

<p style="text-align: center;">HIGH SPEED IN GERMANY LA GRANDE VITESSE EN ALLEMAGNE HOCHGESCHWINDIGKEIT IN DEUTSCHLAND</p>

0243

KURZ, HR.

Vom ICE zur ICE-Familie : Entwicklungslinien für das 21. Jahrhundert

(Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt: Hestra, N.6, 1992-06, P.363-372, ISSN 0013-2845) DE

Après une première année d'exploitation commerciale, il est possible de dresser un bilan des expériences acquises au cours de l'exploitation. Les besoins futurs du réseau européen à grande vitesse vont influencer la conception des nouvelles générations d'ICE (ICE 2 et 21 et même ICE 4). Ceux-ci sont basés sur un concept modulaire; ils sont conçus pour une technologie polycourant avec une adaptation souple de leur capacité grâce à des demi-rames couplables et des vitesses commerciales allant jusqu'à 350 km/h.

0452

KURZ, H.

Mehrsystemtriebzüge für 300 KM/H innerhalb der ICE - Fahrzeugfamilie

(Elektrische Bahnen, München: R. Oldenbourg, N.5, 1992-05, P.168-175, ISSN 0013 5437) DE

0715

RASCHBICHLER, HG.

Die Magnetschnellbahn Transrapid - Ein neues Verkehrssystem für den Personen- und Gütertransport

(Zeitschrift für Eisenbahnwesen und Verkehrstechnik, Berlin: Georg Siemens, N.8-9, 1992-08, P.284-290, ISSN 0941 0589) DE

1108

BREIMEIER, R.

Wirtschaftliche Aspekte des Schienenschnellverkehrs

(Deutsche Bahn (Die), Darmstadt 1: Hestra, N.3, 1993-03, P.241-246) DE

Lorsque la construction de lignes nouvelles est planifiée, les chemins de fer sont souvent attirés par la folie de la vitesse. On leur reproche souvent de perdre de vue les réels besoins de la majorité de la population en matière de mobilité et de ne satisfaire en trafic à grande vitesse qu'une minorité de personnes effectuant des voyages d'affaires. L'alternative proposée est la suivante : améliorer l'offre ferroviaire sur les lignes existantes et éventuellement réduire la durée de parcours par l'utilisation de véhicules "high-tech". L'auteur apporte un éclairage économique sur ces questions.

1140

HÖLZL, G.

Moderne Fahrzeugtechnik : Durchgeführte Maßnahmen zur Reduzierung der Schallemission am Beispiel des ICE

(Eisenbahntechnische Rundschau (ETR), Darmstadt 1: Hestra, N.3, 1993-03, P.177-180, ISSN 0013-2845) DE

Au cours des vingt dernières années, des projets de recherche, dirigés et suivis par le BZA (Bundesbahn-Zentralamt) de Munich, des Instituts universitaires, des ingénieurs conseils, des industriels furent réalisés dans le but de réduire les émissions sonores des véhicules ferroviaires, en particulier en trafic à grande vitesse.

1313

HERISSE, P.

L'an II de l'ICE

(Vie du Rail et des Transports (La), Paris Cedex 08: La Vie du Rail, N.2399, 1993-06-09, P.12-20, ISSN 0042 5478) FR

Pour son deuxième anniversaire de sa mise en service commercial, l'ICE multiplie les coups d'éclat. Depuis le 23 mai 1993, il relie Francfort/Main, Munich et Stuttgart à Berlin-Lichtenberg huit fois par jour dans chaque sens. La DB en profite également pour densifier son offre en proposant 110 trains par jour au lieu des 80 précédemment en service sur l'ensemble du réseau.

1387

BAUER, G.

Instandhaltung der ICE-Triebzüge

(Eisenbahntechnische Rundschau (ETR), Darmstadt: Hestra, N.6, 1993-06, P.371-376, ISSN 0013-2845) DE

Les unités ICE parcourent près de 500 000 km par train et par an. L'article présente le système d'entretien périodique des trains, ainsi que son évolution après une expérience d'exploitation de deux ans. De plus, il décrit le système d'identification et de suppression d'erreurs et de lacunes dans les unités ICE.

1537

BREITLING, W.

Einsatzfelderstudie neuer Schnellbahnsysteme

(Elektrische Bahnen, München: R. Oldenbourg , N.6, 1993-06, P.198-207, ISSN 0013 5437) EN

L'article présente une comparaison des caractéristiques du système roue-rail (ICE) et du système de sustentation magnétique (Transrapid), ainsi que les champs d'application de ces systèmes des points de vue de la compétitivité et de l'économie.

1641

LÜBKE, D. et JÄNSCH, E.

Die ICE Familie im internationalen Hochgeschwindigkeitsverkehr

(Eisenbahntechnische Rundschau (ETR), Hestra, N.7/8, 1993-07, P.445-453,ISSN 0013-2845) DE

L'Europe connaît un mouvement de développement de son réseau ferré à grande vitesse avec le projet de PBKA (Paris-Bruxelles- Cologne-Amsterdam) en particulier. Les initiatives des directoires de la DB et de la DR s'inscrivent dans ce cadre avec en particulier l'approbation de l'acquisition de trains supplémentaires du type InterCity Express. De nouvelles liaisons doivent en outre être mises en service. Cet article fait le point sur les développements récents de la grande vitesse en Allemagne.

2323

WISSMANN, M.

La grande vitesse en Allemagne

(Rail, Paris: IA Diffusion, N.42, 1993-12, P.31-35, ISSN 0989-8220) FR

Cet article fait partie d'un dossier intitulé "demain la grande vitesse". Il présente, entre autres, les orientations retenues pour le secteur des transports en Allemagne, les dispositions du Plan d'infrastructures fédérales de transport 1992, les études portant sur l'amélioration du transport ferroviaire sur certains axes...

2423

MÜNCHSCHWANDER, P.

Das Hochgeschwindigkeitssystem der Deutschen Bundesbahn

(Heidelberg: R.v. Decker's, G. Schenck, 1990, 197P.) DE

L'auteur décrit l'histoire et le développement du projet de la grande vitesse en Allemagne : les plans de transport, le management, les nouvelles lignes, les nouvelles constructions NBS/ABS, les infrastructures, la technique de construction des voies pour la grande vitesse, la technique du matériel ferroviaire.

2823

WEIGAND, W.

Planungs- und Prognosemethoden für das Angebot im Hochgeschwindigkeitsverkehr der Zukunft

(Eisenbahntechnische Rundschau (ETR), Darmstadt: Hestra, N.5, 1994-05, P.279-290, ISSN 0013-2845) DE

Cette étude de l'évolution du marché des transports de voyageurs en Allemagne est plus particulièrement centrée sur le transport ferroviaire. La planification du trafic ferroviaire à grande vitesse repose sur des prévisions origine-destination. Ces différents scénarios tiennent compte de l'environnement et des conditions de concurrence. L'amélioration de l'offre ferroviaire offre l'espoir d'un changement sensible de la répartition modale au profit du chemin de fer.

3060

MÜNCHSCHWANDER, P. (Hrsg.)

Schienenschnellverkehr 3 : Das Hochgeschwindigkeitssystem der Deutschen Bundesbahnen

(Heidelberg: Decker's, Vol.3, 1990, 197P.) DE

3687

BREIMEIER, R.

Eisenbahnverkehr der Zukunft : Wirtschaftliche Netzgestaltung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans

(Eisenbahn Ingenieur (Der), Hamburg: Tetzlaff, N.1, 1995-01, P.22-25, ISSN 0013-2810) DE

Le Schéma directeur des transports allemand poursuit le but de valorisation du transport ferroviaire dans une optique de capacité concurrentielle en préconisant l'extension de la capacité du réseau ferroviaire et l'augmentation des niveaux de vitesse. L'article décrit les différents aspects de cette politique ferroviaire: grande vitesse, stratégie de dissociation des trafics, parti pris d'achèvement des projets, examen des possibilités d'amélioration des moyens existants, nouvelles réalisations de haute performance pour le transport à grande vitesse et mise en œuvre d'une technique de pointe.

3923

**Statusseminar Schnellbahnen : Magnetschnellbahn und Rad-Schiene-Technik :
Berichte. 1994. Schwerin**

(Darmstadt: Hestra, 1994) DE

Les différentes communications font le point sur la recherche dans le domaine de la grande vitesse conventionnelle en Allemagne et présentent en détail les aspects suivants : les essais et projets concernant les véhicules ICE, la réduction de la masse et de la consommation d'énergie des véhicules ferroviaires, les organes de roulement, les nouveaux freins, les attelages automatiques, le système de signalisation DIBMOF, la voie sans ballast. La deuxième partie est consacrée à la présentation du train à sustentation magnétique TRANSRAPID, de la ligne Berlin-Hambourg, du moteur synchrone à stator long et de la ligne d'essais d'Emsland.

4120

KURZ, H.

Neue InterCityExpress-Triebzüge für die Deutsche Bahn

(Elektrische Bahnen, München: R. Oldenbourg, N.1-2, 1995-01, P.15-24, ISSN 0013-5437)DE

Présentation des nouveaux trains à grande vitesse ICE 2 et ICE 2/2 de la DB AG destinés à desservir les lignes Berlin - Hanovre - Cologne - Bonn et Berlin - Hanovre - Brême. Ces trains sont organisés en rames de 8 voitures qui peuvent être attelées par paires. 50 rames pouvant atteindre des vitesses maximales de 330 km/h sont composées d'un véhicule moteur, de six remorques et d'un véhicule pilote. Parmi ces rames 13 bénéficient d'une alimentation polycourant et répondent ainsi aux exigences d'interopérabilité fixées par la Communauté Européenne.

