



České dráhy

ČD

S 68

Vady betonových pražců



České dráhy

ČD

S 68

Vady betonových pražců

Účinnost od 1.5.2004

OBSAH

ČD S 68 Část první - Základní ustanovení

ČD S 68 Část druhá - Katalog vad pražců



České dráhy

ČD

S 68

Vady betonových pražců

Schváleno rozhodnutím
generálního ředitele ČD, a.s.

dne: 19.1.2004

č.j.: 58 379/2003-O13

Účinnost od 1.5.2004



České dráhy

ČD

S 68

Vady betonových pražců

ČÁST PRVNÍ

ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

Účinnost od 1.5.2004

OBSAH

ČÁST PRVNÍ

ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

<i>Záznam o změnách</i>	5
<i>Rozsah znalostí</i>	7
<i>Seznam použitých značek a zkratek</i>	10
A. ÚVODNÍ USTANOVENÍ	11
B. TŘÍDĚNÍ VAD	11
C. POSTUP PŘI ZJIŠTĚNÍ VADY	14
D. OPATŘENÍ PŘI VÝSKYTU VAD	16
E. PŘECHODNÁ USTANOVENÍ	19
SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY	20
PŘÍLOHA 1 - HLÁŠENKA O VADNÝCH PRAŽCÍCH	

ZÁZNAM O ZMĚNÁCH ¹⁾

Číslo změny	Účinnost od	Opravit		Poznámka
		Dne	podpis	

¹⁾ *Držitel tohoto výtisku je odpovědný za včasné a správné provedení schválených změn a provedení záznamu na této stránce.*

ROZSAH ZNALOSTÍ

Organiz. složka	Funkce – činnost	Znalost částí předpisu: úplná - u , informativní - i
Správa dopravní cesty	vrchní přednosta *) náměstek vrchního přednosty pro provoz infrastruktury *) technický náměstek vrchního přednosty *) vedoucí a inženýr železniční dopravy oddělení kontrolního *)	všechny části předpisu: i ,
Správa tratí SDC	přednosta správy tratí *) vedoucí oddělení *) inženýr žel. dopravy *) vedoucí provozu infrastruktury – vrchní traťmistr *) samostatný technik *) vedoucí provozního střediska *) vrchní mistr tratí – traťmistr *) vrchní mistr střediska svrškového materiálu *) mistr tratí *) traťový dělník – obchůzkář	první: u , druhá: i ,
Odbor přípravy staveb SDC	vedoucí odboru přípravy staveb *) systémový inženýr *) samostatný technik	všechny části předpisu: i ,
Odbor provozní SDC	vedoucí odboru provozního *) inženýr železniční dopravy *) samostatný technik	všechny části předpisu: i

Organiz. složka	Funkce – činnost	Znalost částí předpisu: úplná - u , informativní – i
Traťová strojní stanice	ředitel traťové strojní stanice *) provozně technický náměstek ředitele *)	všechny části předpisu: i ,
	přednosta výrobní jednotky TSS *) vedoucí oddělení *) inženýr železniční dopravy – technologie stavebních prací *) vrchní mistr stavebního vlaku *) vrchní mistr montážní základny *) mistr stavebního vlaku *) mistr montážní základny *) zaměstnanec pověřený vedením čety pro práce na železničním spodku a svršku *)	první: u , druhá: i ,
Stavební správa	ředitel stavební správy *) náměstek ředitele pro techniku *) náměstek ředitele pro investice *)	všechny části předpisu: i ,
	systémový specialista a inženýr železniční dopravy pro obor železničního spodku a svršku *)	první: u , druhá: i ,
Depo kolejových vozidel	inženýr železniční dopravy (pracovní činnost – údržba a rekonstrukce kolejí) *)	první: u , druhá: i

Organiz. složka	Funkce – činnost	Znalost částí předpisu: úplná - u , informativní - i
GŘ ČD, TÚDC	zaměstnanci, kteří řídí nebo kontrolují provádění prací na železničním svršku *) zaměstnanci, kteří se zabývají normotvornou a předpisovou činností v oboru železničního svršku *) systémový specialista pro obor železničního svršku *)	první: u , druhá: i ,
Cizí firmy pro práce na železničním svršku	vedoucí prací na železničním spodku a svršku *)	první: u , druhá: i ,

Poznámka:

Zaměstnancům, jejichž funkce (pracovní činnost) je označena hvězdičkou *), bude výtisk tohoto předpisu zapůjčen do osobního užívání.

SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK

ČD	České dráhy
O13	Odbor stavební generálního ředitelství ČD
OTP	Obecné technické podmínky
SDC	Správa dopravní cesty
ST	Správa tratí SDC
SS	Stavební správa
TNP	Technické normy a interní předpisy
TO (STO)	Traťový okrsek (Sdružený traťový okrsek)
TPD	Technické podmínky dodací
TSS	Traťová strojní stanice
TÚDC	Technická ústředna dopravní cesty
UIC	Mezinárodní železniční unie
VJ	Výkonná nebo výrobní jednotka

Základní ustanovení

A. ÚVODNÍ USTANOVENÍ

1. Tento předpis obsahuje přehled vad, které se mohou vyskytovat na betonových pražcích. Definuje systém jednotného popisování, třídění a hodnocení vad, popisuje jejich závažnost a stanovuje opatření, která je nutné učinit k zajištění bezpečnosti a plynulosti železničního provozu při zjištění výskytu vad betonových pražců.

2. Předpis je závazný pro všechny příslušné organizační složky Českých drah. Představuje TNP s úrovní přístupu B (2,4,5) podle předpisu ČD M1, tedy TNP, který může být poskytován subjektům mimo ČD pouze na základě smluvního vztahu za cenu zohledňující celkové náklady na jeho tvorbu. Pracovníci odpovědní za uzavírání smluv o dílo týkajících se projekce, stavby, přestavby, údržby a kontroly železničního svršku celostátních a regionálních drah a vleček jsou povinni v příslušné smlouvě zakotvit smluvní závazek zhotovitele dodržovat ustanovení tohoto předpisu v rámci zhotovení příslušného díla.

3. **Část první** tohoto předpisu definuje metodiku popisu a posuzování závažnosti poškození pražců, postup a provozně technická opatření při zjištění vady.

4. **Část druhá** tohoto předpisu obsahuje přehled nejčastěji se vyskytujících vad betonových pražců. Je uvedeno charakteristické zobrazení vady, slovní popis, možné příčiny vzniku, způsob zjištění a opatření, jak s takto poškozeným pražcem dále nakládat.

5. Popis vad podle tohoto předpisu (číselný kód vady) je závazný pro použití jak v provozní dokumentaci, tak při komunikaci s výrobcem pražců a dalšími organizacemi zapojenými do případného reklamačního řízení.

6. Pokud jsou v textu uvedeny odkazy na jiné dokumenty (právní předpisy, TNP ČD apod.), rozumí se odkaz na příslušný dokument v platném znění.

7. - 10. Neobsazeno.

B. TŘÍDĚNÍ VAD

11. Každá vada je označena trojmístným číselným kódem. Jednotlivé číslice jsou odděleny tečkami. První číslice označuje druh vady, druhá číslice stanovuje přesnější určení a místo vady na pražci. Třetí číslice udává závažnost poškození vzhledem k užitným vlastnostem pražce.

12. Vady se dle závažnosti poškození dělí do pěti stupňů:

Tab. 1 Stupně závažnosti poškození pražců

Stupeň	Závažnost poškození pražce
1	vada vzhledu pražce
2	vada zkracující životnost pražce
3	vada omezující použitelnost pražce
4	vada funkce pražce
5	vada ohrožující bezpečnost provozu

Stupeň závažnosti poškození pražce uvedený u jednotlivých vad v **Části druhé** tohoto předpisu je stanoven s ohledem na konstrukci pražce a vyobrazený rozsah vady. Na základě posouzení rozsahu poškození konkrétních pražců nebo v případě rozvoje vady je možno zařadit vadu i do vyššího nebo nižšího stupně závažnosti.

Za vadu se nepovažuje trhlina šířky do 0,1 mm včetně.

13. Vady vzhledu pražce neovlivňují kvalitu pražce. V některých případech však mohou napomáhat vzniku a rozvoji jiných vad.

14. Vady zkracující životnost pražce mohou způsobit zkrácení životnosti pražce. Dílčí prodloužení životnosti pražců s těmito vadami je možné při včasném provedení ochranných opatření uvedených v **Části druhé** tohoto předpisu. Tyto vady nemají bezprostřední vliv na funkci pražce.

15. Vady omezující použitelnost pražce mohou výrazně zkrátit životnost pražce a omezit jeho použití. Rozsah poškození a jeho vliv na bezpečnost železničního provozu je při zjištění tohoto typu vady nutno vždy samostatně posoudit.

