

WICHTIG

VTG Rail Europe GmbH · Nagelsweg 34 · 20097 Hamburg

Empfänger: Alle Reparaturwerke

Name: WS Joachim Wirtgen
Telefon: +49 (0) 40 2354 2301
E-Mail: Joachim.Wirtgen@vtg.com
Datum: 12.06.2017

Sonderregelungen für Radsätze BA 004, BA 004 sa, BA 004 A, sowie R1 / R9 / R31 / R32 / RI025 / 002 - 4. Überarbeitung

Sehr geehrte Damen und Herren,

die nachfolgend genannten Maßnahmen sind ab sofort umzusetzen.

1. Identifizierung von der Radsatzbauarten der ehemaligen AAE

Die Radsatzbauart ist an der entsprechenden Kennzeichnung auf der Radsatzmarke zu erkennen (siehe Bild 1). Die Radsatzbauart darf nicht mit der Werkstoffkennzeichnung verwechselt werden.

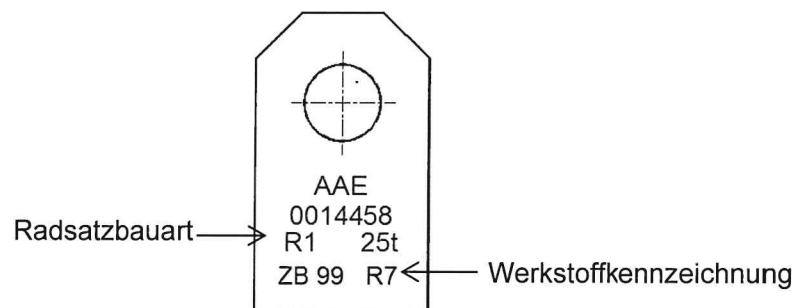


Bild 1: Kennzeichnung der Radsatzbauart auf der Radsatzmarke

1.1 Sonderregeln für die Radsatzbauart R1

Radsätze der Bauart R1 können mit Vollrädern der Bauarten ZDB29, BA 304 und BA 314 ausgerüstet sein. Die Bauart des Vollrades ist anlässlich des nächsten Werkstattzulaufes anhand seiner Form zu ermitteln. Die Unterschiede sind in Bild 2 dargestellt.

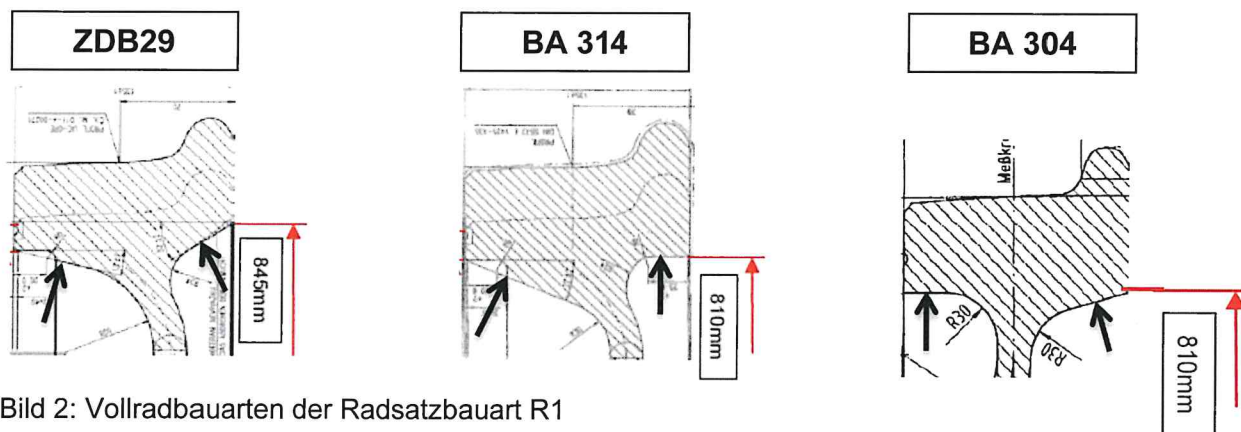


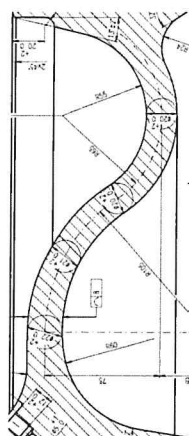
Bild 2: Vollradbauarten der Radsatzbauart R1

Radsätze mit der Vollradbauart ZDB29 - zu erkennen an der Schräge auf der Radkranzinnenseite und dem dortigen Randinnendurchmesser von 845 mm - sind anlässlich des nächsten Werkszulaufes auf der Radsatzmarke mit der Bauart R1A zu kennzeichnen. Radsätze mit der Vollradbauart 304 sind mit der Bauart R1B und Radsätze mit der Vollradbauart 314 sind mit der Bauart 314 zu kennzeichnen.

