Schulung: Qualitätssicherung an Rens-Wagen und AA Aufträge unterschreiben

Ersteller: P. Wojciechowski / T. Langhoff

Trainer: P. Wojciechowski

Dauer: 60 min Selbststudium & 60 min praktische Ergänzung

Datum und Ort:

- 19.03.2020 als Vorbereitung im Selbststudium
- ~~geplant: 24.03.2020 in Staßfurt praktische Ergänzungen~~ wegen Corona verschoben

Inhalt

1. Güterwagen richtig schmieren, Anwendungsgebiet verschiedener Fettsorten
2. Arbeiten am Rns/Rens Waggons
    1. Regelwerke für Holzböden
    2. Fremdkörper und grobe Verschmutzung am Untergestell entfernen, Untergestell/Drehgestelle reinigen
3. Arbeitsauftrag/Produktionsauftrag, einzelne Aufgaben als erledigt markieren/abhaken
4. Durchführung einer Br0
    1. Dichtigkeitsprüfung der HL inkl. Bremskupplungen und beider Absperrhähne
    2. Entwässerung des Bremssystems
5. verschiedene Muttern mit Klemmteil und deren Anwendung

Schulungsunterlagen

Zug-Stoß Schmieren/Bremse Schmieren

W24 TW09_Zug_Stoss_Schmieren_Zugverband

W24 TW05_Schmieren

VPI 01 Anhang 12 Schmieren

und

VPI 07 Anhang 10 Bremse schmieren

- Ergänzend zu den o.g. Technischen Weisungen ist zu erwähnen, dass es sehr wichtig ist, alte Verkrustungen, altes Fett oder Verunreinigungen von den Puffertellern aber auch von Hülsen vor dem Schmieren zu entfernen sind. Bei Nicht-Entfernen der Verschmutzungen von den o.g. Stellen, kann keine Prüfung der Flächen auf Risse, Rillen usw. durchgeführt werden. Es kommt noch hinzu, dass die Verkrustungen oder Ähnliches im laufe der Zeit, wenn Sie beim Schmieren

nicht entfernt werden, sich aufhäufen und durch die Bewegung der Puffer bei voller Fahrt lösen können. Zum Einem besteht dann die Gefahr, dass es gerade passieren kann, wenn der Waggon sich auf der Brücke befindet, darunter Personen spazieren gehen und davon getroffen werden können. Zum Anderen können die Verkrustungen auf die Schiene fallen und das Rad von der Schiene drücken und den Waggon entgleisen lassen.

- Beim Bremse-Schmieren ist drauf zu achten, dass nicht nur die Bremshebel geschmiert werden, sondern auch die Handbremsgewindespindel. Dazu ist die Handbremsgewindespindel zu reinigen, auf Gängigkeit zu prüfen und neu zu schmieren. Es ist die Graphitschmiere zu verwenden. Gleitstellen werden mit LAN 68 geölt.
- Es sind nur zugelassene Fette und Öle, und deren Anwendungsgebiet gemäß den o.g. Regelwerke zu verwenden
- Wichtig ist, dass alle Fette auf den Autos vorhanden sind. (Was zur Zeit nicht der Fall ist. Es fehlen meistens das ÖL LAN 68 und die Paste Lub. Wir haben auch das Bestellt und werden es bei euch verteilen.)

Arbeiten am Rns/Rens Waggons mit Holzboden

VPI 03 Abschnitt 3 "Fußboden"

- Beim Arbeiten bzw. Auswechseln der Bodenbretter an den o.g. Wagen ist die VPI 03 Nr. 3 zu verwenden. Dieses Regelwerk definiert, wie groß die Höhenunterschiede beim Verlegen der Holzbretter sein dürfen. Es beschreibt auch, was gemacht werden soll, wenn der zulässige Höhenunterschied nicht eingehalten wird. Die Bretter sind mit einem geeigneten Werkzeug anzuschrägen. Dazu ist am besten ein Handhobel zu verwenden.
- Beim Auswechseln der Holzbretter muss immer das darunter befindliche Untergestell sowie die Drehgestelle von Verunreinigungen wie Schotter, Sand o.ä. gereinigt werden. Nicht entfernter Schotter, Steine oder Sand können sich während der Fahrt lösen und auf Bahnsteigen oder Bahnübergängen zu gefährlichen Geschossen werden. Aber auch auf den Brücken z.B. über Autobahnen können solche Verunreinigungen zu einer sehr großen Gefahr werden. Dies gilt auch für vergessene Werkzeuge usw. Zum effektiven Reinigen des Untergestells empfiehlt es sich, Druckluft zu verwenden.

