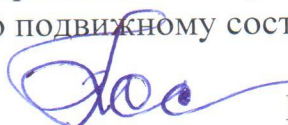


**АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«НАЦИОНАЛЬНАЯ КОМПАНИЯ «ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ»
ДЕПАРТАМЕНТ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА**

ЦТ/669-11

УТВЕРЖДАЮ:

Управляющий директор АО «НК «ҚТЖ»
по подвижному составу


_____ К.Ныгыметов

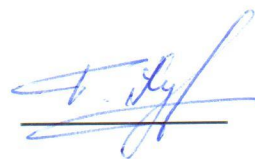
«29» 12 2011 г.

**ПРАВИЛА
СДАЧИ, ПРИЕМКИ И ГАРАНТИЙНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ
ТЯГОВОГО И МОТОРВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ПРИ
ПРОИЗВОДСТВЕ ЗАВОДСКОГО РЕМОНТА И ТЕХНИЧЕСКИХ
ОБСЛУЖИВАНИЙ НА РЕМОНТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

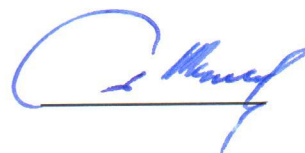
Астана 2011 г.

Лист согласования

Департамент подвижного состава

 К. К. К.

АО «Локомотив»

 М. М. М.

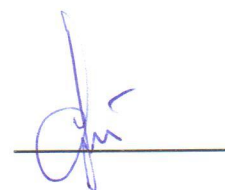
АО «ЛСЦ»

 А. А. А.

ТОО «Камкор Локомотив»

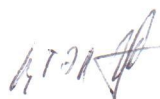
 Б. Б. Б.

АО «Пригородные перевозки»

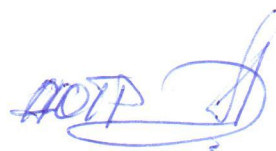
 Г. Г. Г.

Тел.. 604103









**АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«НАЦИОНАЛЬНАЯ КОМПАНИЯ «ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ»
ДЕПАРТАМЕНТ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА**

УТВЕРЖДАЮ:

Управляющий директор АО «НК «КТЖ»
по подвижному составу

_____ К.Ныгыметов

« __ » _____ 2012 г.

**ПРАВИЛА
СДАЧИ, ПРИЕМКИ И ГАРАНТИЙНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ
ТЯГОВОГО И МОТОРВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ПРИ
ПРОИЗВОДСТВЕ ЗАВОДСКОГО РЕМОНТА И ТЕХНИЧЕСКИХ
ОБСЛУЖИВАНИЙ НА РЕМОНТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

Астана 2012 г.

Разработаны Департаментом подвижного состава Акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы».

Правила сдачи, приемки и гарантийного обслуживания тягового-моторвагонного подвижного состава при производстве заводского ремонта и технических обслуживаний на ремонтных предприятиях Республики Казахстан, утвержденные от 3 августа 2007 года Главным инженером Акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» ЦТ/360-06-07, считать утратившими силу.

Содержание

1	Общие положения	4
2	Порядок сдачи ТПС (МВПС) на капитальный ремонт и техническое обслуживание, порядок определения объемов дополнительных работ	6
3	Порядок приемки ТПС (МВПС) с капитального ремонта и технических обслуживаний	10
4	Сдача и приемка ТПС (МВПС) на техническое обслуживание ТО-2	12
5	Порядок ведения рекламационной работы.....	13
6	Гарантийное обслуживание ТПС (МВПС)	18

1. Общие положения

Настоящие Правила сдачи, приемки и гарантийного обслуживания тягового и моторвагонного подвижного состава при производстве капитального ремонта и технических обслуживаний (далее - Правила) определяют порядок проведения капитального ремонта и технических обслуживаний тягового подвижного состава (далее - ТПС) и моторвагонного подвижного состава (далее – МВПС) в объемах по видам капитального ремонта и технического обслуживания, модернизации, а также порядок рекламационной работы и гарантийного обслуживания, взаимоотношений между владельцем ТПС (МВПС) и ремонтными предприятиями железнодорожного транспорта (далее – базы ремонта) по вопросам ремонта, модернизации ТПС (МВПС), узлов и агрегатов.

Правила содержат информацию и регламентируют следующие взаимоотношения владельца ТПС, МВПС с базами ремонта:

- сдача ТПС (МВПС) базе ремонта для капитального ремонта и технических обслуживаний и порядок определения объемов дополнительных работ;
- приемка ТПС (МВПС) с капитального ремонта и технических обслуживаний;
- сдача и приемка ТПС (МВПС) на техническое обслуживание ТО-2;
- порядок ведения рекламационной работы по гарантийным ТПС (МВПС);
- сроки гарантийного обслуживания ТПС (МВПС);

В Правилах используются следующие условные сокращения и термины:

- владелец ТПС (МВПС) – организация, имеющая в своей собственности ТПС (МВПС) и оказывающая услуги локомотивной тяги и размещающая заказ ремонтным предприятиям на оказания услуг по ремонту;
- база ремонта – организация или физическое лицо, производящие ремонт, техническое обслуживание, модернизацию ТПС (МВПС), узлов, агрегатов и имеющая необходимое технологическое оборудование, технологическую оснастку, измерительные и поверочные приборы, инструменты, испытательные и обкаточные стенды, утвержденные технологические процессы на каждую операцию;
- депо приписки – место дислокации локомотива и оперативного управления его работой (филиал предприятия владельца ТПС (МВПС));
- представитель базы ремонта – инженерно-технический работник ремонтного предприятия, направляемый базой ремонта в депо приписки для расследования причин выхода из строя узлов и деталей ТПС (МВПС) в период гарантийного срока, наделенный полномочиями по принятию решения вопроса устранения неисправностей ТПС (МВПС).
- доверительное лицо – лицо представляющее интересы гарантийной базы ремонта, находящееся в регионе депо приписки, и наделенное полномочиями по принятию решения вопроса устранения неисправностей ТПС (МВПС).
- представитель депо приписки – специалист филиала предприятия

владельца локомотива, направляемый в базу ремонта, для отбраковки узлов и деталей ТПС (МВПС), наделенный полномочиями по решению вопроса ремонта;

- приемщик локомотивов – специалист владельца ТПС (МВПС) по приемке ТПС (МВПС) после проведения технических обслуживаний и капитального ремонта;

- инженер по качеству – специалист владельца ТПС по приемке ТПС после проведения технического обслуживания ТО-2;

- ФЛСЦ – филиал Акционерного общества «Локомотивный сервисный центр»;

- ПТОЛ – пункт технического обслуживания локомотивов;

- ГСМ – горюче-смазочные материалы;

- ДВС – двигатель внутреннего сгорания;

- ДГУ – дизель-генераторная установка;

- НКВ – нижний коленчатый вал дизеля;

- ВКВ – верхний коленчатый вал дизеля;

- ШПГ – шатунно-поршневая группа дизеля;

- КР – капитальный ремонт;

- ТО – техническое обслуживание.

Взаимоотношения владельца ТПС (МВПС) и базы ремонта (далее - Стороны) оговорены настоящими Правилами и учитываются при заключении договоров и исполнении договорных обязательств.

Базы ремонта, принявшие на себя договорные обязательства по производству капитального ремонта и технических обслуживаний ТПС (МВПС) должны иметь соответствующее необходимое и действующее технологическое оборудования, измерительные и поверочные приборы, инструмент, утвержденные технологические процессы, условия для выполнения работ, необходимую оснастку, отвечающую технологическим требованиям ремонта, испытательные станции, стенды, диагностическое оборудование. Иметь квалифицированный штат слесарей, в соответствии со штатным расписанием. Выполнять работы соответствующего качества, выдерживать нормативные сроки простоя локомотивов на ремонте.

Владелец ТПС (МВПС) выбирает базы ремонта по результатам конкурса или другим критериям, предусмотренным законодательством Республики Казахстан (далее – РК).

Новые узлы и детали, устанавливаемые на ТПС (МВПС) при производстве капитального ремонта и технических обслуживаний должны быть сертифицированы (если оно подлежит обязательной сертификации). Изготавливаемые и восстанавливаемые детали и узлы локомотива в условиях ремонтных баз должны соответствовать установленным чертежным размерам, техническим условиям и техническим параметрам. При этом вновь изготовленные детали должны быть подтверждены сертификатами, выданным государственным органом, если они имеются в Перечне обязательной сертификации.

Капитальный ремонт и техническое обслуживание ТПС (МВПС), ремонт узлов, агрегатов, оборудования, а так же модернизация ТПС (МВПС) должны выполняться по утвержденным технологическим процессам на каждую операцию.

Контрольные, обкаточные и испытательные стенды, используемые в процессе капитального ремонта и технического обслуживания ТПС (МВПС) должны проходить в установленные сроки государственную поверку на их соответствие, назначению, требованиям и содержаться постоянно в исправном и действующем состоянии.

При производстве капитального ремонта и технического обслуживания ТПС (МВПС) базы ремонта должны руководствоваться действующими Правилами капитального ремонта и технического обслуживания ТПС (МВПС), приказами, нормами, техническими условиями, нормативными документами, инструкциями и другой оперативной информацией касательно выполнения договорных обязательств.

2. Порядок сдачи ТПС (МВПС) на капитальный ремонт и техническое обслуживание, порядок определения объемов дополнительных работ

2.1. Ремонтная база своевременно подготавливает свободное стойло, а владелец ТПС своевременно предоставляет ТПС (МВПС) для капитального ремонта и технического обслуживания не допуская межремонтных перепробегов.

2.2. Электровозы на все виды ремонта подаются в рабочем состоянии. Тепловозы на КР, ТОУ-8 подаются, как правило в холодном состоянии без аккумуляторных батарей, скоростемеров.

2.3 При отправке локомотива в холодном состоянии кабины машиниста, машинные отделения и экипаж локомотивов должны быть убраны, санитарные узлы промыты и продезинфицированы, вода из водяной системы слита, масло из картера дизеля, с бункеров ФНД и поддонов агрегатов слито, топливо из топливного бака слито, песок из песочных бункеров убран. Санитарная обработка должна подтверждаться справкой санитарной службы. В исключительных случаях разрешается отправка на ремонт по договоренности сторон с дизельным маслом (при невозможности его слива по месту в депо приписки локомотива) для его слива в базе ремонта с предъявлением счета за отработанное масло по фактическому наличию.

