



SNCF X3800 VL

Modèle pour OpenRails et MSTs – Version 1.04 – 2016/10/07

Auteurs : BB25187, Jimidi, Vapeur71, CWolff, JLChauvin, BJPaul, Wespe, Dragon - <http://BB25187.eu>

SNCF X3800 « Picasso »

Modèles pour OpenRails et MSTS

1 Sommaire

2	Un peu d'histoire	3
2.1	Motivations du projet.....	3
2.2	Conception	3
2.3	Commandes et livraisons successives	3
2.4	Carrière.....	4
2.5	Les sobriquets.....	4
2.6	Sources et bibliographie.....	4
3	Le modèle	6
3.1	Etats reproduits	6
3.2	Travaux prévus	6
4	Installation.....	8
4.1	Les autorails.....	8
4.2	La cabine.....	8
4.3	Les sons	8
4.4	Les plaques d'itinéraire	8
4.5	Version pour MSTS / Bin-Patch ou OpenRails	9
4.5.1	Disposition générale.....	9
4.5.2	Limitation mémoire sous MSTS.....	9
5	Utilisation et conduite	11
5.1	Boite manuelle, "double débrayage" et performances générales en traction	11
5.2	Freinage modérable et performances générales en freinage.....	11
5.3	Conduite pratique du modèle	12
6	Droits et copyrights	13
7	Contributions.....	14
8	Remerciements	14
9	Outils utilisés	15
10	Contact	15
11	Historique des versions	16



Image 1: Quelques-uns des modèles disponibles

2 Un peu d'histoire

2.1 Motivations du projet

Dès sa constitution en 1938, la SNCF s'est préoccupée du renouvellement et de l'unification de son parc autorail, alors largement hérité des anciennes compagnies, hétéroclite, et souvent mal adapté aux besoins. La Division des Etudes des Autorails (DEA) mit rapidement en évidence l'intérêt de concevoir un parc reposant sur seulement quelques séries unifiées de puissances bien identifiées (150, 300, 600 et finalement 800ch), et répondant à un cahier des charges défini par l'exploitant. Si les études des 300ch furent conduites principalement durant la période d'occupation, ce n'est qu'après-guerre que le projet put aboutir. Plus lourd et mieux équipé que les 150ch destinés aux liaisons courtes sur lignes faiblement armées, mais cependant d'une puissance plus mesurée que les futurs 600 ou 800ch, l'X3800 remplissait le rôle d'engin intermédiaire. Il devait pouvoir assurer la plupart des services à moyenne distance.

2.2 Conception

Sa conception fit largement appel à des solutions éprouvées, avec un parti pris délibéré de robustesse et de facilité d'entretien. Ainsi, la boîte manuelle et la transmission reprenait des principes très proches de ceux mis en œuvre sur les VH d'avant-guerre. Par contre, des innovations majeures contribuèrent à rendre ces engins légers, fiables et peu coûteux. C'est ainsi que la caisse en aluminium permit de limiter la masse à 31,5 tonnes en ordre de marche (39 tonnes en charge), là où un « De Dietrich » d'avant-guerre de puissance équivalente pouvait fleureter avec les 36 ou 37 tonnes. De même, la liaison caisse-bogie faisait appel à un entraînement par câble sans crapaudine, ce qui conférait à la fois une très (trop !) grande souplesse de roulement, et limitait fortement les contraintes d'entretien. De même, la disposition du moteur et le large capot avant permettaient une dépose facile du moteur et de la transmission en atelier. Enfin, le choix d'un poste de conduite unique disposé latéralement dans un kiosque situé au-dessus du moteur de l'autorail offrait de nombreux avantages :

- Simplification des commandes qui pouvaient être manuelles et rustiques.
- Economie sur les coûts de construction et d'entretien.
- Possibilité de marche sans retournement sur les lignes faiblement équipées, y compris avec une remorque placée en avant de l'autorail.

2.3 Commandes et livraisons successives

Le premier marché fut passé en 1948. Le prototype, entièrement construit dans les usines Renault de l'île Seguin à Boulogne, sorti d'usine en septembre 1950. Il entama une campagne d'essais intensifs dans des conditions parfois difficiles. Les principes de base ayant été validés, les livraisons de la première commande se poursuivent. Par la suite et assez rapidement, dix autres commandes furent passées auprès de Renault, mais aussi de De Dietrich et d'ANF. Au total, ce seront 251 unités qui seront livrées jusqu'en 1961 par ces différents constructeurs, constituant ainsi l'une des séries les plus nombreuses du parc d'après-guerre.

