

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **116 (1990)**

Heft 1-2

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Mis bout à bout, les quatre nouveaux tronçons mesureront 130 km, soit 4,5% du réseau CFF dont l'étendue sera alors supérieure à 3000 km.

Conclusions

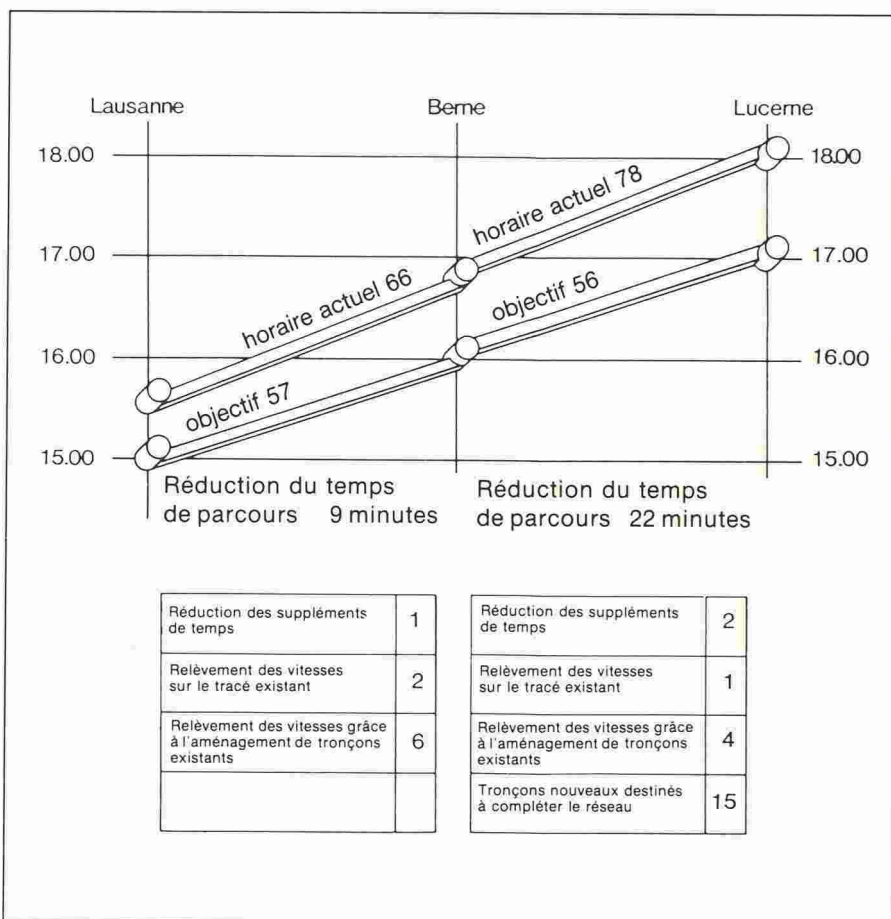
Les dimensions de notre pays, sa topographie et sa structure démographique doivent nous inciter à la modestie. Si Rail 2000 n'est pas un projet prestigieux, il n'en est pas moins ambitieux puisqu'il vise à faire bénéficier chaque Suisse d'une meilleure offre ferroviaire.

L'ampleur des moyens exigés par sa réalisation - quelque 7,5 milliards de francs en une douzaine d'années, soit environ 600 millions par an - montre qu'il y a là tant pour l'industrie de la construction que pour les chemins de fer une tâche qui est loin d'être négligeable.

En outre, Rail 2000 est un projet apte à s'intégrer dans un effort européen de revalorisation du transport ferroviaire. C'est la vocation essentielle qu'on lui souhaite.

Adresse de l'auteur:

Claude Roux
Directeur général des CFF
3030 Berne



Réduction des temps de parcours sur l'itinéraire Lausanne-Berne-Lucerne, à titre d'exemple.

Actualité

Records de vitesse sur rail: résultat du concours

C'est M. Jean-Pierre Rolle, de Versoix, qui est le vainqueur de notre concours publié dans le N° 26/89 d'Ingénieurs et architectes suisses (p. 580).

En effet, aussi bien l'automotrice Siemens de 1903 que les motrices du TGV Atlantique d'aujourd'hui ont des moteurs alimentés en courant électrique triphasé.

Il faut bien reconnaître que les différences sont par ailleurs de taille: c'est la technique des semi-conducteurs qui permet au TGV de capter à la caténaire du courant alternatif monophasé ou du courant continu, puis de le convertir en courant triphasé pour l'alimentation des moteurs. En 1903, les trois phases étaient fournies par trois conducteurs différents et transmises par des capteurs triples.

En outre, alors que le TGV est équipé de moteurs synchrones, la motrice Siemens devait nécessairement avoir des moteurs asynchrones, la fréquence d'alimentation étant celle du secteur, donc fixe.

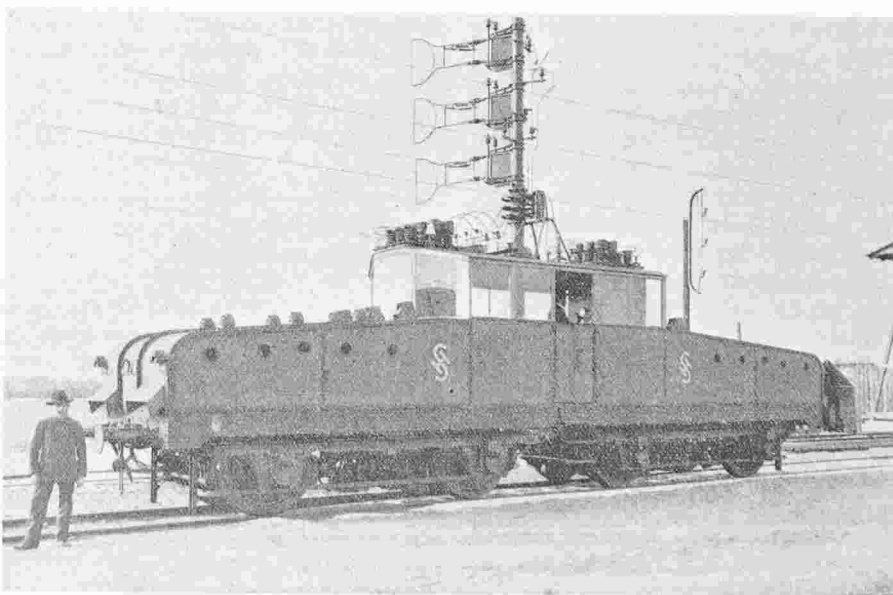
Nous avons pensé que la juxtaposition de la photographie ancienne, tirée d'un

Bulletin technique de la Suisse romande (BTSR) de 1904, et celle du TGV illustrait bien, par l'exemple du moteur de traction triphasé, que le progrès

technique consistait souvent à appliquer des connaissances modernes à des acquis fort anciens.

Nos félicitations à M. Rolle, qui a reçu un bon de librairie de 50 francs.

Rédaction



Tirée du même numéro du BTSR: locomotive Siemens & Halske essayée sur le même circuit que l'automotrice.