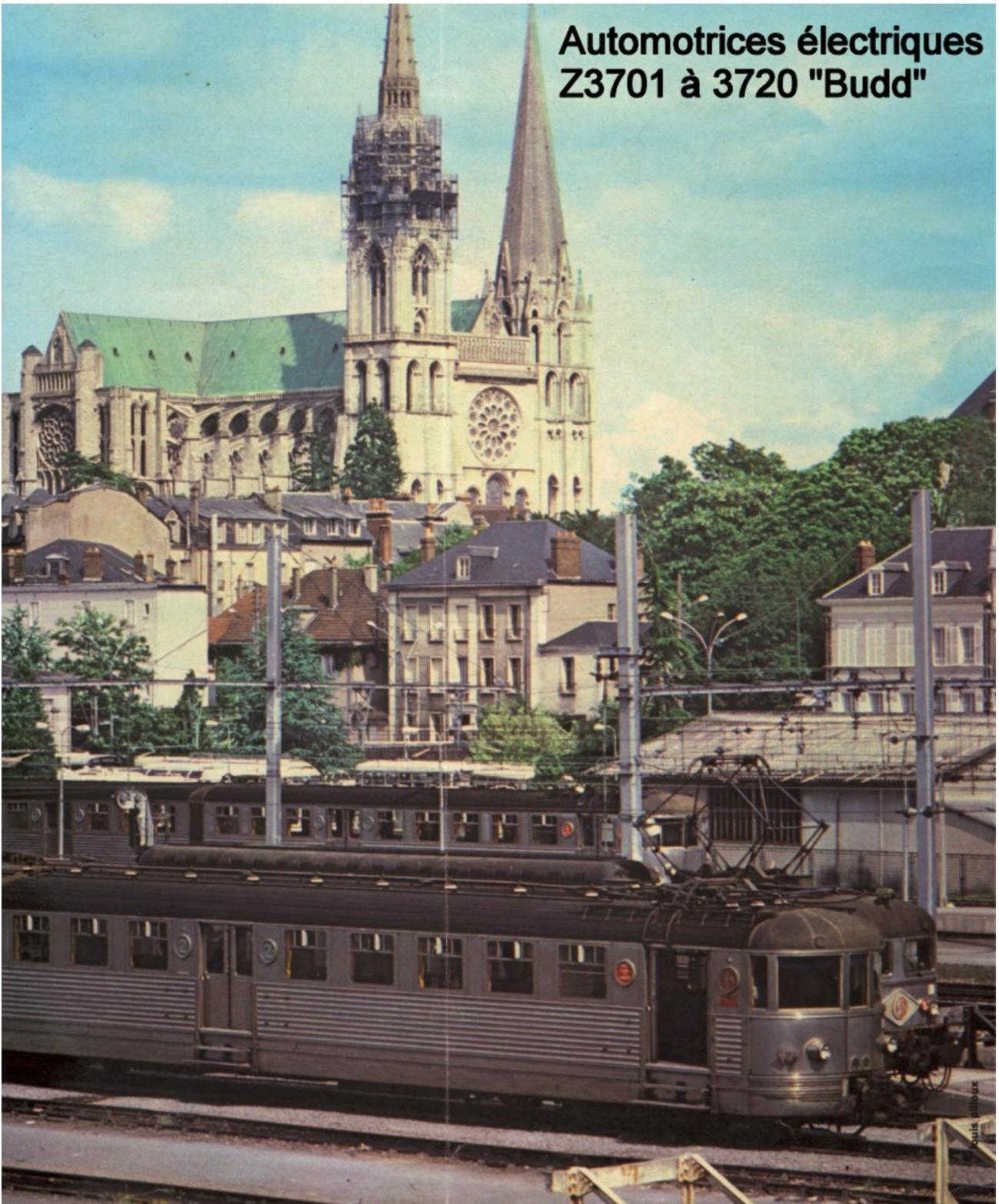


**Automotrices électriques
Z3701 à 3720 "Budd"**



Automotrices électriques doubles "Budd" à courant continu 1500V Z 3701 à 3720

VERSION 2

modèle 3D: François GERARD
<http://prg.laap-neotek.com>

Installation:

Décompresser les fichiers dans votre répertoire Train Simulator\TRAINS\TRAINSET.
Un répertoire SNCF_Z3700_V2 est créé, ouvrez-le et copiez les fichiers .con dans le répertoire Train Simulator\TRAINS\CONSISTS.
Si vous possédez la version 1, vous pouvez effacer le répertoire SNCF_Z3700_V1,

Contenu du pack:

automotrices ZABDx 3719 en livrée SNCF ultime et ZABDx 3714 en livrée SNCF d'origine (1 feu central, 2 pantographes, etc,,,))
Par commodité, l'automotrice double est modélisée sous la forme d'une motrice z3700_1 et d'une remorque z3700_2 ou z3700_2Cab (2 versions: sans ou avec cabine de réversibilité).
Cabine avec vue extérieure (touche flèche haute et basse), vue de la cabine de réversibilité (touche "5").
Sons de Belphégor*

Caractéristiques générales

Date de mise en service: 1938
Retrait de service: 1985
Constructeurs: Carel & Fouché, MTE
Alimentation: 1500 V continu
Puissance: 900 kW
Vitesse commerciale: 130 km/h
Longueur: 40,7 m
Masse: 78 T
Couplage: maximum 4 éléments (8 caisses)
Attelage: automatique Boirault-Compact
Places assises: 132
pantographe: E 14 modifié en panto G (à l'origine ces automotrices comportaient 2 pantographes E 14)

Historique

" L'électrification de la ligne Paris-Le Mans en 1937 marque un grand pas en avant dans l'évolution de l'automotrice électrique. Deux types d'automotrices, entièrement nouveaux, sont créés: un type destiné aux services rapides de grande banlieue et un type destiné à assurer le service omnibus accéléré, dit de "ramassage", sur la grande ligne. Le premier type, articulé, est constitué par deux caisses reposant sur trois bogies. Les caisses sont en acier inoxydable (Carel & Fouché, sous licence américaine de Budd), les six essieux sont moteurs et équipés chacun avec un moteur, très poussé pour l'époque, suspendu par le nez, d'une puissance continue unitaire de 150 kW, et unihoraire totale de 1100 kW. Ces automotrices ont une accélération de 1 m/s² jusqu'à 60 km/h et sont prévues pour une vitesse normale de 140 km/h; aux essais, l'une d'elles atteint la vitesse de 186 km/h. Elles fonctionnent en unité multiples entre elles, mais ne prennent pas de remorques. ***

En fin de carrière, ces automotrices ont assurées les navettes SNCF entre Paris Montparnasse et Chatillon-Montrouge jusqu'en 1985.

Photos et renseignements complémentaires ici:

<http://www.railfaneurope.net/pix/fr/electric/emu/Z3700/pix.html>

<http://www.train-rail.com/>

Notes:

Si vous possédez ma ligne Paris-Rive-Gauche, vous pouvez remplacer dans les activités Paris-Chartres et Paris-Le Mans le matériel par défaut actuel par ces automotrices Z3700.

La vitesse indiquée par l'indicateur Flaman en cabine tient compte de la différence entre la vitesse réel et la vitesse affichée par MSTs (voir fichier lisez-moi de la PRG). Si vous souhaitez avoir affichée une vitesse "fausse" mais identique à celle de F4, ouvrez le fichier CabView\Z3700_1.cvf et dans le paragraphe

```
Dial (
    Type ( SPEEDOMETER DIAL )
    Position ( 481 252 64 64 )
    Graphic ( aigu_flam.ace )
    Style ( NEEDLE )
    ScaleRange ( 0 160 )
    ScalePos ( 270 120 )
    Units ( KM_PER_HOUR )
    Pivot ( 52 )
    DirIncrease ( 0 )
)
```

remplacez la ligne

```
ScalePos ( 270 120 )
```

par

```
ScalePos ( 270 90 )
```

Tous les fichiers contenus dans ce pack sont librement utilisables à des fins personnelles et en aucun cas pour une utilisation payante. Copyright François GERARD 2006

* copyright belph80001 - 2006 - All right reserved - Copying and duplication on commercial support strictly forbidden

** Histoire de la traction électrique, tome 1, Yves Machefert-Tassin, 1980, édition La Vie du Rail.

Photo: z3700 et z5100 à Chartres en 1979, (c) La vie du Rail