



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»  
(ОАО «РЖД»)

**РАСПОРЯЖЕНИЕ**

« 31 » марта 2015 г.

Москва

№ 810р

**Об утверждении Типового регламента входного контроля запасных частей, поступающих в эксплуатационные вагонные депо № 776-2015 ПКБ ЦВ**

В целях обеспечения организации, проведения и оформления результатов входного контроля запасных частей, поступающих в эксплуатационные вагонные депо из ремонтных депо и от собственников подвижного состава:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 апреля 2015 г. прилагаемый Типовой регламент входного контроля запасных частей, поступающих в эксплуатационные вагонные депо № 776-2015 ПКБ ЦВ (далее – Регламент).

2. Директору Проектно-конструкторского бюро вагонного хозяйства – филиала ОАО «РЖД» Иванову А.О. обеспечить хранение подлинника, тиражирование и рассылку Регламента по заявкам Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД».

3. Начальнику Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры Сакееву А.И.:

обеспечить доведение настоящего распоряжения до соответствующих структурных подразделений и предприятий;

организовать в недельный срок изучение настоящего распоряжения причастными работниками и провести проверку знаний этого документа;

обеспечить соблюдение требований настоящего распоряжения в подведомственных структурных подразделениях;

внести необходимые изменения и дополнения в действующую нормативную и технологическую документацию.

Вице-президент  
ОАО «РЖД»



А.В.Целько

УТВЕРЖДЕНО

распоряжением ОАО «РЖД»

от « 31 » марта 2015 г. №810р

ТИПОВОЙ РЕГЛАМЕНТ  
ВХОДНОГО КОНТРОЛЯ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ,  
ПОСТУПАЮЩИХ В ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ВАГОННЫЕ ДЕПО

776 - 2015 ПКБ ЦВ

## СОДЕРЖАНИЕ

Раздел	Наименование	№ стр.
1	<b>ВВЕДЕНИЕ</b>	4
	1.1 Назначение и область применения.	4
	1.2 Перечень использованных нормативных документов.	4
	1.3 Термины, определения и сокращения.	6
2	<b>ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ</b>	8
3	<b>ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ВХОДНОГО КОНТРОЛЯ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ, ПОСТУПАЮЩИХ НА УЧАСТОК ТОР</b>	10
	3.1 Общий порядок входного контроля запасных частей	10
	3.2 Входной контроль колесных пар	11
	3.3 Входной контроль боковых рам	18
	3.4 Входной контроль надрессорных балок	22
	3.5 Входной контроль пружин рессорного комплекта тележки	28
	3.5 Входной контроль автосцепки в сборе	31
	3.6 Входной контроль поглощающего аппарата	35
	3.7 Входной контроль главной, магистральной части воздухораспределителя и авторежима	36 37
	3.8 Входной контроль авторегулятора	37
	3.9 Входной контроль соединительного рукава Р17Б и Р36	.
4	<b>Порядок оформления результатов входного контроля</b>	39
	<b>ПРИЛОЖЕНИЯ</b>	
А	Журнал входного контроля	40
Б	Акт о несоответствии	41

## ПРЕДИСЛОВИЕ

1 РАЗРАБОТАН Проектно-конструкторским бюро вагонного хозяйства – филиалом ОАО «РЖД» (ПКБ ЦВ ОАО «РЖД»).

2 ВНЕСЕН Управлением вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД»

3 ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ

4 ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

## 1 ВВЕДЕНИЕ

### 1.1 Назначение и область применения

1.1.1 Настоящий типовой регламент входного контроля запасных частей (далее - Регламент), поступающих в эксплуатационные вагонные депо (далее ВЧДЭ), устанавливает порядок организации, проведения и оформления результатов входного контроля запасных частей, поступающих в ВЧДЭ, из ремонтных депо и от собственников подвижного состава (далее-Поставщик).

1.1.2 Действие настоящего Регламента распространяется на пункты технического обслуживания (далее ПТО) и участки текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов (далее ТОР), находящиеся в составе эксплуатационных вагонных депо структурных подразделений дирекции инфраструктуры.

### 1.2 Перечень использованных нормативных документов

1.2.1 Положение об аттестации пунктов технического обслуживания грузовых и пассажирских вагонов № 762 – 2013 ПКБ ЦВ, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 28.01.2014 г. №182р.

1.2.2 РД 32 ЦВ 052-2009 Руководящий документ. Ремонт тележек грузовых вагонов с бесконтактными скользунками, утвержден Советом по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций, Протокол № 52 от 27-29 января 2010 г.

1.2.3 Инструкция по ремонту и обслуживанию автосцепного устройства подвижного состава железных дорог, утверждена Советом по железнодорожному транспорту Государств-участников Содружества, Протокол №53 от 20-21 октября 2010 г.

1.2.4 Руководящий документ по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524мм), утвержден Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, Протокол №57 от 16-17 октября 2012г.

1.2.5 732-ЦВ-ЦЛ Общее руководство по ремонту тормозного оборудования вагонов утверждено Советом по железнодорожному транспорту Государств-участников Содружества, Протокол №54 от 18-19мая 2011 г.

1.2.6 РД 32 ЦВ 003-2008 Руководящий документ. Методика выполнения измерений при техническом обслуживании в поездах и при текущем отцепочном ремонте грузовых вагонов, утвержден Департаментом вагонного хозяйства ОАО «РЖД» 22.12.2008 г.

1.2.7 РД 32 ЦВ 067-2008 Методика контроля узла пятник-подпятник при проведении деповского ремонта грузовых вагонов, утверждена Комиссией Совета по железнодорожному транспорту, от 24-26 июня 2008 г.

1.2.8 РД 32 ЦВ 050-2010 Руководящий документ. Методика выполнения измерений надрессорной балки, боковых рам, пружин рессорного комплекта при проведении ремонта тележек 18-100, утвержден Департаментом вагонного хозяйства ОАО «РЖД» 28.09.2010 г.

1.2.9 РД 32 ЦВ 082-2006 Руководящий документ. Ремонт трехэлементных тележек грузовых вагонов со скользунами постоянного контакта с осевой нагрузкой 23,5тс, утвержден ОАО «РЖД» 23.10.2006 г. с изменениями № 32 ЦВ 24-2014, утвержденными ОАО «РЖД» 09.09.2014 г.

1.2.10 Руководящий документ. Критерии браковки литых деталей тележек грузовых вагонов модели 18-100 и их аналогов в эксплуатации, утвержден Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, Протокол № 59 от 19-20 ноября 2013 г.

1.2.11 РД 32 ЦВ 081-2006 Руководящий документ. Методика выполнения измерений деталей и узлов тележки 18-578 при проведении плановых видов ремонта, утвержден ОАО «РЖД» 2006г.