4135

MAURER, T.

**Hochgeschwindigkeit auf Weichen und Schienenauszügen : Erfahrungen,
Folgerungen, Entwicklungen**

(Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt: Hestra, N.6, 1995-06, P.440-446, ISSN 0013-2845) DE

Analyse du comportement des aiguilles et des compensateurs de dilatation ainsi que des problèmes de maintenance qui y sont liés sur les lignes nouvelles à grande vitesse en Allemagne.

4293

Rogg, D. et Witt, M.

Forschungs- und Technologieprogramm Magnetschnellbahn Transrapid

(Elektrische Bahnen, München: R. Oldenbourg, N.7, 1995-07, P.217-223, ISSN 0013-5437) DE

Historique de la recherche et du développement des trains à sustentation magnétique en Allemagne ainsi que des programmes de promotion qui ont abouti à la décision de construire la ligne Berlin-Hannovre. Le programme de recherche devrait se clore en 1996 et aboutir à la certification technique de ce mode de transport qui a l'avantage d'être économe en énergie et peu bruyant par rapport au transport ferroviaire classique car il ne pose pas les problèmes de contact roue-rail.

4294

Miller, L. et Löser, F. et Schwindt, G.

Magnetschnellbahn Transrapid Systemdarstellung

(Elektrische Bahnen, München: R. Oldenbourg, N.7, 1995-07, P.224-229, ISSN 0013-5437) DE

Présentation du train à sustentation magnétique du point de vue technique (caractéristiques générales, véhicule, système de propulsion, système de commande, voie), du point de vue de ses propriétés (capacités de transport, tracé de la voie, comportement et respect de l'environnement, en particulier en matière d'émission gazeuse, de champ électromagnétique, de consommation d'énergie, mais aussi de comportement face aux intempéries) et enfin du point de vue de la sécurité et de la disponibilité de ce mode de transport.

4295

Henning, U. et Kamp, P. et Hochleitner, J.

Langstator-Synchronmotorantrieb des Transrapids

(Elektrische Bahnen, München: R. Oldenbourg, N.7, 1995-07, P.230-235, ISSN 0013-5437) DE

Présentation du moteur synchrone à stator longitudinal du Transrapid destiné à une exploitation de type commercial. Ce dernier peut être comparé à un système de roue de secours classique. Les prototypes actuellement testés sont décrits et l'accent est mis sur les techniques de conversion et régulation du courant électrique.

4296

Ellmann, S. et Kunz, S. et Wegerer, K.

Technik der Transrapid-Fahrzeuge

(Elektrische Bahnen, München: R. Oldenbourg, N.7, 1995-07, P.236-239, ISSN 0013-5437) DE

Présentation du prototype du Transrapid O7 et des expériences réalisées sur ce véhicule sur l'installation d'essai de Emsland.

4297

Fischer, S. et Freitag, V. et Schmidt, R.

Die Fahrzeugsicherung des Transrapids

(Elektrische Bahnen, München: R. Oldenbourg, N.7, 1995-07, P.240-245, ISSN 0013-5437) DE

Présentation du système de contrôle-commande du Transrapid, de son principe et de sa technologie orientée pour favoriser un maximum de sécurité. Deux ordinateurs gèrent le système : bien que tout soit entièrement automatisé, l'intervention humaine reste une donnée essentielle de la sécurité. L'ensemble de l'exploitation, de la gestion du trafic, de la transmission des informations, du système de diagnostic des pannes, du contrôle de la vitesse, du freinage et des distances d'arrêts sont pris en compte.

4307

Safety relevant observations on the ICE high speed train

(US Department of Transportation. Federal Railroad Administration, 1991-07, 37P.) EN

Description des principales caractéristiques de l'ICE et passage en revue des critères relatifs à la sécurité au regard des spécifications américaines.

4401

REIMERS, K.

Transrapid. Eine neue Verkehrstechnologie und ihr Verkehrswert in Deutschland und Europa : Ein nachdenklicher Beitrag

(Eisenbahningenieur (Der), Hamburg: Tetzlaff, N.9, 1995-09, P.660-668, ISSN 0013-2810) DE

La décision politique relative à la construction en Allemagne d'une liaison entre Hambourg et Berlin a été prise en 1994 mais le projet lui-même est beaucoup plus ancien. Après avoir dressé un historique du développement du projet, l'auteur rappelle qu'entre temps la technique roue-rail a bénéficié de nombreux développements permettant d'atteindre des vitesses de plus en plus élevées. En outre, en Europe, les gouvernements et les entreprises ferroviaires, y compris dans le cadre de l'UIC, se sont prononcés en faveur du système roue-rail, de sorte que le Transrapid reste un corps étranger et que les débats se multiplient. L'élément déterminant pour la réalisation du Transrapid est sa pénétration dans les villes, afin de minimiser la résistance au changement de trains.

4485

BOON, R.

Transrapid faces the long haul to maturity

(Railway Gazette International, Sutton: Reed Business, Vol.151, N.10, 1995-10, P.681-686, ISSN 037365346) EN

La construction de la première ligne à lévitation magnétique à grande vitesse reliant Berlin à Hambourg a été acceptée (285 km). Les travaux commenceront en 1999 et l'ouverture de la ligne est prévue pour 2005. Les voyageurs pourront parcourir les 285 km en 55 minutes à une vitesse maximale de 400 km/h. Rudolf Boon est allé au centre d'essai d'Emsland pour évaluer les progrès de la conception du Transrapid. Cet article décrit les caractéristiques générales du Transrapid TR07 et donne quelques détails sur la future ligne Berlin-Hambourg (tracé de ligne, type de voie...).

4538

HEINISCH, R.

High-speed rail traffic in Germany : Why high-speed traffic? Markets and prospects for the future

Trafic à grande vitesse en Allemagne : Pourquoi, quels marchés, quelles perspectives?

Hochgeschwindigkeitsverkehr in Deutschland : Warum, welche Märkte, welche Perspektiven?

(Rail International, Bruxelles: Association Internationale du Congrès des Chemins de fer, N.8-9, 1995-08, P.63-64) EN-FR-DE

Le développement du transport ferroviaire à grande vitesse en Allemagne est un élément de la stratégie commerciale des chemins de fer pour reconquérir la clientèle et accroître leur part de marché. Cette intervention fait partie de la Table Ronde 3 de la Conférence Eurailspeed 1995 intitulée "pourquoi certains pays/réseaux ont-ils développé la grande vitesse? quelles options ont été retenues pour satisfaire quels marchés? quelles sont les perspectives de développement?"

4591

MARTIN, A. et WESCHTA, A. et LANDWEHR, H.

ICE 2.2 : The new Member of the ICE-Family

(Railway Technical Review, DARMSTADT: Hestra, Vol.40, N.3-4, 1995, P.3-17, ISSN 0079-9548) EN

Cet article présente les principales innovations du nouveau train à grande vitesse allemand, ICE 2.2 et expose en détail la conception du véhicule, les composants mécaniques et électriques. Ce nouveau train à grande vitesse de la gamme ICE est spécialement conçu pour répondre aux exigences techniques du réseau européen à grande vitesse.

4616

Rahn, T.

Magnetic suspension railway technology

Technique des trains à sustentation magnétique

Magnetschwebbahntechnik

(Rail International, Bruxelles: Association Internationale du Congrès des Chemins de fer (AICCF), N.8-9, 1995-08, P.192-193) FR-EN-DE

Présentation des principales caractéristiques du projet de train à sustentation magnétique allemand, le "Transrapid".

4623

Reemtsema, K-D.

Very high-speed transport : Requirements from the point of view of transport and technology

Le trafic à grande vitesse : Contraintes en matière de transport et de technologie

Hochgeschwindigkeitsverkehr : Anforderungen aus der Sicht von Transport und Technik

(Rail International, Bruxelles: Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer (AICCF), N.8-9, 1995-08, P.217-224) FR-EN-DE

De nouveaux types de véhicules sont actuellement en cours de développement aux chemins de fer allemands : ICE 2, ICE 2/2, ICT (utilisant les techniques d'inclinaison de caisse), ICE 21.

4679

STUBENRAUCH, R.

High-speed rail : Technological outlook

La grande vitesse ferroviaire : Perspectives technologiques

Eisenbahnhochgeschwindigkeit : Technologische Perspektiven

(Rail International, Bruxelles: Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer (AICCF), N.8-9, 1995-08, P.229-231) EN-DE-FR

Cet article présente la technologie du train allemand à grande vitesse ICE 2, qui sera mis en service en 1997. Il présente également le Transrapid, train à sustentation magnétique conçu pour une vitesse commerciale de 400 km/h, dont la mise en service est prévue pour 2002. Cette intervention fait partie de la table ronde 8b de la conférence Eurailspeed 1995 intitulée "quelles perspectives de développement technologique offertes aux opérateurs et à leurs clients dans le domaine roue/rail et dans le domaine du magnétique ?".

4736

HÖDL, H.