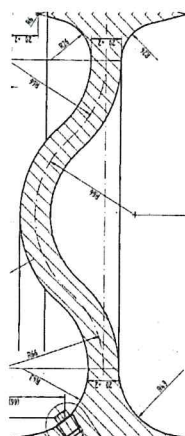
1.2 Sonderregeln für die Radsatzbauart R9

Von der Radsatzbauart R9 gibt es ebenfalls verschiedene Varianten.

Die Vollräder lassen sich einteilen in S-förmige und glockenförmige Scheiben (Bild 3).



S-förmiges Vollrad



glockenförmiges Vollrad

Bild 3: Vollradformen der Radsatzbauart R9

1.2.1 S-förmige Vollräder der Bauart R9

Die S-förmigen Vollräder unterscheiden sich durch die Form an der Radkranzunterseite (waagrecht/schräg) und dem Durchmesser an der Unterkante (Bild 4).

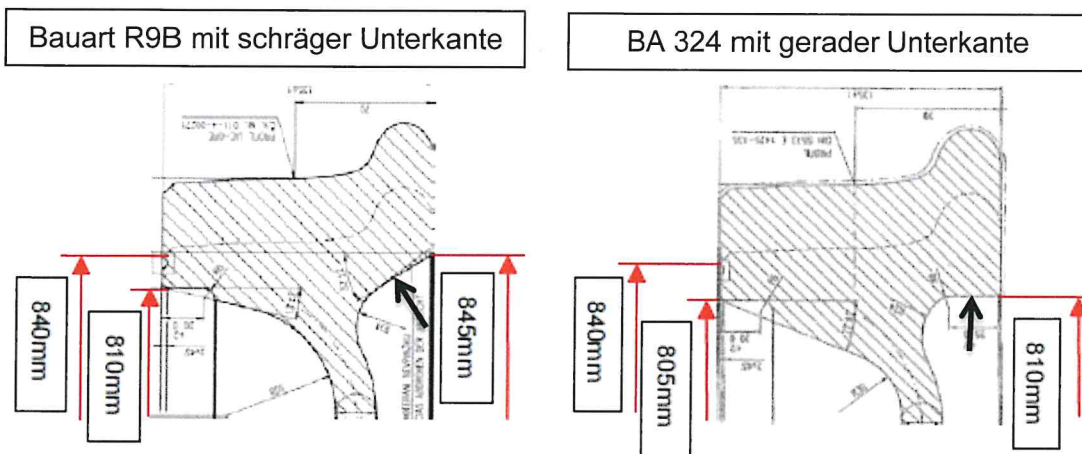


Bild 4: Unterschied zwischen den S-förmigen Vollrädern

Die Bauarten mit S-förmigen Vollrädern und gerader Unterkante entsprechen der VPI-Bauart 324 und sind beim nächsten Werkstattzulauf mit der Bauart 324 zu kennzeichnen.

Die Bauarten mit S-förmigen Vollrädern und schräger Unterkante sind beim nächsten Werkstattzulauf mit der Bauart R9B zu kennzeichnen.

1.2.2 Glockenförmige Vollräder der Bauart R9

Die glockenförmigen Vollräder lassen sich einteilen in eine durchgehend runde Scheibenform und eine Scheibenform mit geradem Zwischenstück, siehe Bild 5.

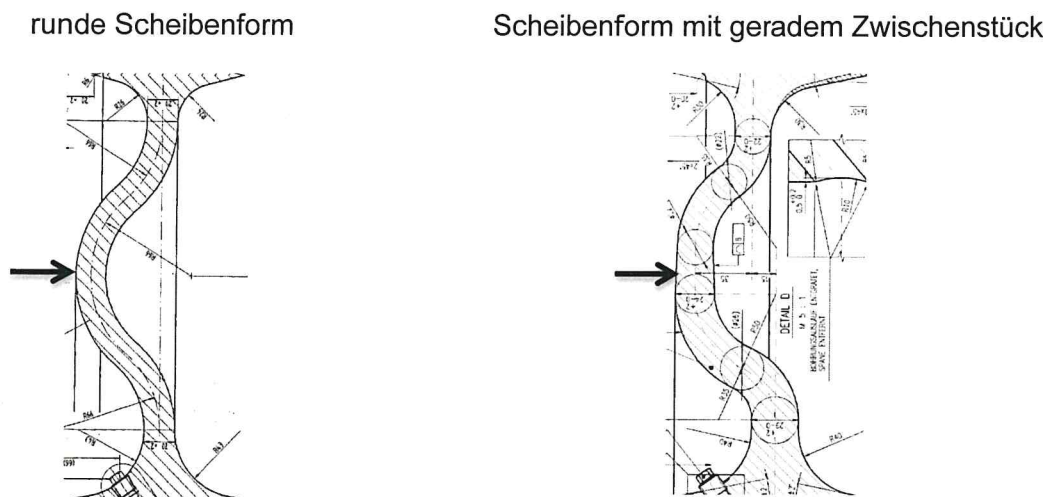


Bild 5: Unterschied der Scheibenformen bei glockenförmigen Vollrädern

Die Radsätze mit dem geraden Zwischenstück in der Glockenform sind beim nächsten Werkstattzulauf mit der Bauart R9Z zu kennzeichnen.

