínimas de la salida alternativa de emergencia.	400x400 mm o 600x400 mm																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		SAIDA ALTERNATIVA DE EMERGENCIA	Cada haber posibilidad de salida en sentido longitudinal en caso de quedar las salidas bloqueadas por los laterales, si hay crisis debe poder abatir o romperse fácilmente sin necesidad de disparación.	Possibilidad de salida																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		SAIDA ALTERNATIVA DE EMERGENCIA	El operario debe estar protegido contra todos los riesgos mecánicos que le puedan ocasionar lesiones, entre los que se encuentran las que se pueden producir por resaca del garito.	Esta protegido																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		CABINAS: GENERALIDADES	El operario debe estar protegido contra todos los riesgos mecánicos que le puedan ocasionar lesiones, entre los que se encuentran las que se pueden producir por atrapamiento de alguna parte de su cuerpo por algún elemento de su puesto.	Esta protegido																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		CABINAS: GENERALIDADES	El piloto debe estar protegido contra posibles desplazamientos de la carga.	Esta protegido																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		CABINAS: GENERALIDADES	La cabina debe ser cerrada.	El cerrada																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		CABINAS: GENERALIDADES	La cabina del vehículo dispondrá de un cartel indicativo del número máximo de pasajeros.	Cumple																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		CABINAS: CONDICIONES CLIMÁTICAS EN LA CABINA	En cabinas cerradas, el sistema de calefacción y ventilación cumplirá con la norma.	Cumple																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		CABINAS: VENTANAS Y PARABRISAS	En cabinas cerradas, los parabrisas serán de cristal laminado que los mantenga en su sitio en caso de rotura, cumplirá con la norma en cuanto a resistencia a impactos y vibración. Disponerán de un sistema de limpieza contra el agua y polvo (limpiaparabrisas, antipolvo, etc.).	Markado EN 1552																		
							ESTÁTICA	16	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		CABINAS: VENTANAS																				

FECHA	VEHICULO	NORMATIVA GENERAL APLICADA	NT 927	GUÍA	REG. 2006/10/CE	LISTA COMPROBACIÓN	FASE	ÍNDICE	ELEMENTOS	SUB-ÍNDICE	SUB-ELEMENTOS	CARACTERÍSTICAS	CRITERIO DE ACEPTACION	RESULTADO	SI	NO	N/A	COMENTARIOS	ANOMALÍA 1	ANOMALÍA 2	ACCIÓN CORRECTORA/PREVENTIVA	FECHA EFECTIVADA	ESTADO	FECHA VALUACIÓN	OBSERVACIONES				
							ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		CABINAS TUBERÍAS Y MANGUERAS	Las tuberías y mangueras que contengan fluidos a más de 10 bar de presión o a más de 60°C de temperatura y estén situadas a menos de un metro de distancia del operador, dispondrán de protección para evitar que el fluido alcance al operador en caso de rotura.	Se cumple el criterio																
							ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		RIESGO ELÉCTRICO: PROTECCIÓN RESPECTO A LÍNEAS AERIAS EN TENSIÓN	Altura sobre el carril de la plataforma en la que se sitúa la cabina a partir de la que debe protegerse al operario en su acceso, estancia y salida de la cabina: (RD 654/2001 y Condiciones de Metro para que su distancia a la catenaria sea > 3 metros	h < 600 mm																
		UNE EN 14033-1:2018-15.1					ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		RIESGO ELÉCTRICO: PROTECCIÓN RESPECTO A LÍNEAS AERIAS EN TENSIÓN	Los techos protectores del punto anterior serán metálicos y puestas a tierra o no conductores.	Puestas a tierra o no conductores																
							ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		RIESGO ELÉCTRICO: PROTECCIÓN RESPECTO A LÍNEAS AERIAS EN TENSIÓN	Estará prohibido el acceso a las zonas de carga y castilletes que no puedan techarse por su función cuando estén bajo catenaria en tensión y estos elementos dispondrán de barrera u otra limitación física que impida este acceso de forma involuntaria. Esta prohibición se indicará en los accesos a estos elementos	Limitación de acceso y marcado																
		EN 14033-2, 5.8.3 Tabla 6					ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		RIESGO ELÉCTRICO: DISTANCIAS MÍNIMAS ENTRE LAS PARTES DEL VEHÍCULO Y LA CATENARIA	Distancia máxima de cualquier punto de la máquina a la catenaria: 200 mm (Altura de la catenaria: 3600 mm). Significa que la altura máxima del vehículo sobre el carril no debe sobrepasar 3400 mm	Altura bajo catenaria y a sus lados < 200 mm																
		UNE EN 14033-1:2018-16.6					ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		VISIBILIDAD EN CONFIGURACIÓN DE CIRCULACIÓN O DESPLAZAMIENTO	Para una altura de los ojos entre 740 mm y 855 mm sobre el asiento, se tendrá visibilidad directa a nivel del suelo, a partir de 15 metros de distancia por delante de los topes del vehículo y a 1,75 metros a ambos lados de la vía, en vía recta o 300 m de radio mínimo	Hay visibilidad																
		UNE EN 14033-1:2018-16.6					ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		VISIBILIDAD EN CONFIGURACIÓN DE CIRCULACIÓN O DESPLAZAMIENTO	Se permite avanzar de pie si es necesario para tener visibilidad a nivel del suelo, en cuyo caso se reducirá la velocidad a 20 km/h.	Hay visibilidad																
		UNE EN 14033-1:2018-16.6					ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		VISIBILIDAD EN CONFIGURACIÓN DE CIRCULACIÓN O DESPLAZAMIENTO	Para una altura de los ojos entre 740 mm y 855 mm sobre el asiento, se tendrá visibilidad directa hasta un mínimo de 0,3 m de altura, a partir de 15 metros de distancia por delante de los topes del vehículo y a 2,5 metros a ambos lados de la vía, en vía recta o 300 m de radio mínimo	Hay visibilidad																
		UNE EN 14033-1:2018-16.6					ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		VISIBILIDAD EN CONFIGURACIÓN DE CIRCULACIÓN O DESPLAZAMIENTO	Se permite hacer un movimiento horizontal de no más de 0,4 m para evitar un obstáculo que impida la visibilidad necesaria	Hay visibilidad																
							ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		VISIBILIDAD EN CONFIGURACIÓN DE CIRCULACIÓN O DESPLAZAMIENTO	Visibilidad en curvas de 60m que permita el frenado (0,8 m/s²) en la distancia segura constante del campo de visión	Se demuestra en plano																
							ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		VISIBILIDAD EN CONFIGURACIÓN DE CIRCULACIÓN O DESPLAZAMIENTO	Visibilidad en curvas de 34m que permita el frenado (0,8 m/s²) en la distancia segura constante del campo de visión	Se demuestra en plano																
		ISO 10065-1:2006 (Tabla 1)					ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		VISIBILIDAD EN CONFIGURACIÓN DE CIRCULACIÓN O DESPLAZAMIENTO	No se admiten circuitos cerrados de televisión para la visibilidad	No se utiliza circuito de TV																
		UNE EN 14033-3, 5.5.2.2					ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		VISIBILIDAD EN CONFIGURACIÓN DE TRABAJO	La vía queda en el sector A del campo de visión	Hay visibilidad																
							ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		VISIBILIDAD EN CONFIGURACIÓN DE TRABAJO	En configuración de trabajo se permite el uso de métodos de visión indirecta, como circuito cerrado de TV, para una correcta visibilidad de la zona A.	Hay visibilidad																
							ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		COMUNICACIÓN CON EL PUESTO DE CONDUCCIÓN PRINCIPAL	Exterá un medio de comunicación por voz entre ambas cabinas de conducción. Este medio será distinto del que se usa para la comunicación con el puesto de control central pero la operatividad de ambos sistemas será autónoma. La operatividad de los medios de comunicación estará asegurada incluso a motor parado y la cobertura de los sistemas asegurada en todo el ámbito de su utilización. En túnel y con motor funcionando se debe poder mantener una conversación audible y entendible. Si se usan cables estos deben ser homologados y permitirán la audición de las señales acústicas. El modo de operación quedará reflejado en el documento pertinente	El medio de comunicación cumple los requisitos																
		UNE EN ISO 13850, 4.1.1.2					ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: PARADA DE EMERGENCIA	La activación de la parada de emergencia se mantendrá hasta que no se produzca un reseteo manual	Cumple																
		UNE EN ISO 13850, 4.3.1.a					ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: PARADA DE EMERGENCIA	El mando será un pulsador fácilmente accionable con la palma de la mano	Cumple																
		UNE EN ISO 13850, 4.3.5					ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: PARADA DE EMERGENCIA	El accionamiento genera una parada incluso si no se produce bloqueo o retención del pulsador	Cumple																
		UNE EN ISO 13850, 4.3.6					ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: PARADA DE EMERGENCIA	El pulsador será rojo y, siempre que sea posible, sobre fondo amarillo.	Cumple																
		IEC 60497-50:08					ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: PARADA DE EMERGENCIA	Si se identifica el mando, se hará con un triángulo dentro de un círculo. Nunca se identificará con texto.	Cumple																
		UNE EN ISO 13850, 4.3.7					ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: PARADA DE EMERGENCIA	Cuando en la cabina de conducción pueda haber un acompañante además del conductor, el mando de parada de emergencia debe ser accesible para el acompañante	Cumple																
		UNE EN 151746-1, 5.3.4.8					ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: ADVERTENCIAS ACÚSTICAS	Nivel acústico sobre el de la máquina a 1m de distancia de la parte trasera	>10 dB																
		UNE EN 151746-1, 5.3.4.8					ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: ADVERTENCIAS ACÚSTICAS	Nivel acústico sobre el de la máquina a 1m de distancia de la parte delantera	>10 dB																
		UNE EN 151746-1, 5.3.4.8					ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: ADVERTENCIAS ACÚSTICAS	Nivel acústico sobre el de la máquina a 1m de distancia del lateral derecho	>10 dB																
		UNE EN 151746-1, 5.3.4.8					ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: ADVERTENCIAS ACÚSTICAS	Nivel acústico sobre el de la máquina a 1m de distancia del lateral izquierdo	>10 dB																
		UNE EN 151746-1, 5.3.4.8					ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: ADVERTENCIAS ACÚSTICAS	Nivel acústico a 1m de distancia de la parte trasera	>80 dB																
		EN 1981, 4.3 Tabla 1					ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: ADVERTENCIAS ACÚSTICAS	La señal dejará de ser activa cuando cese la presión sobre el mando	Cumple																
