

Janusz Poliński: Automatyczne sprzęganie taboru kolejowego. Część II – Sprzęg europejski dla taboru towarowego

Pomimo wieloletnich prac związanych z opracowaniem konstrukcji sprzęgu samoczynnego, działania prowadzone w Europie, nie doprowadziły do powszechnego wyeliminowania sprzęgu śrubowego wraz ze zderzakami. Do I wojny światowej prace miały charakter czysto teoretyczny, a w okresie międzywojennym różni producenci testowali własne konstrukcje. Wobec braku dobrych konstrukcji, UIC nie było w stanie uzgodnić rozwiązania dla kolei europejskich. W 1935 roku Związek Radziecki zdecydował się na wprowadzenie sprzęgu SA-3. Proces wymiany trwał do 1956 roku. Po II wojnie światowej i odbudowie europejskich kolei ze zniszczeń wojennych, dopiero w 1956 roku UIC powołało komitet „Sprzęgi Automatyczne”. Prace z tego zakresu były realizowane zarówno w Europie Wschodniej, jak i Zachodniej. Wysiłki związane z opracowaniem europejskiego sprzęgu samoczynnego, doprowadziły do opracowania trzech konstrukcji dla kolejowego taboru towarowego. Były to rozwiązania oznaczone: AK69, C-AKv i Z-AK, dla których do tej pory znaleziono jedynie ograniczone obszary zastosowań. Przewidywane sukcesywne obniżanie emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń, stało się podstawą zwiększenia roli kolei w przyszłości transportu europejskiego. Z tego względu uruchomiono wiele prac nad konstrukcją automatycznego sprzęgu cyfrowego (DAC), który niebawem zastąpi sprzęg śrubowy. W tej części artykułu przedstawiono europejskie działania z przeszłości, jak również stan zaawansowania obecnych prac, których uwieńczeniem powinno być powszechne zastosowanie sprzęgu DAC do łączenia taboru kolejowego.

Słowa kluczowe: transport kolejowy, sprzęg samoczynny, automatyczny sprzęg cyfrowy