

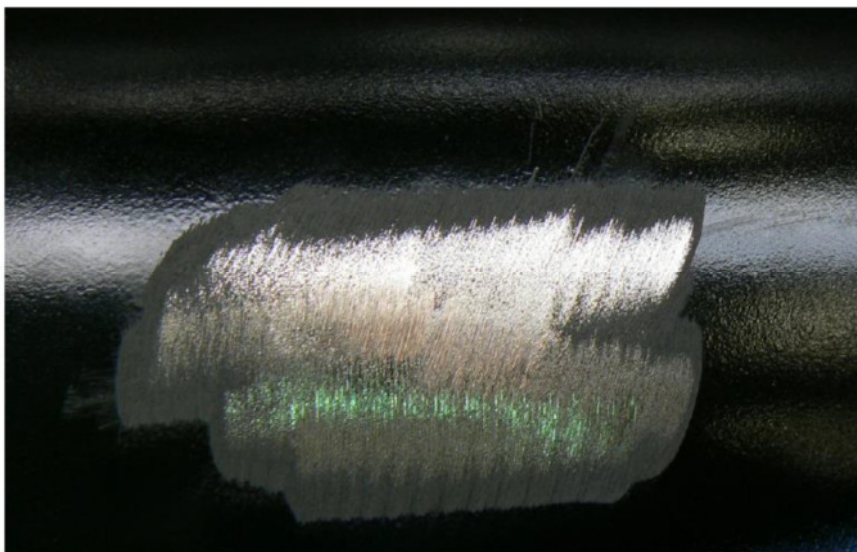
Die Beschichtung ist vorzugsweise im Spritzverfahren aufzubringen. Es ist eine Trockenschichtdicke von mindestens 100 – 250 µm einzuhalten. Stichprobenartig ist die Schichtdicke der Neubeschichtung zu prüfen.

- (7) Mindestens die Lagerdeckel von Radsatzlagern sind mit thermosensiblen Anstrichsystemen nach Punkt (4) zu beschichten ggf. auszubessern. Radsatzlagergehäuse sind entweder nach Punkt (4) oder (6) zu beschichten ggf. auszubessern.
- (8) Radkranzstirnflächen dürfen nicht mit Anstrichen versehen sein.
- (9) Federbundzapfenlöcher sind mit Korrosionsschutzfarbe zu streichen.
- (10) Sitzflächen, auf denen Bauteile aufgedrückt oder aufgeschraubt werden, müssen frei von Anstrichen sein.

16. Behandlung von Beschichtungsschäden

- (1) Lose Beschichtungsteile und anhaftender Schmutz müssen mit einer Drahtbürste (Anwendung einer Drahtbürste/Topfbürste aus Stahl ist zulässig) oder durch Abstoßen mit einem Schaber (kein Stahl) entfernt werden. Die Übergänge zu fest haftender Altbeschichtung sind mittels Schmirgelleinen oder Fächerschleifer (Körnung feiner oder gleich 60) beizuschleifen.

Festhaftende Beschichtungen müssen intakt sein. Von der Oberfläche der anderen Bereiche sind loser Rost, lose Beschichtungen und lose artfremde Verunreinigungen zu entfernen. Die Oberfläche muss so bearbeitet sein, dass sie einen vom Metall herrührenden Glanz aufweist (siehe Bild).



Die auszubessernden Wellenbereiche werden mit Schnell- oder Bremsenreiniger, unter Verwendung eines sauberen Papiertuchs entfettet. Es ist darauf zu achten, dass dabei kein neuer Schmutzeintrag von den Rändern der Schadstelle erfolgt.

- (2) Auf die auszubessernden Bereiche und die angrenzenden Randbereiche der intakten Beschichtung ist der ausgewählte Beschichtungsstoff aufzutragen. Der Beschichtungsstoff muss vor Verwendung gründlich aufgerührt werden; dies gilt auch vor dem Abfüllen aus größeren Gebinden.

Bei der Beschichtung mit dem vorgesehenen Anstrichstoff muss die Objekttemperatur des Radsatzes die Mindesttemperatur nach Angabe des Lackherstellers aufweisen. Die zu beschichtende Oberfläche muss trocken sein. Eine Betauung ist unzulässig.

Der Beschichtungsstoff wird im Streichverfahren (auf der Welle in Längsrichtung) mit einem Flachpinsel aufgetragen. Zum Erreichen einer ausreichenden Trockenschichtdicke ist die Beschichtung zweimalig aufzutragen

Zwischentrocknungszeiten sind nach Herstellerangaben zu beachten.

Die Beschichtung muss bei Betriebseinsatz staubtrocken sein. Bei niedrigen Temperaturen kann der Trocknungsverlauf durch Warmluftzufuhr unterstützt werden.

- (3) Die Ausbesserung des Korrosionsschutzes von Radsatzwellen hat mit einem geeigneten Anstrichstoff zu erfolgen z. B. Eposist 2001. Die Verarbeitung hat nach Herstellerangaben zu erfolgen.
- (4) Ist die Beschichtung der Welle zu mehr als 30 % beschädigt, so ist die gesamte Beschichtung zu entfernen, der Oberflächenzustand zu prüfen, nach Anhang 7 einzustufen und der Radsatz einer IS2 zuzuführen. Die Erneuerung der Beschichtung erfolgt nach Abschnitt 15, (6).

Angebaute Radsatzlager sind bei der Entfernung der Altbeschichtung ausreichend zu schützen.

17. Kennzeichnung von Radsätzen

- (1) Instandgesetzte Radsätze müssen mindestens mit einer Identifizierungsmarke gekennzeichnet sein. Alternativ können durch die ECM andere Kennzeichnungssysteme verwendet werden. Auf die Verwendung von Instandsetzungsmarken kann die ECM bei Einsatz einer Radsatzdatenbank oder anderer Systeme, die eine Rückverfolgbarkeit der Instandsetzung sicherstellen, verzichten.
- (2) An fertig bearbeiteten Radsätzen sind die zulässige Radsatzlast, die Radsatzbauart und der Ist-Laufkreisdurchmesser nach Anhang 3 mit Farbe aufzubringen. Diese Anschrift ist nach jeder Instandsetzung zu erneuern bzw. auszubessern.
- (3) Radsätze mit thermisch hochbelastbaren Vollrädern (im Anhang 1 als thermostabiles Vollrad gekennzeichnet) sind auf dem Radsatzlagerdeckel mit einem durchbrochenen weißen Strich nach Anhang 3 zu kennzeichnen.
- (4) Die Kennzeichnung der Wellenstirnseite und Vollradnabe sind im Anhang 3 dargestellt. Diese Kennzeichnungen sind bei Neubau zu verwenden. Abweichende Kennzeichnungen können vorkommen. Eingestempelte Daten sind auf Korrektheit zu prüfen, ebenso die Angaben auf den Radsatzmarken. Die Seite mit der vollständigen Stempelung ist die A-Seite, die so auf Messblättern bezeichnet wird.
- (5) Fehlende bzw. unvollständige Radsatzwellenbauartnummern sind auf der A-Seite nachzustempeln.
- (6) Bei der Instandhaltungsstufe IS3W (Neubewellen) erhält der Radsatz die Nummer der neuen Welle.