		ISO 12100					ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: HOMBRE MUERTO	Todos los puestos de conducción, incluido el auxiliar si lo hubiera, dispondrán de un sistema de vigilancia de presencia y conciencia del operario en los mandos. Este sistema se designará como HM en adelante	Tiene el sistema																
							ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: HOMBRE MUERTO	El HM estará activo desde que se inicia el movimiento del vehículo a lo largo de la vía	Activo al inicio																
							ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: HOMBRE MUERTO	En caso de puesto auxiliar y de circular en el sentido de orientación de este puesto, ambas cabinas, principal y auxiliar tendrán activos sus respectivos HM de forma simultánea. Se producirá la pérdida automática del vehículo si no se cumple la secuencia de validación en uno de los puestos	Cumple																
		UNE EN ISO 12100-1:2012					ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: HOMBRE MUERTO	Excepcionalmente en configuración de trabajo, con la velocidad limitada a 5 km/h se permite, como alternativa al HM, la utilización de mandos sensitivos o pulsadores de validación. Este requisito afecta a puestos de conducción principal y auxiliar y ambos puestos deben tener sus sistemas sus sistemas alternativos de validación funcionales cuando se circule en sentido del puesto auxiliar	En caso de sistema alternativo, cumple condiciones																
							ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ACCIONAMIENTOS E INDICADORES: HOMBRE MUERTO	Se admite la posibilidad de anulación de los HM y de sus sistemas alternativos en modo de trabajo en las siguientes condiciones: - El inicio de la actividad del vehículo debe hacerse con los HM en perfecto funcionamiento, la anulación solo se hará por avería u otra circunstancia imprevista. - El acceso a los mandos necesarios para la anulación debe estar controlado para impedir una anulación involuntaria. - No se puede circular en los correspondientes HM en servicio, salvo autorización previa del Puesto de Control Central (PCC). - El vehículo dispondrá de indicadores luminosos que adviertan de la anulación del HM de la cabina principal y el de la auxiliar si se va a circular en su sentido	Ver pruebas dinámicas																
							ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ELEMENTOS DE DOTACIÓN	Por cabina de conducción: Walkie o radiotelefono fijo para comunicacion con el Puesto de Control Central (PCC), jefe de depósito o Responsable Operativo de Metro Madrid	Cumple																
							ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ELEMENTOS DE DOTACIÓN	Por cabina de conducción: Una linterna portátil por cabina dotada de luz roja para señalización en caso de emergencia. Esta linterna es independiente de los señalizadores de personal trabajando.	Cumple																
							ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		ELEMENTOS DE DOTACIÓN	Por cabina de conducción: Prenda de señalización, si no es dotación personal	Cumple																
							ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		VELOCIDAD MÁXIMA AUTORIZADA DE CIRCULACIÓN	Velocidad máxima para vehículos en general excepto ferrocarriles	40 km/h																
							ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		VELOCIDAD MÁXIMA AUTORIZADA DE CIRCULACIÓN	Velocidad máxima para ferrocarriles (Puede ser rebajada en función de sus características)	30 km/h																
							ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		VELOCIDAD MÁXIMA AUTORIZADA DE CIRCULACIÓN	Velocidad máxima en sentido de la cabina de conducción auxiliar sin control de regulación de tracción y freno	20 km/h																
