

## NOTE SUR LES ESSAIS

Le 21 février 1954, une locomotive électrique des Chemins de fer français, la machine CC 7121, circulant entre Dijon et Beaune, battait le record du monde de la vitesse sur rail en atteignant 243 km/h. Cette locomotive, qui remorquait 3 voitures, était une locomotive de série analogue aux 60 machines de ce type construites depuis 1949.

Les 28 et 29 mars 1955, soit seulement une année plus tard, les Chemins de fer français viennent de renouveler cette tentative avec deux autres locomotives électriques, les machines CC 7107 et BB 9004, et de battre à nouveau le record du monde avec la vitesse de 331 km/h, soit 200 miles à l'heure, en remorquant également 3 voitures pesant 101 tonnes. Les deux machines ont atteint la même vitesse. Les essais ont eu lieu sur la ligne à courant continu 1500 v de Bordeaux à Dax, dans le sud de la France, qui a l'avantage de présenter, entre les stations de Facture et de Morcenx distantes de 66 km, une ligne droite suffisamment longue pour accélérer le train, réaliser la vitesse voulue et ralentir pour freiner.

Les deux locomotives ont été choisies parmi les machines en service.

La locomotive CC 7107, construite par la Sté Alsthom, est du même type que la machine CC 7121 détentrice du record du monde de février 1954. C'est une locomotive à 2 bogies de 3 essieux moteurs de 4700 ch de puissance continue, pesant 107 tonnes, du type qui assure régulièrement le train "Mistral" de Paris à Lyon à 122 km/h de moyenne.

La locomotive BB 9004, construite par un groupement des Etablissements du Creusot, de la Société Schneider-Westinghouse et de la Sté Jeumont, est une machine mise en service en 1953 pour réaliser le même service, mais avec un poids plus léger puisqu'elle est à 2 bogies à 2 essieux moteurs et pèse 83 t. Sa puissance est un peu inférieure à la machine précédente (4000 ch continu).

Elle représente le modèle le plus récent commandé par la S.N.C.F. pour ses locomotives puissantes de 4000 ch - 1500 v continu et grandes vitesses.

Les Chemins de fer français voulaient se rendre compte des qualités de cette nouvelle machine, la comparer à grande vitesse avec la précédente et, en même temps, éprouver ces 2 machines à une vitesse supérieure à celle du record de 243 km/h.

Pour cela, les 2 locomotives ont subi une modification d'engrenages pour adapter la transmission aux vitesses voisines de 300 km/h.