

**Zeitschrift:** Ingénieurs et architectes suisses  
**Band:** 116 (1990)  
**Heft:** 3

## **Sonstiges**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



«Les transports: la Suisse et l'Europe»: table ronde sur le transit des marchandises, le 16 septembre 1989 à l'Aula de l'EPFL.

De gauche à droite: MM. Jean-Claude Bonny, chef planification et analyse des marchés au département marketing marchandises des CFF, Philippe H. Bovy, professeur à l'EPFL, Jean-Marie Vodoz, rédacteur en chef de 24 Heures, meneur de jeu, Robert Rivier, président de l'Union professionnelle suisse de l'automobile, et Walter Knobel, adjoint au directeur de l'Office fédéral des routes.

(exemple du «piggy-back» aux Etats-Unis). Mais la Suisse n'est pas une île en Europe: seuls des systèmes à l'échelon de notre continent, acceptés par nos voisins, seront adaptés face à l'avenir.

La ligne du Simplon ne devrait cependant pas être oubliée dans un système de trafic combiné, entre le futur tunnel sous la Manche et l'Italie: il semble que les projets actuels de ferroutage suisse ignorent l'ancienne artère ferroviaire Paris-Milan, par Vallorbe ou par Genève. Espérons que la Suisse romande sera unie pour faire passer son message..., avec le BLS bernois.

Adresse de l'auteur:

Walter Knobel-Jomini  
Ingénieur diplômé EPFL/SIA  
Adjoint au directeur  
Office fédéral des routes  
3003 Berne

## Industrie et technique

### Aeritalia et Sulzer-Escher Wyss actifs dans l'énergie éolienne

L'entreprise Aeritalia à Rome, spécialisée dans les appareils de navigation aérienne et spatiale, et Sulzer-Escher Wyss, à Ravensburg (RFA), ont récemment confirmé, par un accord formel, leur collaboration – qui dure depuis quelque temps déjà – dans le

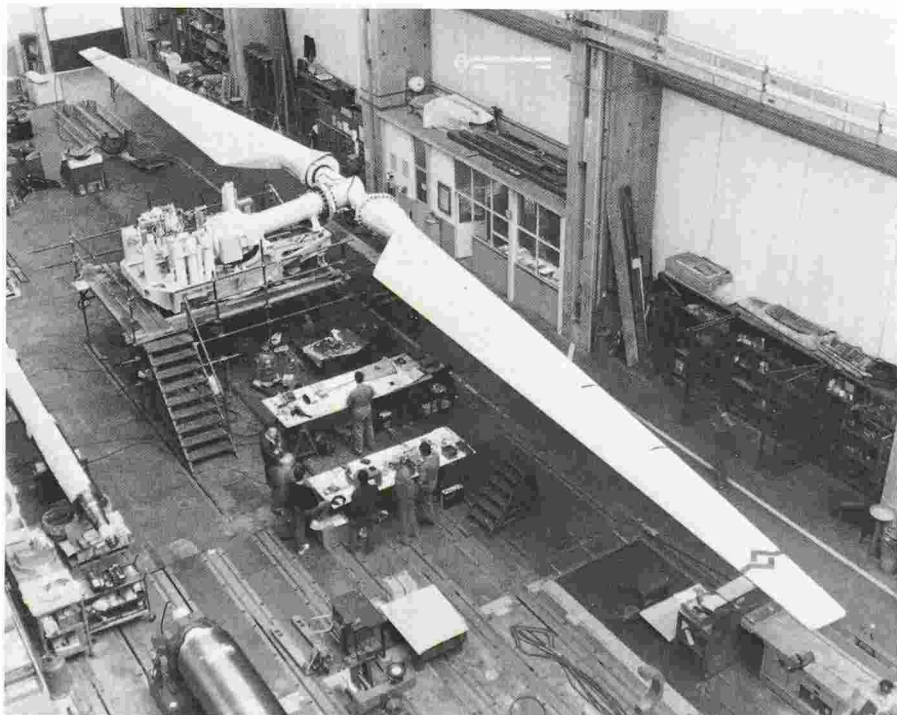
domaine des éoliennes de moyenne et de grande capacité. Cette fructueuse collaboration s'est exercée notamment sur les modèles AIT 02 «Medit» et «Gamma» 60.

A l'initiative et avec l'appui des entreprises italiennes fournissant de l'éner-

gie ENEL et ENEA, ainsi que de la CEE, l'entreprise Aeritalia a pris les fonctions d'entrepreneur général, responsable des systèmes, tandis que Sulzer-Escher Wyss, assisté de sa filiale De Pretto-Escher Wyss à Schio (I), participe au développement des éléments mécaniques et se charge de leur fabrication.

Le contrat prévoit qu'à côté de la fabrication des éléments mécaniques, Sulzer-Escher Wyss prend également en charge la représentation et la vente, en Allemagne fédérale et en Suisse, de systèmes énergétiques complets pour faire valoir, sur ces marchés, les avantages spécifiques de ces éoliennes, dont la conception présente plusieurs nouveautés.

L'éolienne modèle «Medit», avec son rotor de 32 m de diamètre et une puissance de 225 à 320 kW, assure actuellement l'essentiel de la production. Mais la première éolienne «Gamma», dont le rotor atteint 60 m de diamètre pour une puissance de 1500 kW, se trouve déjà en fabrication.



L'hélice de 32 m de diamètre d'une éolienne «Medit» dans les ateliers de De Pretto-Escher Wyss à Schio. Une éolienne de ce type tourne déjà en Sardaigne.