1.2.12 РД 32 ЦВ 056-97 Руководящий документ. Грузовые вагоны железных дорог колеи 1520 мм. Руководство по текущему отцепочному ремонту, утвержден МПС РФ 02.09.1997г.

1.2.13 Руководящий документ по организации ремонта колесных пар в вагоноколесных мастерских и вагонных депо, утвержден Советом по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций, Протокол №51 от 20-22 апреля 2011г.

1.2.14 СТО РЖД 1.05.007-2010 Стандарт ОАО «РЖД» Рекламационная работа. Общий порядок проведения.

1.2.15 ГОСТ 24297-87 Входной контроль продукции. Основные понятия.

1.3 Термины, определения и сокращения

**ВЧДЭ** – Эксплуатационное вагонное депо

**ТОР** – участок текущего отцепочного ремонта;

**ПТО** – пункт технического обслуживания вагонов;

**НТД** – нормативно-техническая документация;

**ЭПА** – эластомерный поглощающий аппарат;

**АКП** - авто-контрольный пункт;

**ТР 1** – текущий ремонт порожнего вагона, выполняемый при его подготовке к перевозке с отцепкой от состава или группы вагонов, подачей на специализированные пути переводом в нерабочий парк;

**ТР 2** – текущий ремонт груженого или порожнего грузового вагона, с отцепкой от транзитных и прибывших в разборку поездов или от сформированных поездов, переводом в нерабочий парк и подачей на специализированные пути;

**Входной контроль** – операция, которую производят с целью предотвращения запуска в производство продукции, не соответствующей требованиям конструкторской и нормативно-технической документации.



## 2 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Регламент разработан с учетом уровня технической оснащенности средствами измерений участков ВЧДЭ для обеспечения проведения входного контроля запасных частей, поступающих в ВЧДЭ, от Поставщика и устанавливает единые требования по его организации, проведению и оформлению результатов контроля.

Средства измерения и средства допускового контроля, применяемые для проверки параметров деталей и узлов грузовых вагонов, подлежат периодическому контролю (поверке и калибровке) в соответствии с действующими нормативными документами и должны иметь действующие калибровочные или поверительные клейма.

Для контроля параметров деталей и узлов грузовых вагонов должны применяться средства измерения, зарегистрированные в «Государственном реестре средств измерений» и зарегистрированные в «Реестре средств измерений допущенных к применению в ОАО «РЖД» и обеспечивающие точность измерений. Все средства измерений должны иметь свидетельства об утверждении типа средства измерения (паспорт) с подтверждением проведения периодического контроля (поверки и калибровки).

Запасные части и детали грузовых вагонов, поставляемые Поставщиком и применяемые при ремонте вагонов на участке ТОР должны соответствовать требованиям соответствующих нормативно-технических документов, а новые требованиям стандартов, технических условий и сертификатов на их изготовление.

Входной контроль производится работниками, не ниже должности мастера, бригадира ТОР или старшего осмотрщика вагонов, назначенными приказом начальника ВЧДЭ.

Все запасные части и детали, поступившие от Поставщика до проведения входного контроля должны храниться отдельно от других забракованных или прошедших входной контроль запасных частей.

### 3 ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ВХОДНОГО КОНТРОЛЯ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ, ПОСТУПАЮЩИХ НА УЧАСТОК ТОР

#### 3.1 Общий порядок входного контроля запасных частей

3.1.1 При поступлении запасных частей в ВЧДЭ от Поставщика с целью обеспечения соответствия требованиям НТД, руководств по ремонту обязательному 100 %-ому входному контролю подлежат:

- колесные пары;
- боковые рамы;
- надрессорные балки;
- пружины рессорного комплекта тележки;
- автосцепка в сборе;
- поглощающий аппарат;
- главная и магистральная часть воздухораспределителя;
- авторежим;
- авторегулятор;
- соединительный рукав.

3.1.2 Входной контроль предусматривает проверку:

- условий и соблюдение правил транспортирования запасных частей;
- наличие установленных сопроводительных документов, которые удостоверяют комплектность запасных частей, акт годности (проверки) продукции, удостоверяющий качество отремонтированных и паспорта (сертификата) качества завода изготовителя для новых запасных частей. В акте должны быть указаны наименование детали, № детали, заключение о пригодности с подписью и печатью приемщика вагонов, осуществляющего свою деятельность в вагоноремонтном предприятии;
- визуальный осмотр с целью контроля целостности и инструментальный контроль на соответствие требованиям НТД;

- проверка отсутствия предписаний ОАО «РЖД» на поставленные запасные части об их изъятии из эксплуатации;
- проверка по идентификационным номерам боковых рам, надрессорных балок и колесных пар по базе данных автоматизированных систем учета и контроля выполненного ремонта и комплектации грузового вагона (АСУ УКВ) на отсутствие в числе забракованных;
- инструментальный обмер деталей.

### **3.2 Входной контроль колесных пар**

3.2.1 При поступлении колесных пар проверяют соблюдение правил их транспортировки в соответствии с требованиями «Руководящего документа по организации ремонта колесных пар в вагоноколесных мастерских и вагонных депо», утвержденного Комиссией Совета по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций, протокол № 51 от 20-22 апреля 2011 г. При этом проверяется наличие устройств фиксации и правильность закрепления колесной пары на транспортном средстве с целью предотвращения раскатывания колесных пар, ударов друг о друга и возможности образования дефектов на элементах колесной пары при транспортировке.

3.2.2 При выгрузке колесных пар и транспортировке на позицию входного контроля запрещается:

- сбрасывать колесные пары с транспортных средств;
- ударять или устанавливать колесные пары одна на другую;
- захватывать крюками и цепями подъемочных механизмов за шейки и предподступичные части осей колесных пар;
- хранить на земле без установки на рельсовые пути.

3.2.3 Проверяется наличие сопроводительных документов в соответствии п. 3.1.2 и дополнительно с обязательным предоставлением пересылочной ведомости формы ВУ-50 с приложением натурального колесного листка ВУ-51 на каждую колесную пару.

Пересылочная ведомость должна быть составлена согласно Приложения Н «Руководящего документа по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520(1524мм)», где должны быть указаны:

- индивидуальный номер колесных пар, выбитый на бирке под левым верхним болтом крышки крепительной с правой стороны колесной пары;
- собственник колесной пары;
- тип колесной пары;
- состояние: исправная – нового формирования или отремонтированная.

В пересылочной ведомости должны быть указаны номер транспортного средства, наименование отправителя, наименование получателя и которая должна быть подписана начальником предприятия, производившего отгрузку и отправку колесных пар.