SGP 400 : das neue Drehgestell für den ICE 2

(ZEV + DET Glasers Annalen Die Eisenbahntechnik, Berlin: G. Siemens, N.9-10, 1995-09, P.329-334, ISSN 0941-0589) DE

Lors du développement d'un bogie pour l'ICE 2, l'objectif primordial fut d'améliorer d'une façon significative le confort, c'est-à-dire améliorer la technique de la marche et l'acoustique. Ce nouveau bogie reposait sur une conception existante, la conception modulaire des bogies SGP qui offrait des variantes, notamment en ce qui concerne la conduite des essieux montés, la suspension secondaire et l'arrêt de rotation. Il était donc possible de concevoir un bogie SGP 400 répondant aux exigences spécifiques de l'ICE 2. Les données précises concernant la technique de la marche ont été définies dans le cadre de nombreux essais et optimisations. Les progrès réalisés en terme de technique de la marche et d'acoustique correspondaient pour la plupart aux attentes.

4740

WESCHTA, A.

Die elektrische Ausrüstung der Schnellverkehrstriebzüge ICE 2.2 und ICT der Deutschen Bahn AG

(ZEV + DET Glasers Annalen Die Eisenbahntechnik, Berlin: G. Siemens, N.9-10, 1995-09, P.425-435, ISSN 0941-0589) DE

En passant à l'industrie allemande la commande de construire les rames ICE 2.2 et ICT, la DB AG a donné naissance à une nouvelle génération de véhicules qui, sur des points essentiels, diffère de ses prédécesseurs. L'article décrit la philosophie de la conception et la technique de l'équipement de traction électrique ainsi que la technique de guidage.

5144

ICE 2.2 to pioneer "green" air-conditioning

(Passenger Rail Management, Twickenham: Baltic, Vol.4, N.1, 1996-07, P.27) EN

La DB s'apprête à utiliser un nouveau système de conditionnement d'air qui ne contient aucun réfrigérant chimique. Ce système repose sur des technologies développées dans l'aviation.

5150

BECKER, K. et RESCH, U. et RUKMIED, A. ET AL.

Das Verschleissverhalten der Regeloberleitung Re 250 unter den Bedingungen des Hochgeschwindigkeitsschienenverkehrs

(Zeitschrift für Eisenbahnwesen & Verkehrstechnik (ZEV+DET), Berlin: Georg Siemens, N.6, 1996-06, P.244-251, ISSN 0941-0589) DE

L'article décrit les essais de comportement d'usure des câbles de contact et des frotteurs de pantographe de l'ICE dans les conditions du trafic ferroviaire grande vitesse.

5171

Germans add three lines to HS network

(International Railway Journal, New York, NY: Simmons-Boardmann, Vol. 36, N.9, 1996-09, P.15-17, ISSN 0744-5326) EN

Les chemins de fer allemands, DB, construisent actuellement trois nouvelles lignes à grande vitesse qui viendront s'ajouter aux deux lignes existantes. 737 km au total sont en cours de construction pour un coût de 26 milliards de DM. La première ligne reliant Berlin à Hannover doit ouvrir en 1997, celle reliant Cologne à Francfort-sur-le-Main en l'an 2000 et enfin la ligne Nuremberg-Leipzig/Halle en 2001. Cela signifiera à terme des réductions du temps de trajet non négligeables et une compétitivité accrue pour le rail allemand.

5377

Magnetschnellbahn Transrapid : Die Fakten und Ihre Bewertung

(Bonn: Forschungsinstitut der Friedrich-Ebert-Stiftung, 1995, 57P.) DE

Exposé des principales caractéristiques du Transrapid au point de vue politique, économique et financier.

5870

KURZ, H.

InterCityExpress 2: die zweite Lieferserie eines bewährten Fahrzeugkonzeptes

(Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt: Hestra, N.5, 1997-05, P.253-262, ISSN 0013-2845) DE

Après six années d'exploitation réussie de la première génération d'ICE, les automotrices ICE de la seconde génération (ICE 2) seront mises en service régulier entre Cologne et Berlin pour l'horaire d'été 1997. L'auteur décrit les principales caractéristiques techniques des ICE 2 en mettant l'accent sur les modifications apportées par rapport aux ICE 1.

5929

WAGNER, R.

Technologische Perspektiven für Fahrzeuge im spurgeführten Hochgeschwindigkeitsverkehr

(Zeitschrift für Eisenbahnwesen und Verkehrstechnik (ZEV+DET), Berlin: Georg Siemens, Vol.121, N.2-3, 1997-02, P.64-80, ISSN 0941-0589) DE

L'article présente le développement technologique et technique des trains allemands à grande vitesse de l'ICE 1 à l'ICE 2, conçu comme demi-rame à une seule motrice et à l'ICE 3, un autorail destiné à une vitesse maximale de 300 km/h. Sont aussi présentées les générations d'avenir du ICE ainsi que la technique à sustentation magnétique.

6091

Tilting trains: tilting comes of age: a mature, low-risk technology

(International Railway Journal (IRJ), Falmouth, Cornwall: International Railway Journal (IRJ), VOL.37, N.8, 1997-08-07, P.20-22, ISSN 0744-5326) EN

La DB AG a introduit la technique pendulaire sur son réseau régional en 1993. Une nouvelle étape sera franchie en 1998 avec l'InterCity Tilting (ICT), qui sera d'abord introduit sur la ligne Stuttgart-Zürich, puis étendu aux lignes Berlin-München et Berlin-Stuttgart.

6160

Schweda, K. et Wendler, E.

Perspektiven für das deutsche Hochgeschwindigkeitsnetz

(ETR-Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt: Hestra, N.9, 1997-09, P.525-530, ISSN 0013-2845) DE

Le développement du réseau de lignes à grande vitesse en Allemagne est étroitement lié à la construction du réseau transeuropéen de transport. Le cadre juridique et financier est déterminé par la loi sur l'aménagement du réseau fédéral des voies ferrées et par le plan quinquennal Rail 1998-2002. En outre, plusieurs conventions bilatérales ou multilatérales ont été conclues, d'autres sont en préparation pour les projets internationaux de lignes à grande vitesse. A l'heure actuelle il y a 1551 km de lignes à grande vitesse en Allemagne (d'après la définition de l'UE). L'objectif est fixé à 2737 km en 2002 et 4146 km en 2012.

6319

Fechner, H.

Der Weg ist das Ziel: Konzept '97 der Transrapidstrecke Berlin-Schwerin-Hamburg

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt: Hestra, N.12, 1997-12, P.773-780, ISSN 0013-2845) DE

La société Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft AG (MPG) a présenté en avril 1997 un nouveau calcul de rentabilité pour le train à sustentation magnétique qui doit relier Hambourg à Berlin. Le projet est traité de la même façon que les projets de lignes nouvelles de la DB c'est à dire que la DB AG est maître d'ouvrage. Cependant un partenariat public-privé est maintenu. Cet article présente les différentes phases du projet, son financement et le fonctionnement du système à l'horizon 2005.

6425

Hinzen, A.

Ausbaustrecke Köln-Aachen-Deutscher Teil der PBKAL

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt: Hestra, N.1, 1998-01, P.32-36, ISSN 0013-2845) DE

Le 14 décembre 1997, les premiers véritables trains internationaux à grande vitesse ont été mis en circulation entre Paris, Bruxelles, Cologne et Amsterdam. L'aménagement de la ligne Cologne - Aix-la-Chapelle joue un rôle important dans ce projet de liaison internationale à grande vitesse. Cette ligne, construite en 1841, offre la possibilité, du fait de son tracé relativement rectiligne, de relever la vitesse maximale par endroits à 200, 220 voire 250 km/h. Les travaux d'aménagement sur la section Cologne - Aix-la-Chapelle - frontière et les voies en site propre pour la S-Bahn entre Cologne et Düren devraient être terminés d'ici 2002.

6610

MILLER, L.

Technik und Eigenschaften des Transrapid-Systems

(Eisenbahningenieur (Der), Hamburg: Tetzlaff, N.49, 1998-04, P.16-21, ISSN 0013-2810)DE

La technique de sustentation magnétique appliquée au transport ferroviaire rapide permet d'améliorer la consommation d'énergie, le respect de l'environnement et la sécurité. 30 années de recherche ont été nécessaire pour mettre au point cette technique et la rendre opérationnelle.

6651

KURZ, H.

Die ICE-Familie : Neue Einsatzfelder durch Mehrsystem- und Neige-technik

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt: Hestra, 1998-05, P.264-274, ISSN 0013-2845) DE

Cet article présente les différents modèles de la gamme ICE. L'ICE 2 introduit le concept de demi-train sur la ligne Berlin-Cologne afin de proposer aux voyageurs des trains sans changement. L'ICE 3 joue la carte du service international. L'ICT, l'automoteur intercity, sera équipé d'un système de pendulation.

6851

Werhehn, S.

High Speed for the Millenium

(European Railway Review, London: Russel Publishing, Vol.4, N.1, 1998-01, P.21-28, ISSN 1351-1599) EN

L'auteur expose dans cet article les fonctionnalités nouvelles de l'ICE 3.



7009

Kohl to open Hannover-Berlin

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey: Reed Business, VOL.154, N.10, 1998-10, P.663-664, ISSN 0373-5346) EN

7041

Stenner, R.

Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover-Berlin in Betrieb : Erste Neubaustrecke in Ost-West-Richtung

(Eisenbahningenieur (Der), Hamburg: Tetzlaff, N.10, 1998-10, P.100-103, ISSN 0013-2810) DE

7126

Schweda, K.

Germany pushes ahead with network expansion

(International Railway Journal (IRJ), New York: Simmons Boardman, VOL.38, N.10, 1998-10, P.31-36, ISSN 0744-5326)EN

L'Allemagne compte actuellement 1814 km de lignes nouvelles ou aménagées pour la grande vitesse. Deux nouvelles lignes et plusieurs projets d'aménagement seront terminés en 2002 suivies de trois lignes nouvelles et d'autres aménagements à l'horizon 2012.

7127

Prem, J.

ICE 3 makes its debut

(International Railway Journal (IRJ), New York: Simmons Boardman, VOL.38, N.10, 1998-10, P.38,43-44, ISSN 0744-5326) EN

La nouvelle génération de trains à grande vitesse allemands, ICE 3, est en phase de test. De nombreuses innovations technologiques viennent accroître les performances du matériel. Il existe deux versions de l'ICE, une version mono-courant pour le trafic domestique et une version polycourant pour le trafic international.

7140

Transrapid - ein Symbol für die Zukunftsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt: Hestra, N.12, 1998-12, P.729-775, ISSN 0013-2845) DE

Ce numéro est entièrement consacré au projet de train à sustentation magnétique sur la ligne Berlin-Hambourg : les tests de matériel roulant, le point de vue de l'exploitant, les phases de planification de la ligne, l'homologation des nouveaux composants, la certification globale du système...

7340

Heinisch, R.

High-speed rail projects in Germany : ICE and Transrapid in an integrated system

Les projets de grande vitesse en Allemagne : l'ICE et le Transrapid dans un système intégré

HGV-Projekte in Deutschland : ICE und Transrapid in einem integrierten System

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.9-10, 1998-09, P.50-52) FR-EN-DE

Après un rappel des principales caractéristiques du réseau allemand, de l'offre en matière de services grande vitesse et du matériel en service, l'auteur présente les projets de nouvelles infrastructures et les rapprochements envisageables avec le système à sustentation magnétique Transrapid. Cette intervention fait partie de la session 3 du congrès Eurailspeed 98 "La grande vitesse en Europe et au Japon : enseignements et perspectives".

7363

HAYDOCK, D.

The Berlin-Hannover High Speed Line

(Today's Railways, Sheffield: Platform 5, N.39, 1999-03, P.35-39, ISSN 1354-2753) EN

En septembre 1998, la ligne à grande vitesse Berlin-Hannovre a été ouverte au trafic. Elle connecte Berlin, capitale restaurée de l'Allemagne, avec le réseau allemand et également transeuropéen à grande vitesse. Elle permet de réduire le temps de parcours d'environ une heure.

7415

Die Magnetschnellbahn Berlin-Hamburg

(Elektrische Bahnen, München: Oldenbourg, N.3, 1999-03, P.83-120, ISSN 1247-228X) DE

Ce numéro d'Elektrische Bahnen est entièrement consacré au train à sustentation magnétique TRANSRAPID Berlin-Hambourg : les temps de parcours, les essais, la technique de traction, l'alimentation en énergie, les véhicules avant-série et la future exploitation.

7457

Knüpfer, S.

Full speed ahead from Berlin to Expo 2000

(European Railway Review, London: Russel, VOL.4, N.3, 1999-04, P.35-37, ISSN 1351-1599)EN

Le 27 septembre 1998 est une date qui va rester dans les annales de la DB. En effet, les trains ICE des chemins de fer allemands peuvent désormais relier Berlin à Hannovre à 250 Km/h. Cela permet de réduire le temps de trajet entre la capitale et la ville de l'Expo 2000 d'environ une heure.

7523

Le premier train pendulaire allemand

(Vie du rail (La), Paris: La vie du rail, N.2695, 1999-05-05, P.4-7, ISSN 0042-5478)FR

L'ICT (Inter-City Triebwagen) est le premier train pendulaire allemand conçu pour les relations à grande distance. Il a été présenté le 15 avril 1999 par le président de la DB AG en gare de Stuttgart en présence des constructeurs Bombardier, Siemens et Fiat Ferroviaria. Il fera son entrée lors du service d'été et reliera Stuttgart à Zürich.

7561

Könning, H-D.

Ab 2003 : In einer Stunde von Nürnberg nach München

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt: Hestra, N.4, 1999-04, P.216-222, ISSN 0013-2845) DE

La ligne qui relie actuellement Nuremberg à Munich est très sinueuse et compte de nombreux détours. Elle ne peut donc pas concurrencer l'autoroute dont le tracé est rectiligne. Elle sera remplacée par une ligne nouvelle apte aux 300 km/h en grande partie jumelée à l'autoroute entre Nuremberg et Ingolstadt tandis que la section Ingolstadt - Munich sera aménagée pour des vitesses allant de 160 à 200 km/h. Le temps de parcours sera ramené de 1 h 36 à 1 heure. Cet article fournit les caractéristiques de la ligne.

7645

Könning, H-D.

The new Nuremberg-Ingolstadt line : 300 km/h through the franconian Jura

(European Railway Review, London: Russel Publishing, VOL.5, N.2, 1999-06, P.18-21, ISSN 1351-1599)EN

Le projet de ligne à grande vitesse entre Nuremberg et Ingolstadt est né il y a quinze ans mais l'accord du Gouvernement allemand et de la DB AG sur le financement n'est intervenu qu'en 1996. L'attribution du contrat ayant été effectué en 1998, les travaux peuvent désormais commencer.

7646

Weschta, A.

On the track for the millenium : A new generation of high-speed trains

(European Railway Review, London: Russel Publishing, VOL.5, N.2, 1999-06, P.28-33, ISSN 1351-1599) EN

Présentation de l'ICE3 et de l'ICT, les nouveaux trains à grande vitesse allemands.

7759

Weschta, A.

Environmental aspects of high-speed trains

Les trains à grande vitesse et l'environnement

Umweltaspekte von Hochgeschwindigkeitszügen

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.09-10, 1998-09, P.284-287) FR-EN-DE

Performances des trains à grande vitesse en matière de protection de l'environnement : faible pollution atmosphérique, consommation en énergie primaire réduite (les performances indiquées sont celles d'un ICE). Cette intervention fait partie de la session 17 du congrès Eurailspeed 98 "La grande vitesse va encore améliorer son insertion dans l'environnement".

7844

Duda, H. et Dickhut, K.

Brückenbauten für den Schienenverkehr im nächsten Jahrtausend : Talbrücken im Verlauf der NBS Köln-Rhein/Main

(Eisenbahningenieur (Der), Hamburg: Tetzlaff, N.8, 1999-08, P.14-18, ISSN 0013-2810)DE

La ligne nouvelle Cologne - Rhin/Main est en cours de construction et constituera un maillon central du trafic ferroviaire international à grande vitesse. Outre 30 tunnels, le projet comporte 18 grands viaducs. Leur construction représente un grand défi pour les ingénieurs : étant donné que la ligne sera parcourue à 300 km/h, les exigences techniques sont très élevées.

7845

Dürrwang, R. et Schulz, G. et Neidhart, T.

Erdbauwerke für Hochleistungsstrecken : Neues Konzept

(Eisenbahningenieur (Der), Hamburg: Tetzlaff, N.8, 1999-08, P.20-23, ISSN 0013-2810)DE

Le trafic à grande vitesse nécessite des lignes dont la disponibilité est élevée. Cela signifie que l'entretien doit être minimal. Ce problème de l'entretien réduit doit être pris en considération dès la planification et au cours des travaux. La voie sans ballast garantit cet entretien réduit. C'est pourquoi elle ne doit pas être utilisée uniquement pour les ponts et les tunnels mais également pour les ouvrages en terre. La société d'ingénieurs conseils ARCADIS Trischler & Partner présente le concept qu'elle a mis au point pour la stabilisation des ouvrages en terre.

7885

Fechner, H.

Der Transrapid Berlin-Hamburg : Von der Planung zur Realisierung

(Eisenbahningenieur (Der), Hamburg: Tetzlaff, N.7, 1999-07, P.12-17, ISSN 0013-2810)DE

Fin 2006, le nouveau système de train à sustentation magnétique "Transrapid" reliera Hambourg à Berlin. Le tracé est désormais fixé et les travaux pourront commencer sur une grande échelle à l'automne 2000.

7886

Köln-Frankfurt in under one hour

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey: Reed Business, VOL.155, N.8, 1999-08, P.520-521, ISSN 0373-5346)EN

La ligne à grande vitesse Cologne-Francfort devrait être inaugurée en mai 2002 et relier les deux villes en 58 minutes.

8077

Biesenack, H. et Lingen, J. et Schmidt, P.

Bahnenergieversorgung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs

(Elektrische Bahnen, München: Oldenburg, Vol.97, N.7, 1999-07, P.219-248, ISSN 0013-5437)DE

08116

Falco, F. de et Orlandi, D. et Berardi, F.

