

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **102 (1976)**

Heft 3: **Le chemin de fer**

PDF erstellt am: **22.09.2024**

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.

Communications SVIA

Assemblée générale ordinaire du Groupe des architectes

Les membres du Groupe sont invités à participer à l'assemblée générale ordinaire du Groupe, le *mercredi 11 février 1976*, à 18 h., dans les locaux de la Nouvelle Ecole hôtelière, au Chalet-à-Gobet.

Ordre du jour

1. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale ordinaire du 18 février 1975.
2. Rapport d'activité.
3. Elections.
4. Divers.

Avant l'assemblée, dès 16 h. 45 : visite de l'Ecole hôtelière. Dès 19 h. 30 : Repas en commun.

Assemblée générale ordinaire du Groupe des ingénieurs

Le Comité invite les membres à l'assemblée générale ordinaire du Groupe du *jeudi 12 février 1976*, à 18 h. 15, à Pully, Restaurant Le Prieuré, Salle des vigneron.

Ordre du jour

1. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale ordinaire du 20 février 1975.
2. Rapport du président.
3. Programme d'activité 1976.
4. Election au Comité du Groupe.
5. Modification des statuts du Groupe :

Article 3 bis, al. 1, « Admissions », en vigueur actuellement :

« Les candidatures d'ingénieurs non diplômés de l'EPFL ou de l'EPFZ, ou encore d'une Haute Ecole étrangère reconnue par la SIA comme équivalente, sont soumises à la prochaine assemblée générale du Groupe des ingénieurs. Elles sont ensuite présentées à l'assemblée SVIA à titre de préavis. »

Le Comité du GI propose à l'assemblée de modifier l'article 3 bis, al. 1, comme suit :

« Les candidatures d'ingénieurs non diplômés de l'EPFL ou de l'EPFZ, ou encore d'une Haute Ecole étrangère reconnue par la SIA comme équivalente sont soumises au Comité du Groupe des ingénieurs qui, après un examen approfondi, les présente avec son préavis à l'Assemblée générale de la SVIA. »

6. Propositions individuelles et divers.

Un apéritif offert par le GI ainsi qu'un repas au Restaurant Le Prieuré, Salle des bourgeois, suivront cette assemblée.

Postes à pourvoir

Voir page 12 des annonces

Rédacteur : J.-P. WEIBEL, ingénieur

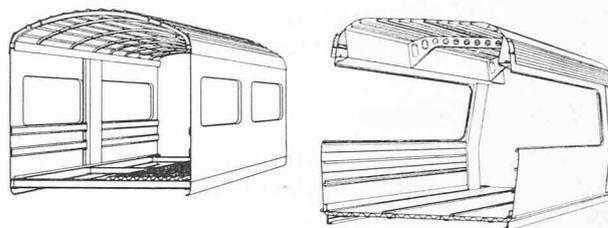
DOCUMENTATION GÉNÉRALE

Voir pages 10 et 12 des annonces

Informations diverses

Pourquoi l'aluminium est-il meilleur marché ?

Un contrat de 1,2 milliard de francs français, signé à Paris pour la fourniture de mille nouvelles voitures de métro, inaugure l'ère de l'aluminium moins cher que l'acier dans une affaire de matériel roulant ferroviaire. Le système Alusuisse assure une économie de 30 % sur le coût des caisses nues finies. Une des raisons parmi beaucoup d'autres ressort de la figure ci-jointe.



A gauche, plate-forme traditionnelle comportant 500 soudures courtes fixant la tôle ondulée sur 25 traverses. Dans une opération antérieure, les traverses ont été elles-mêmes soudées aux longerons du châssis. A droite, construction Alusuisse substituant au châssis-plate-forme cinq profilés géants autoportants, de 25 m de longueur, extrudés d'un seul tenant. Leur assemblage à la soudeuse automatique se résume à huit joints continus. Plus de traverses ni de longerons. Dix-neuf heures de main-d'œuvre sont économisées. Le système Alusuisse permet de gagner 500 heures sur chaque voiture.

Alusuisse
Feldeggstrasse 4
8034 Zurich

Voitures RIC, type Schlieren, pour les Chemins de fer fédéraux suisses

(Voir photographie page couverture)

Pour le trafic à l'étranger, les CFF utilisent des voitures normalisées et adaptées aux prescriptions internationales. La Fabrique Suisse de Wagons et d'Ascenseurs, SA, Schlieren-Zurich, a été chargée de développer ces voitures « RIC » en collaboration avec les CFF. Une première série de 100 voitures de 2^e classe fabriquées à Schlieren a été mise en service de 1966 à 1968. Jusqu'à ce jour, environ 300 véhicules de ce type ont été livrés aux CFF dans ces versions 1^{re}, 2^e, 1^{re}/2^e classes et voitures-couchettes. Les différentes séries de voitures ont été chaque fois améliorées du point de vue technique comme aussi pour répondre aux exigences du confort.