16. Vady funkce pražce jsou vady, které svým výskytem nebo pravděpodobným rozvojem mohou zapříčinit ohrožení bezpečnosti železničního provozu.

Za nefunkční se považuje pražec, u kterého došlo ke ztrátě funkčnosti součástí upevnění pevně zabudovaných v pražci, ke ztrátě únosnosti pražce nebo ke ztrátě jeho schopnosti udržovat vzájemnou polohu kolejnicových pásů.

Ke ztrátě funkčnosti součástí upevnění kolejnic pevně zabudované v pražci (hmoždinky nebo kotvy) zpravidla dochází jejím mechanickým poškozením, chemickým procesem, vylomením či vytržením z betonu pražce, případně při výrazném poškození pražce v okolí hmoždinky nebo kotvy. V některých případech lze takto poškozené pražce regenerovat postupem schváleným O13.

Ke ztrátě únosnosti pražce a jeho schopnosti udržovat vzájemnou polohu kolejnicových pásů může zpravidla dojít při výrazném poškození betonu pražce vedoucím ke ztrátě jeho soudržnosti a pevnostních vlastností, při obnažení výztuže pražce nebo při zlomení pražce.

17. Vady ohrožující bezpečnost provozu jsou vady uvedené v článku 16 této části předpisu (vady stupně 4), které se vyskytují v takové četnosti, že podle článku 42 a 43 této části předpisu omezují nebo ohrožují železniční provoz.

Příčiny vad

18. Vady pražců mohou vzniknout:

- a) při výrobě pražce,
- b) při nevhodném skladování nebo manipulaci s pražcem,
- c) při zřizování železničního svršku, jeho opravách a údržbě (při pokládce pražců, montáži upevnění apod.),
- d) jako následek vad při zřízení železničního spodku (např. nedostatečné únosnosti pláně tělesa železničního spodku a jejích deformací, nerovnoměrného sedání apod.),
- e) v důsledku provozních podmínek v koleji (např. překročení povoleného zatížení na nápravu, nedostatků v úpravě výškové polohy koleje a podbíjení pražců apod.)
- f) v důsledku mimořádných událostí (nehod apod.).

Zatřídění vad

19. Přehled zatřídění vad je uveden v tabulce 2, podrobný popis a zatřídění vad obsahuje **Část druhá** tohoto předpisu. Vady, které se zjišťují v rámci kontroly výroby a přejímky pražců jsou uvedeny v příslušných TPD.

Četnost výskytu

20. Z hlediska četnosti výskytu vadných pražců rozlišujeme:

- a) jednotlivý výskyt,
- b) skupinový výskyt; vada na více pražcích vedle sebe v úseku několika metrů menší četnosti než je uvedeno v bodě c) (ojedinělý shluk vadných pražců),
- c) hromadný výskyt; vada se vyskytuje u více než 20 % pražců v úseku 100 m koleje.

21. - 24. Neobsazeno.

Tab. 2 Zatřídění vad pražců

Druh vady	Bližší určení vady	Číselný kód vady	Obvyklý stupeň závažnosti poškození^{*)}
trhlina příčná	ve střední části pražce	1.1	2
	ve střední části pražce nad příčnou výztuží	1.2	2
	na úložné ploše pražce	1.3	2
	v průřezu pod patou kolejnice na ložné ploše pražce	1.4	4
	trhlina smyková	1.5	3
trhlina podélná	vodorovná na boční ploše pražce pod kolejnicí	2.1	3
	vodorovná vycházející z čela pražce	2.2	2
	ve žlábků upevnění	2.3	4
	svislá vycházející z čela pražce	2.4	3
	svislá vycházející od hmoždinek	2.5	4
	svislá ve střední části pražce	2.6	3
mozaika	síť smršťovacích trhlin	3.1	1
	mozaika	3.2	4
vady povrchu	odprýskávání v ploše pražce	4.1	1
	obrus pražce	4.2	3
	odlomení hrany pražce	4.3	3
	porušená úložná plocha pražce	4.4	1
účinky agresivity prostředí		5.1	1
lomy pražce		6.1	4
vady upevnění	vyhnlavající hmoždinky	7.1	4
	povytažená plastová hmoždinka	7.2	4
	ulomená kotva	7.3	4
jiná vada		8.0	-

^{*)} Na základě posouzení skutečného rozsahu poškození konkrétních pražců nebo v případě rozvoje vady je možno zařadit vadu i do vyššího nebo nižšího stupně závažnosti.