Die "Direttissima" München-Venedig durch die Dolomiten
(La "direttissima" Munich - Venise à travers les Dolomites)
(The Munich-Venice "Direttissima" through the Dolomites)

(Eisenbahningenieur (Der), Hamburg: Tetzlaff, N.1, 2000-01, P.16-22, ISSN 0013-2810)DE

La ligne qui relie actuellement Munich à Venise via Vérone fait 565 km et le temps de parcours avoisine les 7 heures. Une ligne nouvelle à grande vitesse prendra naissance à Wörgl et passera par les Alpes du Zillertal et les Dolomites ce qui devrait raccourcir la relation de 188 km. La ligne nouvelle aboutira à Spresiano et devra rattraper la ligne existante de Villach à Venise. Le nouveau tracé, aménagé pour une vitesse de 250 km/h offrira une solution de rechange à l'axe du Brenner. Cet article présente le projet d'infrastructure.

08227

Eickstädt, S. et Henselmeyer, C.

Inbetriebsetzung des ICE 3
(Mise en service de l'ICE 3)

(Eisenbahningenieur (Der), Hamburg: Tetzlaff, Vol.51, N.2, 2000-02, P.12-15, ISSN 0013-2810)DE

08281

Seifart, H. et Schweinsberg, R.

Interoperabilität im europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr
(L'interopérabilité dans le trafic européen à grande vitesse)

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt: Hestra, N.3, 2000-03, P., ISSN 0013-2845)DE

Un service pour l'interopérabilité a été désigné en l'Allemagne pour réaliser en pratique les objectifs de l'interopérabilité et contribuer à façonner les décisions communautaires avec l'aide de l'Office fédéral des chemins de fer. Dans les décisions communautaires sont comprises les procédures de vérification, d'approbation et d'homologation, les appréciations de conformité et d'aptitude au fonctionnement.

08539

Meier-Credner, W.

Die lineare Wirbelstrombremse : Entwicklung und Einsatz im ICE 3
(Développements et contraintes concernant l'utilisation du frein linéaire à courants de Foucault sur l'ICE 3)

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt: Hestra, Vol.49, N.6, 2000-06, P.412-418, ISSN 0013-2845)DE

Le frein linéaire à courants de Foucault sera mis en oeuvre, pour la première fois, de façon systématique sur l'ICE 3 de la DB. Ce frein fonctionne sans usure et il est le seul type de freinage indépendant de l'adhérence mécanique avec le rail que l'on connaisse jusqu'à présent. L'auteur expose quelques étapes du développement jusqu'à la mise au point pour la série et aborde les contraintes techniques et d'exploitation pour l'utilisation sur l'ICE 3.

08622

Reinhold, T.

Gibt es sinnvolle Referenzstrecken für den Transrapid ?

(Existe-t-il des tracés possibles pour le Transrapid ?)

(Internationales Verkehrswesen, Hamburg: Deutscher Verkehr, VOL.52, N.7-8, 2000-07, P.312-317, ISSN 0020-9511)DE

08634

Durandal, D.

TGV Est européen : échanges franco-allemands

(Chemins de fer, Paris: AFAC, N.462, 2000, P.15-19, ISSN 1252-9907)FR

Le TGV Est européen, dès sa conception, reliait la France à l'Allemagne, à la Suisse et au Luxembourg. Mais en dépit de son nom de baptême, ses ambitions internationales étaient restées au second plan. Cependant, le 22 mai 2000, les ministres des transports d'Allemagne et de France, les présidents de la DB et de la SNCF ont réaffirmé leur détermination avec pour objectif une mise en service des liaisons TGV franco-allemandes en 2006.

08635

Durandal, D.

TGV Est européen : coup d'oeil sur le projet

(Chemins de fer, Paris: AFAC, N.462, 2000, P.20-24, ISSN 1252-9907)FR

Présentation du tracé de la ligne du TGV Est européen. Si les caractéristiques de construction de l'infrastructure sont d'ores et déjà connues dans leurs grandes lignes, certains points peuvent encore être modifiés. Quant aux options de desserte et au matériel roulant envisagé, ils seront redéfinis en fonction des analyses de marché qui incombent maintenant à la société Rhealys.

08658

Jänsch, E. et Keil, J.

ICE 3 und Transrapid : Konzeptionelle Planungen für neue Elemente im HGV-Angebot der DB AG

(ICE 3 et Transrapid : projets de conception de nouveaux éléments dans l'offre du trafic à grande vitesse de la DB AG)

(Bahn Report '99, Darmstadt: Hestra, N.HS, 1999, P.35-50)DE

08665

Möller, L.

HGV-Stationen in Köln : ein neues Stadtbild entsteht

(Les gares grande vitesse à Cologne : une nouvelle image de la ville)

(Bahn Report '99, Darmstadt: Hestra, N.HS, 1999, P.87-92)DE

08666

Klemann, J.

Berlin : mit Hochgeschwindigkeit in die Zukunft

(Berlin : vers l'avenir avec la grande vitesse)

(Bahn Report '99, Darmstadt: Hestra, N.HS, 1999, P.93-100)DE



08820

Zschweigert, M.

Voruntersuchung zur Führung einer Hochleistungsstrecke Dresden-Prag

(Etude préalable du tracé d'une ligne à grande vitesse entre Dresde et Prague)

(Eisenbahningenieur (Der), Hamburg: Tetzlaff, Vol.51, N.10, 2000-10, P.17-21, ISSN 0013-2810)DE

Le projet de réseau européen à grande vitesse comporte une ligne nouvelle entre Dresde et Prague. En tenant compte de divers points de vue, on examine 10 variantes de tracé dont la variante à tunnel de base est sans doute la plus chère mais globalement la plus avantageuse.

08960

Belter

New Line Cologne (Köln)Rhine/Main : new tracks into the future

(Ligne nouvelle Cologne - Rhin/Main : de nouvelles voies vers le futur)

(European Railway Review, London: Russel, Vol.6, N.4, 2000-12, P.19-22, ISSN 1351-1599)EN

09211

Allemagne/Japon/Technique ferroviaire/Sustentation magnétique/Grande vitesse/Rentabilité/Caractéristiques techniques/Installation d'essai/Bruit/Consommation d'énergie

Machefert-Tassin, Y.

Maglev - Transrapid et voies ferrées à grande vitesse

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris: Delville, N.3, 2001-03, P.5-40, ISSN 0035-3183)FR

De nombreuses recherches ont été effectuées depuis le début du 20ème siècle afin de réaliser des véhicules guidés et soutenus sans roues, après mise en action de procédés à air ou magnétiques souvent combinés avec l'usage de moteurs électriques linéaires. L'auteur développe les exemples allemand et japonais et s'interroge sur les problèmes qui persistent d'un point de vue économique, technique mais également en matière d'intermodalité ou de compatibilité entre systèmes successifs ou complémentaires.

09285

Riechers, D.

Eine Premiere: ICE mit Dieseltraktion. Vorstellung des ICE TD, Baureihe 605

(Une première : ICE avec traction diesel. Présentation des tractions diesel ICE, série 605)

(Verkehr und Technik, Berlin: Erich Schmidt, 05-05-2001, , ISSN 0340-4536)DE

L'article présente les caractéristiques techniques de l'ICE (Intercity Express), train à grande vitesse de la DB.

09337

Jänsch, E.

Seit 10 Jahren : Hochgeschwindigkeitsverkehr in Deutschland

(Le trafic à grande vitesse en Allemagne a 10 ans)

(10th anniversary of high-speed rail services in Germany)

(Eisenbahningenieur (Der), Hamburg: Tetzlaff, Vol.52, N.6, 2001-06, P.60-65, ISSN 0013-2810)DE

Le 2 juin 1991, a circulé pour la première fois un InterCityExpress (ICE) de Hambourg-Altona à Munich via Francfort et Stuttgart. Cet événement inaugurerait le trafic à grande vitesse sur les lignes allemandes. L'article décrit les évolutions que la grande vitesse a subi en Allemagne et sont en particulier traités les points suivants : développement du réseau, réduction du temps de transport, concurrence, génération de trains plus longs, effets environnementaux.

09344

Jänsch, E. et Körfgen, R. et Weigand, W. et et al.

Zehn Jahre Hochgeschwindigkeitsverkehr

(10 années de trafic à grande vitesse)

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt: Hestra, Vol.50, N.6, 2001-06, P.309-344, ISSN 0013-2845)DE

Ce dossier comprend trois articles. Le premier intitulé "dix ans de trafic à grande vitesse en Allemagne" décrit l'objectif du projet de la DB nommé 'train à grande vitesse' et les résultats obtenus. Le deuxième s'intitule "domaines d'utilisation de la famille ICE : l'ICE a 10 ans, résultats et perspectives". Le troisième traite de la nouvelle ligne Cologne-Rhin/Main et des travaux actuels. Cette ligne est composée de voie sans ballast et sera ouverte en 2002 au trafic européen.

09402

Barberon, M.

Allemagne : grande vitesse sur béton entre Cologne et Francfort

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2806, 2001-07-18, P.4-9, ISSN 0042-5478)FR

La pose de voie sur béton avait été expérimentée partiellement par la DB AG entre Berlin et Hanovre. Elle a franchi un pas décisif en décidant de l'appliquer aux 219 kilomètres de la ligne à grande vitesse Cologne - Francfort, dont l'ouverture est prévue fin 2002. Son principal atout réside dans le fait que théoriquement les coûts de maintenance seront réduits.

09511

Jänsch, E.