Voici une description sommaire des voitures RIC fabriquées par Schlieren et fournies en 1975 :

La caisse de voitures est une construction autoportante en acier, soudée à l'électricité. Elle a été conçue pour recevoir ultérieurement l'équipement d'accouplement automatique. Cette série comprend 11 compartiments au lieu de 12 comme par le passé. Il en résulte un confort amélioré pour les voyageurs de 2^e classe. Chaque compartiment est accessible par le couloir latéral. Chacune des plates-formes d'entrée abrite un W.-C., ainsi que pour l'une des extrémités de la voiture un cabinet de toilette supplémentaire. Dans l'aménagement intérieur, on a attaché une grande valeur à l'utilisation de matériaux appropriés et offrant un maximum de confort et de sécurité. Les fenêtres latérales à double vitrage sont à partie supérieure rabattable. Toutes les portes sont en alliage léger. Les escaliers d'accès des véhicules ont été particulièrement perfectionnés par l'adjonction d'un quatrième marche-pied rabattable pour faciliter l'accès au quai.

Le chauffage par air pulsé est combiné avec une ventilation sous pression à air frais. La voiture fonctionne sous 4 types de courant électrique. Toutes les voitures RIC livrées aux CFF sont pourvues de bogies du type Schlieren qui se distinguent par leurs bonnes qualités de roulement.

RIC-Wagen Bauart Schlieren für die Schweizerischen Bundesbahnen

Für den Auslandverkehr setzen die SBB genormte Reisezugwagen ein, die weitgehend den internationalen Vorschriften angepasst sind. Die Entwicklung dieser « RIC »-Wagen wurde in Zusammenarbeit mit den SBB der Schweizerischen Wagons- und Aufzugfabrik AG, Schlieren-Zürich, übertragen. In den Jahren 1966-1968 konnte eine erste in Schlieren gebaute Serie von 100 Wagen 2. Klasse dem Betrieb übergeben werden; bis heute wurden rund 300 solche Fahrzeuge aller Klassen (1., 2., 1./2. und Liegewagen) an die SBB ausgeliefert. Die verschiedenen Wagenserien wurden jeweils dem neuesten Stand der Technik angepasst und höhere Komfortansprüche fanden Berücksichtigung.

Die zuletzt (1975) von Schlieren gebauten RIC-Wagen für die SBB können kurz wie folgt beschrieben werden :

Wagenkasten in selbsttragender, komplett elektrisch geschweisster Stahlkonstruktion mit für den späteren Einbau der zentralen Zug- und Druckkupplung (AZDK) vorbereiteter Vorbaupartie. Die Grundrisseinteilung sieht bei dieser Serie statt bisher 12 Abteilen nur deren 11 vor, was für die 2. Klasse einen Komfortgewinn darstellt. Diese 11 abgeschlossenen Einzelabteile mit je 6 Sitzplätzen sind über einen Seitengang erreichbar. In den geräumigen Einstiegplattformen befindet sich je ein Abort und auf einer Wagenseite noch ein zusätzlicher Wasorraum. Bei der Innenausstattung wurde Wert auf die Verwendung von zweckmässigen Materialien gelegt, welche ein Maximum an Reisekomfort und Sicherheit bieten. Die Seitenwandfenster bestehen aus einem unteren festen und einem oberen beweglichen Teil (Übersetzfenster) und sind doppelverglast. Sämtliche Türen sind in Leichtmetall ausgeführt. Bei der Einstiegpartie der Fahrzeuge konnte eine wesentliche Verbesserung der Treppengestaltung realisiert werden, indem durch den Einbau eines hochklappbaren untersten Trittes die Niveau-Unterschiede zwischen Wagenboden und Bahnsteig mit 4 Trittstufen bequem überwunden werden können.

Die Heizung des Wagens ist als Warmluftheizung konzipiert, ausgelegt für 4 Stromarten, welche mit einer Frischluft-Druckbelüftung kombiniert ist. — Alle an die SBB ausgelieferten RIC-Wagen sind mit Laufdrehgestellen Bauart Schlieren ausgerüstet, die sich durch eine besonders gute Laufruhe auszeichnen.