2.4 При подаче на ремонт ТПС в неудовлетворительном состоянии база ремонта имеет право предъявлять счет за проведенные дополнительные работы согласно составленной калькуляции.

2.5 Капитальный ремонт КР, технические обслуживания ТОУ-8, ТО-8, ТО-7 (пономерное) планируются Владелец ТПС (МВПС), и предоставляется базам ремонта до 20 числа месяца предыдущего планируемому на основании утвержденного годового плана проведения капитального ремонта и технических обслуживаний и заключенных договоров. Ремонтные базы до 25 числа сообщают телеграммой депо приписки локомотивов графики подгонки и постановки их на ремонт.

2.6 На техническое обслуживание ТО-6, ТО-3 отцепка ТПС производится по достижении межремонтных пробегов, строго по графику, который ежемесячно составляет и утверждает Депо приписки и согласовывает с Базой ремонта. ТО-4, ТО-5 производится по заявкам Депо приписки локомотива по мере наступления необходимости производства таких видов ремонта. Одновременная отцепка ТПС (МВПС) свыше производственных мощностей ремонтной базы не допускается. В случае если ТПС по объективным причинам не может быть отцеплен или принят на ремонт сторона, задерживающая заблаговременно (не менее чем за двое суток) письменно извещает другую сторону для принятия мер.

2.7 На ТО-8, ТО-7, ТО-6, ТО-5, ТО-4, ТО-3 ТПС (МВПС) подаются в горячем (рабочем) состоянии. В исключительных случаях по согласованию сторон, ТПС (МВПС) может подаваться в холодном (неисправном) состоянии. Ответственность и расходы за простой в ожидании ремонта или обслуживания неукomплектованного локомотива несет владелец локомотива.

2.8 Отдаленная от депо приписки ремонтная база, осуществляет разработку графиков постановки ТПС (МВПС) на ремонт с учетом следующих факторов: времени доставки телеграммы, трех суток на оформление командировочных и проездных документов, а также времени следования до места назначения ТПС с грузовым поездом (МВПС – отдельным локомотивом). Отдаленным эксплуатационным локомотивным депо база ремонта сообщает график постановки ТПС (МВПС) на ремонт телеграфом, а близлежащим – письменным сообщением. График постановки ТПС (МВПС) на ТО, предоставляемый ремонтной базой, должен содержать информацию о дате и времени прибытия ТПС (МВПС) на ремонт или обслуживание.

2.9 Филиал предприятия владельца локомотива (Депо приписки ТПС (МВПС)) при получении плана на капитальный ремонт и технического обслуживания, в трехсуточный срок телеграфом сообщает базе ремонта градации шеек коленчатых валов дизелей, даты последнего гидравлического испытания воздушных резервуаров, замеры бандажей колесных пар, пробеги электрических машин, неисправности оборудования, выявленные в процессе эксплуатации.

2.10 Депо приписки, а также базам ремонта при отправке ТПС (МВПС) на капитальный ремонт или техническое обслуживание категорически запрещается подменять детали, узлы и агрегаты. В исключительных случаях, при согласовании с базой ремонта, допускается замена исправных тяговых и вспомогательных электрических машин, не требующих заводского ремонта, на электрические машины, подлежащие капитальному ремонту. Укомплектованность приборами безопасности (радиостанции, скоростемеры (при условии не включения в норму расходов), микротрубки, УКБМ, Л-143 и т.д.) и противопожарным инвентарем обязательна. За укомплектованность ТПС (МВПС) инвентарем и инструментом ответственность несет его владелец.

2.11 О дате прибытия ТПС (МВПС) на капитальный ремонт КР и техническое обслуживание ТО, ремонтная база извещает телеграфным сообщением в адрес депо приписки, а дату постановки на КР и ТО дополнительным сообщением.

2.12 Сдача ТПС (МВПС) на КР, ТО производится сопровождающей (прибывшей) его локомотивной бригадой на путях базы ремонта, мастеру цеха, через дежурного по депо (ремонтного диспетчера). Срок сдачи не должен превышать:

- на КР и ТОУ-8 – двое суток;
- на ТО-8 – двое суток;
- на ТО-7 – одни сутки;

2.15. Книга учетной формы ТУ-28 сдается мастеру базы ремонта, технический паспорт ТПС (МВПС), формуляр с технической документацией, дефектная ведомость на состояние узлов и агрегатов сдается в технический отдел базы ремонта. В технических паспортах ТПС, (МВПС) узлов должны быть указаны (если имеется в наличии, должны быть приложены чертежи, схемы) ранее проведенные ремонты и работы по модернизации, дополнительно установленные приборы, опытные конструкции или детали и другие особенности локомотивов, узлов, агрегатов, предусмотренные формой паспорта с указанием номера проекта. Бортовой журнал ТПС (МВПС) учетной формы ТУ-152 сдается дежурному по депо (ремонтному диспетчеру), инвентарь и инструмент в кладовую базы ремонта или эксплуатационного локомотивного депо. Результаты химических анализов дизельного топлива, масла и электролита аккумуляторных батарей выполненные по месту приписки ТПС, МВПС и доставленные на базу ремонта сопровождающей локомотивной бригадой передаются в химическую лабораторию базы ремонта.

2.16. Приемка ТПС (МВПС) на капитальный ремонт КР и технические обслуживания ТОУ-8, ТО-8, ТО-7, ТО-6, ТО-5, ТО-4, ТО-3 производится комиссией в составе:

- от базы ремонта: заместитель руководителя по ремонту; начальник бюро описи (где он имеется), главный (старший) технолог, мастера причастных ремонтных цехов;
- от владельца ТПС (МВПС) - приемщик локомотивов, локомотивная бригада, сопровождающая локомотив на ремонт.

2.17. На каждый ТПС (МВПС) составляется акт приемки и предварительного наружного осмотра ТПС (МВПС) учетной формы ЗРУ-1 поступившего на капитальный ремонт, техническое обслуживание в трех экземплярах, с отражением технического состояния, комплектности, а также наличия на ТПС (МВПС) инвентаря, дизельного топлива, масла и показания счетчика по учету электроэнергии. Два экземпляра акта приемки ТПС (МВПС) передается сопровождающей локомотивной бригаде для доставки, передачи и хранения в депо приписки, а другой остаётся в ремонтной базе. Результаты химических анализов выполненных лабораторией базой ремонта на дизельное топливо, масло и электролита аккумуляторных батарей оформляется отдельной справкой в трех экземплярах за подписью работников химической лаборатории и приемщика локомотивов. Данная справка прилагается к акту приемки ТПС (МВПС).

2.18. После подписания всеми членами комиссии акта приемки ТПС (МВПС) на капитальный ремонт и техническое обслуживание, база ремонта несет полную ответственность за его сохранность, а также целостность и

сохранность инвентаря, инструмента, сигнальных принадлежностей, оборудования, технической документации, конструктивную неизменность, имеющих на ТПС (МВПС) модернизаций.

2.19. Время и дата подписания акта приемки ТПС (МВПС) является началом отсчета времени простоя его на капитальном ремонте или техническом обслуживании.

2.20. При оформлении акта приемки и предварительного наружного осмотра ТПС (МВПС), поступившего на техническое обслуживание, локомотивная бригада уполномочена решать вопросы комплектации недостающих деталей, а также подтверждения выявленных дополнительных работ.

2.21. ТПС (МВПС), поданные на капитальный ремонт и ТОУ-8, ТО-8, ТО-7 с опозданием, в случае не приемки их на ремонт должны быть приняты на ответственное хранение, с последующей постановкой на ремонт в течение трех суток с момента прибытия их на базу ремонта. При этом простой в ожидании постановки на ремонт, за базой ремонта не учитывается. Возврат сопровождающей локомотивной бригады в депо приписки, осуществляется после оформления акта сдачи локомотива на ответственное хранение.

2.22. При задержке ремонта по объективным причинам срок окончания ремонта соответственно переносится на срок задержки. Объективными причинами считаются несвоевременная подача на ремонт, проведение дополнительных, сверхцикловых работ или какой-либо модернизации. При выполнении дополнительных, сверхцикловых работ простой на ремонте увеличивается на утвержденное нормативное время выполнения этих работ. Отсутствие запасных частей, материалов, оборудования и других необходимых для своевременного выпуска локомотива из ремонта не является основанием увеличения нормативного простоя.

2.23. ТПС (МВПС), поданные на техническое обслуживание ТО-6, ТО-5, ТО-4, ТО-3 с опозданием должны быть сданы резервной бригаде до решения вопроса принятия на ремонт. При этом простой ТПС (МВПС) в ожидании приемки на ТО за базой ремонта не учитывается. Возврат сопровождающей локомотивной бригады в депо приписки, осуществляется после оформления акта сдачи ТПС (МВПС). Время в ожидании приемки ТПС (МВПС) на ТО не должно превышать не более 12 часов.

2.24. До подписания акта приемки на ремонт разборка ТПС (МВПС) запрещается. Сроки простоя ТПС, МВПС на ремонте устанавливаются действующими нормативными актами.

2.25. Детали и узлы с износом выше допустимых норм установленных действующими Правилами технического обслуживания ТПС (МВПС) относятся к ненормально-изношенным (подлежащим отбраковке). На выявленные в процессе ремонта ненормально-изношенные детали и узлы составляется акт формы №3 за подписью приемщика локомотивов, мастера ремонтного цеха, инженеров технологов базы ремонта и эксплуатационного локомотивного депо. Причины отбраковки должны подтверждаться методом сравнения фактически снятых замеров с деталей, узлов и агрегатов с предельно-допустимыми размерами, указанными в Правилах ремонта.

2.26. При отсутствии согласованного решения о достоверности технической непригодности отбракованных деталей и узлов, они отставляются на хранение в ожидании представителя депо приписки, для подтверждения правомерности их отбраковки. На отставленные в ожидании представителя детали и узлы, в присутствии приемщика локомотивов составляется акт принадлежности демонтированных узлов к конкретному локомотиву, в котором указываются заводские номера узлов, серия, депо приписки ТПС (МВПС), вид КР или ТО, на который он прибыл и причины отбраковки. При отсутствии заводских номеров на оборудовании, деталях, указываются их основные параметры и особенные приметы (пометка краской). Для подтверждения отбраковки деталей и узлов, база ремонта в суточный срок после обнаружения деталей узлов с ненормальным износом направляет телеграфом извещение депо приписки ТПС (МВПС).