Fahrzeugentwicklungen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr

(Développement du matériel conçu pour le trafic à grande vitesse)

(Vehicle developments for high-speed traffic)

(Eisenbahningenieur (Der), Hamburg: Tetzlaff, Vol.52, N.9, 2001-09, P.77-85;86-92, ISSN 0013-2810)DE-EN

Le trafic à grande vitesse est caractérisé par des vitesses dépassant les 200 km/h. Il a commencé en 1964 avec la ligne entre Tokyo et Osaka. L'article décrit les développements actuels les plus remarquables. Sont cités notamment le TGV, l'ICE, le Shinkansen et leurs principales caractéristiques techniques.

09525

Hascher, M. et Zeilinger, S.

Transrapid urban ?

(Le transrapid urbain ?)

(Internationales Verkehrswesen, Hamburg: Deutscher Verkehr, VOL.53, N.9, 2001-09, P.426-427, ISSN 0020-9511)DE

L'article présente l'un des deux projets de liaison entre l'aéroport de Munich et le centre ville. Le système de transport décrit est basé sur la technique de voie magnétique (sustentation magnétique). Sont présentés les avantages et les réflexions techniques menés autour de ce projet.

09542

Seifart, H. et Schweinsberg, R.

The interoperability of European high-speed railways

(L'interopérabilité des chemins de fer à grande vitesse en Europe)

(Railway Technical Review, Darmstadt: Hestra, VOL.58, N.2-3, 2001, P.31-37, ISSN 0079-9548)EN

L'Allemagne a transposé la directive 96/48/CE en adoptant dans le même temps une ordonnance sur l'interopérabilité ferroviaire et en constituant un organe spécialisé dans le domaine. Le pays est ainsi prêt à mettre en pratique les objectifs de la directive sur l'interopérabilité et à prendre part aux prochaines décisions.

09660

Jänsch, E.

Hochgeschwindigkeitsverkehr auf DB-Strecken

(Trafic à grande vitesse sur les lignes de la DB)

(High-speed traffic at lines of the DB AG)

(Internationales Verkehrswesen, Hamburg: Deutscher Verkehr, Vol.53, N.11, 2001-11, P.547-549, ISSN 0020-9511)DE

Le 2 juin 1991, l'InterCity Express (ICE) a été mis en service sur des lignes à grande vitesse en Allemagne. La vitesse élevée des lignes construites (jusqu'à 280 km/h) ainsi que celles qui ont été adaptées (jusqu'à 200 km/h) a permis de réduire le temps de voyage de une à deux heures sur les parcours d'une longueur moyenne (350 km). En dix ans d'exploitation quotidienne, l'offre en trafic à grande vitesse n'a rien perdu de son attractivité. Actuellement de nouvelles impulsions en terme de réduction du temps de parcours et d'optimisation des liaisons entre les réseaux sont à l'ordre du jour. L'article fait un bilan sur l'ensemble de ces points : succès de l'offre en trafic grande vitesse de la DB, extension du réseau grande vitesse, construction de lignes à grande vitesse, projets d'extension et d'amélioration des lignes, liaisons internationales.

09888

Haydock, D.

The Köln-Rhein/Main NBS

(La nouvelle ligne Cologne-Rhin/Main)

(Today's railways, Sheffield: Platform 5 Publishing, N.74, 2002-02, P.18-27, ISSN 1354 2753)EN

Fin décembre 2001, la DB a ouvert sa plus importante ligne ferroviaire à grande vitesse allant de Cologne à Francfort. Dans cet article, sont expliqués les raisons et la façon dont a été construite cette ligne.

09896

Brux, G.

Neubaustrecke Köln - Rhein/Main fertiggestellt

(La ligne nouvelle Cologne - Rhin/Main est achevée)

(Eisenbahningenieur (Der), Hamburg: Tetzlaff, Vol.53, N.2, 2002-02, P.28-33, ISSN 0013-2810)DE

En octobre 2001, le premier ICE 3 a circulé sur la ligne nouvelle Cologne - Rhin/Main. Dans le cadre d'un vaste programme d'essais pour la mise en service, les tests de fonctionnement du système ont commencé sur une section de 37 km entre l'aéroport de Francfort et Idstein avec la rame développée pour être mise en service sur cette ligne. La ligne nouvelle entrera en service à la fin de l'année 2002.

10136

Allemagne/Transport ferroviaire/Grande vitesse/Ligne de chemin de fer/Réseau national/Infrastructure

Jänsch, E.

Hochgeschwindigkeitsverkehr in Deutschland

(La grande vitesse en Allemagne)

(Zeitschrift der OSShD, Warszawa: Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Bahnen, Vol.45, N.2, 2002, P.6-10, ISSN 0208-8691)DE-RU

10153

Eisenmann, J.

Gleisstabilität von HGV-Strecken unter Berücksichtigung der Linearen Wirbelstrombremse

(Stabilité de la voie sur les lignes à grande vitesse compte tenu de l'utilisation de freins linéaires à courant de Foucault)

(Track stability on high-speed lines with linear eddy current braking)

(Eisenbahningenieur (Der), Hamburg: Tetzlaff, Vol.53, N.5, 2002-05, P.12-18, ISSN 0013-2810)DE

Le frein à courant de Foucault linéaire dont est équipé le train à grande vitesse ICE 3 et qui fonctionne sans usure, entraîne un échauffement des rails. La stabilité de la voie est estimée à l'aide de la théorie de Meier et d'une étude de probabilité.

10155

Lau, P. et Altehage, K.

Das wirbelstrombremsresistente RSR-Radsensorgerätesystem

(Le système de détecteurs de roues RSR adapté au frein à courant de Foucault)

(The RSR eddy current brake-resistant wheel sensor equipment system)

(Eisenbahningenieur (Der), Hamburg: Tetzlaff, Vol.53, N.5, 2002-05, P.20-23, ISSN 0013-2810)DE

L'utilisation du frein à courant de Foucault linéaire utilisé soit comme frein de service soit comme frein d'urgence sur les trains à grande vitesse crée de nouvelles exigences en matière de compatibilité électromagnétique et aussi électrique des pédales de voie actionnées par les trains. La SARL Frauscher en Allemagne y a répondu en développant un nouveau capteur de roue. De nombreux tests et essais pendant le développement ainsi qu'une harmonisation de la configuration ont permis à l'Office fédéral des chemins de fer d'homologuer rapidement l'utilisation concrète de ces capteurs sur les lignes de la DB AG par les trains ICE 3 équipés du frein à courant de Foucault linéaire.

10278

Reinhold, T.

Bewertungskriterien für Referenzstrecken für den Transrapid

(Critères d'évaluation pour des lignes de référence pour le Transrapid)

(ZEVrail Glasers Annalen, Berlin: Georg Siemens, Vol.126, N.5, 2002-05, P.180-185, ISSN 0941-0589)DE

10282

Buchen, W. et Neu, M.

Ausrüstungstechnik auf der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main

(Technique d'équipement sur la ligne nouvelle Cologne - Rhin/Main)

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt: Hestra, Vol.51, N.6, 2002-06, P.334-343, ISSN 0013-2845)DE

En décembre 2001, la mise en service du poste d'aiguillage central de Montabaur et la mise sous tension de la dernière section de la caténaire, entre Montabaur et Siegburg, ont constitué l'achèvement des travaux d'équipement de la partie centrale de la ligne nouvelle à grande vitesse. Depuis janvier 2002, les essais sont en cours. L'autorisation d'utilisation provisoire marquera ensuite le début de l'exploitation expérimentale. Cet article donne un aperçu de la technique, de la planification et de la mise en oeuvre des diverses installations d'équipements techniques.

10417

Carriere, B. et Mirguet, O.

Grande vitesse : l'ICE 3 gagne une heure sur Cologne-Francfort

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2858, 2002-07-31, P.6-11, ISSN 0042-5478)FR

Le 1er août 2002, la DB met en service sa ligne à grande vitesse reliant Cologne à Francfort. Sept ICE par jour et par sens vont relier les deux villes, à raison d'un train toutes les deux heures. Le trajet se fera en une heure 15, soit une heure de mieux que le temps de parcours actuel. Chaque train desservira la gare d'aéroport de Francfort. En décembre, la ligne verra passer des ICE pour les grandes destinations du Nord et du Sud, au-delà des deux villes. Pour la DB, c'est le plus grand chantier ferroviaire de son histoire qui s'achève. Le projet - ligne et matériel - revient à environ 6 milliards d'euros. La mise en service de cette ligne nouvelle s'accompagne de la véritable entrée en scène de l'ICE 3, le nouveau train à grande vitesse allemand conçu pour s'affranchir des frontières. Et d'un profond changement tarifaire, la DB abandonnant à cette occasion le tarif kilométrique, pour afficher sur cette relation des prix en nette augmentation.

10448

Leuschel, I.

Der Fernverkehrsfahrplan 2003 der Deutschen Bahn AG

(Le plan de transport grandes lignes de la DB AG pour 2003)

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt: Hestra, Vol.51, N.7-8, 2002-07, P.452-464, ISSN 0013-2845)DE

La mise en service de la ligne nouvelle Cologne-Rhin/Main donnera à la DB AG l'occasion de procéder à un vaste changement d'horaires, comparable à ceux de 1979 (un train chaque heure pour chaque classe) et de 1991 (lignes nouvelles Hannover-Würzburg et Mannheim-Stuttgart et trains ICE). Le temps de parcours entre Cologne et Francfort par la ligne nouvelle sera réduit d'une heure mais seuls les ICE 3 pourront emprunter la ligne nouvelle et leur nombre est encore limité. Il y aura néanmoins deux départs toutes les heures de Francfort vers Cologne et la Ruhr (et inversement). Cet article passe en revue toutes les améliorations qui sont apportées aussi bien pour les relations nationales qu'internationales.

