



www.tvsz.ru

ТИХВИНСКИЙ
ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ
ЗАВОД



УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ПОЛУВАГОН С РАЗГРУЗОЧНЫМИ ЛЮКАМИ

С НАГРУЗКОЙ ОТ ОСИ КОЛЕСНОЙ ПАРЫ НА РЕЛЬСЫ 23,5 тс и 25 тс

Наименование параметра	Модель 12–9761–02	Модель 12–9853	Модель 12–9937
Грузоподъемность, т	69,5	75	75
Объем кузова, м³	88	88	92
Масса тары, т не более	24,5	25	25
Расчетная статическая нагрузка от колесной пары на рельсы, кН (тс)	230,5 (23,5)	245 (25)	245,25 (25)
Пробег до первого деповского ремонта, тыс. км. (лет)	500 (6)	500 (6)	500 (6)
Срок службы, лет	32	32	32
Длина по осям сцепления автосцепок, мм	13920	13920	13920
База вагона, мм	8650	8650	8650
Габарит по ГОСТ 9238–83			
— кузова	1–BM	1–BM	1–T
— тележки	02–BM	02–BM	02–BM
Количество разгрузочных люков	14	14	14
Внутренние размеры кузова, мм			
— длина	12771	12771	13025
— ширина	2922	2922	2946
— высота	2360	2360	2398
Модель тележки	18–9810	18–9855	18–9855

КОНСТРУКТИВНЫЕ ОСОБЕННОСТИ

1 Кузов вагона

Конструкция кузова имеет следующие особенности:

Усиленная конструкция верхней обвязки снижает повреждаемость кузова при производстве погрузочных и разгрузочных работ

Усовершенствованная конструкция обшивки боковых стен обеспечивает снижение трения груза о стенки, уменьшение износа обшивки, повышает устойчивость и снижает повреждаемость боковой стены

Усовершенствованная конструкция торцевой стены обеспечивает повышение прочностных характеристик кузова.

2 Автосцепное устройство

Автосцепное устройство оборудовано современным поглощающим аппаратом класса Т–1, снижающим уровень продольных сил, действующих на вагон и усовершенствованным расцепным приводом, предотвращающим падение автосцепки на путь при ее обрыве в нештатной ситуации.

3 Тормозная система

Тормозная система укомплектована современными тормозными приборами с межремонтным сроком не менее четырех лет, арматурой для безрезьбового соединения тормозных трубопроводов, износостойкими втулками из композиционного прессовочного материала (КПМ) на основе формальдегидных смол, обеспечивающими ресурс по пробегу не менее 1 млн. км.

Для полувагонов модели 12–9853 и 12–9937 применена система раздельного потележечного торможения, обеспечивающая более благоприятные условия торможения, обладающая большей эффективностью и надежностью по сравнению с традиционной схемой тормоза.

4 Ходовые части

Применение тележек моделей 18–9810 и 18–9855 типа Barber S–2–R улучшает динамические характеристики вагона, повышает безопасность его эксплуатации, увеличивает межремонтный пробег и сокращает стоимость жизненного цикла изделия в целом.