Натурный колесный листок формы ВУ-51 должен иметь заполненные данные по каждой колесной паре в разделе «Приход» согласно Приложения В «Руководящего документа по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520(1524мм)», который является первичным документом, на основании которого заполняется журнал ремонта и оборота колесных пар ВУ-53, пересылочной ведомости на отправку колесных пар ВУ-50 и акта на исключение колесной пары из инвентаря формы ВУ-89 согласно Приложения К «Руководящего документа по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520(1524мм)».

Натурный колесный листок формы ВУ-51 предоставляется в одном экземпляре на каждую колесную пару, где в разделе «Приход» указывается:

- дата поступления;
- № колесной пары;
- тип колесной пары;
- диаметр по кругу катания;
- дата и пункт последнего формирования и последнего среднего ремонта колесной пары (полного освидетельствования) и монтажа букс с роликовыми подшипниками;
- откуда поступила колесная пара;
- № пересылочной ведомости.

Данные натурального колесного листка формы ВУ-51 раздела «Приход» заносятся в «Журнал ремонта и оборота колесных пар» формы ВУ-53 в соответствии с приложением Г «Руководящего документа по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520(1524мм)».

Журнал ремонта и оборота колесных пар ВУ-53 заполняется и подписывается работником, которому предоставлено право на подкату колесных пар.

3.2.4 Производится визуальный осмотр колесной пары на наличие маркирования и клеймения колесных пар и их элементов, отсутствие видимых деформаций, трещин, вмятин смотровой и крепительной крышек, наличие бирок ремонтного предприятия, на которых должны быть нанесены клейма:

а) о проведении среднего ремонта (полного освидетельствования) колесной пары на бирке установленной под левым верхним болтом крышки крепительной с правой стороны колесной пары на которой должно быть нанесено:

- индивидуальный номер колесной пары;

- месяц и две последние цифры года проведения среднего ремонта (полного освидетельствования) колесной пары;

- условный номер предприятия, которое произвело средний ремонт (полное освидетельствование) колесной пары;

- код государства – собственника колесной пары.

б) о проведении текущего ремонта (обыкновенного освидетельствования) колесной пары на бирке установленной под правый верхний болт крышки крепительной с правой стороны колесной пары на которой должно быть нанесено:

- знак проведения текущего ремонта колесной пары «ТР» (обыкновенного освидетельствования);

- месяц и две последние цифры года проведения текущего ремонта (обыкновенного освидетельствования) колесной пары;

- условный номер предприятия, которое провело текущий ремонт (обыкновенное освидетельствование) колесной пары;

- О1 или О2. – знак проведения восстановления профиля поверхности катания колес для колесных пар с буксовыми узлами, оборудованными двумя подшипниками роликовыми цилиндрическими;

- О1 или О2, О3 и т.д. – знак проведения восстановления профиля поверхности катания колес для колесных пар с буксовыми узлами, оборудованными сдвоенными или подшипниками кассетного типа, так как количество обточек указанных колесных пар не регламентировано в течение гарантийного межремонтного срока для подшипников;

- месяц и две последние цифры года проведения восстановления профиля поверхности катания колес;

- условный номер предприятия, которое провело восстановление профиля поверхности катания колес.

3.2.5 Дополнительно по биркам контролируется тип буксового узла, наличие смазки «БУКСОЛ» или «ЗУМ», при этом отличительными признаками являются:

3.2.5.1 Буксовый узел с подшипником сдвоенным:

а) на крышке смотровой – надпись «СП» для подшипников производства ОАО «ХАРП» или «СПС» производства ОАО «СПЗ» и АО «СПЗ» высотой 150 мм, нанесенная белой краской;

б) на бирке, установленной под левым верхним болтом М20 крышки крепительной с правой стороны колесной пары – дополнительное клеймо «СП» или «СПС» высотой 10 мм и шириной 5 мм.

3.2.5.2 Буксовый узел с подшипниками кассетного типа торговой марки Бренко (ЕПК –Бренко):

а) на крышке смотровой буксового узла – надпись «К-1» высотой 100...150 мм, нанесенная белой краской;

б) на бирке, установленной под левым верхним болтом М 20 крышки крепительной буксового узла правой стороны колесной пары – дополнительное клеймо «К-1» высотой 10 мм и шириной 5 мм;

3.2.5.3 Буксовый узел с подшипниками кассетного типа торговой марки SKF:

а) на крышке смотровой буксового узла – надпись «К» высотой 100...150 мм, нанесенная белой краской ;

б) на бирке, установленной под левым верхним болтом М 20 крышки крепительной буксового узла правой стороны колесной пары – дополнительно клеймо «К» высотой 10 мм и шириной 5 мм;

3.2.5.4 Буксовый узел с подшипниками кассетного типа торговой марки SKF с подшипниками под адаптер:

а) отсутствие корпуса буксы, вместо которого используется адаптер, бирка при этом отсутствует;



б) дополнительное клеймо «К» или «К1» и код страны – собственника колесной пары должны быть нанесены на шайбе стопорной с правой стороны колесной пары.

3.2.5.5 Внешние отличительные признаки буксовых узлов с подшипниками роликовыми цилиндрическими, заправленных смазками Буксол или ЗУМ являются:

а) надпись «БУКСОЛ» или «ЗУМ», нанесенная белой краской на крышке смотровой буксового узла;

б) дополнительная выбитая маркировка «БУКСОЛ» или «ЗУМ» на бирке, устанавливаемой под верхний левый болт крышки крепительной с левой стороны колесной пары.

3.2.6 Проверить правильность окраски колесной пары, при которой окраске подлежат только:

- корпуса букс, места соединения кольца лабиринтного с предподступичной частью оси, а также подступичная часть оси между кольцом лабиринтным и колесом;

- места соединения ступицы колеса с осью с внутренней стороны колесной пары.