							ESTÁTICA	36	PUESTO DE CONDUCCIÓN AUXILIAR		VELOCIDAD MÁXIMA AUTORIZADA DE CIRCULACIÓN	Velocidad máxima de vehículos diseñados para vía de 1435 mm al paso por devios, diagonales y bifurcaciones	5 km/h																
							ESTÁTICA</																						

	VEHÍCULO	NORMATIVA GENERAL APLICADA	NT 927	GUIA	REG. 2006/42/CE	LISTA COMPROBACIÓN	FASE	ÍNDICE	ELEMENTOS	SUB-ÍNDICE	SUB-ELEMENTOS	CARACTERÍSTICAS	CRITERIO DE ACEPTACIÓN	RESULTADO	SI	NO	N/A	COMENTARIOS	ANOMALÍA 1	ANOMALÍA 2	ACCIÓN CORRECTORA/PREVENTIVA	FECHA EFECTIVIDAD	ESTADO	FECHA VALIDACIÓN	OBSERVACIONES
					8.1.2.61	59 Y 114	DINÁMICA	19	HOMBRE MUERTO: VEHÍCULO TRACTOR AISLADO		PUESTO AUXILIAR	HOMBRE MUERTO CON PULSADOR ÚNICO	ACTUANDO CONTINUAMENTE EN EL ACTUADOR: Al cabo de 30 segundos se enciende el piloto rojo al cabo de 2,5 segundos se produce un aviso acústico al cabo de otros 2,5 segundos frenado de emergencia												
					8.1.2.61	59 Y 114	DINÁMICA	19	HOMBRE MUERTO: VEHÍCULO TRACTOR AISLADO		PUESTO AUXILIAR	HOMBRE MUERTO CON PULSADOR ÚNICO	EN CASO DE FALLO DE ALIMENTACIÓN ELÉCTRICA AL SISTEMA HM: Se produce inmediatamente el corte de tracción y frenado de emergencia												
					8.3.1 8.3.2	112	DINÁMICA	20	PRUEBAS DE FRENO: VEHÍCULO TRACTOR AISLADO		FRENO DE SERVICIO	Aplicación del freno de servicio a la máxima velocidad autorizada o alcanzable	$a_x = (V/3,6)^2 / 26 \geq 0,8 \text{ m/s}^2$												
					8.3.1 8.3.2	112	DINÁMICA	20	PRUEBAS DE FRENO: VEHÍCULO TRACTOR AISLADO		FRENO DE EMERGENCIA	Aplicación freno de emergencia en cabina a la máxima velocidad autorizada o alcanzable	$a_x = (V/3,6)^2 / 26 \geq 0,8 \text{ m/s}^2$												
					8.3.1 8.3.2	112	DINÁMICA	20	PRUEBAS DE FRENO: VEHÍCULO TRACTOR AISLADO		FRENO DE EMERGENCIA AUXILIAR	Aplicación freno de emergencia en puesto auxiliar a la máxima velocidad autorizada o alcanzable	$a_x = (V/3,6)^2 / 26 \geq 0,8 \text{ m/s}^2$												
					8.3.1 8.3.2	112	DINÁMICA	20	PRUEBAS DE FRENO: VEHÍCULO TRACTOR AISLADO		FRENO DE ESTACIONAMIENTO	Aplicación freno de estacionamiento a la máxima velocidad autorizada o alcanzable	$a_x = (V/3,6)^2 / 26 \geq 0,5 \text{ m/s}^2$												
					8.3.1 8.3.2	112	DINÁMICA	20	PRUEBAS DE FRENO: VEHÍCULO TRACTOR AISLADO		FRENO TFA	Aplicación freno por TFA a la máxima velocidad autorizada o alcanzable	$a_x = (V/3,6)^2 / 26 \geq 0,8 \text{ m/s}^2$												
					8.3.3	116	DINÁMICA	21	PRUEBAS DE RAMPA: VEHÍCULO TRACTOR AISLADO		FRENO DE SERVICIO	Durante el traslado a la rampa y antes de entrar en ella, aplicar el freno de servicio	Frena												
					8.3.3	116	DINÁMICA	21	PRUEBAS DE RAMPA: VEHÍCULO TRACTOR AISLADO		FRENO DE EMERGENCIA	Durante el traslado a la rampa y antes de entrar en ella, aplicar el freno de emergencia	Frena												
					8.3.3	116	DINÁMICA	21	PRUEBAS DE RAMPA: VEHÍCULO TRACTOR AISLADO		FRENO DE EMERGENCIA AUXILIAR	Durante el traslado a la rampa y antes de entrar en ella, aplicar el freno de emergencia auxiliar	Frena												
					8.3.3	116	DINÁMICA	21	PRUEBAS DE RAMPA: VEHÍCULO TRACTOR AISLADO		FRENO DE SERVICIO	Estando en la rampa, detener el vehículo con freno de servicio	Se detiene												
					8.3.3	116	DINÁMICA	21	PRUEBAS DE RAMPA: VEHÍCULO TRACTOR AISLADO		FRENO DE EMERGENCIA	Desactivar los frenos y dejar caer el vehículo durante 3 - 5 metros.	Se mueve												
					8.3.3	116	DINÁMICA	21	PRUEBAS DE RAMPA: VEHÍCULO TRACTOR AISLADO		FRENO DE ESTACIONAMIENTO	Aplicar el freno de estacionamiento	Se detiene												
					8.3.3	116	DINÁMICA	21	PRUEBAS DE RAMPA: VEHÍCULO TRACTOR AISLADO			En caso de no detención en el punto 5, aplicar freno directo y, si necesario el de emergencia, hasta la parada total. Dar por no conforme la prueba y no proseguir.													
