

Retour des Turbo du Canadien-National

Le Canadien-National a remis ses Turbo en service commercial le 22 juin. Il s'agit de trains plus longs et plus puissants que les versions antérieures; ils ont subi de nombreuses modifications d'ordre technique et pourront transporter un nombre accru de voyageurs. Les trois trains sont composés de neuf voitures chacun au lieu de sept. Les Turbo partent simultanément de Montréal et de Toronto à 16 h 30 et mettent un peu plus de quatre heures pour arriver à destination.

Le Turbo offrira de nouveau le service turboclub, avec repas et boissons servis aux 110 voyageurs à leurs fauteuils; en classe coach, les 262 voyageurs profiteront d'un service de boissons et de sandwiches froids distribués à leurs sièges. Des aliments froids et chauds sont disponibles à deux comptoirs dans les voitures coach. Les voyageurs en classe coach auront accès à un bar dans la voiture panoramique de leur section.

La Société *United Aircraft* du Canada Limitée (UACL) a apporté quelque 120 modifications suggérées par le CN. Parmi ces changements, notons que la puissance des moteurs a été accrue, les trains étant plus longs et plus lourds; d'autres modifications réduiront le temps requis pour l'entretien tandis que certaines pièces importantes auront une durée beaucoup plus longue. Les méthodes de remplacement, de lubrification et de réparation des turbines ont été améliorées et simplifiées.

Le Turbo, grâce à sa suspension pendulaire, peut s'engager à une vitesse plus élevée ou même accélérer dans les courbes, sans pour cela incommoder les voyageurs, les voitures à jonction articulée s'inclinant alors vers l'intérieur plutôt que vers l'extérieur. Une rame de

neuf voitures est conçue comme un tout, offrant un coup d'oeil d'ensemble agréable et facilitant les communications entre les voitures. Les marchepieds électriques permettent l'accostage d'un quai normal ou surélevé, sans aide extérieure.

Nouvelle conception technique

La société UACL a réussi à réduire le coût et le temps d'entretien et de remplacement du mécanisme, y compris les commandes, les turbines, les éléments des transmissions et de la suspension. Les commandes ont été changées, les turbines améliorées, les transmissions sont échangeables et les barres de jonction articulée de la suspension ont été remplacées.

Chacune des cinq turbines de la septième génération des moteurs de 520 chevaux vapeur, à refroidissement plus efficace, forment un tout complet que l'on peut remplacer en deux heures. Le remplacement d'une turbine exigeait auparavant huit heures de travail.

Les Turbo ont été soumis à des tests sur voie de 15,000 milles avant que le CN ne les accepte et ils ont atteint la vitesse maximale permise de 95 milles à l'heure. La vitesse moyenne du Turbo dépasse tout juste les 80 milles à l'heure. Les Rapido tirés par des locomotives Diesel classiques, qui doivent ralentir considérablement dans les courbes, atteignaient une vitesse moyenne de 67 milles à l'heure.

Les Turbo actuels ressemblent sensiblement aux trains qui ont déjà circulé à deux reprises, si ce n'est qu'on leur a ajouté deux voitures chacun. Les changements du côté technique sont cependant nombreux et importants si on établit des comparaisons avec les Turbo qui ont fait le voyage inaugural, le 12 décembre 1968, et qui ont été en service commercial de mai 1970 à février 1971.

Au tout début, le Turbo avait souffert considérablement, par temps froid, de complications des systèmes électriques, mais ce problème était disparu lors de la rentrée en janvier 1971. Le retrait du service pour la seconde fois a été causé par le coût extrême de l'entretien et le temps précieux qu'on devait y consacrer. C'est alors que le CN décida de repenser entièrement le programme Turbo.

Les travaux du Groupe canado-soviétique sur le transport

Une collaboration accrue entre le Canada et l'URSS devrait suivre la signature d'un document relatif à la division de l'aviation civile du Groupe de travail canado-soviétique sur les transports, selon une déclaration conjointe de M. Jean Marchand, ministre des Transports et de M. Alastair Gillespie, ministre de l'Industrie et du Commerce. Le Groupe de travail sur les transports a été formé en vertu de l'Accord canado-soviétique, signé à Moscou le 1er février 1971, sur la coopération dans l'application industrielle des sciences et de la technologie.

Le document comprend un procès-verbal des séances de travail, les attributions et le plan des échanges entre les deux pays sur une variété de questions d'intérêt commun.

Après neuf jours de débats sur les propositions canadiennes et soviétiques, le Groupe de travail a convenu d'un plan de coopération canado-soviétique sur le design, la construction, l'équipement et l'entretien des aéroports. Les débats ont porté sur des questions d'intérêt commun telles que les complexes aéroportuaires, leur éclairage, le contrôle du trafic aérien, les aides à la navigation aérienne et à l'atterrissage, l'entretien et la réparation des pistes, les voies de circulation et les aires de stationnement, les aéro-gares, l'entretien et le service des avions, l'équipement des systèmes ADAC, dont l'avion DHC-7, ainsi que la navigation aéroportée, les systèmes d'atterrissage, de décollage et de télécommunications.

Les accords de coopération à venir entre le Canada et l'URSS comprennent également des réunions, des colloques et des échanges de lettres, de rapports et de renseignements techniques.

La délégation soviétique était dirigée par M. A.P. Zhuravlev, chef du Service des installations permanentes, ministère de l'Aviation civile de l'URSS. Celle du Canada était dirigée par M. M.M. Fleming, administrateur adjoint à l'administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports.

La prochaine réunion du Groupe de travail aura lieu dans un an environ. □

Hebdo Canada est publié par la Direction de l'Information, ministère des Affaires extérieures, Ottawa, K1A 0G2. Un index paraîtra tous les trois mois.

Il est permis de reproduire les articles de cette publication, de préférence avec indication de source. La provenance des photos, si elle n'est pas précisée, sera communiquée sur demande.

This publication is also available in English under the title "Canada Weekly".