Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 61 (1981)
Heft: 1

Werbung

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: 29.03.2025

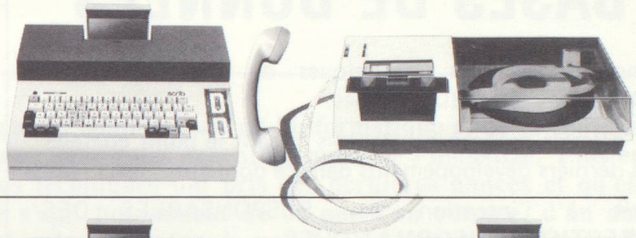
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

scrib®

"TÉLÉMATISE" VOS MESSAGES

Scrib améliore vos transmissions télex

en tant que système de traitement de texte couplé avec un perforateur de bande.

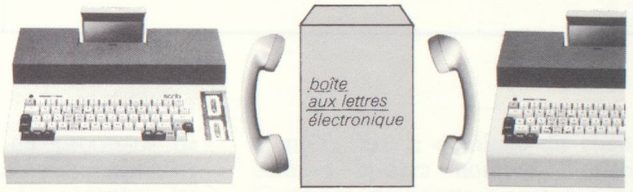


Scrib remplace avantageusement le télex.

Couplé avec le téléphone, il émet et réceptionne vos textes avec tous les signes spéciaux, accents et majuscules, 6 fois plus vite que le télex et jusqu'à 85% moins cher.

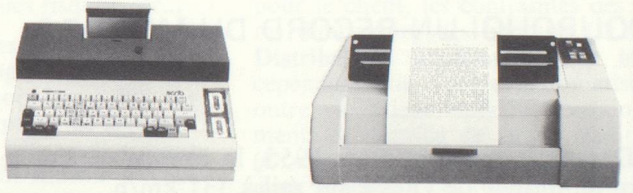
Scrib et les boîtes aux lettres électroniques

permettent une communication directe de personne à personne, indépendamment du temps et du lieu, sans se soucier du décalage horaire par exemple.



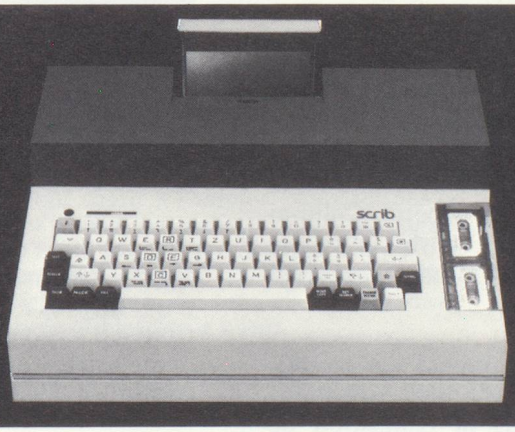
Scrib + imprimante Sanders,

le système idéal pour un certain volume de traitement de texte et de production d'imprimés. Avec deux avantages importants: contrôle immédiat et pas de refrappe des textes.



Scrib mini-ordinateur professionnel compact à écran vidéo

Bobstgraphic
Télématique *Suisse*
Division de BOBST S.A.



Nous souhaitons recevoir votre documentation.

Entreprise:
Rue:
C.P./localité:
Tél.:
A l'att. de:

scribtelé

scribfrance

6, avenue François-Arago
92160 Antony Z.I.
Tél.: 1 668 087 Télex: 260871

CENTI

annonce

LES NOUVELLES BASES DE DONNÉES

concepts, schémas, techniques de mise en œuvre BD relationnelles, BD réparties.

Le premier ouvrage en français faisant le point complet des derniers développements dans ce domaine.

Écrit à l'intention des RESPONSABLES DES DIRECTIONS INFORMATIQUES.
Utile pour TOUS LES INFORMATICIENS.

Prix T.T.C. . . . . 450 F.F.
Frais de port en sus (21,70 F pour la France).

Adresser commande à CENTI - 128, rue de Rennes 75006 PARIS

Burroughs

VOTRE COMPAGNIE D'INFORMATIQUE

Genève
Tél. : 022/45-43-30

Lausanne
Tél. : 021/28-37-11

14 Agences en Suisse

POURQUOI UN RECORD DU MONDE ?

■ Depuis le mois de mars 1955, la France détient le record du monde de vitesse sur rail à 331 km/h.

■ Le 27 septembre 1981, la SNCF fera pour la première fois dans le monde circuler des trains en service commercial à une vitesse de 260 km/h.

■ La vitesse atteinte le 26 février 1981 avec une rame TGV de série constitue un nouveau record. Celui-ci démontre la marge considérable qui existe entre les possibilités du chemin de fer moderne et les vitesses qui vont être couramment pratiquées.

■ Ce record témoigne aussi de la qualité des techniques ferroviaires françaises et des possibilités exceptionnelles de l'industrie qui ont permis la réalisation de cette performance.

■ Il faut aussi associer à ce record tous les hommes, ingénieurs, techniciens, ouvriers, dont l'action persévérante au cours des années précédentes a permis d'aboutir à ce succès.

■ Les industriels français, en particulier les constructeurs du TGV (ALSTHOM-ATLANTIQUE et FRANCORAIL) vont disposer maintenant dans le monde d'une vitrine qui ne peut que faciliter la négociation des contrats à l'exportation.

■ Il faut cependant souligner que la pratique de vitesses supérieures à 260 km/h en service commercial n'est pas envisagée pour des raisons énergétiques. La vitesse de 260 km/h est apparue comme le meilleur compromis entre la réduction des temps de parcours et la consommation d'énergie.