					8.3.3	116	DINÁMICA	21	PRUEBAS DE RAMPA: VEHÍCULO TRACTOR AISLADO		FRENO ESTACIONAMIENTO	Si el punto 5 es conforme, permanecer detenido, con motor apagado, solamente con el freno de estacionamiento activado durante 5-7 minutos.	No se mueve												
					8.3.3	116	DINÁMICA	21	PRUEBAS DE RAMPA: VEHÍCULO TRACTOR AISLADO			Salir de la rampa sin que el vehículo tenga dificultad por falta de potencia u otros	Remonta la pendiente sin dificultad												
							DINÁMICA	22	REQUISITOS PREVIOS MÍNIMOS: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		REQUISITOS PREVIOS MÍNIMOS	a) Lista de comprobación cumplimentada* b) Certificado CE del conjunto del vehículo. c) Certificado CE del castillete, grúa y otros equipos. d) Certificado de adecuación al RD 1215/97, anexo I. e) Certificado de adecuación al RD 1215/97, anexo II. f) Certificado de la última revisión del vehículo, emitido por un taller especializado.	Conforme												
					8.3.1 8.3.2	102, 103, 104, 105	DINÁMICA	23	ESTABILIDAD: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		VEHÍCULO REMOLCADO	Comprobar la estabilidad de los vehículos observando que no se producen movimientos bruscos en línea recta ni que las pestañas tengan tendencia a remanear al ceder en las curvas y apartados de vía. Para los vehículos cuya carga sea superior al 20% de su tara, estas pruebas se harán en vacío. En los vehículos de ancho 1435 mm el paso por los aparatos de vía se hará a velocidad no superior de 5 km/h En los vehículos binarios de tracción y freno con ruedas neumáticas XC, comprobar no despegue de ruedas neumáticas	Es estable												
					8.1.2.61	59 Y 114	DINÁMICA	24	HOMBRE MUERTO: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		PUESTO PRINCIPAL	HOMBRE MUERTO CON SISTEMA DE PEDAL Y PULSADOR	SIN PRESAR PEDAL NI PULSADOR: al cabo de 0 segundos se enciende piloto rojo. al cabo de 2,5 segundos se produce un aviso acústico al cabo de otros 2,5 segundos se produce un frenado de emergencia												
					8.1.2.61	59 Y 114	DINÁMICA	24	HOMBRE MUERTO: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		PUESTO PRINCIPAL	HOMBRE MUERTO CON SISTEMA DE PEDAL Y PULSADOR	PREMIANDO PEDAL PERO SIN PULSAR EL PULSADOR: al cabo de 30 segundos se enciende el piloto rojo al cabo de otros 2,5 segundos se produce un aviso acústico al cabo de otros 2,5 segundos se produce frenado de emergencia												
					8.1.2.61	59 Y 114	DINÁMICA	24	HOMBRE MUERTO: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		PUESTO PRINCIPAL	HOMBRE MUERTO CON SISTEMA DE PEDAL Y PULSADOR	PULSANDO EL PULSADOR Y SIN PRESAR EL PEDAL: al cabo de 30 segundos se enciende el piloto rojo al cabo de otros 2,5 segundos se produce un aviso acústico al cabo de otros 2,5 segundos se produce un frenado de emergencia												
					8.1.2.61	59 Y 114	DINÁMICA	24	HOMBRE MUERTO: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		PUESTO PRINCIPAL	HOMBRE MUERTO CON SISTEMA DE PEDAL Y PULSADOR	EN CASO DE FALLO DE ALIMENTACIÓN ELÉCTRICA AL SISTEMA HM: Se produce inmediatamente el corte de tracción y frenado de emergencia												
					8.1.2.61	59 Y 114	DINÁMICA	24	HOMBRE MUERTO: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		PUESTO PRINCIPAL	HOMBRE MUERTO CON PULSADOR ÚNICO	SIN ACTUAR SOBRE EL ACTUADOR: al cabo de 0 segundos se enciende piloto rojo. al cabo de 2,5 segundos se produce un aviso acústico al cabo de otros 2,5 segundos se produce un frenado de emergencia												
