

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **115 (1989)**

Heft 11

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.



Cet article nous a été soumis par le Groupe romand des ingénieurs de l'industrie.

de périodes glaciaires provient de la répartition très inégale des masses continentales entre le Nord et le Sud. Presque tous les continents à la surface desquels la neige peut s'accumuler sont situés dans l'hémisphère Nord. Les roches étant d'extrêmement mauvais conducteurs de chaleur, la capacité calorifique des sols continentaux

est effectivement très faible; à 20 mètres sous terre on ne peut déjà pratiquement plus détecter les oscillations annuelles de la température. Cela permet à la neige de s'accumuler et de subsister sur les réceptacles continentaux isolants. Dans l'hémisphère Sud, au contraire, la neige tombe presque partout dans l'eau, qui est à la fois un excellent conducteur calorifique et qui, de par l'énorme masse des océans, constitue un immense réservoir de chaleur.

Dans le chapitre à venir nous verrons que des variations naturelles de la

concentration du CO₂ atmosphérique permettent de comprendre pourquoi l'hémisphère Sud suit de façon un peu atténuée le cycle des glaciations de l'hémisphère Nord.

(A suivre)

Adresse de l'auteur:
Gaston Fischer, professeur
Observatoire cantonal
58, rue de l'Observatoire
2000 Neuchâtel

Industrie et technique

En Allemagne, davantage de femmes dans les professions techniques

Elles sont toujours plus nombreuses en Allemagne les femmes qui font carrière dans des professions à caractère nettement technique.

La fin d'un stage d'entraînement réussi sur un Boeing 737 en août 1988 a par exemple signifié, pour Evi Lausmann, de Sankt Georgen en Haute-Bavière, et Nicola Lunemann, de Cologne, tout juste 23 ans toutes deux, la réalisation d'un rêve: accéder au cockpit des grands avions de ligne de la Lufthansa. Les passagers les appelleront-ils «Madame le Capitaine» ou «Madame la Capitaine»? La question ne se pose en tout cas pas pour le moment puisque, dans un premier temps, elles fonctionneront comme second officier et qu'elles ne pourront pas passer aux commandes dans les fonctions propres du capitaine avant une bonne dizaine d'années.

Mais les femmes sont de plus en plus présentes ailleurs aussi dans la vie économique allemande. M^{me} Erika Emmerich, qui a été présidente du Kraftfahrzeug-Bundesamt de Flensburg (l'office fédéral allemand de la circulation routière), a été nommée au 1^{er} janvier 1989 à la tête du Verband der deutschen Automobilindustrie VDA, le groupement fédéral de l'industrie automobile allemande. Le VDA, dont les membres représentent quelque 750 000 personnes employées, rompt ainsi délibérément avec une tradition qui voulait que ne soient nommés à ces fonctions que des gestionnaires de l'industrie automobile avec une solide expérience technique, et donc des hommes.

Malgré tout, beaucoup de femmes exerçant un métier restent très critiques quant aux chances professionnelles qui leur sont offertes. Cela est particulièrement vrai des professions techniques et scientifiques toujours dominées par les hommes. C'est ainsi que

10% seulement des cadres supérieurs de l'industrie allemande dans ces deux secteurs sont des femmes. «De tous les Etats fortement industrialisés, c'est l'Allemagne qui forme le moins d'ingénieurs femmes», constate M^{me} Ursula Danzer, l'une des organisatrices du Congrès de la femme dans les sciences naturelles et la technique,

qui s'est déroulé en été 1988 à Göttingen, et dont le but était d'améliorer les chances professionnelles de la femme. A l'heure actuelle en République fédérale, une femme sur cinq environ occupe un poste présentant un degré de mécanisation très élevé lié à l'emploi de nouvelles techniques, comme c'est le cas par exemple pour les ordinateurs ou les machines à écrire avec programme informatique.

(INP)

Vers un réseau ferré européen à grande vitesse

La Communauté des chemins de fer européens, qui groupe 14 administrations ferroviaires, soit celles des pays de la Communauté européenne ainsi que de l'Autriche et de la Suisse, vient de publier une étude intitulée «Proposition pour un réseau européen à grande vitesse».

Ce document présente l'Europe du rail du XXI^e siècle, telle que la conçoivent les spécialistes, à la lumière des données techniques, politiques et commerciales dans l'Europe de demain. Cette volonté commune de réaliser un réseau européen à grande vitesse,

affranchi des handicaps techniques et formels des frontières nationales, est mise en évidence par la décision récente de l'Espagne et du Portugal de construire à l'écartement normal les lignes nouvelles destinées à la liaison de la péninsule Ibérique avec le reste de l'Europe (il est même question, à terme, de la mise à l'écartement normal des lignes existantes).

Nous aurons l'occasion de revenir sur cette démarche du plus grand intérêt, notamment dans la perspective de la future transversale alpine suisse.



Diana Hillinger est actuellement le seul agent de conduite féminin de locomotives dans le Bade-Wurtemberg. (Photo: INP.)