Umgang mit Arbeitsaufträgen und Checklisten. - Erledigte Arbeiten markieren.

- Die einzelnen Arbeitsgänge auf den Arbeitsaufträgen, Checklisten usw. sind erst als „erledigt“ zu markieren, wenn sie wirklich erledigt sind.

  Es ist verboten Arbeitsgänge vor der Fertigstellung als erledigt zu markieren! Das Gilt auch für z.B. „Betriebsfreigabe JA“ Markierung. Offene Arbeiten bleiben unmarkiert!

- Desweiteren hat sich bei dem VPI Audit herausgestellt, dass die einzelnen erledigten Arbeitsgänge als erledigt markiert sind, aber nicht ersichtlich war, welcher Kollege die Arbeiten als erledigt gemeldet hat. Um das Zertifikat von der VPI zu erhalten, ist es notwendig, dass wir unsere Arbeitsweise diesbezüglich ändern. Ab sofort sind die Arbeitsgänge, die ihr erledigt habt, selbst als erledigt zu markieren und in dem Bemerkungsfeld euren Namen eintragt.
  Beispiel:

Anzahl	Durchzufuhrende Arbeiten, benotigtes Material	Arbeit erledigt	Zeit gesamt	Bemerkung
1	Untersuchung nach Anlage 10 AVV	✓	35 min	Müller
1	Instandhaltungsvorbereitung	✓		
4	Radsatz - Sichtprüfung - pro Radsatz	✓		Meier
4	Radsatz vermessen - Aufnahme der Radsatzdaten zur Vorbereitung Radsatztausch - pro Radsatz	✓		Meier
1	Br 0 - VPI Abschnitt 2 - 3 bis 4 Achsen	✓	90*	Müller
1	Dokumentation	✓		Müller
	*Mehraufwand durch Undichtigkeit			

Das ist der erste Schritt, um bis zu 31.03.20 die Zertifizierung zu erhalten. Später wird jeder Mitarbeiter einen kleinen runden Stempel erhalten, auf dem die Personalnummer abgebildet ist. Damit ist es für euch deutlich einfacher die Arbeitsgänge zu markieren. (Derzeit noch zu groß und unleserlich.)

Anzahl	Durchzufuhrende Arbeiten, benotigtes Material	Arbeit erledigt	Zeit gesamt	Bemerkung
1	Untersuchung nach Anlage 10 AVV		min	
1	Instandhaltungsvorbereitung			
4	Radsatz - Sichtprüfung - pro Radsatz			
4	Radsatz vermessen - Aufnahme der Radsatzdaten zur Vorbereitung Radsatztausch - pro Radsatz			
1	Br 0 - VPI Abschnitt 2 - 3 bis 4 Achsen			
1	Dokumentation			

Arbeiten an der Bremse, Entwässerung Bremse, Bremsprüfung nach UIC-Merkblatt 543-1

VPI 07 Bremsen Anhang 2 Br.0 durchführen

Durchführung einer Bremsprobe nach VPI 07:

- Bei Durchführung einer Bremsprüfung/Revision z.B. Br0 ist zwingend notwendig, dass die Hauptluftleitung(HL) inkl. der Absperrhähne und Bremskupplungen auf Dichtigkeit geprüft wird. Um das zu ermöglichen, ist auf einer Seite der HL das Bremsprüfgerät anzuschließen und auf der gegenüberliegenden Seite der HL muss immer eine **Blindkupplung** verwendet und angeschlossen werden. Beide Absperrhähne sind zu öffnen.

  Es gibt auch Waggons die an den Wagenenden je zwei Absperrhähne und Bremskupplungen verbaut haben. Bei solchen Waggons ist die HL immer Paarweise zu prüfen, das heißt erst wird die linke Seite der HL geprüft und anschließend die rechte Seite. Nur so lässt sich die gesamt HL inkl. der Anbauteile auf Dichtigkeit prüfen.

