

Tento popis obsahuje základní údaje o stavbě vozu a jeho hlavních součástech. Rovněž tak poskytuje i přehled o standardním či speciálním vybavení vozu. Popis obsluhy speciálních částí nebo vybavení vozu, pokud jsou u tohoto typu instalovány, je uveden v samostatném „Návodu na obsluhu vozu“.

Čtyřnápravová plošinová vozová jednotka s pevnými čelními stěnami a klanicemi řady **Laaps-y 12**. konstrukční skupiny (typ 9-141.1 - varianta se sníženými čelními stěnami a klanicemi) vznikla spojením dvou dvounápravových vozů původní řady Kbps, typ 9-246.1 (modernizace z vozu řady Gbgkks, typ 9-112.0).

Vozová jednotka je určena pro přepravu kmenového dříví s kůrou od minimální délky kmenů 2 m a maximálně do celkové ložné délky jednoho článku jednotky, dále kmenového dříví bez kůry a řeziva minimálních délek 2,3 m. Možná je rovněž přeprava trubek a rour různých průměrů s libovolným povrchem o minimální délce 2,3 m, případně též kusového zboží o minimální délce jednoho kusu 2,3 m, které smí být uloženo na podlahových pražcích. Je-li vozová jednotka ložena zásilkami délky od 2 m do 3 m, mohou dosáhnout maximálně do výše klanic a čel. Vozová jednotka je schopna bez omezení mezinárodního provozu na tratích rozchodu 1435 mm při teplotách vnějšího prostředí od +45° C až do -25° C.

Kostra spodku každého článku vozové jednotky je svařovaná z ocelových válcovaných a lisovaných nosníků a styčnic. Nástavbu tvoří pevné čelní stěny o výšce 2 575 mm, každá boční strana jednoho článku je vystrojena 12 klanicemi – tj. 2x 24 klanic (výška 1 800 mm od podlahového pražce), z nichž každá vyhovuje namáhání 42 kN ve výšce 1 m nad podlahou v příčném směru a 15 kN ve výšce 1 m nad podlahou v podélném směru. Klanicový rám se skládá z klanic zasunutých v pouzdrech klanic, podlahového nosníku a podlahového pražce z tvrdého dřeva pro zvýšení adheze přepravovaného zboží a současně k umožnění provádění ložných manipulací pomocí mechanismů. Na bocích vozu jsou vždy mezi klanicemi umístěny upínací prvky (12 ks napínáků s rohatkou na vozové jednotce) k zajištění přepravovaného nákladu, na protilehlé straně vozu jsou pak umístěny odpružovací mechanismy. Podlaha vozu je pochozí, zhotovená z ocelového plechu tloušťky 3 mm s oválnými výstupky.

Nakládka a vykládka zásilek se provádí shora pomocí jeřábu nebo jiných vhodných mechanizačních zařízení. Při nakládání je třeba dbát na rovnoměrné rozložení nákladu, zásilka musí ležet vždy min. na dvou podlahových pražcích a v příčném směru se musí opírat min. o dvě klanice, v podélném směru se musí zabezpečit proti posunutí upínacími prvky. Jednotka je dále pro přivázání nákladu vybavena také 52 uvazovacími oky.

Pojezd každého článku jednotky tvoří 2 nezávislé nápravy, použito je vozové dvojkolí typu ČD 920-409 a nápravová ložiska valivá vzor 59 V. Jednotka je brzděna pneumatickou tlakovou špalíkovou brzdou systému DAKO-GP (2x), stavěč odlehlosti zdrží SZ 12/1-400 (2x). Jednotka je dále vybavena ruční pořádací brzdou ovládanou ze země z obou stran vozu, která působí pouze na jeden článek jednotky. Táhlové ústrojí je neprůběžné s pryžokovovým vypružením typu

UNICUPLER 1000 kN, šroubovka standardní 850 kN (2x). Jednotka je vybavena trubkovými nárazníky s prstencovou zpruhou (kat. A) 30 kJ.

Vozová jednotka je na každém čele opatřena jednou levou stupačkou a dvěma madly. Každý článek jednotky je vstrojen u vnějších čel dvěma háky na vlečné lano.