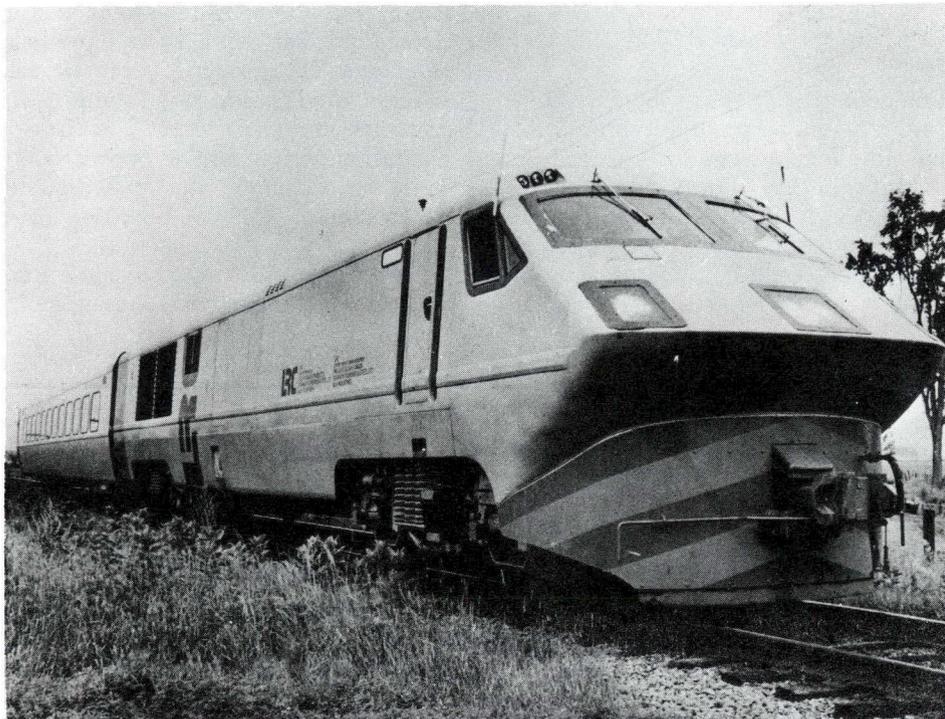


LRC, nouveau train canadien: une option sur l'avenir



Au premier coup d'oeil, le train LRC, dernière création canadienne dans le domaine du transport voyageur, se révèle le train de l'avenir. Mais l'on regarde de nouveau, instinctivement pour découvrir que les caractéristiques futuristes de ce nouveau train de ligne de haut rendement sont d'une importance qui n'a rien de superficiel.

Les lettres LRC désignent les trois traits distinctifs du train: Légèreté, Rapidité, Confort, qui en font un train supérieur, à maints égards, aux trains présentement utilisés en Amérique du Nord. Le LRC a été réalisé en cinq ans par un consortium canadien composé de trois sociétés: Produits Alcan Canada Limitée (membre du groupe mondial Alcan), Dominion Foundries

and Steel, Limited (Dofasco) – le plus important fabricant canadien de dispositifs de suspension pour trains – et MLW industries, (l'un des trois grands constructeurs de locomotives nord-américains).

Le gouvernement canadien a aussi participé à la mise au point du LRC par la contribution financière qu'il a consentie dans le cadre du PAT – Programme d'avancement de la technologie – du ministère de l'industrie et du commerce.

Caractéristiques

Le train est conçu en vue d'une exploitation économique à partir d'un groupe initial d'une locomotive et de cinq voitures (1-5) qui peut être transformé en un train réversible de dix voitures (1-10-1) ou présentant un autre agencement. La légèreté, un centre de gravité peu élevé et un dispositif de suspension utilisant un système électronique sensible et des cylindres hydrauliques pour faire incliner les voitures dans les courbes et ainsi assurer un maximum de confort aux voyageurs, constituent les caractéristiques fondamentales de la conception de ce nouveau train.

Les créateurs du LRC, et les bailleurs de fonds, l'ont conçu de manière qu'il transporte les voyageurs entre

les agglomérations importantes en concurrençant l'avion interurbain quant au confort, à la commodité au temps de déplacement d'un centre-ville à un autre, et à la fréquence du service. En outre, le LRC demandera un minimum d'entretien et de service aux terminus.

C'est le poids relativement faible du LRC, sa forme compacte et carénée ainsi que sa première source d'énergie: un moteur Diesel MLW de 12 cylindres et de 2,900 c.v., qui lui confèrent ses attributs exceptionnels, c'est-à-dire une vitesse de pointe élevée (environ 120 milles à l'heure), une accélération rapide et une faible consommation d'énergie. Cette source d'énergie éprouvée qu'est le moteur 251 garantit également que le transport ferroviaire à haute vitesse pourra se réaliser à l'intérieur d'une échelle de coûts raisonnable.

Servo-inclinaison

Le dispositif de servo-inclinaison, qui est le plus important élément d'ingénierie du projet LRC, est intégré à la suspension pour assurer le confort des voyageurs dans les courbes à des vitesses de 35 à 40% plus élevées que celles que permet l'équipement traditionnel. Le système d'inclinaison hydraulique permet aux voitures de s'incliner jusqu'à dix degrés de la perpendiculaire. Il est actionné par un dispositif électronique sensible qui neutralise les forces centrifuges qui poussent les voyageurs vers le côté du train. Les pressions latérales sont maintenues à un niveau très négligeable de 0.05 g., ou moins encore, et les passagers restent bien droits et détendus dans leurs fauteuils, pendant que le train franchit, sur les grandes lignes, des trajets interurbains à des vitesses moyennes de plus de 100 milles à l'heure.

La voiture LRC, d'une capacité de 84 voyageurs, ne pèse que 90,000 livres, soit environ 50,000 livres de moins qu'une voiture ordinaire, mais elle n'en est pas moins solide. Grâce à sa structure monocoque d'aluminium tendu, elle satisfait amplement aux normes de résistance de l'Association of American Railroads prescrite par l'AAR. Par sa conception, le LRC est le véhicule de transport le plus sûr qui soit.

Hebdo Canada est publié par la Direction de l'information, ministère des Affaires extérieures, Ottawa, K1A 0G2.

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, vous sera communiquée en vous adressant à Mlle Y. DuSault, éditeur.

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

Algunos números de esta publicación parecen también en español bajo el título Noticiario de Canadá.

Ähnliche Ausgaben dieses Informationsblatts erscheinen auch in deutscher Sprache unter dem Titel Profil Kanada.