

Un nouveau prétendant au titre de Train le plus rapide du monde à 250 km/h

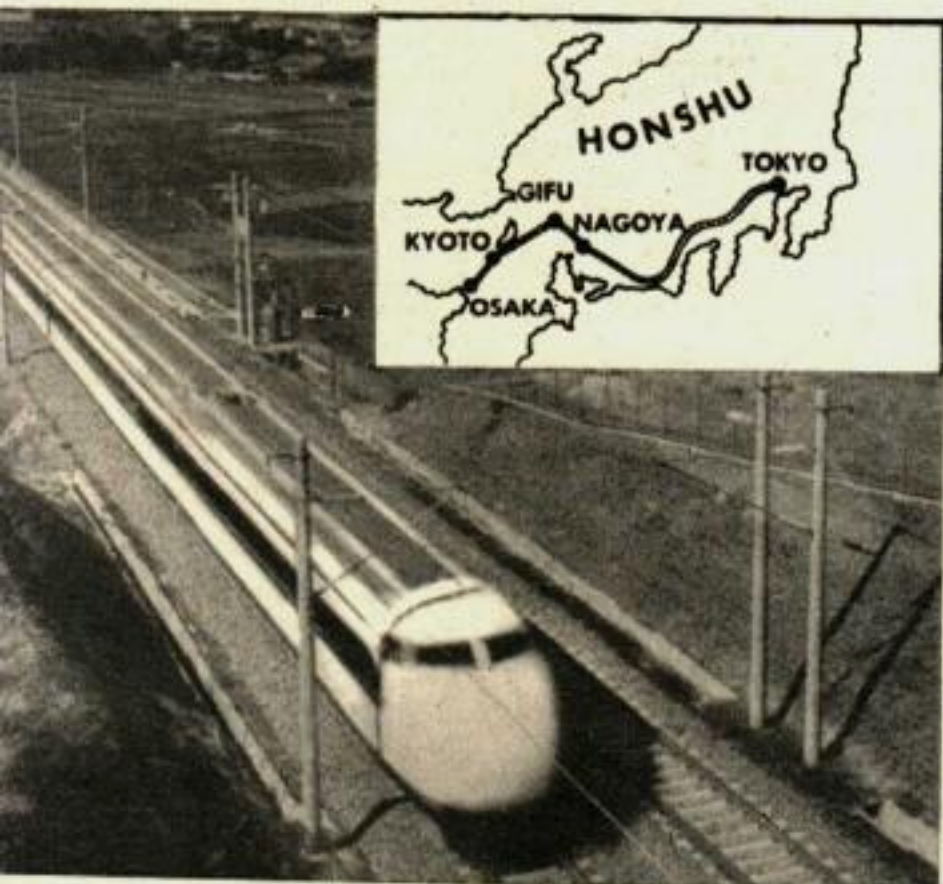
par E. Mc CLEARY

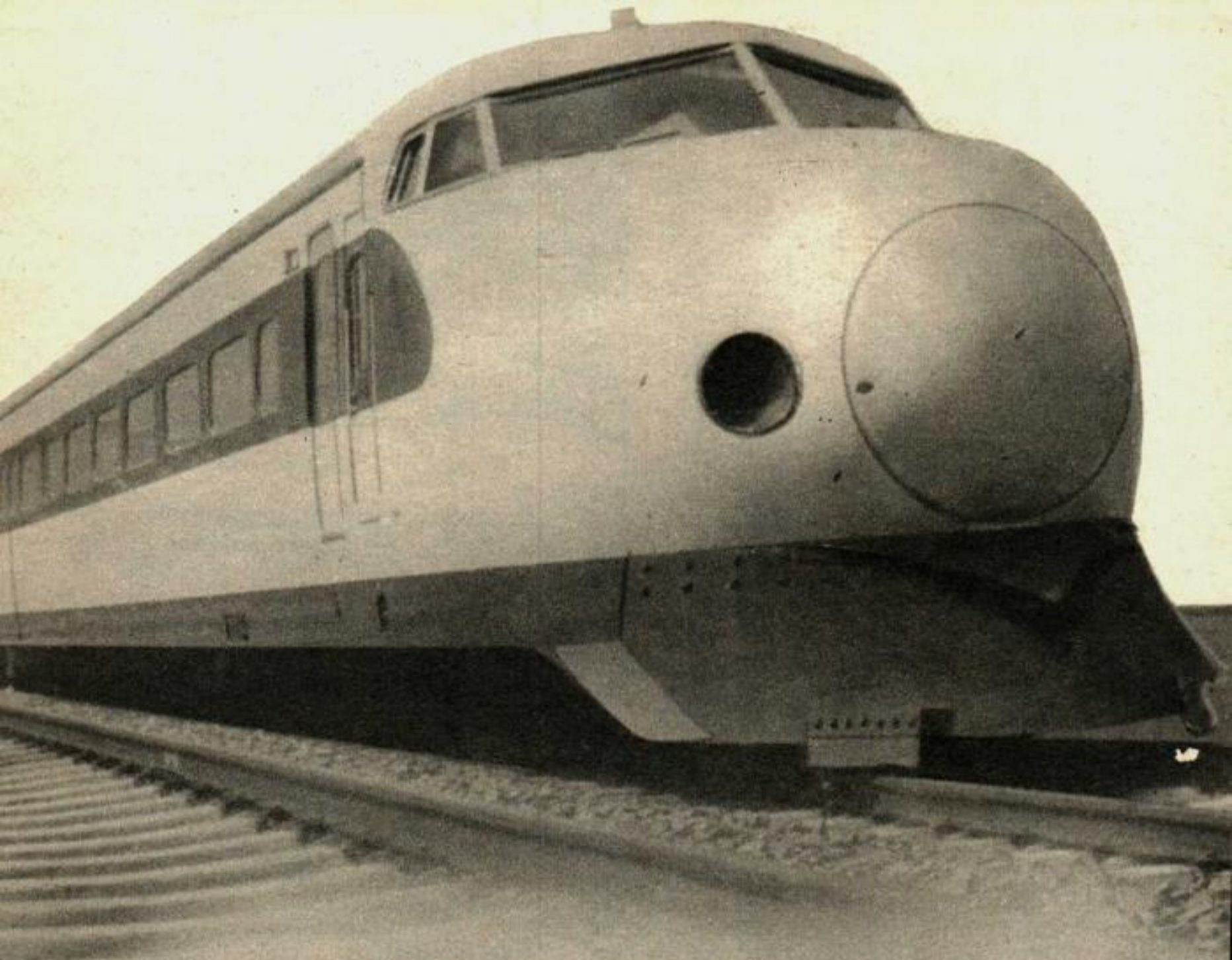
AU Japon, le train n'est pas une relique vétuste du passé. Cet automne est inauguré un service sur une nouvelle ligne entre Tokio et Osaka qui promet d'être le plus rapide du monde. Un train caréné de 12 voitures parcourera à une moyenne de 130 km/h la distance de 520 km, en quatre heures, durée que la direction des chemins de fer compte réduire à 3 heures en faisant maintenir par les trains une vitesse de 200 km/h sur de longs tronçons.

Ainsi, le « Dream Super spécial » japonais a de bonnes chances de griller le « Mistral » français qui est actuellement le service régulier le plus rapide du monde ; le « Mistral » fait une moyenne de 135 km/h sur un parcours de 315 km/h entre Paris et Dijon. Seul le record de vitesse absolue de 335 km/h établi par un train français dans une essai spécial en 1955 reste encore hors de portée pour le nouveau Super spécial japonais qui a réalisé 250 km/h en parcours d'essai.