C. POSTUP PŘI ZJIŠTĚNÍ VADY

25. Při zjištění vad na betonových pražcích rozhodne vrchní mistr TO (STO) o opatření k odstranění následků vady podle pokynů uvedených v odstavci „Opatření“ v **Části druhé** tohoto předpisu a v oddílu D. OPATŘENÍ PŘI VÝSKYTU VAD **Části první** tohoto předpisu. Pokyny u konkrétní vady jsou nadřazeny obecným zásadám.

26. Nově zjištěné vady se obvykle označí. Nařídí-li se doplňkové kontroly podle článku 28 této části předpisu, stanoví se i jednotný způsob značení, včetně případného značení vývoje vady.

Po zjištění vady запиše vrchní mistr TO (STO) údaje o vadách pražců v rozsahu podle přílohy 1 této části předpisu. K zápisu je možno využít příslušnou část automatizovaně vedené evidence. Údaje jsou pak dále zpracovávány a vyhodnocovány podle příslušného organizačního opatření o vedení této evidence.

27. Rozsah a vývoj evidovaných vad se kontroluje v rámci základních prohlídek tratí podle předpisu ČD S 2/3, popřípadě doplňkovými kontrolami. O kontrole a jejím výsledku se provede zápis, k zápisu je možno použít příslušnou část automatizovaně vedené evidence.

Není-li při základní prohlídce možno vzhledem k četnosti výskytu vad nebo k rozsahu jejich změn zaznamenat všechny skutečnosti, provede se samostatná doplňková kontrola.

28. Ředitel O13 může nařídit konání doplňkových kontrol k dohledání a popsání výskytu určitého typu vad nebo stavu určitého typu pražců.

29. Některé druhy vad lze prokázat zkouškami podle OTP „Železniční pražce z betonu“.

30. Při zjištění jakékoli vady ještě před uvedením koleje do provozu u investiční akce se vadný pražec vymění. V případě zjištění vady v záruční době díla nebo výrobku se u vad, kde lze předpokládat příčinu podle čl. 18 a) této části předpisu (ve výrobě pražců) uplatní reklamace vůči výrobcí. U vad, kde lze předpokládat zapříčinění podle čl. 18 b), c), d) této části předpisu (nevhodným skladováním, manipulací nebo technologií zřizování koleje) se uplatní reklamace vůči zhotoviteli díla. Reklamace se uplatňují standardním postupem prostřednictvím subjektu, se kterým je uzavřena smlouva o dílo.

31. Šířka a délka trhliny se zjišťuje měřidly odpovídající přesnosti. Rozsah vlasových trhlin na povrchu suchého pražce lze přesněji určit po jejich zvýraznění pomocí vhodné (nemastné) těkavé kapaliny.

32. Zjišťování vad v provozované koleji se provádí zpravidla pohledem bez demontáže nebo narušení ostatních součástí koleje. K podrobnější prohlídce vyžadující demontáž podkladnice, odstranění části kolejového lože nebo jiný zásah do koleje se přistoupí v případě potřeby při podezření na vadu funkce pražce nebo při řešení reklamace.

33. - 34. Neobsazeno

D. OPATŘENÍ PŘI VÝSKYTU VAD

Vady vzhledu pražce

35. Pražce s vadami vzhledu je nutno kontrolovat alespoň jedenkrát ročně.

Není-li v **Části druhé** tohoto předpisu uvedeno jinak, neprovádějí se, mimo výše uvedených kontrol, žádná další opatření.

36. Pražce s těmito vadami vyzískané z kolejí je možno použít jako užité, vyhovují-li podmínkám uvedeným v předpise ČD S 3.

Vady zkracující životnost pražce

37. Pražce s vadami zkracujícími životnost pražce je nutno pravidelně sledovat v rámci základních prohlídek tratí podle předpisu ČD S 2/3 tak, aby byl včas podchycen případný dlouhodobý rozvoj vady vedoucí ke ztrátě funkčnosti pražce.

Není-li v **Části druhé** tohoto předpisu uvedeno jinak, neprovádějí se do doby, kdy dojde ke ztrátě funkčnosti pražce, žádná další opatření.

Dojde-li ke ztrátě funkčnosti pražce, postupuje se jako u vad funkce pražce podle čl. 41-44 této části předpisu.

38. Pražce s těmito vadami vyzískané z kolejí je možno použít jako užité, vyhovují-li podmínkám uvedeným v předpise ČD S 3.

