

**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:** 30.01.2025

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

caractérisée par des conditions d'entretien passables, sans dépasser les limites de ripage ;

- le confort dans les courbes, dû aux oscillations dynamiques, est satisfaisant et peut être comparé à celui du matériel roulant le plus moderne sur ligne droite.

L'impression positive donnée par les graphiques de synthèse est confirmée par les données temporelles. Celles-ci permettent également d'apprécier la rapidité et la progressivité du dispositif de rotation de la caisse qui compense l'accélération latérale en courbe sans oscillations, ni retards, ni amorçage de phénomènes dynamiques.

### Résultats d'exploitation

Le 29 mai 1988, le Pendolino ETR 450 a été mis en service sur le réseau FS :

d'abord avec deux trains sans arrêts entre Rome et Milan et retour, puis - au fur et à mesure que les livraisons des trains le permettaient - en renforçant le service jusqu'au niveau actuel (fig. 11) : 3 trains par jour Rome-Milan, 2 Milan-Turin, 2 Rome-Naples, 1 Rome-Venise et retour, c'est-à-dire un total de 18 trains par jour.

Le graphique mensuel des kilomètres et des passagers transportés en un an, entre la mise en service et le mois de juin 1989, est représenté à la figure 12.

Autres données significatives :

- nombre actuel de trains disponibles : 10
- nombre total de passagers transportés : 338 000
- parcours total : 1 155 000 km
- utilisation actuelle : environ 65 % sur le trajet Milan-Rome

- fiabilité relevée :
  - 2 réserves
  - 2 autres retards de plus de 30'
  - 4 autres retards de plus de 15'
- parcours maximal d'un train : 255 000 km.

Les données ci-dessus mettent en évidence une situation satisfaisante d'exploitation et une acceptation flatteuse de la part du public.

Adresse de l'auteur :

Alessandro Elia  
Direzione Progettazione e Prove  
Servizio Calcoli ed Esperienze  
Fiat Ferroviaria  
Corso Ferrucci, 112  
I - 10138 Turin

## Actualité

### Alberto Sartoris, docteur *honoris causa* de l'Ecole polytechnique de Turin

Il y avait foule, le 10 octobre dernier, pour célébrer les mérites de notre confrère Alberto Sartoris, dans l'Aula Magna de l'Ecole polytechnique de Turin : les autorités, le recteur, le président de la Faculté d'architecture, les professeurs, les étudiants, ainsi que de très nombreux amis parmi tous ceux que compte Alberto Sartoris.

Finalement, cette manifestation n'est qu'un juste retour des choses, et l'expression de la reconnaissance d'une ville et d'une école à un homme qui a consacré soixante-dix ans de sa

vie à une activité inlassable de critique, mais aussi de « découvreur » de l'architecture moderne ; de projeteur, mais aussi de réalisateur et de maître à penser.

Nous ne ferons à personne l'injure de traduire la *laudatio* accompagnant le parchemin du nouveau docteur *honoris causa* ; nous vous la livrons dans sa version originale :

« considerata l'opera da lui svolta, riconosciuta in sommo grado nel suo lavoro di progettista, studioso e pubblicista nel campo dell'Architettura ;

» considerata la sua acclarata fama internazionale per gli originali contributi dati alla comprensione dell'architettura contemporanea... »

La Suisse était représentée par le professeur Maurice Cosandey, président honoraire des Ecoles polytechniques fédérales, les professeurs Jacques Gubler et Alberto Abriani, de l'EPFL, l'architecte Marina Sommella Grossi, enfin le professeur Riccardo Mariani, qui représentait l'EAUG.

La présentation du lauréat a été faite par le professeur Mario Federico Roggero, président du Conseil de la Faculté d'architecture.

Alberto Sartoris, ému, a déclaré : « Oggi, grazie a voi, Torino mi sorride ! », rappelant qu'en 1928, en compagnie d'autres architectes de talent, il avait été accusé, au même endroit, de menées subversives et d'anarchisme futuriste. Il saisit cette occasion pour défendre une fois encore les principes pour lesquels il s'est toujours battu, et engagea les architectes et les urbanistes à ne pas sombrer dans le misérabilisme du mercantilisme, et plus particulièrement les jeunes à réaliser des constructions pleines de sa-

gesse et de savoir, qui soient nécessaires et utiles à la vie des habitants. Il développa aussi le rapport à respecter de la tradition à la modernité.

Il faut relever que l'Ecole polytechnique de Turin est très avare de ses doctorats *honoris causa* : à notre connaissance, trois seulement ont été décernés par cette grande école avant celui de Sartoris, dont un au grand Pinin Farina. Cela ne fait que mieux situer encore l'hommage rendu au maître de Cossonay, par ailleurs déjà docteur *honoris causa* de l'EPFL.

La rédaction de notre revue, avec laquelle Alberto Sartoris a noué des contacts privilégiés, est heureuse de présenter au lauréat le témoignage de sa très sincère admiration.

F. N.