Ces grandes vitesses de parcours régulier exigent une voie relativement droite — aucune courbe ne dépasse 42/100 de degré — et des dispositifs spéciaux de sécurité à côté de différents mécanismes d'alarme électroniques, il y a le contrôle automatique des trains. Si le mécanicien n'est pas assez vif, le C.A.T. — un système de contrôle à transistors entre le train et la voie — fera ralentir automatiquement le train s'il est trop près de celui qui est devant, lui rendra sa vitesse quand le danger est passé, choisira la bonne voie pour entrer dans la gare et arrêtera le train.

La nouvelle voie ferrée desservira une zone industrielle (carte) qui contient 40 % de la population du Japon. Les voitures (en bas à droite) sont équipées de téléphone et d'écouteurs de radio pour chaque siège et sont pressurisées pour épargner aux voyageurs le désagrément de la surpression au croisement des trains et à l'entrée des tunnels.





Le Dream Superspecial parcourt comme un bolide la première voie à grand écartement normalisée du Japon. Les rails soudés en ménageant un intervalle de dilatation tous les 1 600 mètres seulement, éliminant ainsi le claquement régulier bien connu, sont posés sur des traverses en béton (ci-dessous). Un bon ballast d'une part, des voitures équipées de ressorts à boudin et de ressorts à air, d'autre part, donnent un roulement doux.