10498

Eberling, W. et Kiefert, R. et Moschkau, D. et et al.

Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main

(La ligne à grande vitesse Cologne-Rhin/Main)

(High-speed line Cologne-Rhine/Main)

(Elektrische Bahnen, München: Oldenburg, Vol.100, N.7, 2002-07, P.248, ISSN 0013-5437)DE

Après 6 années de travaux de décembre 1995 à décembre 2001, la nouvelle ligne à grande vitesse Cologne-Rhin/Main a été ouverte à l'exploitation le 25 juillet 2002. Ce projet a coûté 6 Mrd d'euros. L'article décrit les distances entre les deux grandes gares Cologne et Francfort sur Main et les conséquences sur les gares qui sont traversées (modernisation).

10513

Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main

(Mise en exploitation de la nouvelle ligne ferroviaire Cologne-Rhin/Main)

(ZEVrail Glasers Annalen, Berlin: Georg Siemens, Vol.126, N.8, 2002-08, P.308-310, ISSN 1618-8330)DE

Présentation des nouveaux temps de parcours entre les principales agglomérations traversées par la nouvelle ligne à grande vitesse reliant Cologne à Rhin/Main, du trafic attendu d'ici 2010, des aspects en matière de techniques de sécurité qui ont été mis en place, des trains qui l'exploitent (ICE3 en particulier) depuis le 25 juillet 2002.

10534

Red ones star at opening of DB's 300 km/h strategic link

(La DB met en service sa liaison stratégique à 300 km/h)

(DB eröffnet strategische 300 km/h Verbindung)

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey: Reed Business, Vol.158, N.9, 2002-09, P.515-522, ISSN 0373-5346)EN

Le 25 juillet 2002 a eu lieu l'inauguration de la nouvelle ligne à grande vitesse Cologne-Francfort. Deux rames ICE3 ont circulé en parallèle à une vitesse maximale de 300 km/h. Avec des pentes à 4 pc et sa voie sans ballast, la ligne de 6 milliards d'euros permet de gagner une heure de temps sur le parcours Cologne-Francfort. Présentation du projet de cette ligne, des ouvrages d'art construits, des investissements et du matériel roulant qui l'exploite.

10583

Bösl, B.

ICE und Transrapid: das technische Prinzip im Vergleich

(ICE et le Transrapid : comparaison des principes techniques)

(ICE and Transrapid: the technical principle compared)

(Eisenbahningenieur (Der), Hamburg: Tetzlaff, Vol.53, N.9, 2002-09, P.64-68, ISSN 0013-2810)DE

10612

Thomas, J.

Germany accelerates to 300 km/h

(L'Allemagne passe au 300 km/h)

(Deutschland beschleunigt auf Tempo 300)

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.9, 2002-09, P.16-19)FRENDE

Présentation des principales caractéristiques de la nouvelle ligne à grande vitesse Cologne - Francfort inaugurée en 2002.

10613

Kurz, H.

ICE 3 : DB AG passes the 300 km/h threshold

(ICE 3 : l'Allemagne à 300 km/h)

(ICE 3 : Der Einstieg der DB AG in Tempo 300)

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.9, 2002-09, P.20-23)FRENDE

Présentation de la nouvelle génération de matériel à grande vitesse de la Deutsche Bahn AG, l'InterCity Express de la troisième génération.

10686

Eck, F.

ICE-Bahnhöfe als Wirtschaftsfaktor: neue Haltepunkte auf dem Prüfstand

(Gare ICE comme facteur économique : nouvelles haltes sur le banc d'essai)

(Internationales Verkehrswesen, Hamburg: Deutscher Verkehr, Vol.54, N.10, 2002-10, P.484-487, ISSN 0020-9511)DE

La mise en réseau croissante du transport à grande vitesse en Allemagne et en Europe affecte aussi les voyages d'affaires et donc le choix du lieu des entreprises. Dans le cadre d'un projet de recherche, l'importance des gares ICE pour les entreprises en Allemagne a été examinée dans les années 1998 à 2000 par le biais d'une enquête auprès de 5900 entreprises portant sur les haltes existantes et futures. Ont également été consultés 500 entreprises importantes au niveau fédéral.

10696

Feldwisch, W. et Drescher, O. et Knittler, C.

Die Ertüchtigung der Bahnstrecke Berlin-Hamburg auf v=230 km/h

(L'aménagement de la ligne Berlin-Hamburg pour une vitesse de 230 km/h)

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt: Hestra, Vol.51, N.10, 2002-10, P.629-637, ISSN 0013-2845)DE

La ligne Berlin-Hamburg de la DB AG, longue de 287 km, a fait l'objet, au cours des années passées, d'une première étape d'aménagement pour une vitesse de 160 km/h. Après avoir renoncé en février 2000 à utiliser des trains à sustentation magnétique sur cette ligne, cette dernière va être améliorée pour une vitesse maximale de 230 km/h. Outre les bases de planification classiques pour une vitesse de 200 km/h, telles que la suppression de tous les passages à niveau et l'adaptation de la signalisation, il s'agit là, pour la première fois, de développer et d'appliquer l'état de la technique pour l'aménagement et l'équipement d'une ligne prévue pour une vitesse de 260 km/h. L'objectif du projet qui vise une durée de voyage de 90 minutes devrait être atteint en décembre 2004.

10749

Bennett, S.

First inter high-speed rail competition to start

(Prémices de la concurrence dans le domaine de la grande vitesse ferroviaire)

(International Railway Journal, New York: Simmons-Boardman, Vol.42, N.10, 2002-10, P.22-23, ISSN 0744-5326)EN

La concurrence entre les opérateurs ferroviaires sur le réseau à grande vitesse n'est pas encore une réalité, mais cela va changer avec la bataille qui s'engage entre la DB AG et Thalys sur la liaison Bruxelles - Francfort.

10790

Abbott, J.

Frankfurt-Cologne new line completed

(La nouvelle ligne Francfort-Cologne est terminée)

(European Railway Review, Brasted: Russel, Vol.8, N.4, 2002, P.47-50, ISSN 1351-1599)EN

L'article présente la nouvelle ligne à grande vitesse qui a été ouverte le 1 août 2002. L'argument de lancement pour le nouvel itinéraire est qu'il raccourci d'une heure le temps de voyage par rapport à l'itinéraire classique qui longe le Rhin.

10816

Porcher, B. et Porcher, J.

Premier contact avec la nouvelle ligne Francfort-Cologne

(Chemin de fer AFAC, Paris Cedex 10: Association Française des Amis des Chemins de fer, N.476, 2002, P.6-13)FR

Présentation de la ligne à grande vitesse Francfort-Cologne, des performances atteintes en matière de vitesse et de temps de parcours, du matériel IC3 qui parcourt cette ligne, du service à bord, de la topographie.

10914

Stohler, W. et Montanaro, G.

Cologne-Francfort dans le réseau ferroviaire allemand et européen

(Rail (Le), Paris: IA Diffusion, N.97, 2002-11, P.36-37, ISSN 0989-8220)FR

Impact de la mise en service définitive de la ligne à grande vitesse Cologne-Francfort au niveau intérieur et international.

10946

Rozycki, C. et Köser, H. et Schwarz, H.

Ressourcenintensität des ICE-Verkehrssystems: Ergebnisse eines Ökologieprofils

(Intensité des ressources du système de transport ICE: résultats d'un profil écologique)

(Intensity of resources in the ICE transport system-results of an ecology profile)

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt: Hestra, Vol.51, N.12, 2002-12, P.798-802, ISSN 0013-2845)DE

En prenant comme exemple une relation de trafic réelle, c'est à dire le trafic à grande vitesse sur la ligne Hanovre-Wurtzbourg, les auteurs ont déterminé les dépenses en matériaux et énergie utilisés pour les circulations et l'infrastructure pour 100 voyageurs-km.

10988

Gough, J.

Neubaustrecke Köln-Rhein/Main

(The Cologne-Frankfurt new line)

(La ligne nouvelle Cologne-Francfort)

(Modern railways, Hersham, Surrey: Ian Allan, Vol.60, N.653, 2003-02, P.33-47, ISSN 0026-8356)EN

Dossier très documenté consacré à la ligne nouvelle Cologne - Francfort qui complète le réseau à grande vitesse allemand.

11073

Haydock, D.

The Frankfurt-Köln NBS from the cab

(La ligne Francfort-Cologne à bord de la cabine)

(Today's railways, Sheffield: Platform 5, N.84, 2002-12, P.35-39, ISSN 1354-2753)EN

Description du parcours Francfort-Cologne à bord de la cabine de conduite d'un ICE 3.

11229

Weigelt, H.