3.2.7 Произвести контроль параметров колесной пары средствами измерений согласно правил пользования, который определяется Методикой выполнения измерений при техническом обслуживании в поездах и при текущем отцепочном ремонте грузовых вагонов РД 32 ЦВ 003-2008 и при этом допускаемые размеры колесных пар и их элементов должны соответствовать размерам колесных пар, указанных в таблице 3.2.7

Таблица 3.2.7

Контролируемые и допускаемые параметры колесных пар с применением средств измерений при входном контроле

№ п/п	Наименование элементов, параметров и дефектов колесной пары	Средства измерений, используемые при контроле	Допускаемые размеры при входном контроле
1	Расстояние между внутренними гранями ободов колес колесных пар грузовых вагонов, обращающихся в поездах со скоростью до 120 км/час	Штанген РВП Т447.02.000 ТУ 32 ЦВ 1800-95	От 1437,0 мм До 1443,0 мм
2	Разность диаметров по кругу катания колес, насаженных на одну ось, не более для колесных пар: -без обточки - после восстановления профиля поверхности катания колес обточкой	Скоба ДК Т447.01.000 ТУ 32 ЦВ 1779-95 или МАИК (при наличии на ТОР)	1 мм  0,5 мм
3	Толщина обода колеса, не менее	Толщиномер цельнокатаных колес Т447.07.000 ТУ 32 ЦВ 1802-95	24 мм
4	Толщина гребня колеса на расстоянии 18 мм от вершины гребня, не менее	Шаблон абсолютный вагонный Т447.05.000 ТУ 32 ЦВ 1801-95 или МАИК (при наличии на ТОР)	Не менее 28 мм и не более 33 мм
5	Разность толщин гребней на одной колесной паре для колесных пар: -без обточки - после восстановления профиля поверхности катания колес обточкой	Шаблон абсолютный вагонный Т447.05.000 ТУ 32 ЦВ 1801-95 или МАИК (при наличии на ТОР)	Не более 3 мм  Не допускается

3.2.8 Принятые по результатам входного контроля колесные пары транспортируются на позицию хранения годной продукции для дальнейшего использования.

3.2.9 Колесные пары не принятые по результатам входного контроля маркируются в соответствии с п. 4.3 с последующей транспортировкой для хранения в изолятор брака до возврата Поставщику.

### **3.3 Входной контроль боковых рам тележек**

3.3.1 При поступлении боковых рам проверяется наличие сопроводительных документов в соответствии с п. 3.1.2 и сверяются номера боковых рам с номерами, указанными в сопроводительных документах.

3.3.2 Боковые рамы подлежат визуальному осмотру с целью выявления наличия видимых деформаций, трещин, отколов, отсутствия исправленных знаков маркировки, проверяется наличие номера, года изготовления, условного номера клейма завода-изготовителя, клейм ремонтного предприятия в соответствии с «Руководящим документом. Критерии браковки литых деталей тележек грузовых вагонов модели 18-100 и их аналогов в эксплуатации».

3.3.3 Проверяется срок службы, который не должен превышать :

- для боковых рам изготовленных с 1975 г. до 1984 г. - 40 лет по ГОСТ 9246-70;

- для боковых рам изготовленных с 1984 г. до 2002 г. – 30 лет по ГОСТ 9246-79.

- для боковых рам изготовленных с 2002 г. из сталей 20ГЛ, 20ГФЛ, и 20ГТЛ - 32 года по ОСТ 32.183-2001;

- для боковых рам, изготовленных с 2002 г. из стали 20ХГНФТЛ – 35 лет по ОСТ 32.183-2001;

3.3.4 На каждой боковой раме должны быть отлиты следующие знаки маркировки:

- код государства собственника детали;
- условный номер предприятия изготовителя в рамке;
- две последние цифры (арабские) года изготовления;
- порядковый номер детали по системе нумерации предприятия изготовителя;
- условное обозначение марки стали или марка стали;

Допускается маркировка кода государства – собственника путем приварки пластины с литыми или штампованными знаками маркировки государства собственника.

3.3.5 На каждой боковой раме должны быть нанесены ударным способом клейма службы технического контроля предприятия изготовителя, а также клеймо приемки детали при изготовлении, которые должны быть расположены на верхнем поясе рессорного проема боковой рамы рисунок 1.

3.3.6 Клейма предприятия, производившего ремонт, должны быть нанесены на торце челюстного проема, с указанием условного номера предприятия, производившего ремонт и даты ремонта в соответствии с рисунком 1.

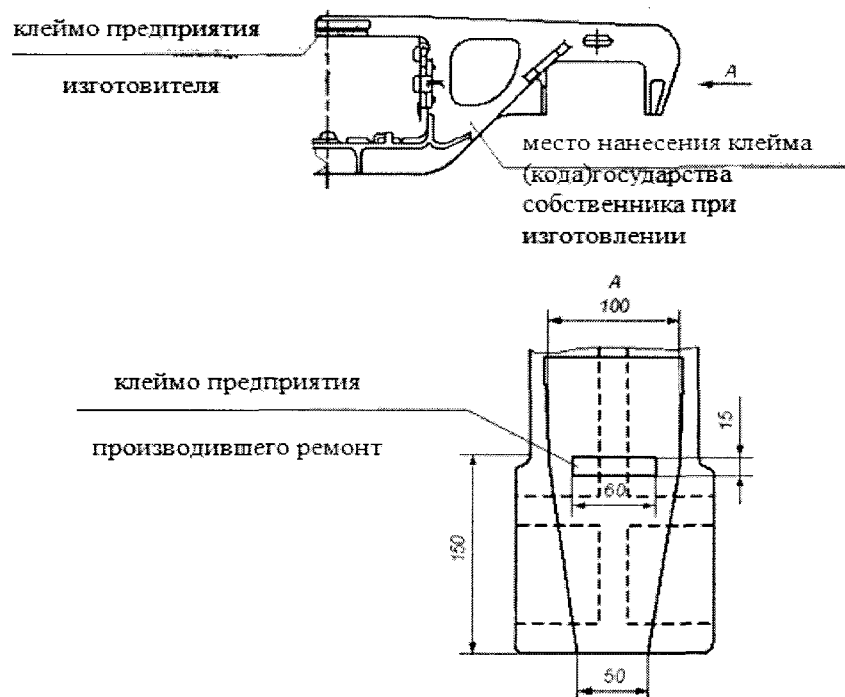


Рисунок 1. Места маркирования боковой рамы

### 3.3.7 Не допускается:

- отсутствие хотя бы одного из идентификационных номеров (порядкового номера детали, клеймо завода-изготовителя, года изготовления);
- наличие цифр клейма года изготовления (хотя бы одна) выполненных электросваркой или имеющие исправления электросваркой более 50%;

3.3.8 Проверить комплектность поставки боковых рам, которые должны быть оборудованы износостойкими неподвижными фрикционными планками толщиной 10 мм, или 16 мм, износостойкими сменными прокладками опорных плоскостей в буксовых проемах по проекту М 1698 ПКБ ЦВ и в кронштейнах для крепления валика подвески тормозного башмака должны быть установлены полимерные втулки по чертежу 194.00.054-0 или волокнитовые или фенопластовые втулки по чертежу 100.00.09-0.

3.3.9 Произвести контроль параметров боковой рамы тележки указанных в таблице 3.3.9 средствами измерений согласно правил

пользования, который определяется РД 32 ЦВ 050-2010 «Руководящий документ. Методика выполнения измерений надрессорной балки, боковых рам, пружин рессорного комплекта при проведении ремонта тележек 18-100» для тележек модели 18-100 и РД 32 ЦВ 081-2006 «Руководящий документ. Методика выполнения измерений деталей и узлов тележки 18-578 при проведении плановых видов ремонта» для тележек модели 18-578.