Vady omezující použitelnost pražce

39. Pražce s těmito vadami je nutno sledovat v rámci základních prohlídek tratí podle předpisu ČD S 2/3 a, v případě potřeby, doplňkovými kontrolami tak, aby byl včas podchycen případný rozvoj vady vedoucí ke ztrátě funkčnosti pražce. V případě rozvoje vady se postupuje jako u vad funkce pražce.

40. Pražce s těmito vadami vyzískané z kolejí jsou vždy kategorizovány podle předpisu ČD S 3 jako materiál nepoužitelný k původnímu účelu. Tyto pražce nelze opětovně vkládat do kolejí.

Vady funkce pražce

41. Při ojedinělém výskytu vadného (i nefunkčního) pražce může být pražec v koleji ponechán. Případná opatření se posoudí s ohledem na rozsah vad a stav sousedních pražců včetně jejich podbití. Zpravidla není nutné provádět žádné omezení provozu.

Pražec se vymění při provádění nejbližší opravy železničního svršku.

42. Při výskytu více pražců posouzených jako nefunkční vedle sebe se uplatní následující zásady:

- a) v přímé a v oblouku o poloměru větším nebo rovném 5 000 m
 - jsou-li dva vedle sebe ležící pražce posouzeny jako nefunkční a s nimi sousedící pražce jsou funkční a podbité, rozhodne vrchní mistr tratí o případném snížení rychlosti na daném úseku až na 60 km.h^{-1} ,
 - jsou-li tři vedle sebe ležící pražce posouzeny jako nefunkční a s nimi sousedící pražce jsou funkční a podbité, rozhodne vrchní mistr tratí o případném snížení rychlosti na daném úseku až na 30 km.h^{-1} ,
 - při větším než výše uvedeném počtu vedle sebe ležících nefunkčních pražců je nutno přijmout opatření k zajištění bezpečnosti železničního provozu;
- b) v oblouku o poloměru menším než 5 000 m
 - jsou-li dva vedle sebe ležící pražce posouzeny jako nefunkční a s nimi sousedící pražce jsou funkční a podbité, rozhodne vrchní mistr tratí o případném snížení rychlosti na daném úseku až na 30 km.h^{-1} ,
 - při větším než výše uvedeném počtu vedle sebe ležících nefunkčních pražců je nutno přijmout opatření k zajištění bezpečnosti železničního provozu.

43. Při výskytu více nefunkčních pražců vedle sebe než povoluje článek 42 této části předpisu se vada označí stupněm závažnosti 5 a postupuje se podle čl. 45 a 46 této části předpisu.

44. Pražce s těmito vadami vyzískané z kolejí jsou vždy kategorizovány podle předpisu ČD S 3 jako materiál nepoužitelný k původnímu účelu. Tyto pražce nelze opětovně vkládat do koleje.

Vady ohrožující bezpečnost provozu

45. Pražce s vadami označenými stupněm 5 se bezodkladně vymění. Do jejich výměny je nutno přijmout opatření k zajištění bezpečnosti železničního provozu. Jejich výskyt může být důvodem pro vyloučení koleje z provozu.

46. Pražce s těmito vadami vyzískané z kolejí jsou vždy kategorizovány podle předpisu ČD S 3 jako materiál nepoužitelný k původnímu účelu. Tyto pražce nelze opětovně vkládat do koleje.

Kombinace vad

47. Při výskytu dvou a více různých vad na jednom pražci se jeho poškození zpravidla posoudí jako o jeden stupeň závažnější než je nejzávažnější vada na tomto pražci.

Výměna pražců

48. Není-li v tomto předpisu stanoveno jinak, vyměňují se vadné pražce hodnocené stupněm poškození 5 bezodkladně a pražce hodnocené stupněm poškození 3 a 4 nejpozději při nejbližší opravě železničního svršku. Při nejbližší opravě se rovněž doporučuje vyměnit pražce s dále se rozvíjejícími vadami stupně 2.

49. Pražce se stabilizovanými vadami stupně 2 a s vadami stupně 1 mohou být ponechány v koleji do příští rekonstrukce nebo modernizace koleje.

50. - 54. Neobsazeno.

E. PŘECHODNÁ USTANOVENÍ

55. Ustanovení tohoto předpisu se v plném rozsahu uplatní ode dne jeho účinnosti při provádění stavebního dozoru, přejímky prací, sledování úseků v záruční době a při uplatňování reklamací betonových pražců.

Rozsah a vývoj evidovaných vad, případně výskyt dalších vad na těchto úsecích bude průběžně sledován v souladu s čl. 27 této části předpisu i po ukončení záruční doby.