					8.1.2.61	59 Y 114	DINÁMICA	24	HOMBRE MUERTO: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		PUESTO PRINCIPAL	HOMBRE MUERTO CON PULSADOR ÚNICO	ACTUANDO CONTINUAMENTE EN EL ACTUADOR: al cabo de 30 segundos se enciende el piloto rojo al cabo de otros 2,5 segundos se produce un aviso acústico al cabo de otros 2,5 segundos se produce frenado de emergencia												
					8.1.2.61	59 Y 114	DINÁMICA	24	HOMBRE MUERTO: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		PUESTO PRINCIPAL	HOMBRE MUERTO CON PULSADOR ÚNICO	EN CASO DE FALLO DE ALIMENTACIÓN ELÉCTRICA AL SISTEMA HM: Se produce inmediatamente el corte de tracción y frenado de urgencia												
					8.1.2.61	59 Y 114	DINÁMICA	24	HOMBRE MUERTO: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		PUESTO AUXILIAR	HOMBRE MUERTO CON SISTEMA DE PEDAL Y PULSADOR	SIN PRESAR PEDAL NI PULSADOR: al cabo de 0 segundos se enciende piloto rojo. al cabo de 2,5 segundos se produce un aviso acústico al cabo de otros 2,5 segundos se produce un frenado de emergencia												
					8.1.2.61	59 Y 114	DINÁMICA	24	HOMBRE MUERTO: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		PUESTO AUXILIAR	HOMBRE MUERTO CON SISTEMA DE PEDAL Y PULSADOR	PREMIANDO PEDAL PERO SIN PULSAR EL PULSADOR: al cabo de 30 segundos se enciende el piloto rojo al cabo de otros 2,5 segundos se produce un aviso acústico al cabo de otros 2,5 segundos se produce frenado de emergencia												
					8.1.2.61	59 Y 114	DINÁMICA	24	HOMBRE MUERTO: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		PUESTO AUXILIAR	HOMBRE MUERTO CON SISTEMA DE PEDAL Y PULSADOR	PULSANDO EL PULSADOR Y SIN PRESAR EL PEDAL: al cabo de 30 segundos se enciende el piloto rojo al cabo de otros 2,5 segundos se produce un aviso acústico al cabo de otros 2,5 segundos se produce frenado de emergencia												
					8.1.2.61	59 Y 114	DINÁMICA	24	HOMBRE MUERTO: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		PUESTO AUXILIAR	HOMBRE MUERTO CON SISTEMA DE PEDAL Y PULSADOR	EN CASO DE FALLO DE ALIMENTACIÓN ELÉCTRICA AL SISTEMA HM: Se produce inmediatamente el corte de tracción y frenado de emergencia												
					8.3.1 8.3.2	112	DINÁMICA	25	PRUEBAS DE FRENO: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		FRENO DE SERVICIO	Aplicación del freno de servicio a la máxima velocidad autorizada o alcanzable	$a_x = (V/3,6)^2 / 26 \geq 0,8 \text{ m/s}^2$												
					8.3.1 8.3.2	112	DINÁMICA	25	PRUEBAS DE FRENO: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		FRENO DE SERVICIO	Cálculo de deceleración equivalente del freno de servicio en vehículo remolque (a _x)	$a_x = [(m+mt) \cdot a_c] (mt \cdot at) / m \geq 0,8 \text{ m/s}^2$												
					8.3.1 8.3.2	112	DINÁMICA	25	PRUEBAS DE FRENO: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		FRENO DE EMERGENCIA	Aplicación freno de emergencia en cabina a la máxima velocidad autorizada o alcanzable	$a_x = (V/3,6)^2 / 26 \geq 0,8 \text{ m/s}^2$												
					8.3.1 8.3.2	112	DINÁMICA	25	PRUEBAS DE FRENO: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		FRENO DE EMERGENCIA	Cálculo de deceleración equivalente del freno de emergencia en vehículo remolque (a _x)	$a_x = [(m+mt) \cdot a_c] (mt \cdot at) / m \geq 0,8 \text{ m/s}^2$												
					8.3.1 8.3.2	112	DINÁMICA	25	PRUEBAS DE FRENO: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		FRENO DE EMERGENCIA	Aplicación freno de emergencia en puesto auxiliar a la máxima velocidad autorizada o alcanzable	$a_x = (V/3,6)^2 / 26 \geq 0,8 \text{ m/s}^2$												
					8.3.1 8.3.2	112	DINÁMICA	25	PRUEBAS DE FRENO: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		FRENO DE EMERGENCIA	Cálculo de deceleración equivalente del freno de emergencia en vehículo remolque (a _x)	$a_x = [(m+mt) \cdot a_c] (mt \cdot at) / m \geq 0,8 \text{ m/s}^2$												
