

## WAT skomercjalizował wagon do przewozu ciężarówek



**Polska firma nabyła licencję od Wojskowej Akademii Technicznej i wyprodukuje nowatorski na skalę światową obrotowy wagon do przewożenia naczep TIR. Stało się to po 14 latach pracy nad technologią, która umożliwia sprawny rozładunek w niemal dowolnym miejscu. Jest szansa, że w ciągu kilku lat TIR-y rzeczywiście trafią na tory.**

Ładunki na kołach już dziś są przewożone pociągami. Jednak nie jest to wygodna forma transportu, bo naczepy wjeżdżają na wagony i zjeżdżają z nich – jedna za drugą, zgodnie z planem wyładunku.

Naukowcy z WAT wyeliminowali główną wadę takiego transportu. Wagon zbudowany przez zespół Wydziału Inżynierii Mechanicznej potrafi obrócić pełną towaru naczepę w bok. To umożliwi jej zjazd wszędzie tam, gdzie tylko jest bocznicą kolejową, a ciężarówka może manewrować.

Dzięki temu pomysłowi dowolna naczepa może zjechać nawet ze środkowego wagonu. Do tej pory wszystkie musiały wyjechać, żeby jedna z nich mogła opuścić pociąg. Wynalazek WAT pozwala w dowolnym momencie zmienić punkt przeznaczenia towaru.

Negocjacje prowadziło Centrum Transferu Technologii (CTT) WAT. Na bazie umowy licencyjnej WAT przekazał firmie EQUOBUILD cztery patenty chroniące w Polsce i zagranicą rozwiązania zastosowane w wagonie. Uczelnia będzie mieć swój udział we wszystkich dochodach, jakie pojawią się w związku ze świadczeniem usług przez innowacyjne wagony. Wystarczy wspomnieć, że w jednym składzie towarowym może jechać około 40 wagonów.

Opłata licencyjna została podzielona między zespół badawczy a Uczelnię. Jak podkreślają, w imieniu wszystkich konstruktorów, dr hab. inż. Wiesław Krasoń i dr inż. Grzegorz Sławiński, satysfakcję daje już samo pozytywne zakończenie negocjacji z inwestorem. Dzięki długoletnim wysiłkom inżynierów powstanie fabryka ze

zautomatyzowaną linią technologiczną, z której będą zjeżdżały innowacyjne wagony.

„WAT będzie zaangażowany w ewentualne ostatnie poprawki. Twórcy będą obecni przy testach i przy produkcji wagonu. Za ok. dwa lata mogą pojawić się pierwsze komercyjne rozwiązania na tory” – podsumowuje dr hab. inż. Adam Bartnicki, dyrektor CTT WAT.

W różnych krajach europejskich kolej rozładowuje pociągi na platformach obrotowych. Ale cały mechanizm obrotu jest zabudowany w terminalu, czyli pod powierzchnią bocznicy. Takie stacje rozładunkowe wyposażone są w siłowniki, które unoszą wagon i umożliwiają jego obrót. „My ten mechanizm umieściliśmy na wagonie. Jest on mobilny, niezależny i nie potrzebuje całej konstrukcji wbudowanej w podłoże” – wyjaśniają konstruktorzy.

Jak to możliwe, że nikt wcześniej na to nie wpadł? „Często trzeba wyjść poza środowisko, które zakłada, że pewnych rzeczy nie da się zrobić. Laicy nie wiedzą, że się nie da, i próbują. Dlatego wagon powstał nie w instytutach związanych z kolejnictwem, ale na ówczesnym Wydziale Mechanicznym WAT” – mówi dr inż. Grzegorz Sławiński.

[Pełna wersja artykułu w cyklu: Nauka i technologia](#)