2.27. После получения телеграммы по отбраковке деталей и узлов локомотива депо приписки в суточный срок извещает телеграммой свое согласие о проведении отбраковки с участием приемщика локомотивов без представителя депо приписки или дату прибытия своего представителя для подтверждения правомерности отбраковки детали, узла.

2.28. Работы, не предусмотренные технологическим процессом (циклом) проводимого вида КР или ТО относятся к сверхцикловым. На выявленные в процессе КР или ТО сверхцикловые работы составляется акт формы №2 за подписью приемщика локомотивов, мастера ремонтного цеха, инженеров технологов базы ремонта и эксплуатационного депо. Причины наличия сверхцикловых или дополнительных работ в период гарантийной эксплуатации определяются в соответствии с порядком ведения рекламационной работы настоящих Правил.

2.29. Локомотивное оборудование отправляется на ремонт на основании заключенных договоров его владельца с базой ремонта. При отправке оборудования на КР или ТО, одновременно с отгрузкой, владелец направляет описание оборудования, их технические паспорта (формуляры), дефектную ведомость и другую необходимую документацию.

2.30. При отсутствии технического паспорта (дубликата) как на отдельный узел, так и в составе ТПС (МВПС), база ремонта по согласованию с владельцем, заводит дубликат технического паспорта с обязательным указанием имеющихся первичных данных и последующем предъявлением счета за его изготовление владельцу оборудования (ТПС, МВПС). Использование старых паспортов с исправленными номерами не допускается.

3. Порядок приемки ТПС (МВПС) с капитального ремонта и технических обслуживаний

3.1 Базы ремонта заблаговременно телеграфом извещают депо приписки о дате завершения КР или ТО. Дату прибытия локомотивной бригады депо приписки база ремонта планирует заблаговременно с учетом трех суток на оформление командировочных документов и времени следования в

пассажирском поезде до места назначения. Локомотивная бригада депо приписки направляется на базу ремонта для приемки и сопровождения ТПС (МВПС) в депо приписки, участка.

3.2. ТПС (МВПС) разрешается отправлять в обкатку только после окончания цикловых работ, при этом они должны удовлетворять пункту 135 Правил технической эксплуатации железных дорог РК и иметь внутривозвратный паспорт ремонта, оформленный по всем операциям предшествующим обкатке. ТПС (МВПС) должны подвергаться обкаточным испытаниям на магистральных ж.д. согласно утвержденных Положений, Инструкций. В обкатке участвуют работники ОТК, начальник сборочного цеха или их заместитель, заводской инспектор приемщик ТПС (МВПС). Результаты обкатки и дефекты, обнаруженные в обкатке и осмотре, должны быть записаны во внутривозвратный паспорт объекта ремонта. Акты испытаний вместе с технической документацией доставляются сопровождающей локомотивной бригадой в депо приписки.

3.3 Обкатку ТПС (МВПС) производит локомотивная бригада близлежащего эксплуатационного локомотивного депо. В маршрутный лист машиниста, выполняющего обкаточные испытания, вносятся фамилии бригады, участвующей в обкатке ТПС (МВПС). Замечания, выявленные в ходе обкатки, вносятся в книгу ремонта учетной формы ТУ-28. Если в процессе обкаточных испытаний выявлены неисправности, требующие повторных реостатных, обкаточных испытаний, принимающая локомотивная бригада (по согласованию с приемщиком локомотивов) вправе потребовать от базы ремонта их повторного проведения испытаний.

3.4 После технического обслуживания ТПС (МВПС) выпускается в горячем и работоспособном состоянии. Вопросы по приемке ТПС (МВПС) сопровождающая локомотивная бригада решает с руководством базой ремонта через приемщика локомотивов, дежурного по депо, ремонтного диспетчера. Категорически запрещается отклонять обоснованные требования принимающей локомотивной бригады по вопросам приемки ТПС (МВПС) с ремонта. В случаях необоснованных требований принимающей локомотивной бригады производится разбор на уровне заместителя руководителя базы ремонта с обязательным уведомлением депо приписки, составлением протокола для принятия мер с локомотивной бригадой.

3.5 При просрочке приемки из-за неготовности ТПС (МВПС) командировочные расходы локомотивной бригады свыше установленного срока, сверхнормативные расходы ГСМ, электроэнергии (повторные реостатные испытания) относятся к базе ремонта.

3.6 ТПС (МВПС) считается отремонтированным после устранения всех дефектов, обнаруженных при обкатке или приемо-сдаточных испытаниях, полного укомплектования их всеми частями и деталями, после заполнения технических паспортов и оформления акта приемки из ремонта. Готовность ТПС (МВПС) после КР, ТОУ-8, ТО-8, ТО-7 подтверждается оформлением акта учетной формы ТУ-31 за подписью заместителя руководителя ремонтной базы, начальника ОТК, мастера цеха, приемщика локомотивов и машиниста принимающего ТПС (МВПС).

3.7 Дата и время подписания акта учетной формы ТУ-31 считается окончательной приемкой ТПС (МВПС) из КР или ТО и началом срока гарантийного обслуживания.

3.8 Простоем ТПС (МВПС) на ремонте необходимо считать промежуток времени с момента подписания акта приемки ТПС в ремонт (ЗРУ-1) и момента подписания акта приемки локомотива из ремонта (ТУ-31), без учета времени в ожидании обкаточного испытания и обкатки локомотива.

3.9 При следовании ТПС (МВПС) в депо приписки, по всем выявленным неисправностям машинист немедленно докладывает руководству депо для принятия решения владельцем ТПС (МВПС):

а) ТПС (МВПС) возвращается обратно на ремонтную базу для устранения обнаруженных неисправностей, где комиссионно в составе заместителя руководителя ремонтной базы, начальника ОТК, мастера цеха, приемщика локомотивов и машиниста принимающего ТПС (МВПС) определяется причина, виновность сторон для предъявления непроизводительных потерь последнему.

б) ТПС (МВПС) отправляется (отцепляется) в ближайшую базу ремонта по договоренности владельца ТПС (МВПС), руководства ремонтной базы проводшего ремонт, ближайшей базы ремонта на котором будут устраняться неисправности. Комиссионно в составе заместителя руководителя ремонтной базы, начальника ОТК, мастера цеха, приемщика локомотивов и машиниста сопровождающего ТПС (МВПС) производится разбор, с составлением акта первичного осмотра, протокола разбора, определением причин, виновности сторон. Непроизводительные потери предъявляется виновной стороне.

3.10 Готовность ТПС (МВПС) из ТО-6, ТО-4, ТО-3 подтверждается подписью мастера смены, приемщика локомотивов, МВПС и дежурным по депо в книгах готовности локомотива учетной формы ТУ-125 и ТУ-150.

3.11 Паспорт ТПС (МВПС) после прохождения капитального ремонта или технического обслуживания со всеми внесенными изменениями вручается локомотивной бригаде под роспись.

3.12 На приемку ТПС (МВПС) дается без учета обкаточных испытаний не более:

- КР и ТОУ-8 - двух суток,
- ТО-8 - двух суток,
- ТО-7 - одних суток.

4. Сдача и приемка ТПС (МВПС) на техническое обслуживание ТО-2.

4.1 Отцепка ТПС (МВПС) на техническое обслуживание ТО-2 производится депо приписки по достижению нормативных часов работы. ТПС (МВПС) подаются в очищенном, горячем, укомплектованном состоянии с наличием приборов безопасности, противопожарных средств, инвентаря и инструмента. Основанием на постановку является выполнение норматива часов работы установленных для каждой серии и видов движения. Как исключение допускается постановка ТПС (МВПС) с недобором часов до установленных норм с оформлением соответствующей заявки и указанием конкретных причин

(постановка в запас и т.д.). Превышение межремонтной нормы не допускаются.

4.2 Заявка на ТО-2 подается дежурным по депо, мастеру ремонтной смены с указанием имеющихся дополнительных работ на ТПС (МВПС) и необходимой экипировке (дизельного топлива, масло, охлаждающей воды, песка). Запрещается занимать тракционные пути ПТОЛ локомотивами, МВПС и другими подвижными единицами (недействующие ТПС (МВПС), вагоны, дрезины и др.). Время и дата подачи заявки регистрируется в журналах дежурного по депо и мастера ПТОЛ с их росписями.

4.3 Объем дополнительных работ определяется на основании записей прибывшего машиниста в бортовом журнале ТПС (МВПС) учтенной формы ТУ-152 и в ходе проведения цикловых работ.

4.4 Отбраковка ненормально-изношенных узлов, деталей оформляется актом установленной формы №3 с указанием браковочных параметров, причин и количества за подписью инженера по качеству (приемщика локомотивов, МВПС) и мастера смены с последующей передачей депо приписки.

4.5 Приемка ТПС (МВПС) на техническое обслуживание ТО-2 производится на тракционных путях ПТОЛ мастером смены. Сдачу локомотива, МВПС на ПТОЛ осуществляет машинист локомотива или машиниста резерва. По окончании приемки ТПС (МВПС) на ТО-2 или экипировки в журнал дежурного по депо вносится соответствующая запись с указанием даты, времени постановки, имеющихся замечаний о техническом состоянии локомотива в эксплуатации, а так же фактического наличия дизельного топлива, масла или последнего показания счетчика электроэнергии.

4.6 Время простоя ТПС (МВПС) на техническом обслуживании ТО-2 не должно превышать установленных норм. Простоем локомотива на ТО-2 считается промежуток времени с момента внесения записи в журнал дежурного по депо о приемке локомотива на ТО-2 и моментом выпуска локомотива с ТО-2, о котором так же делается соответствующая запись в журнал дежурного по депо. При этом обязательно указывается время и дата постановки и выдачи с ТО-2 ставится подпись инженера по качеству или лица его заменяющего.

4.7 Время отстоя ТПС (МВПС) в ожидании технического обслуживания не должно превышать 0,5 часа с момента принятия заявки мастером смены.