					8.3.1 8.3.2	112	DINÁMICA	25	PRUEBAS DE FRENO: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		FRENO DE ESTACIONAMIENTO	Aplicación freno de estacionamiento a la máxima velocidad autorizada o alcanzable	$a_x = (V/3,6)^2 / 26 \geq 0,5 \text{ m/s}^2$												
					8.3.1 8.3.2	112	DINÁMICA	25	PRUEBAS DE FRENO: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		FRENO DE ESTACIONAMIENTO	Cálculo de deceleración equivalente del freno de estacionamiento en vehículo remolque (a _x)	$a_x = [(m+mt) \cdot a_c] (mt \cdot at) / m \geq 0,5 \text{ m/s}^2$												
					8.3.1 8.3.2	112	DINÁMICA	25	PRUEBAS DE FRENO: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		FRENO TFA	Aplicación freno por TFA a la máxima velocidad autorizada o alcanzable	$a_x = (V/3,6)^2 / 26 \geq 0,8 \text{ m/s}^2$												
					8.3.1 8.3.2	112	DINÁMICA	25	PRUEBAS DE FRENO: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		FRENO TFA	Cálculo de deceleración equivalente por TFA en vehículo remolque (a _x)	$a_x = [(m+mt) \cdot a_c] (mt \cdot at) / m \geq 0,8 \text{ m/s}^2$												
					8.3.3	116	DINÁMICA	25	PRUEBAS DE FRENO: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		FRENO DE SERVICIO	Durante el traslado a la rampa y antes de entrar en ella, aplicar el freno de servicio	Frena												
					8.3.3	116	DINÁMICA	26	PRUEBAS DE RAMPA: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		FRENO DE EMERGENCIA	Durante el traslado a la rampa y antes de entrar en ella, aplicar el freno de emergencia	Frena												
					8.3.3	116	DINÁMICA	26	PRUEBAS DE RAMPA: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		FRENO DE SERVICIO	Estando en la rampa, detener el vehículo con freno de servicio	Se detiene												
					8.3.3	116	DINÁMICA	26	PRUEBAS DE RAMPA: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		FRENO DE EMERGENCIA	Desactivar los frenos y dejar caer el vehículo durante 3 - 5 metros.	Se mueve												
					8.3.3	116	DINÁMICA	26	PRUEBAS DE RAMPA: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		FRENO DE ESTACIONAMIENTO	Aplicar el freno de estacionamiento	Se detiene												
					8.3.3	116	DINÁMICA	26	PRUEBAS DE RAMPA: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY			En caso de no detención en el punto 5, aplicar freno directo y, si necesario el de emergencia, hasta la parada total. Dar por no conforme la prueba y no proseguir.													
					8.3.3	116	DINÁMICA	26	PRUEBAS DE RAMPA: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		FRENO ESTACIONAMIENTO	Si el punto 5 es conforme, permanecer detenido, con motor apagado, solamente con el freno de estacionamiento activado durante 5-7 minutos.	No se mueve												
					8.3.3	116	DINÁMICA	26	PRUEBAS DE RAMPA: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY		VACIADO DEL CALDERÍN	Sólomente para los vehículos remolcados en los que el freno directo y el de estacionamiento vayan por el circuito amarillo para comprobación de desconexión estomperaria. Desconectar las mangas y solicitar la purga de aire del calderín del remolque. Intentar arrastrar cuesta abajo el remolque y comprobar que este está frenado	El remolque se queda frenado												
					8.3.3	116	DINÁMICA	26	PRUEBAS DE RAMPA: VEHÍCULO TRACTOR EN CONVOY			Salir de la rampa sin que el vehículo tenga dificultad por falta de potencia u otros	Remonta la pendiente sin dificultad												

FIRMA/S INSPECTOR/ES:										FIRMA/S CONTRATISTA/S:																			
FECHA DE FINALIZACIÓN DE LAS COMPROBACIONES: dd/mm/AAAA																													
RESULTADO FINAL:																													
OBSERVACIONES:																													