Ursprung, Funktion und Nutzen der Neubau-/ Ausbaustrecke Nürnberg-München

(Origine, fonction et utilité de la ligne aménagée/nouvelle entre Nuremberg et Munich)

(Origin, function and benefits of the new/upgraded railway line between Nuremberg and Munich)

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt: Hestra, Vol.52, N.4, 2003-04, P.192-201, ISSN 0013-2845)DE

Les grandes lignes de Bavière, sinueuses et riches en détours, reflètent les structures et normes du 19ème siècle. Une étude de 1983 avait montré les faiblesses du chemin de fer dans la concurrence intermodale et justifiait une ligne à grande vitesse, plus courte, entre Nuremberg et Ingolstadt jusqu'à la ligne vers Munich. La liaison directe et rapide entre les deux centres Nuremberg et Munich distants de 171 km est très utile pour le trafic voyageurs en Bavière et les grandes distances ainsi que pour le trafic régional et celui des marchandises.

11284

Breimeier, R.

Transrapid: Aufbruch in ein neues Bahnzeitalter?

(Transrapid : l'émergence d'une nouvelle ère ferroviaire ?)

(Transrapid: the emergence of a new rail era?)

(Internationales Verkehrswesen, Hamburg: Deutscher Verkehr, Vol.55, N.5, 2003-05, P.203-211, ISSN 0020-9511)DE

L'article compare d'un point de vue technique, économique et écologique les systèmes ferroviaires à sustentation magnétique et les les systèmes ferroviaires classiques.

11391

Samaras, A. et Berberich, W.

Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel : Etappenziele erreicht

(Aménagement et sections de ligne nouvelles entre Karlsruhe et Bâle : achèvement d'une étape)

(New/upgraded line between Karlsruhe and Basel reaches important milestone)

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt: Hestra, Vol.52, N.5, 2003-05, P.256-269, ISSN 0013-2845)DE

La ligne dite "de la vallée du Rhin" entre Karlsruhe et Bâle fera l'objet d'importants travaux d'aménagement au cours des dix prochaines années. La mise à quatre voies qui comporte des sections de ligne nouvelles doit permettre d'augmenter la capacité et d'améliorer la qualité, afin de pouvoir absorber le trafic supplémentaire attendu après l'achèvement des nouvelles traversées alpines en Suisse.

11527

Mnich, P. et Stephan, A.

Antrieb und Energieversorgung des Transrapid beim Einsatz im Regionalverkehr

(Propulsion et alimentation énergétique du Transrapid en trafic régional)

(Traction and power supply of the Transrapid in regional traffic)

(Elektrische Bahnen, München: Oldenburg, Vol.101, N.6, 2003-06, P.283-291, ISSN 0013-5437)DE

Le train à sustentation magnétique Transrapid mis au point pour le transport à grande distance de voyageurs a été pour la première fois exploité commercialement à Shanghai pour la desserte de l'aéroport. En Allemagne, des études sont en cours pour l'exploitation du Transrapid en trafic régional. Il en résulte de nouvelles exigences en ce qui concerne la conception des sous-systèmes propulsion et alimentation énergétique.

11639

Schülke, H. et Weishaar, H. et Ziegler, D.

Systemtechnische Herausforderungen und Umsetzung auf der NBS Köln-Rhein/Main

(Défis des systèmes techniques et de mise en oeuvre de la nouvelle ligne à grande vitesse Cologne-Rhin/Main)

(Systems-engineering challenges and implementation on the new Cologne-Rhine/Main highspeed line)

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt: Hestra, Vol.52, N.7-8, 2003-08, P.412-418, ISSN 0013-2845)DE

Le projet pour la nouvelle ligne Cologne-Rhin/Main visant à réduire de moitié le temps de voyage entre les villes de Cologne et de Francfort ne pouvait être réalisé qu'avec une nouvelle génération de trains et, pour rester compatible avec l'environnement, qu'en jumelant la voie avec l'autoroute A3. Les exigences du projet qui en résultaient pour les véhicules ferroviaires, la voie et la technique de contrôle/commande pour l'exploitation, d'une part, et les procédures de réception et d'homologation, d'autre part, ont entraîné des défis pour les systèmes lors du développement et de la mise en oeuvre de ce projet.

11805

Transrapid : Innovative Verkehrstechnik für das 21. Jahrhundert

(Le Transrapid : technique de transport innovante pour le 21ème siècle)

(ZEVrail Glasers Annalen, Berlin: Georg Siemens, Vol.127, N.10, 2003-10, P.1-176, ISSN 1618-8330)DE

Numéro spécial de ZEV rail Glasers Annalen entièrement consacré à la technologie du Transrapid.



11896

Happe, E.

Hochgeschwindigkeitsverkehr in Deutschland : eine Systembetrachtung

(Le trafic à grande vitesse en Allemagne : examen du système)

(High speed traffic : a system examination)

(ZEVrail Glasers Annalen, Berlin: Georg Siemens, Vol.127, N.10, 2003-10, P.504-510, ISSN 1618-8330)DE

11923

Roman Rossberg, R.

Nürnberg-München in one hour

(Nuremberg-Munich en une heure)

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey: Reed Business, VOL.159, N.11, 2003-11, P.714-716, ISSN 0373-5346)EN

La seconde ligne à grande vitesse allemande est en cours de construction, elle reliera Nuremberg à Ingolstadt et ouvrira en 2006. L'article présente ce projet, les travaux de construction et d'amélioration des lignes prévus, les ouvrages d'art (tunnel et viaduc)les investissements réalisés.

11930

Merkel, E.

Transrapid holt Münchner Flughafen in die City

(Le Transrapid reliera l'aéroport de Munich au centre-ville)

(Transrapid links Munich Airport to the city centre)

(Eisenbahningenieur (Der), Hamburg: Tetzlaff, Vol.54, N.11, 2003-11, P.62-63, ISSN 0013-2810)DE

En Allemagne, la seule ligne planifiée concrètement pour une application du train à sustentation magnétique concerne la liaison entre l'aéroport et la gare centrale de Munich. Elle sera exploitée par la DB AG.

12235

Weigelt, H.

Aufstieg, Rückschläge und Perspektiven der Bahnmagistrale Berlin-München

(Essor, contrecoups et perspectives de la ligne magistrale Berlin - Munich)

(The Berlin-Munich main line: historical growth and setbacks and future prospects)

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt: Hestra, Vol.53, N.3, 2004-03, P.104-118, ISSN 0013-2845)DE

En Europe, il n'existe guère de grande artère ferroviaire à l'histoire si mouvementée comme celle de Berlin-Munich. Constituée d'un certain nombre de sections de lignes anciennes, caractérisées par des potentiels de vitesse variables, rapides en plaine et lentes sur les sections de montagne, cette ligne a vu la qualité de l'offre pour le trafic voyageurs "grandes lignes" arriver à son apogée en 1914 et, du fait de la guerre, une seconde fois seulement vers 1938/39. Après le dépérissement dû à la partition de l'Allemagne et l'assainissement des lignes de la DR, l'ancienne offre de prestations a pu être dépassée grâce aux trains pendulaires circulant selon un horaire cadencé. Les nouvelles infrastructures, qui seront terminées à Berlin et en Bavière, au cours des prochaines années, permettront de raccourcir fortement la durée du voyage, mais sur la section centrale dans la vallée de la Saale et la forêt de Franconie la vitesse restera réduite. Ce n'est qu'après l'aménagement et les sections nouvelles entre Nuremberg, Erfurt et Leipzig que l'axe Berlin-Munich à grande vitesse sera achevé et compétitif.

12298

Barron, I.

La construcción de nuevas líneas : Alta velocidad en Europa

(La construction de lignes nouvelles : la grande vitesse en Europe)

(Lineas del Tren, Madrid: RENFE. Dirección de la Comunicación Interna, Vol.15, N.307, 2004-03, P.18-25)ES

12313

Andersen, S.

Überlegungen zur Anwendung der Magnetbahntechnik im spurgeführten Hochgeschwindigkeitsverkehr

(Réflexions concernant la technologie de lévitation magnétique appliquée au trafic à grande vitesse)

(Reflections concerning the application of Magnetic Levitation Technology to high speed traffic)

(ZEVrail Glaser Annalen, Berlin: Georg Siemens, Vol.128, N.3, 2004-03, P.108-115, ISSN 1618-8330)DE

Un système d'exploitation guidé innovant doit apporter des avantages clairs tels que productivité et efficacité comparé aux systèmes conventionnels roue-rail. Les systèmes guidés ont besoin d'aiguillage pour leur processus d'exploitation. Dans les gares terminales ces dernières sont absolument nécessaires et dans les gares intermédiaires elles sont utiles. L'exploitation des aiguillages cependant est un problème compliqué aussi bien dans le système de lévitation magnétique japonais qu'allemand. Le temps de manoeuvre des aiguillages des deux systèmes de lévitation magnétique est si long qu'il ne peut compenser une vitesse d'exploitation élevée. La suppression d'aiguillage dans des gares intermédiaires apporte à la variante allemande une réduction importante des performances en comparaison avec la technologie roue-rail.

12497

Schülke, H. et Weishaar, H. et Ziegler, D.

Commissioning the new Cologne-Rhine/Main high-speed line: a specialized view of systems-engineering challenges and achievements

(Mise en service de la nouvelle ligne à grande vitesse Cologne-Rhin/Main : défis et réalisations de l'ingénierie du système ferroviaire)

(Railway Technical Review, Darmstadt: Hestra, N.2, 2004, P.27-32, ISSN 0079-9548)DE