4.8 Технические обслуживания ТПС (МВПС) должно выполняться в соответствии с утвержденным технологическим процессом, действующими правилами, приказами, инструкциями и другими руководящими документами.

4.9 Контроль за исполнением технологического процесса ТО-2 осуществляет мастер смены, инженер по качеству, приемщик локомотивов, МВПС.

4.10 Запрещается производить подмену узлов, деталей, инвентаря, инструмента, ламп освещения ТПС (МВПС).

5 Порядок ведения рекламационной работы.

5.1. Рекламационная работа ведется в депо приписки локомотива, МВПС с обязательным участием представителей депо приписки и гарантийной

базы ремонта с обязательным участием представителя ремонтной базы по месту нахождения рекламационного локомотива (его узла) и филиала ЛСЦ.

5.2. При обнаружении владельцем ТПС (МВПС) после ремонта в пределах гарантийного срока ТПС (МВПС) в узлах и агрегатах каких-либо дефектов в результате ненадлежащего качества ремонта, владелец в течение не более одних суток после обнаружения дефекта и/или прибытия локомотива, МВПС в депо приписки, телеграммой вызывает представителя ремонтной базы, производившей ремонт для определения причин возникновения дефектов и участия в составлении и подписании акта-рекламации, с указанием даты прибытия уполномоченного представителя.

5.3. База ремонта телеграммой извещает депо приписки локомотива, МВПС (оборудования), а так же в ремонтное предприятие, производившего ремонт поврежденного узла или агрегата по кооперации о дате получения уведомления и времени выезда представителя.

5.4. Дата прибытия назначается с учетом трех рабочих дней для оформления командировочных документов и времени проезда до депо приписки поврежденного локомотива, МВПС (оборудования).

5.5. Неисправности, устранение которых входит в цикл ТО-2, ТО-3 устраняются ремонтным предприятием по месту приписки локомотива, МВПС без вызова представителя гарантийной базы ремонта и выставлением расходов напрямую гарантийной базе ремонта на основании дефектного акта подписанного на местах представителем ремонтного предприятия, депо приписки локомотива и ФЛСЦ.

5.6. В случае неявки представителя (доверительного лица) гарантийной базы ремонта (ремонтного предприятия, производившего ремонт поврежденного узла или агрегата по кооперации) к указанному сроку без уважительных причин, депо приписки локомотива, МВПС (оборудования), расследование производит в одностороннем порядке. О чем сообщается телеграммой гарантийной базе ремонта в срок не более одних суток. Право расследования рекламации в одностороннем порядке наступает после истечения трех суток после назначенной даты прибытия представителя или после подтверждения базой ремонта о согласии расследования в одностороннем порядке. По согласованию сторон дата начала работы комиссии может быть отложена на более поздний срок, но не более пяти суток. Решение одностороннего акта рекламации принимается гарантийной базой ремонта без предъявления претензий депо приписки. Отправку локомотива, МВПС на повторный ремонт согласовывает владелец ТПС (МВПС) с гарантийной базой ремонта.

При наличии в месте нахождения депо приписки локомотива филиала Базы ремонта, филиалы Базы ремонта обязаны согласовать между собой действия по устранению выявленных недостатков и принять необходимые меры по устранению незначительных неисправностей. Расследование причин неисправности в этом случае возлагается на филиал Базы ремонта, находящегося в месте приписки локомотива.

5.7. Представитель ремонтной базы должен иметь командировочное удостоверение, доверенность или телеграфное подтверждение на право участия в расследовании и составлении акта-рекламации.

5.8. Специалист депо приписки локомотива предъявляет представителю ремонтной базы по его требованию в день прибытия следующие документы:

Объяснение причастных лиц, технический акт формы ТЭУ-21 при порче пути следования, технические паспорта локомотива, МВПС, узла, агрегата, журналы учетных форм ТУ-27, ТУ-28, ТУ-29, ТУ-152 за период с момента ввода в эксплуатацию после ремонта. А так же другие документы и материалы, имеющие непосредственное отношение к расследованию повреждения данного узла.

5.9. Срок расследования причин с момента отставки локомотива, МВПС от эксплуатации не должен превышать трех суток. В случаях необходимости разборки гарантийных узлов (НКВ, ВКВ, ГГ, ШПГ, силовая цепь, тяговый трансформатор, неисправности после возгорания, схода, столкновения) и другие работы требующие значительных затрат времени, срок расследования причин может быть продлен до пяти суток.

5.10. Акт-рекламация составляется в срок не более трех рабочих дней с момента прибытия представителя. Во всех случаях составления акта-рекламации участие представителя ремонтного предприятия по месту нахождения депо приписки локомотива обязательно (в т.ч. пунктов ТО-2). В акте-рекламации должна быть отражена техническая причина выхода из строя данного узла, агрегата или детали, а также виновная сторона.

5.11. Представитель ремонтной базы (доверительное лицо) обязан осмотреть поврежденный объект ремонта, принять участие в определении причин дефекта и выхода из строя рекламированных изделий, составлении акта рекламации.

5.12. При неприбытии представителя ремонтировавшего вышедшего из строя узла или агрегата по кооперации акт подписывается представителем ремонтной базы (доверительного лица), производившего ремонт ТПС (МВПС). За дефекты, возникшие по вине ремонтного предприятия, производившего ремонт поврежденного узла или агрегата по кооперации, а также по вине изготовителя или поставщика нового локомотивного оборудования, деталей ответственность несет база ремонта, производивший ремонт локомотива, МВПС и все расходы относятся им. Дальнейшая рекламационная работа с этими предприятиями ведется база ремонта, на основе имеющихся договоров.

5.13. Комиссия расследует обстоятельства вызвавшие причину выхода из строя рекламируемого узла по характеру повреждения. При разногласии в подходах к расследованию причин представитель ремонтной базы (доверительное лицо) излагает в письменной форме свое особое мнение с указанием выявленных нарушений эксплуатации или технического обслуживания в период гарантийного пробега с отметкой в акте-рекламации (приложение №1 к настоящим Правилам). Особое мнение излагается по существу и только на основании имеющихся доказательств и прилагается к каждому акту-рекламации.

5.14. В этом случае депо приписки прикладывает к акту-рекламации свое пояснение по существу особого мнения представителя ремонтной базы (доверительного лица).

5.15. При не достижении взаимного согласия по определению причины рекламации или отказе одной из сторон возмещать расходы по восстановлению рекламационного узла депо приписки локомотива в пятидневный срок после подписания акта-рекламации направляет полные материалы на рассмотрение в Комиссию по разрешению спорных вопросов (далее – Комиссия). Состав Комиссии по разрешению спорных вопросов утверждает Генеральный Заказчик по согласованию с Генеральным Подрядчиком. Отдельные споры могут рассматриваться с вызовом представителей к Генеральному Заказчику и Генеральному Подрядчику, которые совместно рассматривают материалы. При этом все расходы будут отнесены виновной стороне.

5.16. Подготовка материалов используемых в расследовании причин выхода из строя локомотивного оборудования производится инженерно-техническими работниками эксплуатационного локомотивного депо совместно с близлежащей базой ремонта. Срок сбора информации не должен превышать более двух суток с момента отставки локомотива, МВПС от эксплуатации. Ответственность за предоставление и использование недостоверной информации несут исполнители.

5.17. Покупное комплектующее оборудования и приборы, устанавливаемые на ТПС (МВПС), узлах и агрегатах при КР, ТО и модернизации гарантируются на сроки, предусмотренными гарантиями предприятий-изготовителей на эти виды изделий с момента оформления акта приемки из ремонта. Претензионная работа за качество этих изделий ведется базой ремонта, установившая эти изделия.

5.18. Гарантийный срок для отремонтированного ТПС (МВПС) исчисляется с момента подписания акта учетной формы ТУ-31. За гарантийный срок считается пробег (в км) или часы работы за время нахождения ТПС (МВПС) в эксплуатации по данным ЦОТУ (центр оперативно-технического учета).

5.19. Срок гарантии на ТПС (МВПС) продлевается на время со дня отставления локомотива, МВПС от эксплуатации и до времени ввода его в работу или прибытия в депо приписки с повторного ремонта. Срок гарантии на рекламационный узел, оборудование после устранения неисправности (замене узла) исчисляется заново.

5.20. Для наблюдения за правильностью в эксплуатации, технического обслуживания и ремонта ТПС (МВПС), их узлов и агрегатов, представитель базы ремонта имеет право производить осмотр ТПС (МВПС) на которые не истек послеремонтный гарантийный срок. На выявленные нарушения составляется акт, который подписывается представителями гарантийной ремонтной базы и владельцем ТПС (МВПС), а вопрос о гарантии рассматривается совместно руководителями конкретно по каждому ТПС (МВПС) или узлу.

5.21. Владелец ТПС (МВПС) имеет право проверять в базе ремонта выполнение и соблюдение правил выполнения ремонта, указаний, инструкций

при ремонте ТПС (МВПС) с составлением акта на выявленные нарушения. По данному акту база ремонта разрабатывает мероприятия и принимает меры по устранению этих нарушений.

5.22. ТПС (МВПС) не должен простаивать в ожидании расследования причин вызвавших неисправность, кроме случаев, когда объем восстановительных работ, превышает возможности базы ремонта и в обстоятельствах, когда гарантийная база ремонта считает необходимым присутствие её представителей в расследовании причин.

5.23. Базе ремонта по месту нахождения депо приписки локомотива, МВПС разрешается снимать и отставлять в ожидании расследования причин выхода из строя узлы и агрегаты, имеющие заводские номера, технические паспорта с обязательным составлением акта принадлежности указанному локомотиву с указанием предварительных причин выхода из строя.

Акты подписываются представителями:

От базы ремонта:

- заместителем руководителя по ремонту,
- главным (старшим) технологом базы ремонта,
- мастером цеха.

От депо приписки, регионального участка:

- заместителем руководителя депо,
- инженером технологом по ремонту,
- приемщиком локомотивов, МВПС.

От ФЛСЦ:

- заместителем руководителя ФЛСЦ;
- инженером технологом.

5.24. Запрещается разбирать снятое оборудование до приезда представителя гарантийной базы ремонта, а так же снимать узлы и оборудование с локомотива, ТПС не оговоренное пунктом 5.23.