Таблица 3.3.9

Контролируемые и допускаемые параметры боковых рам тележек моделей с применением средств измерений при входном контроле

№ п/п	Наименование элементов, параметров боковой рамы	Средства измерений, используемые при контроле	Допускаемые размеры при входном контроле
1.	Базовый размер боковой рамы модели: – 18-100  – 18-578	Шаблон Т 914.01.000 ТУ 32 ЦВ 2018-95	От 2180,0 мм До 2200,0 мм  От 2180,0 мм До 2192,0 мм
2	Разница базовых размеров боковых рам одной тележки	Шаблон Т 914.01.000 ТУ 32 ЦВ 2018-95	Не более 2 мм

3.3.10 Принятые по результатам входного контроля боковые рамы регистрируются в «Журнале ремонта и оборота боковых рам тележек грузовых вагонов» формы ВУ-38 в соответствии с «Инструктивными указаниями по заполнению первичной учетной формы ВУ-38», утвержденными распоряжением ОАО «РЖД» №34р от 13.01.2009г.

### 3.4 Входной контроль надрессорных балок

3.4.1 При поступлении надрессорных балок проверяется наличие сопроводительных документов в соответствии с п. 3.1.2 и сверяются номера надрессорных балок с номерами, указанными в сопроводительных документах.

3.4.2 Надрессорные балки подлежат визуальному осмотру с целью выявления видимых деформаций, трещин, отколов, отсутствия исправленных знаков маркировки и наличия номера, года изготовления, условного номера клейма завода-изготовителя, клейм ремонтного предприятия.

3.4.3 Проверяется срок службы, который не должен превышать:

- для надрессорных балок изготовленных с 1975 г. до 1984 г. - 40 лет по ГОСТ 9246-70;

- для надрессорных балок изготовленных с 1984 г. до 2002 г. – 30 лет по ГОСТ 9246-79.

- для надрессорных балок изготовленных с 2002 г. из сталей 20ГЛ, 20ГФЛ, и 20ГТЛ - 32 года по ОСТ 32.183-2001;

- для надрессорных балок, изготовленных с 2002 г. из стали 20ХГНФТЛ – 35 лет по ОСТ 32.183-2001;

3.4.4 На каждой надрессорной балке должны быть отлиты следующие знаки маркировки:

- код государства собственника детали;
- условный номер предприятия изготовителя в рамке;
- две последние цифры (арабские) года изготовления;
- порядковый номер детали по системе нумерации предприятия изготовителя;
- условное обозначение марки стали или марка стали;

Допускается маркировка кода государства – собственника путем приварки пластины с литыми или штампованными знаками маркировки государства собственника.

3.4.5 На каждой надрессорной балке должны быть нанесены ударным способом клейма службы технического контроля предприятия изготовителя, а также клеймо приемки детали при изготовлении, которые должны быть расположены на верхней горизонтальной плоскости надрессорной балки тележки выше порядкового номера детали, условного номера предприятия изготовителя и года изготовления детали. Клеймо условного номера предприятия, производившего ремонт располагается на горизонтальной плоскости надрессорной балки с противоположной стороны от подпятникового места размещения клейм предприятия изготовителя в соответствии с рисунком 2.

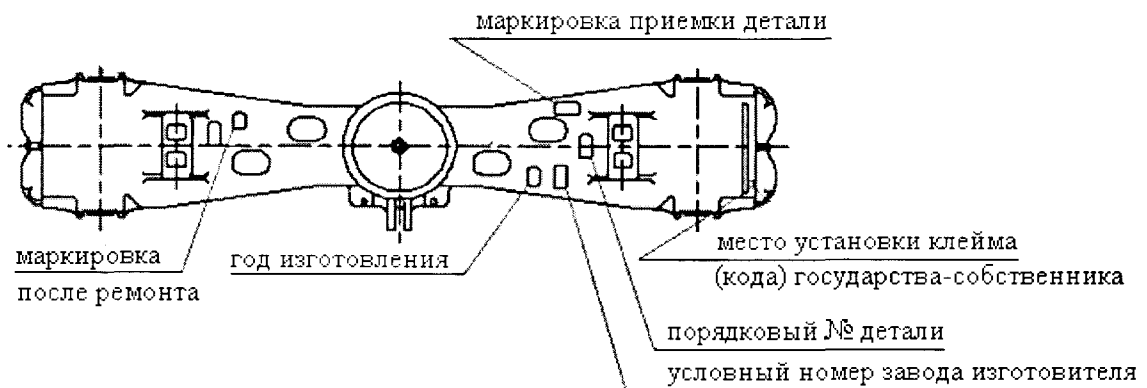


Рисунок 2. Места маркирования надрессорной балки

3.4.6 Не допускается:

- отсутствие хотя бы одного из идентификационных номеров (порядкового номера детали, клеймо завода-изготовителя, года изготовления);
- наличие цифр клейма года изготовления (хотя бы одна) выполненных электросваркой или имеющие исправления электросваркой более 50%;



3.4.7 Произвести контроль параметров надрессорной балки тележки модели 18-100, указанных в таблице 3.4.8 в порядке установленном РД 32 ЦВ 050-2010 «Руководящий документ. Методика выполнения измерений надрессорной балки, боковых рам, пружин рессорного комплекта при проведении ремонта тележек 18-100, РД 32 ЦВ 067- 2008 «Руководящий документ. Методика контроля узла пятник-подпятник при проведении деповского ремонта грузовых вагонов» надрессорных балок тележек модели 18-100.

3.4.8 Допускаемые размеры надрессорных балок тележки модели 18-100 должны соответствовать размерам, указанных в таблице 3.4.8.

Таблица 3.4.8

Контролируемые и допускаемые параметры надрессорных балок тележки модели 18-100 с применением средств измерений при входном контроле

№ п/п	Наименование элементов, параметров боковой рамы	Допускаемые размеры при входном контроле	Средства измерений, используемые при контроле	Примечание
1	2	3	4	5
1	Глубина подпятника	25 <sup>+1</sup> -2	Штанген подпятника Т 914.06.000 ТУ 32 ЦВ 2022-87	Для надрессорных балок, изготовленных до 1986г
		30 <sup>+1</sup> -2		Для надрессорных балок, изготовленных после 1986г
		36±1,0		По проекту М 1698 для установки износостойкой пластины
2	Диаметр подпятника на глубине 10 мм, не более	302,5+1,5мм	Штангенциркуль ШЦ-Ш-400-0,1 ГОСТ 166-89	

Продолжение таблицы 3.4.8

3	Длина опорной поверхности призм наклонных плоскостей	Не менее 166 мм Не более 179 мм	Шаблон НП Т 914.05.000 ТУ 32 ЦВ 2021-95	
4	Угол наклона поверхностей призмы наклонных плоскостей	Допуск угла наклона 45°(величина суммарного просвета между наклонной поверхностью и шаблоном по низу не более 6 мм)	Шаблон НП Т 914.05.000 ТУ 32 ЦВ 2021-95	

3.4.9 Произвести контроль параметров надрессорной балки тележки модели 18-578, указанных в таблице 3.4.9 в порядке установленном РД 32 ЦВ 081-2006 «Руководящий документ. Методика выполнения измерений деталей и узлов тележки 18-578 при проведении плановых видов ремонта».