- Die Bremse an einem Gütereisenbahnwaggon ist pneumatsich. Das heißt, dass das Arbeitsmedium Druckluft ist. Die Druckluft verändert ihre Eigenschaft, je nach äußeren Einflüssen wie z.B. Temperatur, Druck usw. Das negative ist, dass u.a. Wasser bzw. Feuchtigkeit

dadurch in das Bremssystem gelangen. Daher haben alle Bremssysteme mehrere Möglichkeiten das Bremssystem zu entwässern. Das **Entwässern** gehört immer zu einer Bremsprobe dazu und ist bei jeder Bremsprobe durchzuführen. Folgende Entwässerungsmöglichkeiten gibt es:
    - **Bei KE Bremse**: Am Ventilträger, der untere Stopfen 1/2-Zoll- und am Luftbehälter meistens 3/4-Zoll-Stopfen.
    - **Bei allen anderen**: an der HL ist ein sogenannter Tropfschleuderfilter verbaut (sieht aus wie eine Birne). Meistens befindet sich dieser Filter in der Nähe vom Steuerventil und hat ein 1-Zoll-Stopfen.
    - Aber auch die Luftbehälter, wie bei der KE Bremse haben Entwässerungsmöglichkeiten und sind zu entwässern.

- Das **Entwässern muss immer bei einem drucklosen Bremssystem durchgeführt werden**.
  Achtung! Verletzungsgefahr. Vor Entwässern ist die Bremse immer auf drucklosen Zustand zu prüfen ggf. muss die Bremse entlüftet werden.

- Es sind immer neue Stopfen zu verwenden.

- Um weitere Verletzungen bei Arbeiten an der Bremse zu vermeiden, aber auch um die Bremsfunktion nicht zu beeinträchtigen, sind die **Bremsprüfanschlüsse wie z.B. C-Druck immer bei gelöster Bremse zu demontieren**. Ist die Bremse angelegt, stehen die C-Anschlüsse unter Druck. Bei Dermontage entweicht die vorhandene Druckluft schlagartig, der Prüfstutzen kann weggeschleudert werden, es wird sehr laut und das Bremssystem leert sich schlagartig. Das kann zu Störungen der RLV führen.

Durchführung einer Bremsprobe nach UIC 543-1:

- Um die Ursache für schadhaften Radsätzen zu ermitteln (bei solchen Schäden gibt es fast immer mehrere Möglichkeiten als Ursache) ist eine Bremsprüfung nach UIC-Merkblatt 543-1 durchzuführen. Diese Bremsprobe ist deutlich aufwendiger als die Br0 Abschnitt 2 nach VPI 07.

  Wir fragen immer den Kunden, ob eine Br0 Abschnitt 2 nach VPI ausreicht und haben bis jetzt sehr wenige Bremsprüfung nach UIC-Merkblatt 543-1 durchführen müssen. Auch das AVV Regelwerk schreibt es vor. Bei dieser Bremsprobe lässt sich feststellen, ob die Bremse fehlerhaft war bzw. ist oder ob ein Bedienungsfehler vorliegt. So kann unser Kunde die Kosten die dadurch entstehen weiter an den Verursacher belasten.

Zulässige Muttern und deren Einsatzgebiet

VPI 07 Anhang 8 Nr. 6 zulässige Muttern

- Im VPI 07 Anhang 8 Nr. 6 ist klar definiert, welche Muttern im Bremsgestänge verwendet und wo sie eingesetzt werden dürfen (Beachte Besonderheit bei Bremsklotzhängeeisen und Bremsfangschlingen). Wichtig ist, dass die Muttern in den Autos vorrätig sind. Dazu haben wir die Muttern, die gerade nicht auf den Autos sind, nachbestellt und verteilen diese.

Prüfung

Bitte bestätige unten, dass du diese Seite gelesen hast. Drücke dazu auf: „Ich habe es gelesen.“ Nach dem Drücken wird dein Name unten in eine Liste aufgenommen. Desweiteren wird ein Zeitstempel hinterlegt, wann du die Bestätigung gedrückt hast.

Damit gilt die Schulung als verstanden und bestanden.

Teilnehmer

From:
https://wiki.jmrm.de/ - **JMRM-Wiki**

Permanent link:
https://wiki.jmrm.de/doku.php?id=w24:personal:schulungen:schulung_qualitaetssicherung_rens-wagen

Last update: **2020/06/22 10:12**