Die Radsätze mit den glockenförmigen Vollrädern mit durchgehend runder Scheibenform entsprechen der VPI-Bauart 004 und sind beim nächsten Werkstattzulauf mit der Bauart 004 zu kennzeichnen.

1.3 Meldung

Die neu zugeordnete Bauart ist im Radsatzportal/in Hermes einzutragen. Den neuen Bauarten sind folgende Artikelnummern zugeordnet:

Bauart	Artikelnummer
R1A	18977
R1B	18978
R9B	18979
R9Z	18980

2. Sonderregelung für die Radsatzbauarten 004, 004 sa, 004 A, sowie R1A / R9B / R31 / R32 / RI025 / 002

Ergänzend/abweichend zu den Regelungen des VPI-LF Modul 04 – Radsätze und Modul 09 – ZfP und den KR-Anweisungen Nr. 2.1.001 bzw. 2.1.021 sind bei Radsätzen der Bauarten 004, 004 sa, 004 A, sowie 002, R1A, R9B, R31, R32 und RI025 folgende Maßnahmen ab sofort umzusetzen:

- 2.1 Bei jedem Zulauf eines Wagens mit o. g. Radsatz-Bauarten ist der weiße unterbrochene Strich – sofern vorhanden - auf dem Radsatzlagerdeckel nach VPI 04, Anhang 3, Punkt 4, zu löschen. Die Löschung des unterbrochenen weißen Strichs auf den Radsätzen bedeutet nicht, dass diese Radsätze ihre Zulassung / Eignung als thermostabile spannungsarme Radsätze verloren haben. Sie erfüllen weiterhin die entsprechenden Normen und technischen Vorgaben. Die Löschung hat allein den Zweck, dass zukünftig bei Farbabbbrand auf der Scheibe eine Überprüfung auf thermische Schäden durch Messung der Eigenspannung erfolgt.
- 2.2 Die UT-Prüfung auf Eigenspannung ist nur beim Vorliegen von Farbabbbrand durchzuführen sofern im VPI-LF nicht für einzelne Radsatzbauarten zusätzliche UT-Prüfungen vorgesehen sind.
Für den zulässigen Eigenspannungswert gilt der Bereich von – 350 bis + 300 MPa statt bisher – 350 bis + 400 MPa.
- 2.3 An Wagen mit K- und LL- Sohlen, die im Raster die Zeile SS, S** oder S*** besitzen, dürfen Radsätze dieser Bauarten nur noch mit einem Ist-Laufkreisdurchmesser ≥ 880 mm eingebaut werden. Der Ist-Laufkreisdurchmesser ist an der Innenseite der Scheibe angeschrieben, er wird nur im Zuge einer Reprofilierung gemessen und angeschrieben.

- 2.4 An Wagen mit GG-Sohlen und Wagen mit K- oder LL-Sohle ohne SS bzw. S** / S*** Anschrift gilt weiterhin das Betriebsgrenzmaß (Bm) von 840 mm und als Maß nach letzter Profilierung 856 mm (Bm +16 mm) für Neigung 6,7 % und 860 mm (Bm +20 mm) für Neigung 15% (gilt nicht für Radsätze der BA R1B, das Bm beträgt hier 854 mm).
- 2.5 Sollte bei einem Werkstattaufenthalt (nicht bei einem mobilen Serviceeinsatz) festgestellt werden, dass sich an einem dieser Wagen ein Radsatz der o. g. Bauarten befindet, der nach den Vorgaben gemäß Punkt 2.3 nicht mehr eingebaut werden darf, so ist dieser während dieses Werkstattaufenthaltes durch einen geeigneten Radsatz zu ersetzen.
3. Übersicht über die von der Sonderregelung betroffenen Radsatzbauarten (nach entsprechender Zuordnung gemäß Abschnitt 1)

Radsatzbauart	betroffen	nicht betroffen
R1A	X	
R1B		X
R9B	X	
R9Z		X
R31	X	
R32	X	
RI025	X	
002	X	
004 und 004-Varianten	X	
314		X
324		X
andere Bauarten		X

Diese Regelungen werden in die nächsten Veröffentlichungen der entsprechenden KR-Anweisungen bzw. Maintenance Instruction eingearbeitet.

Mit freundlichen Grüßen
VTG Rail Europe GmbH

Joachim Wirtgen

