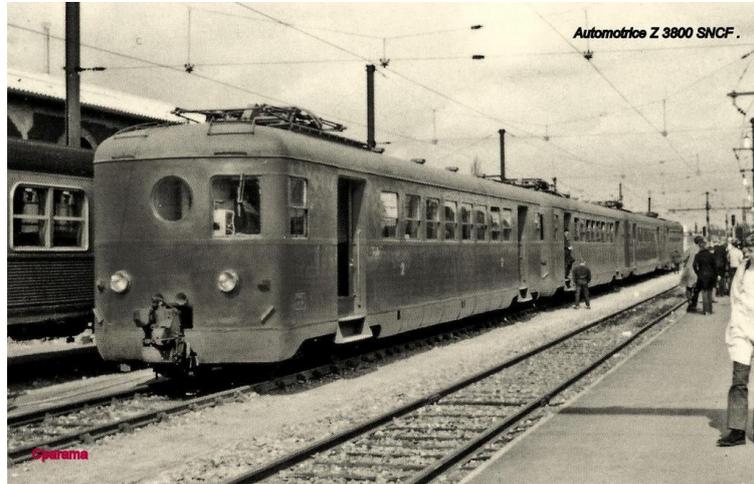


Nostalgie Express

by Aldobert

Automotrice Z 3800 "Rouge"



(Source: Wikipédia)

Les Z 3800 sont des automotrices électriques construites en cinq exemplaires par le réseau de l'État.

Mises en service en 1938 par la SNCF comme « automotrices de ramassage », elles assurent une collecte locale de passagers avant le passage d'un express ou d'un rapide, sur la ligne Paris-Le Mans, nouvellement électrifiée, mais prennent surtout en charge des relations omnibus. Elles sont réformées en 1975.

Le concept même de ces automotrices, inspiré par Raoul Dautry, directeur du réseau de l'État, est de permettre l'insertion de circulations omnibus sur une ligne au trafic très chargé. Il s'agit de trains à arrêts fréquents, très rapides, à forte accélération et à freinage appuyé, destinés à collecter les voyageurs des gares non desservies par les trains rapides ou express, afin de permettre la correspondance dans les grandes gares dans lesquelles il déposent leurs passagers. Ces automotrices font partie de l'ensemble du matériel roulant commandé dans le cadre de l'électrification de la ligne Paris-Le Mans décidée en 1934, comprenant les futures BB 900 et 2D2 5400. La réduction du budget initial alloué à ce chantier d'électrification (lignes, équipement et matériel) fait que seules cinq automotrices sont construites.

Deux principes, déjà mis en pratique dans la fabrication des autorails, régissent la conception de ces automotrices : légèreté et puissance. La construction des Z 23800 est confiée aux sociétés SOMUA pour la caisse et à Alsthom et Oerlikon pour les équipements électriques. La caisse unique repose sur deux bogies de type Bo dont chaque essieu est moteur. La puissance continue développée par les quatre moteurs, alimentés par deux pantographes en toiture (un seul est conservé ultérieurement), est de 750 kW. Les automotrices, d'une longueur de 23,760 m, ont une masse à vide en ordre de marche de 39 t. Leurs capacités d'accélération (1,1 m/s) leur permettent de passer de 0 à 140 km/h en 72 s. Lancées à 140 km/h, elles s'arrêtent en 850 m grâce aux freinages rhéostatique et automatique Jourdain-Monneret conjugués.

L'aménagement intérieur des automotrices comprend une vaste salle d'une capacité de 79 places assises en 2^e classe. Elle est encadrée par les deux plateformes d'accès. Aux extrémités, outre les postes de pilotage, prennent place d'un côté des toilettes et de l'autre un fourgon à bagages. L'extrémité 1, où se trouvent les toilettes et, est percée d'un hublot central qui donne parfois à ces automotrices le nom d'« œil de bœuf ».

Au même titre que les autres matériels électriques du réseau Ouest, ces engins sont caractérisés par leurs deux feux frontaux superposés. Cette disposition persiste jusqu'en 1966 ; l'éclairage unifié avec deux fanaux remplace alors le précédent.

Afin de pouvoir répondre aux pointes de fréquentation, les « Rouges » (ainsi surnommées en raison de la couleur de leur caisse) sont couplables par trois. Une quatrième automotrice peut même être ajoutée, en remorque seulement, pour limiter les appels de courant dans la caténaire lors du démarrage. À cet effet, elles sont équipées de coupleurs automatiques Boirault mais ne possèdent pas de dispositif de tamponnement.

Ce modèle inédit de Stéphane Keller n'avais jamais vu le jour, c'est chose faite aujourd'hui avec son aimable autorisation dont nous le remercions encore.

Décompressez l'archive ZIP dans votre dossier Trainset.

Ce modèle n'est compatible qu'avec Open Rails. Les paramétrages sont bien sûr de Jean-Paul Bonhoure.

Aldobert