

# Nostalgie Express

by Aldobert

## Autorail Renault VH



(Source: Wikipédia)

Le Renault VH est le premier autorail à voie normale produit en grande série par Renault à partir de 1933. Fabriqué à cent exemplaires dans les usines de l'Île Seguin près de Paris, il a circulé sur les lignes françaises de la SNCF jusqu'en 1970.

Deux exemplaires sont conservés. L'un est présenté à la Cité du train ; l'autre assure des circulations pour le compte du CITEV, son propriétaire.

De 1922 à 1932, Renault construit de nombreux types d'autorail, en exemplaire unique ou en très courte série, lui permettant de tester des solutions techniques très variées, dont la motorisation diesel.

En 1933, le constructeur est ainsi en mesure de définir les caractéristiques générales d'un autorail, le type VH, dont il produit quinze exemplaires dans son usine de l'Île Seguin. Ces quinze autorails sont mis à la disposition des compagnies de chemin de fer françaises. Les réseaux de l'Alsace-Lorraine, du P.O., du PLM, de l'Est et de l'État prennent en charge ces autorails, livrés entre mars et décembre 1933.

Cette première livraison est suivie par la commande de 85 autres autorails du même type par les mêmes réseaux — le P.O. est devenu P.O.-Midi — mais aussi par ceux du Nord et des CFSNE. Les livraisons s'échelonnent de 1934 à juin 1935.

Cette répartition entre réseaux subit de légères modifications en raison du transfert de quelques autorails d'un réseau à l'autre avant 1938, date où tout le parc, exception faite des exemplaires des CFNSE, revient à la SNCF.

Les VH sont équipés du moteur Renault 12-A-130 à douze cylindres en V (27 l de cylindrée globale), développant une puissance de 220 ch. Ce moteur entraîne, par l'intermédiaire d'un embrayage, une boîte de vitesses à quatre rapports et un inverseur. Le mouvement est transmis aux deux essieux du bogie moteur par des cardans. Toutes les commandes sont manuelles. Le refroidissement du moteur est assuré par un volumineux radiateur caréné en toiture pourvu d'un volet réglable. Cet ensemble vaut parfois aux VH leur surnom « d'Iroquois ». De construction, les VH, sont équipés d'un système de tamponnement spécial et de l'attelage automatique Willison.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, les VH sont arrêtés faute de carburant, comme la presque totalité des autorails. Malgré les précautions prises par la SNCF pour les garer en lieu sûr, neuf d'entre eux, fortement endommagés, sont radiés entre 1944 et 1950. Les autres doivent subir une révision approfondie, accompagnée de modifications (montage de traverses, d'un attelage allégé et de commandes de jumelage, moteurs portés au type 517 plus puissant (300 ch), remplacement du système de chauffage, adoption d'une nouvelle livrée, pose de phares unifiés) avant d'être aptes à reprendre du service.

L'aménagement intérieur des Renault VH est très varié lors de la livraison, en fonction du réseau propriétaire et des services auxquels ces autorails sont destinés. Les variations portent sur les classes de voyageurs (3<sup>e</sup> classe unique, 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classe ou 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classe), le nombre de sièges et de strapontins, la présence de toilettes, l'existence d'un compartiment postal. Tous les aménagements comportent toutefois un compartiment à bagages. Le chauffage du compartiment voyageurs est assuré par la circulation des gaz d'échappement dans des tuyaux courant dans le compartiment.

Les aménagements intérieurs sont modifiés après la création de la SNCF, mais ne sont pas unifiés sur tous les engins. Le chauffage par les gaz d'échappement, présentant des risques d'asphyxie pour les voyageurs ou d'incendie en cas de dysfonctionnement, est remplacé par un système de radiateurs alimentés par l'eau de refroidissement du moteur sur l'ensemble de la série ; cet équipement donne toute satisfaction sur les derniers ADX où il est monté dès la construction en 1937.

Si, lors de la livraison, les VH adoptent la livrée de leur réseau propriétaire, ils sont repeints après la création de la SNCF. Ils sont d'abord uniformément rouges, puis rouges et gris et enfin rouges et crème. La décision prise en 1968 de repeindre le pavillon en rouge vermillon pour améliorer la visibilité n'a pas concerné la série des VH, alors en cours de réforme.

Les VH, conçus principalement pour la desserte des lignes secondaires, parcourent un très grand nombre de lignes, parfois sur des profils difficiles comme la ligne Bort-les-Orgues - Neussargues - Aurillac. Ils assurent également un certain nombre de liaisons express sur des parcours de près de 300 km. Grâce à leurs performances en accélération, les VH autorisent des gains

substantiels de temps de trajet, comme sur la ligne Lyon - Grenoble qu'ils parcourent en 50 minutes de moins que les trains vapeur.

Après la guerre, les VH sont progressivement supplantés par des séries plus récentes, X 3600 et surtout X 3800 à partir des années 1950. Leurs circulations sont moins nombreuses, plus irrégulières, se limitant parfois à des utilisations d'appoint en période de forte affluence. En fin de carrière, plusieurs VH retirés du service commercial assurent des parcours de navette ouvrière pour le transport du personnel entre certaines gares SNCF et les dépôts qui leur sont rattachés. Le dernier VH est radié le 15 décembre 1970 à Nantes.

Les autorails VH, première grande série fabriquée par Renault, constituent une base technique que leur utilisation pendant plus de 35 ans permet de valider et à partir de laquelle sont extrapolés les ABJ.

Ce modèle inédit de Pierre Gauriat a été terminé et amélioré par nos soins et nous le diffusons avec son aimable autorisation. Les textures des sièges sont issues du X 3800 (Picasso) de Vincent Lorquet (BB 25187), de même que les sons. Remercions-le également pour son aimable autorisation de diffusion.

Les paramétrages sont bien sûr de Jean-Paul Bonhoure, qui a prévu les 2 sens de marche avec 2 cabines différentes comme en réalité.

Décompressez l'archive ZIP dans votre dossier Trainset.

Ce modèle n'est compatible qu'avec Open Rails.

Aldobert