5.25. База ремонта обязана принять необходимые меры и в кратчайший срок выдать исправный локомотив в эксплуатацию.

5.26. Снятое оборудование должно храниться в соответствии с действующими требованиями, иметь опознавательный знак – «гарантийный, отставлен в ожидании расследования».

5.27. Расследование причин вызвавших неисправность локомотивного оборудования в процессе эксплуатации, а так же дополнительного объема работ на ТО-2, ТО-3, ТО-6 в период гарантийного срока ведется совместной комиссией по взаиморасчету из специалистов депо приписки и гарантийной базой ремонта.

5.28. Комиссию представляют:

От депо приписки:

- руководитель депо (заместитель, ЛППз),
- инженер технолог,
- приемщик локомотивов, МВПС.

От гарантийных баз ремонта:

– представитель гарантийной базы ремонта или доверительное лицо, находящееся в регионе депо приписки, наделенное полномочиями представителя гарантийной базы ремонта

– представители близлежащей баз ремонта и ПТОЛ (при их наличии) по месту нахождения депо приписки локомотива, МВПС.

5.29. Результаты работы оформляются протокольным решением комиссии с согласованием протокола представителем гарантийной базы ремонта или доверительного лица с отнесением расходов по устранению неисправностей виновной стороне (гарантийной базе ремонта или депо приписки, или базе ремонта, выполнявшей последний вид технического обслуживания ТО-2, ТО-3, ТО-6).

5.30. Акт-рекламация подписывается в соответствии с требованиями прилагаемой формы (Приложение №1 к настоящим правилам). Подписи должны соответствовать фамилиям, указанным в акте-рекламации и заверены печатью депо приписки локомотива, МВПС. Ответственность за достоверность сведений в акте-рекламации возлагается на руководителя депо приписки и членов комиссии, подписавших данный акт.

5.31. В случае признания вины за базами ремонта, выполнявшими последнее техническое обслуживание и ремонт, все расходы, связанные с устранением неисправностей производятся за счет виновной стороны с составлением акта-рекламации и предъявлением счета, в т.ч. расходы связанные с передислокацией локомотива, МВПС на ремонт и простоем локомотива на ремонте.

В течении десяти дней со дня устранения неисправности депо приписки предъявляет счет виновной стороне согласно настоящих Правил. Затраты по ремонту предъявляются предприятием, производившем ремонт, гарантийной базе ремонта либо гарантийная база ремонта производит ремонт или восстановление за свой счет. Расходы, связанные с передислокацией и простоем на ремонте, предъявляются депо приписки локомотива, МВПС гарантийной базе ремонта.

К счету прилагается:

- акт-рекламация,
- расчет пени,
- справки о расходе дизельного топлива, масла или электроэнергии,
- справка о простое ТПС (МВПС),
- командировочные расходы (по необходимости).

Другие подтверждающие документы.

5.32. В случае отсутствия вины гарантийной ремонтной базы, производивших ТО или КР, или в случае допущения перепробегов от всех видов ремонта расходы по устранению неисправностей возмещаются за счет депо приписки ТПС (МВПС).

6 Гарантийное обслуживание ТПС, МВПС

6.1. Ремонтное предприятие обеспечивает ремонт локомотива, локомотивного оборудования согласно требованиям технической документации

на их ремонт и модернизацию, и гарантирует их работоспособность в течении гарантийных сроков, установленных настоящими Правилами, при соблюдении депо приписки локомотива, МВПС (владельца локомотивного оборудования) требований по их техническому обслуживанию и эксплуатации, изложенных в правилах ремонта, инструкциях по эксплуатации, другой нормативной и технической документации.

6.2. Послеремонтный гарантийный срок в целом на локомотив устанавливается для:

1) Электровозов в т.ч. (ВЛ80, ВЛ60, ВЛ40, КЗ4А всех индексов)

- после КР, ТОУ-8 на пробег до 120 тыс.км, но не более 1 года;
- после ТО-8 на пробег до 60 тыс.км, но не более 6 месяцев;
- после ТО-7 на пробег до 30 тыс.км, но не более 3 месяцев;
- после ТО-6 на пробег до 18 тыс.км, но не более 1 месяца;
- после ТО-2 до следующего ТО-2.

2) магистральных тепловозов в т.ч. (ТЭ10, ТЭ10МК, ТЭ10ВК, ТЭП70)

- после КР, ТОУ-8 на пробег до 120 тыс.км, но не более 1,5 года;
- после ТО-8 на пробег до 60 тыс.км, но не более 6 месяцев;
- после ТО-7 на пробег до 30 тыс.км, но не более 3 месяцев;
- после ТО-6 на пробег до 10 тыс.км, но не более 35 суток;
- после ТО-3 на пробег до 10 тыс.км, но не более 35 суток.
- после ТО-2 до следующего ТО-2.

3) маневровых тепловозов в т.ч. (ТЭМ2, ЧМЭЗ)

- после КР, ТОУ-8 на пробег до ТО-7, но не более 1,5 года.
- после ТО-8 на пробег до 60 тыс.км, но не более 6 месяцев
- после ТО-7 на пробег до 35 тыс.км, но не более 3 месяцев.
- после ТО-6 на пробег до 10 тыс.км, но не более 35 суток.
- после ТО-3 на пробег 35 суток эксплуатации.
- после ТО-2 до следующего ТО-2.

4) электро и дизель поездов в т.ч. (ЭР9 всех модификаций, ЭД, ДР-1А)

- после КР, ТОУ-8 на пробег до 120 тыс.км, но не более 1 года в эксплуатации;
- после ТО-8, на пробег до 60 тыс.км, но не более 4 месяцев в эксплуатации;
- после ТО-7 на пробег до 25 тыс.км, но не более 2 месяцев в эксплуатации;
- после ТО-6 электропоезда на пробег до 5 тыс.км, но не менее 10 суток;
- после ТО-6 дизель поезда на пробег до 10 тыс.км, но не менее 20 суток;
- после ТО-3 электропоезда на пробег до 2,5 тыс.км, но не менее 5 суток;
- после ТО-3 дизель поезда на пробег до 5 тыс.км, но не менее 10 суток;

6.3. Гарантии в целом на локомотив, МВПС предусматривают ответственность ремонтных предприятий на выполненные цикловые работы для каждого вида ремонта детали, узла, которые доступны осмотру и дефектации. За детали, узлы не доступные к осмотру и дефектации, срок гарантии на которых не установлены приложениями №3 и №4 к настоящим Правилам, ремонтные предприятия гарантию не несут. Расходы по замене деталей, узлов и агрегатов, не имеющих гарантию, а также вышедшие из строя по причине нарушения правил, условий эксплуатации относятся к депо приписки локомотива, МВПС (локомотивной бригады).

6.4. Гарантийные сроки, пробег или наработка на отдельные узлы, агрегаты, детали, установленные на отремонтированные локомотивы, МВПС, а также отремонтированные отдельные локомотивное оборудование принимаются в соответствии Приложениями №3 и №4 к настоящим Правилам. Гарантийный срок после ремонта исчисляется с момента приемки локомотива, МВПС из ремонта. Гарантийный срок после КР, ТОУ-8 продлевается при нахождении локомотива, МВПС во временном резерве (ВРЛ) не более 6 месяцев. На установленный взамен неисправного агрегата или узла, вновь назначается гарантийный срок в зависимости от выполненного объема ремонта. Гарантийный срок на отдельные узлы, детали по результатам анализов могут изменяться в сторону увеличения или уменьшения по согласованию Генерального Заказчика с Генеральным Подрядчиком.

6.5. Гарантия на новую кабельную продукцию, электропроводку при установке на любом виде ремонта, устанавливается по гарантии завода-изготовителя.

Приложение 1
к Правилам сдачи, приемки и гарантийного
обслуживания тягового и мотор-вагонного
подвижного состава при производстве
заводского ремонта и технических
обслуживания на ремонтных предприятиях
Республики Казахстан

АКТ – РЕКЛАМАЦИЯ № _____

Ст. _____

от « ____ » _____ 201__ года

1. Депо приписки локомотива, МВПС _____
- 2.1. Серия и номер локомотива, секции _____
- 2.2. Электропоездов и дизель-поездов _____
- 2.3. Наименование, тип и № узла, агрегата _____
3. Наименование вышедших из строя детали, узла, агрегата, заводской номер _____
4. База, производившая ремонт _____
5. Дата и вид ремонта _____
6. Дата поступления в депо приписки из ремонта _____
7. Где была произведена обкатка ТПС _____
8. Дата ввода в эксплуатацию после ремонта _____
9. Дата обнаружения дефекта _____
10. Пробег с гарантийного ремонта _____
11. Извещение о вызове представителя № _____
от « ____ » _____ 201__ г.
12. Дата, вид последних ТО, пробег (наработка) после него _____
13. Замечания о нарушении в эксплуатации _____
14. Характер дефекта и обстоятельства, при которых он произошел _____

15. Причина возникновения дефекта и виновная сторона по заключению комиссии _____
16. Необходимо заменить или отремонтировать _____

(оборотная сторона акта-рекламации)

17. Место устранения дефектов, кто устраняет и за чей счет, сроки устранения

 18. Причины составления акта-рекламации без участия представителя базы ремонта

 19. Особые отметки _____

 20. Перечень приложенных документов _____
- Акт составлен в _____ экземплярах
Экз. № _____ (адресат) _____

Члены комиссии предупреждены, что они несут ответственность за подписание недостоверных сведений содержащихся в настоящем акте в соответствии с действующим законодательством Республики Казахстан.

Руководитель эксплуатационного локомотивного депо	_____	(подпись)	(фамилия, инициалы)
Инженер технолог эксплуатационного локомотивного депо	_____	(подпись)	(фамилия, инициалы)
Приемщик локомотивов, МВПС _____	_____	(подпись)	(фамилия, инициалы)
Представитель гарантийной базы ремонта (доверительное лицо) _____	_____	(подпись)	(фамилия, инициалы)
Представитель базы ремонта ТО-3, ТО-6 по месту депо приписки локомотива, МВПС _____	_____	(подпись)	(фамилия, инициалы)
Представитель базы ремонта ТО-2 по месту депо приписки локомотива, МВПС _____	_____	(подпись)	(фамилия, инициалы)
Представитель базы ремонта узла, агрегата по кооперации (при причастности) _____	_____	(подпись)	(фамилия, инициалы)

Примечание:

1. Особое мнение представителя гарантийной базы ремонта излагается на отдельных листах и прилагается к каждому экземпляру акта-рекламации, о чем делается отметка в акте п. 19.
2. Заполнения всех пунктов акта обязательно печатным шрифтом.
3. Подписи должны соответствовать указанным фамилиям.
4. Акт – рекламация заверяется печатью депо приписки локомотива, МВПС.