Таблица 3.4.9

Контролируемые и допускаемые параметры надрессорных балок тележки модели 18-578 с применением средств измерений при входном контроле

№ п/п	Наименование элементов, параметров боковой рамы	Допускаемые размеры при входном контроле, мм	Средства измерений, используемые при контроле	Примечание
1	2	3	4	5
1	Глубина подпятника с чашой	+1 37 -2	Штангенциркуль ШЦ-Ш-400-0,1 ГОСТ 166-89 или Штанген подпятника Т 914.06.000 ТУ 32 ЦВ 2022-87	Контроль подпятникового места под установку чаши
2	Глубина подпятника с прокладкой	+1 37 -2	Штангенциркуль ШЦ-Ш-400-0,1 ГОСТ 166-89 или Штанген подпятника Т 914.06.000 ТУ 32 ЦВ 2022-87	Контроль подпятникового места под установку прокладки
3	Диаметр подпятника с чашой на глубине 10 мм, не более	316,8 <sup>+2</sup>	Штангенциркуль ШЦ-Ш-400-0,1 ГОСТ 166-89	Контроль подпятникового места под установку чаши
4	Диаметр подпятника с прокладкой на глубине 10 мм, не более	306 мм	Штангенциркуль ШЦ-Ш-400-0,1 ГОСТ 166-89	Контроль подпятникового места с прокладкой
5	Внутренний диаметр чаши на глубине 10 мм, не более	302,5+1,5мм	Штангенциркуль ШЦ-Ш-400-0,1 ГОСТ 166-89	

Продолжение таблицы 3.4.9

1	2	3	4	5
6	Наружный диаметр чаши, не менее	314 мм	Штангенциркуль ШЦ-Ш-400-0,1 ГОСТ 166-89	
7	Глубина чаши	+3 30 -2	Штангенциркуль ШЦ-1-125-0,1 ГОСТ 166-89	
8	Длина опорной поверхности призм	Не менее 172 мм Не более 176 мм	Шаблон НП Т 914.05.000 ТУ 32 ЦВ 2021-95	
9	Угол наклона поверхностей призмы наклонных плоскостей	Допуск угла наклона 45°(величина суммарного просвета между наклонной поверхностью и шаблоном по низу не более 6 мм)	Шаблон НП Т 914.05.000 ТУ 32 ЦВ 2021-95	

3.4.10 Принятые по результатам входного контроля надрессорные балки регистрируются в «Журнале ремонта и оборота надрессорных балок тележек грузовых вагонов» формы ВУ-39 в соответствии с «Инструктивными указаниями по заполнению первичной учетной формы ВУ-39», утвержденными распоряжением ОАО «РЖД» №34р от 13.01.2009г.

### **3.5 Входной контроль пружин рессорного комплекта тележки**

3.5.1 При поступлении пружин тележки проверяется наличие сопроводительных документов в соответствии с п. 3.1.2.

3.5.2 Пружины подлежат визуальному осмотру с целью выявления наличия видимых деформаций, трещин витков, изломов, отколов, протертостей, коррозионных повреждений более 10% площади сечения витков, смещения опорных витков.

3.5.3 Произвести контроль наличия маркировки на боковой поверхности опорного витка предприятия изготовителя. Знаки маркировки должны быть нанесены глубиной не более 2 мм штамповкой или другим способом с учетом сохранности знаков в течении всего срока службы пружины. При это должны быть нанесены:

- условный номер предприятия – изготовителя;
- год и месяц изготовления (приемки);
- марку стали (марку стали 55С2, 60С2, 55С2А, 6СС2А допускается не наносить).

Отсутствие знаков маркировки на пружинах не допускается.

3.5.4 Произвести контроль параметров пружин тележки модели 18-100, указанных в таблице 3.5.5 в порядке установленном РД 32 ЦВ 050-2010 «Руководящий документ. Методика выполнения измерений надрессорной балки, боковых рам, пружин рессорного комплекта при проведении ремонта тележек 18-100».

3.5.5 Допускаемые размеры пружин тележки модели 18-100 должны соответствовать размерам, указанных в таблице 3.5.5.

Таблица 3.5.5

Контролируемые и допускаемые параметры пружин тележки модели 18-100 с применением средств измерений при входном контроле

№ п/п	Наименование параметров пружины	Средства измерений, используемые при контроле	Допускаемые размеры при входном контроле, мм
1	Диаметр прутка:	Штангенциркуль ШЦ-1-125-0,1 ГОСТ 166-89	30
	- наружной		
	- внутренней		19/21
3	Внутренний диаметр наружной пружины	Калибр стакан-пробка Т914.22.000	140±2,5
4	Наружный диаметр внутренней пружины для:		
	- из прутка Ø 19 мм	Калибр стакан-пробка Т914.22.000	124±1,5
	- из прутка Ø 21 мм	Калибр стакан Т914.23.000	132±1,5
5	Высота пружины в свободном состоянии, мм	Штангенглубиномер ШГ – 300-0,1 ГОСТ 162-90	+6 249 -3
	- наружной		
	- внутренней		

3.5.6 Произвести контроль параметров пружин тележки модели 18-578, указанных в таблице 3.5.7 в порядке установленном РД 32 ЦВ 081-2006 «Руководящий документ. Методика выполнения измерений деталей и узлов тележки 18-578 при проведении плановых видов ремонта»

3.5.7 Допускаемые размеры пружин тележки должны соответствовать размерам, указанных в таблице 3.5.7.

Таблица 3.5.7

Контролируемые и допускаемые параметры пружин тележки модели 18-578 с применением средств измерений при входном контроле

№ п/п	Наименование параметров пружины	Средства измерений, используемые при контроле	Допускаемые размеры при входном контроле, мм
1	Диаметр прутка:	Штангенциркуль ШЦ-1-125-0,1 ГОСТ 166-89	28
	- наружной		
	- внутренней		19
3	Внутренний диаметр наружной пружины	Калибр пробка Т914.24.000	144
4	Наружный диаметр внутренней пружины для:	Калибр стакан Т914.25.000	134
5	Высота пружины в свободном состоянии, мм	Штангенглубиномер ШГ – 300-0,1 ГОСТ 162-90	259±2
	- наружной		
	- внутренней		259±2

3.5.8 Принятые по результатам входного контроля пружины регистрируются в «Журнале входного контроля», Приложение А.