56. U úseků zřízených přede dnem účinnosti tohoto předpisu se provede postupná evidence vad tak, aby nejpozději do 31.12.2005 byly evidovány minimálně vady stupně závažnosti 4 a 5 ve všech dopravních kolejích a následně byly popsány i vady nižší závažnosti.

57. Hlášenky o vadných pražcích se zpravidla v papírové podobě nevyplňují, provádí se pouze zápis přímo v elektronické podobě do automatizované evidence (SORUT).

58. Šířka trhliny se zjišťuje zpravidla mikrometrem, mikrometrickou lupou nebo spárovou měrkou, délka měřidlem s přesností na 1 mm.

59. Prvotní zařídění vady provede zpravidla pracovník, který vadu zjistí. V případě sporu o zařídění vady je možno provést komisionální posouzení za účasti zainteresovaných stran a příslušných odborníků. Pro zařídění a určení rozsahu vady a pro školení pracovníků je možno využít bezplatný servis výrobce nebo ČD TÚDC a O 13.

60. - 63. Neobsazeno

SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY:

Vyhláška MD č. 177/1995 Sb. Stavební a technický řád drah v platném znění	
ČSN 73 6360-2	Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha, část 2
TNŽ 01 0101	Názvosloví Českých drah
ČD S 2/3	Organizace a provádění kontrol tratí Českých drah
ČD S 3	Železniční svršek
ČD SR 103/1 (S)	Seznam vzorových listů železničního svršku
ČD SR 103/3 (S)	Výkresy materiálu pro železniční svršek - kolej
ČD OTP	Obecné technické podmínky Železniční pražce z betonu č.j. 60 700/94 – O13 z 30.12.1994
ČD TKP	Technické a kvalitativní podmínky staveb Českých drah v platném znění



České dráhy

ČD

S 68

Vady betonových pražců

Příloha 1

HLÁŠENKA O VADNÝCH PRAŽCÍCH

HLÁŠENKA O VADNÝCH PRAŽCÍCH

- 1.** Údaje o vadných pražcích se zpravidla zapisují v elektronické podobě do automatizované evidence. Pokud tento způsob zápisu není možný, použije se hlášenka definovaná v této příloze.
- 2.** Pro způsob zápisu v elektronické podobě platí dokumentace příslušné automatizované evidence. Při zápisu se uvedou minimálně údaje shodné s údaji na hlášeence podle čl.1 této přílohy.
- 3. - 4.** Neobsazeno

ČD

SDC **Správa tratí**

Trat'ový okrese

HLÁŠENKA O VADNÝCH PRAŽCÍCH

EVIDENČNÍ ÚDAJE KOLEJE

trať./def. úsek:

název:

číslo koleje/výhybky/index:

PARAMETRY VADNÝCH PRAŽCŮ

výskyt vady: jednotlivý*¹ km

ve skupině*¹ ks ____ km

hromadný*¹ cca ks _____ od km do km.....

výrob. typ pražců*³ :

výrobní závod*³ :

rok výroby*³ :

číslo formy*^{2,3} :

pořadí ve formě*^{2,3} :

Zatřídění vady podle předpisu ČD S68: ____ . ____ . ____

Způsob označení vadných pražců v koleji:

.....
.....

Způsob a datum opravy vady, regenerace, vyjmutí pražců:

.....
.....

Poznámka (rozsah vady) :

.....
.....

V **dne** **Zpracoval:**

Jméno/podpis

*¹) nehodící se škrtněte

*²) uvádí se při uplatňování reklamací nebo v případě požadavku O13

*³) V případě většího počtu vadných pražců, které nelze popsat souhrnně, se uvede seznam a identifikace vadných pražců tabulkovou formou do přílohy, případně na zadní stranu hlášenky.

Zadavatel: Železniční průmyslová stavební výroba, a.s.
ředitelství společnosti Uherský Ostroh
Ing. Jozef Fiksel

Zhotovitel: ÚVAR-Servis, a.s.
Brno
Ing. Zdeněk Sahánek, Ing. Jan Miklenda

Gestor: České dráhy, a.s.
Generální ředitelství
Odbor stavební (O13)
Ing. Jan Čihák

Tisk: České dráhy, a.s.
OPŘ Ostrava
oddělení reklamy, propagace a tisku
Nerudova 1
772 58 Olomouc

Náklad: 600 výtisků

Rok vydání: 2004