Приложение 2
к Правилам сдачи, приемки и гарантийного
обслуживания тягового и мотор-вагонного
подвижного состава при производстве
заводского ремонта и технических
обслуживания на ремонтных предприятиях
Республики Казахстан

ПЕРЕЧЕНЬ
узлов, агрегатов и деталей локомотивов и дефекты, при наличии которых они
считаются с ненормальным износом

Наименование узлов, агрегатов и деталей	Краткое описание дефектов
1. Приборы контроля напряжения, тока, давления, температуры, термореле, дифференциальное реле, реле давления масла, датчики пожарной сигнализации, локомотивный скоростемер	Сгоревшие или разбитые, не подлежащие восстановлению согласно Правил КР или ТО
2. Цилиндры тормозные локомотивов, гидрогасители	Размороженные или разбитые, не подлежащие восстановлению согласно Правил КР или ТО
3. Электрические аппараты и высоковольтные вводы	Сгоревшие или разбитые, не подлежащие восстановлению согласно Правил КР или ТО
4. Провода, кабели, шины электрических низковольтных и высоковольтных цепей	Имеющие обгары или с поврежденной изоляцией, требующие замены согласно Правил ТО или Правил КР в количестве, более предусмотренного нормами расходов
5. Внутреннее оборудование локомотивов	Разбитые или поврежденные фаянсовые или металлические унитазы, умывальные чаши, водяные баки, оконные рамы, двери и диваны, автоматические и внутренние раздвижные двери, поврежденные коррозией, не подлежащие восстановлению согласно Правил КР или ТО
6. Стекла лобовые и боковые кабины машиниста, стекла кузова	Разбитые, имеющие сколы, трещины, если их смена больше, чем предусмотрено нормами расходов
7. Кузов, кабина машиниста, капот, жалюзи, стяжной ящик, путеочистители	Разбитые, имеющие изломы, изгибы, вмятины элементов конструкции сверх размеров, указанных в Правилах КР или ТО
8. Рама кузова	Аварийные, имеющие трещины, прогибы сверх допустимых размеров, указанных в Правилах КР или ТО
9. Рама тележки локомотивов	Аварийное повреждение, трещины, прогибы сверх допустимых размеров, указанных в Правилах КР или ТО; разбитые центральные опоры и межтележечные сочленения, не подлежащие восстановлению согласно Правилам КР или ТО
10. Электрические машины вспомогательного оборудования локомотивов	Поврежденные и сгоревшие, не подлежащие восстановлению согласно Правилам КР или ТО
11. Главные резервуары локомотивов	Имеющие повреждения, не подлежащие

	восстановлению согласно Инструкции по ремонту и испытанию тормозного оборудования локомотивов
12. Тяговые электродвигатели подвижного состава, главные генераторы тепловозов, а также якоря тяговых электродвигателей и главных генераторов	Механические и электрические повреждения коллектора, сердечников полюсов и вала якоря, требующие разборки коллектора и перешихтовки железа для восстановления, катушек, магнитной системы, в результате которых катушки невозможно отремонтировать согласно Правилам КР или ТО. Валы тяговых двигателей, поврежденные из-за среза шестерен при ТО.
13. Металлические и стеклопластиковые кожухи зубчатых передач	Разбитые или помятые, требующие замены
14. Роторы вентиляторов	С поврежденными лопатками и трещинами диска, не подлежащие восстановлению согласно Правил КР или ТО
Компрессоры	
15. Корпуса и клапанные коробки	Разбитые или имеющие повреждения, не подлежащие восстановлению согласно Правил КР или ТО
16. Шатун	Изломанный, имеющий трещины, изгибы сверх размеров, установленных Правилами КР или ТО
17. Коленчатый вал	То же
18. Радиаторы	Разбитые, не подлежащие восстановлению согласно Правил КР или ТО
Тепловозы	
19. Крышки и клапанные коробки дизелей	Разбитые, размороженные, имеющие механические повреждения, не подлежащие восстановлению согласно Правилам КР или ТО
20. Воздухоохладитель дизеля	То же
21. Коллекторы и секции шахты холодильника, теплообменник, калорифер отопления	То же
22. Топливный бак	Разбитый при аварии или имеющий повреждения, требующие замены боковых, нижнего и верхнего листов, а также не подлежащие восстановлению согласно Правилам КР или ТО
23. Блок и картер дизеля	Разбитые при аварии, размороженные, обгоревшие, имеющие трещины, деформированные, не подлежащие восстановлению согласно Правилам КР или ТО, также блоки дизелей подлежащие исключению из инвентаря согласно действующих Инструкций
24. Моноблок	Разбитые при аварии, размороженные, обгоревшие, имеющие трещины, не подлежащие восстановлению согласно Правилам КР или ТО
25. Шатун дизеля	Изломанный, имеющий трещины, изгибы и скручивание сверх размеров, установленных Правилами КР или ТО, износ посадочных поверхностей не подлежащих восстановлению

26. Коленчатые валы дизелей	Изломанные, погнутые, имеющие трещины, задиры шеек, которые не могут быть устранены в пределах ремонтных градаций при КР, износе шеек более допустимых норм при ТО
27. Кулачковый вал газораспределения и топливных насосов дизеля	Поврежденный при аварии, имеющий задиры шеек, износ, не подлежащий восстановлению, а также при износе более допустимых норм при ТО
28. Водяные топливоподкачивающие и масляные насосы	Разбитые, размороженные, имеющие трещины и изломы, а также износ более допустимых норм при ТО
29. Вертикальные передачи дизелей	Разбитые при аварии или имеющие изломы, изгибы, сколы, колебания, трещины деталей передач, а также износ более допустимых норм при ТО
30. Торсионные валы, шлицевые муфты	Имеющие изломы, трещины, выработку или износ шлицевых соединений сверх допустимых норм
31. Регуляторы числа оборотов дизеля	Разбитые и не подлежащие ремонту и восстановлению согласно Правил КР или ТО
32. Турбокомпрессоры, воздухонагнетатели	Разбитые, размороженные, имеющие трещины, заклиненные роторы, повреждения шеек валов, роторов, рабочих колес, подшипниковых плит, не подлежащие восстановлению согласно Правил КР или ТО
33. Гидромеханические, распределительные редукторы, гидромуфта, гидропривод вентилятора холодильника, воздушное колесо главного вентилятора и подпятник, гидромотор и гидронасос главного вентилятора	Разбитые, имеющие повреждения валов и рабочих колес, не подлежащие восстановлению согласно Правил КР или ТО, а также износ более допустимых норм при ТО
34. Гидропередачи, осевые редукторы колесных пар, коробка перемены передач, главная муфта	Разбитые при аварии, обгоревшие, имеющие трещины, не подлежащие восстановлению согласно Правилам КР

Приложение 3
к Правилам сдачи, приемки и гарантийного обслуживания тягового и мотор-вагонного подвижного состава при производстве заводского ремонта и технических обслуживания на ремонтных предприятиях Республики Казахстан

ГАРАНТИЙНЫЕ СРОКИ
на отдельные узлы, агрегаты и детали после капитального ремонта и технического обслуживания локомотивов

№ п/п	Наименование узлов, агрегатов и деталей	Пробег в тыс.км (тепловозы/ электровозы)	Сроки работы
1.	Электрические машины		
1.1	Тяговые электродвигатели электровозов: - после КР	150	Не более 2,5 лет со дня отгрузки с завода и не свыше 2 лет со дня ввода в эксплуатацию.
	- после ТОУ-8	120	Не более 2 лет со дня отгрузки и не свыше 1,5 года со дня ввода в эксплуатацию.
	- после ТО-8	60	
	- после ТО-7	18	30 тыс.км по механическим неисправностям
1.2	Тяговые электродвигатели тепловозов: - после КР	150	Не более 2,5 лет со дня отгрузки с завода и не свыше 2 лет со дня ввода в эксплуатацию.
	- после ТОУ-8	120	Не более 2 лет со дня отгрузки и не свыше 1,5 года со дня ввода в эксплуатацию.
	- после ТО-8	60	
	- после ТО-7	10	30тыс.км по механическим неискр.
1.3	Главные генераторы: - после КР	150	Не более 2,5 лет со дня отгрузки с завода и не свыше 2 лет со дня ввода в эксплуатацию.
	- после ТОУ-8	120	Не более 2 лет со дня отгрузки и не свыше 1,5 года со дня ввода в эксплуатацию.
	- после ТО-8	60	
	- после ТО-7	10	30 тыс.км по механическим неискр.
1.4	Вспомогательные машины переменного и постоянного тока локомотивов: - после КР	150	Не более 2,5 лет со дня отгрузки с завода и не свыше 2 лет со дня ввода в эксплуатацию.
	- после ТОУ-8	120	Не более 2-х лет со дня отгрузки и

	- после ТО-8	60	не свыше 1,5 года со дня ввода в эксплуатацию.
	- после ТО-7	10	30 тыс.км по механическим неисправ.
1.5	Моторно-осевые подшипники: - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8 - после ТО-7 - после ТО-6 для тепловозов для электровозов	60 60 60 10 10 18	Не менее 6 месяцев в эксплуатации Не менее 6 месяцев в эксплуатации Не менее 6 месяцев в эксплуатации Не менее 35 суток в эксплуатации Не менее 35 суток в эксплуатации По ревизируемой группе
1.6	Якорные подшипники: - после КР - после ТОУ-8	по техничес- кому состоянию до очередной ревизии Р1 или Р2	
1.7	По прочности посадки внутренних: колец - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8 - при единичной выкатке ТЭД с выемкой якоря		До очередной ревизии Р1
2.	Дизели с частотой вращения коленчатого вала:		
2.1	До 1000 об/мин	120	Не свыше 1,5 года со дня ввода в эксплуатацию
3.	Блоки дизелей 10Д100, ПДГ1М, К6С310DR, 5Д49, 11Д45, Д50		
3.1	- после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8 - после ТО-7	120 120 60 30	Не свыше 3 лет со дня ввода в эксплуатацию Не свыше 6 месяцев в эксплуатации Не свыше 3 месяцев в эксплуатации
3.2	Новые		По гарантии завода-изготовителя
3.3	Цилиндровые втулки: - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8 - после ТО-7	120 120 60 30	или не менее 1,5 лет эксплуатации --- // ---- 6 месяцев в эксплуатации
4.	Коленчатые валы дизелей:		
4.1	- после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8 - после ТО-7 (кроме НКВ)	120 120 120 60	Не свыше 20 месяцев в эксплуатации ---- // ---- Не свыше 6 месяцев в эксплуатации
4.2	Новые		По гарантии завода-изготовителя
4.3	Шатунно-поршневая группа: - после КР - после ТОУ-8	120 120	не свыше 20 месяцев в эксплуатации