### 3.6 Входной контроль автосцепки в сборе

3.6.1 При поступлении автосцепки в сборе проверяется наличие сопроводительных документов в соответствии с п. 3.1.2 и сверяются номера автосцепок с номерами, указанными в сопроводительных документах.

3.6.2 Автосцепки подлежат визуальному осмотру с целью выявления наличия видимых деформаций, трещин, отколов.

3.6.3 Произвести контроль без разборки механизма автосцепки:

- наличия клейм ремонтного предприятия на головке автосцепки и валике подъемника, в случае поставки новых автосцепок наличие клейма ремонтного предприятия не предусмотрено, обязательно наличие паспорта (сертификата) качества завода -изготовителя;

- цепь или цепей расцепного привода, которая должна быть соединена с валиком подъемника удлиненным звеном и после соединения должны быть сварены в условиях КПА;

3.6.4 Произвести контроль параметров автосцепки в порядке установленном «Инструкцией по ремонту и обслуживанию автосцепного устройства подвижного состава железных дорог», утвержденной Советом по железнодорожному транспорту Государств-участников Содружества, Протокол от 20-21 октября 2010 г.:

- на участке ТОР, указанных в таблице 3.6.4.1

- на ПТО, указанных в таблице 3.6.4.2



Таблица 3.6.4.1

Контролируемые и допускаемые параметры автосцепки с применением средств измерений при входном контроле на участке ТОР

№ п/п	Наименование элементов, параметров автосцепки	Средства измерений, используемые при контроле	Допускаемые требования при входном контроле
1	2	3	4
1.	Проверка собранной автосцепки:	Шаблон 940р	Верхнее плечо предохранителя упирается в противовес замкодержателя при нажатии на лапу ребром шаблона, то замок должен уходить от кромки малого зуба автосцепки не менее чем на 7 мм и не более чем на 18 мм (измеряют в верхней части замка)
	а) проверка исправности действия предохранителя замка от саморасцепа;		
	б) проверка действия механизма на удержание замка в расцепленном положении	Шаблон 940р	При установке шаблона и последующем повороте до отказа валика подъемника увести замок внутрь полости кармана и освободить валик, продолжая удерживать шаблон в зеве автосцепки. Замок не должен опускаться вниз
	в) выявление возможности преждевременного включения предохранителя замка при сцеплении автосцепок	Шаблон 940р	Шаблон устанавливают так, чтобы его откидная скоба стороной с вырезом 35 мм нажимала на лапу замкодержателя, а лист шаблона касался большого зуба. При нажатии на замок он беспрепятственно должен уходить в карман на весь свой ход
	г) проверка толщины замыкающей части замка	Шаблон 940р	Шаблон одновременно не прилегает к боковым сторонам малого зуба и замка

Продолжение таблицы 3.6.4

1	2	3	4
	д) Проверка ширины зева автосцепки (без замка)	Шаблон 940р	Шаблон должен не проходить мимо носка большого зуба в зев по всей высоте носка большого зуба
	е) проверка износа малого зуба	Шаблон 940р	Шаблон не должен соприкаться с боковой стенкой малого зуба. Проверку выполняют на расстоянии 80 мм вверх и вниз от продольной оси корпуса
	ж) проверка износа тяговой поверхности большого зуба и ударной поверхности зева	Шаблон 940р	Шаблон не должен входить в зев. Проверку выполняют в средней части большого зуба по высоте на 80 мм вверх и вниз от середины
2	Толщина перемычки хвостовика автосцепки	Штангенциркуль ШЦ-1-125-0,1	не менее 48 мм

Таблица 3.6.4.2

Контролируемые и допускаемые параметры автосцепки с применением средств измерений при входном контроле на ПТО

№ п/п	Наименование элементов, параметров автосцепки	Средства измерений, используемые при контроле	Допускаемые требования при входном контроле
1	2	3	4
1.	Контроль ширины зева	Шаблон 873	Ширина зева считается достаточной, если шаблон, приложенный к углу малого зуба, другим своим концом не проходит мимо носка большого зуба

Продолжение таблицы 3.6.4.2

1	2	3	4
2	Проверка длины малого зуба	Шаблон 873	Длина малого зуба считается нормальной, если шаблон не надевается на зуб полностью, т.е. имеется зазор. Проверку производить на расстоянии 80 мм вверх и вниз от продольной оси автосцепки
3	Проверка расстояния от ударной стенки зева до тяговой поверхности большого зуба	Шаблон 873	Шаблон не должен входить в пространство между ударной стенкой зева и тяговой поверхностью, т. е. имеется зазор. Проверку производить в средней части большого зуба на высоте 80 мм вверх и вниз от середины (проверка против окна для лапы замкодержателя не производится)
4	Контроль толщины замка	Шаблон 873	Толщина считается нормальной, если вырез в шаблоне меньше толщины замка, т.е. имеется зазор между кромкой шаблона и малым зубом
5.	Проверка действия предохранителя от саморасцепа	Шаблон 873	Шаблон устанавливают перпендикулярно к ударной стенке зева автосцепки так, чтобы шаблон одним концом упирался в лапу замкодержателя, а угольником - в тяговую поверхность большого зуба. Предохранитель годен, если замок при нажатии на него уходит в карман головы автосцепки не более чем на 20 мм и не менее чем на 7 мм.

Продолжение таблицы 3.6.4.2

1	2	3	4
6	Проверка действия механизма на удержание замка в расцепленном состоянии до разведения вагона	Шаблон 873	Шаблон устанавливают перпендикулярно к ударной стенке зева автосцепки так, чтобы шаблон одним концом упирался в лапу замкодержателя, а угольником - в тяговую поверхность большого зуба. Автосцепка годна, если замок удерживается в верхнем положении, а после прекращения нажатия шаблоном на лапу опускается под действием собственного веса в нижнее положение
7	Толщина перемычки хвостовика автосцепки	Штанген-циркуль ШЦ-1-125-0,1	не менее 48 мм

3.6.5 Принятые по результатам входного контроля регистрируются в «Журнале входного контроля», Приложение А.

### 3.7 Входной контроль поглощающего аппарата

3.7.1 При поступлении поглощающего аппарата в сборе проверяется наличие сопроводительных документов в соответствии с п. 3.1.2 и сверяются номера поглощающих аппаратов с номерами, указанными в сопроводительных документах.

