

TURBOTRAIN TGV 001

Valeur : 0,60 F

Couleurs : rouge, noir, bleu vert

50 timbres à la feuille



Dessiné et gravé en taille-douce
par Claude HALEY

Format horizontal 36 x 22
(dentelé 13)

VENTE

anticipée, à partir du 31 août 1974 à TOURS (Indre-et-Loire);

générale, le 2 septembre 1974.

Le turbotrain dont le prototype est représenté ici comporte, sur plusieurs plans, d'importantes innovations qui lui ouvrent un large avenir.

Il est propulsé à partir de deux groupes turbo-électriques dont chacun est constitué de deux turbines à gaz, de type aéronautique, couplées à un alternateur. La transmission, aux roues, de la puissance nécessaire à la propulsion est réalisée, par voie électrique, grâce à un moteur de traction entraînant chaque essieu.

La rame a été conçue pour explorer les possibilités que des infrastructures nouvelles offriraient dans le domaine des très grandes vitesses sur rails, mais aussi pour préfigurer les futures formations qui circuleront sur les lignes nouvelles, et procéder à des essais réalistes au point de vue de l'endurance; c'est ainsi que les cinq véhicules composant la rame forment un ensemble aérodynamique, réversible et articulé, chacun des bogies intermédiaires supportant les extrémités des deux véhicules contigus.

Défini et conçu par la SNCF en liaison étroite avec l'industrie française, le prototype TGV 001 a été achevé en mars 1972, et le véhicule central de cette rame expérimentale a été muni d'un important équipement scientifique, destiné à recueillir et analyser en même temps

un grand nombre de données mécaniques, électriques et aérodynamiques.

Les essais s'effectuent depuis deux ans dans les Landes, sur le tronçon Facture-Morcenx, utilisé en 1955 pour le record du monde de vitesse ferroviaire. TGV 001 a déjà parcouru 200 000 km, effectué plus de 80 marches à 300 km/h, et même atteint 318 km/h dès octobre 1972.

L'expérimentation de longue durée a confirmé les qualités de ce matériel d'avant-garde. Tout en limitant les nuisances dans l'environnement, il économise l'énergie grâce à sa sustentation par couple roue-rail. Capable de circuler sur les réseaux existants ou sur de nouvelles structures, il rend possible la construction de lignes qui mettront Paris à 2 heures de Lyon, à 3 h 20 de Genève, à 1 h 30 de Bruxelles. Enfin, pour un coût modéré, il apportera aux usagers, disent les spécialistes, dans les conditions de fiabilité et de sécurité des transports ferroviaires, une vitesse commerciale très élevée et un confort sensiblement accru.

En donnant toute leur valeur par des techniques audacieuses, aux principes de base qui définissent « le chemin de fer » comme le tout premier des transports terrestres, la réalisation de TGV 001 constitue ainsi une grande première mondiale.