	- после ТО-8 - после ТО-7	60 30	6 месяцев в эксплуатации 3 месяца в эксплуатации
5.	Воздухонагнетатели, воздуховодки: - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8 - после ТО-7 Турбокомпрессоры: - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8 - после ТО-7	120 120 60 30 60 60 60 60	До первого ТО-7 ---- // ---- 6 месяцев в эксплуатации 3 месяца в эксплуатации Магистральные до первого ТО-6, маневровые до четного ТО-6 3 месяца в эксплуатации 3 месяца в эксплуатации
6.	Воздухоохладители, вентиляторы, водяные и масляные насосы, теплообменники и секции охлаждения, топливоподогреватели: - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8 - после ТО-7 (кроме теплообменников)	120 120 60 30	
7.	Редукторы привода вспомогательного оборудования: - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8 - после ТО-7	120 120 60 30	
8.	Компрессоры:		
8.1	Компрессор КТ-6, КТ-7, К-2 - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8 - после ТО-7	120 120 60 30	До первого ТО-7 ---- // ---- 6 месяцев в эксплуатации 3 месяца в эксплуатации
9.	Электропроводка		
9.1	Тепловозы:		
9.1.1	Силовые и вспомогательные цепи - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8	240 240 60	Не свыше 40 месяцев в экспл. --- // ---- Не свыше 6 месяцев в экспл.
9.2	Электроподвижной состав:		
9.2.1	Низковольтные и высоковольтные цепи: - после КР - после ТОУ-8	240 120	40 месяцев в эксплуатации 20 месяцев в эксплуатации
9.3	Междукузовное и межсекционное соединения:		

	- после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8 - после ТО-7 - после ТО-6	60 60 30 16 17	Не менее 6 месяцев 35 по тепловозам, 60 по электровозам по механическим неисправностям для электровозов
10.	Электроаппаратура: - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8 - после ТО-7	120 120 60 30	Не менее 1 года
11.	Пневматическое и тормозное оборудование:		
11.1.	Воздухопроводы, главные резервуары: - после КР - после ТОУ-8	120	Не менее 1 года
11.2.	Воздухораспределители, рычажная передача: - после КР - после ТОУ-8	120	То же
11.3.	Тормозные цилиндры, цилиндры ПРУ электровозов, разобщительные краны и другие пневматические приборы (кроме тормозных колодок) - после КР - после ТОУ-8	120	То же
12.	Аккумуляторные батареи: - после КР - после ТОУ-8		По ТУ завода изготовителя Не менее 1 года
13.	Рама локомотива:	400	Не свыше 4-х лет
14.	Рамы тележек: (в случае появления трещин по сварному шву или в местах наплавки, кроме появления усталостных трещин на листах) - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8	400 400 240	Не свыше 4-х лет ---- // ---- Не более 2-х лет
15.	Наличники буксовые и рамные по трещинам и обрывам: - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8	120 120 60	Не более 2-х лет ---- // ---- Не более 6 месяцев
16.	Рессоры листовые и цилиндрические новые:		По гарантии завода-изготовителя
16.1.	То же старые - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8	120 120 60	Не свыше 2-х лет Не более 6 месяцев
17.	Колесные пары:		
17.1.	При ремонте со сменой или перепрессовкой элементов:		По прочности сопряжении колесных центров, зубчатых колес

	- после КР, ТОУ-8, ТО-8, полное освидетельствование - после ТО-8 и единичной выкатки обыкновенное освидетельствование	120	и венцов зубчатой передачи до замены деталей колесной пары, плановой перепрессовки или опробования на сдвиг, но не более 10 лет до следующего полного освидетельствования к/п До следующего освидетельствования с выкаткой из-под локомотива по состоянию оси, зубчатого колеса, а по остальным элементам до первого ТО-7, кроме естественного износа гребней
17.2.	Колесные центры старые в случае появления трещин по сварному шву или в местах наплавки произведенной заводом: - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8	240/400 240/400 240/400	Не свыше 40 месяцев в экспл. ---- // ---- ---- // ----
17.3.	При посадке бандажей по прочности сопряжения:		
17.3.1	За новые бандажи: - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8 при единичной выкатке	240/400 240/400 240/400	Не свыше 40 месяцев в экспл. ---- // ---- ---- // ----
17.3.2	За старые бандажи в случае излома бандажей или появления трещин: - после ТО-8 - при единичной выкатке	120 120	Не свыше 20 месяцев в экспл. ---- // ----
17.4.	За состояние частей оси, которым в соответствии с Инструкциями производится дефектоскопия при обыкновенном освидетельствовании: - после ТО-8 - при каждой единичной смене колесной пары	240/400	До следующего обыкновенного освидетельствования
17.5.	По остальным частям: - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8	240/400 240/400 240/400	До следующего обыкновенного или полного освидетельствования
17.6.	За правильность сборки торцевого крепления и состояния смазки: - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8 - после ТО-7 - после ТО-6		До следующего ТО-6 или вскрытия крышек букс при обточке на станке КЖ-20
17.7.	Новое формирование		

	Колесные пары:		
17.7.1	Тепловозов и электровозов		По ГОСТ 11018-87, ДМеТИ
18.	Подшипники качения:		
18.1.	Буксовые опорные и редукторные: - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8 - после ТО-7	240 240 240 60	До очередной ревизии Р1, а наружные до вскрытия крышек букс
18.2.	По прочности посадки внутренних колец: - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8 - при единичной смене колесной пары с заменой буксовых подшипников	240 240 120 120	До очередной ревизии Р2 ---- // ---- При распрессовке внутренних колец не более 240 тыс.км
19.	Зубчатые передачи локомотивного оборудования:		
19.1.	Новые:		
19.1.1	Ведомые зубчатые колеса по излому, появлению трещин и износу: - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8 - после ТО-7		По ТУ завода-изготовителя
19.1.3	Новые ведомые в случае использования со старой ведущей шестерней: - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8 - при единичной выкатке		До первого ТО-8 или до компоновки КМБ
19.1.4	Ведущие шестерни новые:		По ТУ завода-изготовителя
19.1.5	Ведущие шестерни по прочности посадки: - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8 - при единичной выкатке с перепрессовкой шестерни		До первого ТО-8 или до компоновки КМБ
19.1.6	Ведомые зубчатые шестерни по прочности посадки после полного свидетельствования со сменой ведомой зубчатой шестерни:		По пункту 17.1. настоящего Приложения
19.2.1	Ведомые, редукторные шестерни тепловозов, электровозов по излому, появлению трещин и по износу: - после КР - после ТОУ-8	240/400 240/400	Не свыше 40 месяцев в экспл. --- // ----

	- после ТО-8 - при единичной замене	60/60 35	6 месяцев в эксплуатации ---- // ----
19.2.2	То же ведущие: - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8 - при единичной замене	240/400 240/400 60 60	Не свыше 2 лет --- // ---- 6 месяцев в эксплуатации ---- // ----
19.3.	По деталям упругих элементов колесных пар: - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8 - при каждой единичной выкатке колесной пары из-под локомотива	240 240 120 120	До первого ТО-8 или единичной выкатки ---- // ---- ---- // ----
20.	Корпус буксы по излому и трещинам, буксовые поводки: - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8	240/400 240/400 240/400	
21.	Контрольно-измерительные приборы: - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8 - после ТО-7	120 120 60 30	3 месяца в эксплуатации
22.	Тяговые трансформаторы электропоездов: - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8	200 200 60	Не свыше 2 лет
23.	Выпрямительные установки электропоездов: - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8	200 200 60	Не свыше 1,5 лет
29.	Промежуточные приводы вспомогательных агрегатов тепловозов (промежуточные валы, карданные валы, промежуточные опоры): - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8 - после ТО-7	60 60 60 30	3 месяца в эксплуатации
30.	Гидромеханический привод (гидронасосы, гидромоторы, ГПН, ГМР и т.д.) - после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8 - после ТО-7	120 120 60 30	6 месяцев в эксплуатации

31.	Реверсор, контроллер		
	- после КР	120	10 месяцев со дня ввода в эксплуатацию, но не более 1 года после заводского ремонта 3 месяца в эксплуатации
	- после ТОУ-8	120	
	- после ТО-8	35	
	- после ТО-7	30	
32.	Главные (высоковольтные) вводы электровазов		
	- после КР	120	Не свыше 2лет
	- после ТОУ-8	120	---- // ----
	- после ТО-8	120	---- // ----
33.	Кожуха зубчатых передач		
	- после КР	60	6 месяцев в эксплуатации
	- после ТОУ-8	60	---- // ----
	- после ТО-8	60	---- // ----
	- после ТО-7	30	3 месяца в эксплуатации

Приложение 4
к Правилам сдачи, приемки и гарантийного обслуживания тягового и мотор-вагонного подвижного состава при производстве заводского ремонта и технических обслуживания на ремонтных предприятиях Республики Казахстан