3.7.2 Поглощающие аппараты подлежат визуальному осмотру с целью выявления наличия:

- видимых деформаций, трещин, изломов и отколов на корпусе аппарата, фрикционных клиньях и нажимном конусе;
- отсутствие покачивания деталей аппарата, что определяется постукиванием по ним молотком;
- для ЭПА отсутствие протекания эластомерной массы.

3.7.3 Произвести контроль наличия клейм ремонтного предприятия. В случае поставки новых поглощающих аппаратов наличие клейма ремонтного предприятия не предусмотрено, обязательно наличие паспорта (сертификата) качества завода – изготовителя.

3.7.4 Пружинно-механические аппараты должны быть в сжатом состоянии, о чем свидетельствует наличие металлической прокладки высотой 15-20 мм, изготовленной из стального прутка диаметром 16-20 мм.

3.7.5 Принятые по результатам входного контроля поглощающие аппараты регистрируются в «Журнале входного контроля», Приложение А.

### **3.8 Входной контроль главной, магистральной части воздухораспределителя и авторежима**

3.8.1 При поступлении главной, магистральной части воздухораспределителя и авторежима проверяется:

- наличие предохранительных устройств от воздействия окружающей среды;
- наличие видимых деформаций, трещин, отколов.

3.8.2 Произвести контроль наличия бирок ремонтного предприятия об испытаниях отремонтированных главных, магистральных частей и авторежимов при условии проведения последнего испытания в период не более шести месяцев на момент поступления. На бирках должно быть выбито условный номер АКП и дата испытания (число, месяц и две последние цифры года).

3.8.5 В случае поставки новых главных, магистральных частей и авторежимов или у которых до окончания гарантийного срока службы остается не менее 2 лет, должна быть бирка об испытаниях в АКП с сохранением пломбы предприятия-изготовителя. При этом гарантийный

срок эксплуатации 6 лет от даты ввода воздухораспределителя в эксплуатацию, но не более 7 лет от даты изготовления.

### **3.9 Входной контроль авторегулятора**

3.9.1 При поступлении авторегулятора проверяется наличие сопроводительных документов в соответствии с п. 3.1.2.

3.9.2 Авторегуляторы подлежат визуальному осмотру с целью выявления наличия видимых деформаций, трещин, отколов, изгибов и деформации резьбы. При этом должно быть свободное вращение без заеданий при его проверке на стягивание и отпуск.

3.9.3 Произвести контроль наличия бирок ремонтного предприятия или завода изготовителя об испытаниях авторегуляторов. Бирка должна быть установлена под головкой стопорного болта на корпусе регулятора. На бирках должно быть выбито условный номер АКП и дата испытания (число, месяц и две последние цифры года).

### **3.10 Входной контроль соединительного рукава Р17Б и Р36**

3.10.1 При поступлении соединительного рукава проверяется наличие сопроводительных документов в соответствии с п. 3.1.2.

3.10.2 Соединительные рукава подлежат визуальному осмотру с целью выявления наличия:

- у соединительных головок видимых деформаций гребня и канавки под уплотнительное кольцо;

- у наконечников трещин, отколов и сорванной резьбы;

- у хомутиков деформации, изломов и надрывов;

- у резинотекстильного рукава наличие трещин на наружной поверхности и надрывы по торцам трубки.

3.10.3 Проверить срок годности резинокотекстильного рукава, который должен не превышать 6 лет и исчисляется от даты изготовления, указанном на резиновом ярлыке рукава.

3.10.4 Произвести контроль наличия бирок ремонтного предприятия или завода изготовителя об испытании соединительного рукава. Бирка должна быть установлена под гайку хомутика, установленного на наконечнике, при условии ремонта рукава с раскомплектовкой. В случае, если рукав был испытан без предварительной раскомплектовки – комплектовки, бирка должна быть установлена под накрученную на болт вторую гайку. На бирке должны быть нанесены клеймо АКП и дата ремонта или испытания (число, месяц и две последние цифры года).

#### 4 ПОРЯДОК ОФОРМЛЕНИЯ РЕЗУЛЬТАТОВ ВХОДНОГО КОНТРОЛЯ

4.1 Оформление результатов входного контроля проводит работник, ответственный за его проведение.

4.2 Принятые по результатам входного контроля запасные части регистрируются:

- колесные пары в «Журнале ремонта и оборота колесных пар» формы ВУ-53;
- боковые рамы тележек грузовых вагонов в «Журнале ремонта и оборота боковых рам тележек грузовых вагонов» формы ВУ-38;
- надрессорные балки в «Журнале ремонта и оборота надрессорных балок тележек грузовых вагонов» формы ВУ-39;
- головки автосцепки, поглощающие аппараты, главные и магистральные части воздухораспределителя, авторежимы, авторегуляторы и соединительные рукава в «Журнале входного контроля», Приложение А.

4.3 На детали, не прошедшие входной контроль работник, ответственный за проведение входного контроля:

- наносит маркировку несмываемой краской или вешает бирку красного цвета с последующим хранением забракованных деталей в изоляторе брака до момента возврата Поставщику;

- составляет акт о несоответствии продукции в соответствии с приложением Б;

- производит передачу акта несоответствия ответственному работнику ВЧДЭ для составления рекламационного акта Поставщику в соответствии с требованиями СТО РЖД 1.05.007 -2010 «Рекламационная работа. Общий порядок проведения».



ПРИЛОЖЕНИЕ А  
(обязательное)

## Журнал входного контроля

			1	№ п/п
			2	дата
			3	Наименование детали
			4	№ детали(при его наличии)
			5	Поставщик
			6	№ и дата накладной
			7	Количество, шт
			8	Дата ремонта (изготовления) по бирке
			9	Фамилия приемщика вагонов согласно на акте приема – передачи
			10	Количество , прошедших входной контроль, шт
			11	Количество несоответствующий продукции, шт
			12	№ и дата акта несоответствия
			13	Подпись ответственного лица

## ПРИЛОЖЕНИЕ Б

(обязательное)

## АКТ

## о несоответствии

№ \_\_\_\_\_ от « \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.

Дата приемки \_\_\_\_\_

Номер и дата накладной \_\_\_\_\_

Поставщик \_\_\_\_\_

Изготовитель \_\_\_\_\_

Количество:

По документам \_\_\_\_\_

По факту \_\_\_\_\_

Проверено \_\_\_\_\_

Количество несоответствующей продукции \_\_\_\_\_

По причине:

№ п/п	Наименование детали, № детали (при его наличии)	Описание несоответствия

Акт составил: \_\_\_\_\_  
(должность)                      (фамилия)                      (подпись)                      (дата)

Акт получил: \_\_\_\_\_  
(должность)                      (фамилия)                      (подпись)                      (дата)