ГАРАНТИЙНЫЕ СРОКИ
на узлы, агрегаты и детали МВПС

№ п/п	Наименование узлов, агрегатов и деталей	Пробег в тыс.км	Сроки работы
1.	Электрические машины		
1.1	Тяговые электродвигатели электросекций - после КР	175	Не более 2,5 лет со дня отгрузки с завода и не свыше 2 лет со дня ввода в эксплуатацию
	- после ТОУ-8	120	Не более 2 лет со дня отгрузки и не свыше 1,5 года со дня ввода в эксплуатацию
	- после ТО-8	30	Не более 60 тыс.км по механическим неисправностям
	- после ТО-7	30	
1.2	Вспомогательные машины переменного и постоянного тока МВПС - после КР	175	Не более 2,5 лет со дня отгрузки с завода и не свыше 2 лет со дня ввода в эксплуатацию.
	- после ТОУ-8	120	Не более 2 лет со дня отгрузки и не свыше 1,5 года со дня ввода в эксплуатацию.
	- после ТО-8	60	Не более 60 тыс.км по механическим неисправностям.
	- после ТО-7	30	
1.3	Якорные подшипники	до очередной ревизии Р1 или Р2	Не более 3 лет со дня отгрузки с завода не свыше 2,5 лет со дня ввода в эксплуатацию
1.4	По прочности посадки внутренних колец		До очередной ревизии Р2
1.5	Стартер-генератор дизель поезда ДР-1А - после КР	150	Не более 2,5 лет со дня отгрузки с завода и не свыше 2 лет со дня ввода в эксплуатацию.
	- после ТОУ-8	120	Не более 2 лет со дня отгрузки и не свыше 1,5 года со дня ввода в эксплуатацию.
2.	Дизель ДР-1А с частотой вращения коленчатого вала:		
2.1	Свыше 1000 об/мин (1500 об/мин)	150	Не свыше 1,5 года со дня ввода в эксплуатацию.
3.	Блок дизеля ДР-1А марки М-756Б		
3.1	Отремонтированный	250	Не свыше 3 лет со дня ввода в эксплуатацию.

3.2	Новый	500	Не свыше 5 лет со дня ввода в эксплуатацию.
4.	Коленчатый вал дизеля ДР-1А		
4.1	Отремонтированный		До следующего ремонта ТО-8
4.2	Новый		По гарантии завода-изготовителя
5.	Воздуходувки, воздухонагнетатели отремонтированные	150	Не свыше одного года
5.1	Турбокомпрессоры	50	До второго ТО-6
6.	Воздухоохладители, вентиляторы, водяные и масляные насосы, теплообменники и секции охлаждения	150	Не свыше одного года
7.	Редукторы привода вспомогательного оборудования	150	Не свыше одного года
8.	Компрессоры	150	Не более 2 лет со дня отгрузки и не свыше 1,5 года со дня ввода в эксплуатацию.
9.	Электропроводка		
9.1	Электропроводка дизель поездов		
9.1.1	Силовые и вспомогательные цепи - после КР - после ТОУ-8	200 100	Не свыше 2 лет Не свыше одного года
9.2	Электропроводка электросекций		
9.2.1	Низковольтные и высоковольтные цепи – после КР - после ТОУ-8 - после ТО-8	250 150 100	Не свыше 2,5 лет Не свыше 1,5 лет Не свыше 1 года
9.3	Межкузовное и межсекционное соединения	150	Не свыше 1,5 лет
10.	Электроаппаратура отремонтированная	120	Не свыше одного года
11.	Пневматическое и тормозное оборудование		
11.1	Воздухопроводы, главные резервуары	120	Не свыше одного года
11.2	Воздухораспределители, рычажная передача	120	Не свыше одного года
11.3	Тормозные цилиндры, разобщительные краны и др. пневматические приборы (кроме тормозных колодок)	120	Не свыше одного года
12.	Аккумуляторные батареи		По ТУ завода-изготовителя
13.	Рамы тележек (в случае появления трещин по сварному шву или местах наплавки, выполненных на заводе)	400	Не свыше четырех лет
13.1	В целом на тележку (экипажная часть) дизель поезда ДР-1А	200	До следующего ТО-8, но не более 18 месяцев со дня отправки с завода в депо
13.2	Рама тележки ДР-1А (по изломам и трещинам)	600	Но не более 6 лет

14.	Наличники буксовые и рамные по трещинам и обрывам		До ТО-6
15.	Рессоры цилиндрические и листовые новые старые	300 200	Не свыше 3 лет Не свыше 2 лет
16.	Колесные пары		
16.1	При ремонте со сменой или перепрессовкой элементов		По прочности сопряжении колесных центров, зубчатых колес и венцов зубчатой передачи до замены деталей колесной пары, плановой перепрессовки или опробования на сдвиг, но не более 10 лет
16.2	Колесные центры старые в случае появления трещин по сварному шву или в местах наплавки произведенной заводом		до следующего ремонта ТО-8, но пробег не более 300 тыс.км
16.3	При посадке бандажей по прочности сопряжения:		
16.3.1	За новые бандажи	400	
16.3.2	За старые бандажи в случае излома бандажей или появления трещин	300	Не свыше 2,5 лет
16.4	За состояние частей оси, которым в соответствии с Инструкциями производится дефектоскопия при обыкновенном освидетельствовании		До следующего обыкновенного освидетельствования
16.5	По остальным частям		До следующего полного освидетельствования
16.6	За правильность сборки торцевого крепления и состояния смазки		До следующего ТО-6 или вскрытия крышек букс при обточке на станке КЖ-20
16.7	Новое формирование колесной пары		По прочности прессовых соединений (сопряжений)
16.8	Вагонов электро- и дизель поездов		По ГОСТ 4835-80
17.	Подшипники качения		
17.1	Буксовые опорные и редукторные отремонтированные		До очередной ревизии Р1, а наружные до вскрытия крышек букс
17.2	По прочности посадки внутренних колец		До очередной ревизии Р2
18.	Зубчатые передачи колесных пар		
18.1	Новые:		
18.1.1	Новые ведомые в случае использования со старой ведущей шестерней		До первого ТО-8
18.1.2	Ведущие шестерни		По ТУ завода-изготовителя
18.1.3	Ведущие шестерни по прочности посадки		До первого ТО-8
18.1.4	Ведомые зубчатые шестерни по прочности посадки		По пункту 16.1 настоящего Приложения
18.2	Отремонтированные:		

18.2.1	Ведомые редукторные по ослаблению посадки, излому, появлению трещин и по износу	200	Не свыше 2,5 лет
18.2.2	То же ведущие	200	Не свыше 2 лет
18.3	По элементам и деталям упругих зубчатых колес		До первого ТО-8
19.	Корпус буксы и тягового редуктора по излому и трещинам, буксовые поводки	270	До первого ТО-8
20.	Контрольно-измерительные приборы	120	Не свыше одного года
21.	Муфты тягового привода электросекций, главная муфта дизель поезда	175	До первого ТО-8
22.	Тяговый (силовой) трансформатор электросекций	200	Не свыше 2 лет
23.	Выпрямительные установки и выпрямительно-инверторные преобразователи электросекций	200	Не свыше 1,5 лет
24.	Гидропередача ГДП-1000	100	Не свыше 2 лет в эксплуатации, но не более 2,5 лет со дня отгрузки с завода
24.1	На корпус гидропередачи по качеству сварных швов и трещинам, шестерням по излому зубьев и колесам гидроаппаратов (насосные и турбинные)	400	До второго ТО-8
25.	Устройство автоматического переключения скоростей	120	Не свыше 1,5 лет
26.	Карданные валы дизель поездов		
26.1	Осевые карданы	150	Не свыше 3 лет
26.2	Промежуточные приводы вспомогательных агрегатов	90	Не свыше 1,5 лет
26.3	Гидромеханический привод (гидромоторы и гидронасосы)	90	Не свыше 1,5 лет
26.4	Осевые подшипники редуктора ведущих колесных пар дизель поездов	150	Не свыше 3 лет
27.	Главные (высоковольтные) вводы электросекций	175	Не свыше 2 лет
28.	Наружная окраска		
28.1	Крыша, рама тележки, подкузовное и вагонное оборудование		Не свыше 1 года
28.2	покраска при ремонте КР		Не свыше 1 года
28.3	покраска при ремонте ТОУ-8, ТО-8		Не свыше 1 года
29.	Коробки перемены передач дизель поезда	100	10 месяцев со дня ввода в эксплуатацию, но не более 1 года после заводского ремонта

Приемки выполненных дополнительных (сверхцикловых) работ

Работы на локомотиве, МВПС серии _____ № _____ поставленный на ремонт _____ «_____» _____ 201__ г. Выполнены в полном объеме с соблюдением технологии ремонта.

[illegible]

Представители
базы ремонта:

ТЧРТи _____
(Дата, подпись) (Фамилия)

ТЧРМ _____

(Дата, подпись) (Фамилия)

СОГЛАСОВАНО:

Зам. ТЧЭ _____
« ____ » _____ 201__ г.

УТВЕРЖДАЮ:

Зам. по ремонту _____
« ____ » _____ 201__ г.

АКТ

Выявленных дополнительных (сверхцикловых) работ на ремонте, техническом обслуживании _____ локомотива, МВПС серии
_____ № _____ отставленного « ____ » _____ 201__ г.

№ п\п	Наименование дополнительных работ	Повторяемость работ	Причины (технические параметры)	Примечание

Представители
эксплуатационного депо:

Инженер-технолог _____
(Дата, подпись) (Фамилия)

Приемщик локомотивов _____
(Дата, подпись) (Фамилия)

Представители
базы ремонта:

Инженер-технолог _____
(Дата, подпись) (Фамилия)

Приемщик локомотивов _____
(Дата, подпись) (Фамилия)

Форма №3

СОГЛАСОВАНО:

Зам. ТЧЭ _____
« ____ » _____ 201__ г.

УТВЕРЖДАЮ:

Зам. по ремонту _____
« ____ » _____ 201__ г.

АКТ

Отбраковки улов, деталей, ГСМ локомотива, МВПС серии _____ № _____
отставленного на ремонт ТО- ____ « ____ » _____ 201__ г.

№ п\п	Наименование узла, детали, ГСМ	Ед. измерения	Количество	Причина отбраковки (технические параметры, замеры)	Примечание

Представители
эксплуатационного локомотивного депо:

Инженер-технолог _____
(Дата, подпись) (Фамилия)
Приемщик локомотивов _____
(Дата, подпись) (Фамилия)

Представители
базы ремонта:

Инженер-технолог _____
(Дата, подпись) (Фамилия)
Приемщик локомотивов _____
(Дата, подпись) (Фамилия)