Trois moteurs de puissances légèrement différentes furent utilisés :

- Renault 517G, le plus courant, d'une puissance de 340ch.
- Saurer BZDS, légèrement moins puissant avec 320ch.

- Renault 575, le plus puissant puisqu'offrant 360ch.

Malgré ces différences, la conduite, l'entretien et les performances des différents engins restent sensiblement identiques.

2.4 Carrière

La carrière de ces autorails les emmena aux quatre coins de l'hexagone, et sur quasiment l'intégralité du réseau. Le nombre de dépôts qui comptèrent des X3800 à leur effectif au cours de leurs presque 40 années de service laisse rêveur ! Toutefois, il s'avéra rapidement que la position du kiosque ménageait une visibilité insuffisante lors de la circulation à droite sur les lignes de l'ancien réseau d'Alsace-Lorraine. La série fut donc évincée de la région, le plus souvent au profit des 300ch De Dietrich d'avant-guerre.

Les X3800 assurèrent quasiment tous les types de services, des petits express aux omnibus, et ce aussi bien sur des lignes secondaires que sur de grands axes.

Leur nombre, leur fiabilité à toute épreuve, et peut-être aussi leur aspect simple et leur sobriquet en firent un autorail emblématique des 30 glorieuses.

2.5 Les sobriquets

Plusieurs sobriquets furent donnés à ces engins, comme « *Champigneulles* » ou « *Perroquet* ». Dans ces deux cas, l'explication est à chercher dans les essais de livrée menés afin dans les années 50 afin d'améliorer la visibilité de ces engins, et qui firent appel à de couleurs inhabituelles à l'époque - le jaune vif notamment. Mais le surnom qui restera sera celui de « *Picasso* ». La littérature fournit deux interprétations possibles sur l'origine de ce surnom.

- La première, c'est qu'il serait dû à la position dissymétrique du kiosque, qui rappellerait certaines toiles du grand peintre.
- La seconde, c'est qu'il serait inspiré par les bariolages inhabituels des livrées testées dans les années 50, qui là aussi rappelleraient les toiles de Picasso.

Les kiosques dissymétriques ayant été assez répandus bien avant les X3800 (FNC, U150) sans donner lieu à pareille appellation, et les couleurs vives, peu fréquentes à l'époque considérée, et donc plus susceptibles d'attirer l'attention, c'est la seconde explication qui semble la plus plausible.

Mais qu'importe ! Comme beaucoup d'autorails de cette époque, les X3800 furent souvent improprement désignés par le profane comme « *La Micheline* ».

2.6 Sources et bibliographie

(s.d.). Récupéré sur Forum Picasso: <http://picasso.superforum.fr>

Banaudo, J. (1997). *Les autorails unifiés de 300ch X-3800*. Les éditions du Cabri.

Constant, O. (s.d.). Encyclopédie du matériel moteur SNCF - Tome 3: Les autorails depuis 1938 (1ere partie). *Le Train*.

Les portraits du rail: X3800, la beauté du diable. (2005, Décembre). *Ferrovissimo*(6).

Livret technique X3800. (s.d.). Documentation SNCF.



Image 2: Picasso de Rennes en Bretagne Nord

3 Le modèle

3.1 Etats reproduits

Ce pack reproduit différents états de ces engins, selon les époques, les constructeurs, les motorisations, les éventuelles révisions, les livrées, et différentes autres caractéristiques. Le tableau ci-dessous résume les caractéristiques principales des unités reproduites.

Nom	Période	Dépôt	Révision	Moteur	Constructeur	Banquettes	Kiosque	Projecteurs	Classes	Description
SNCF_X3801_VL	1977-88	Bordeaux	GRG	Renault 517G	Renault	Hautes	Avant	Unifiés	Rouges	
SNCF_X3823_VL	1970-1980	Rennes	-	Renault 517G	Renault	Basses	Avant	Unifiés	Rouges	Gouttières
CFV_X3823_VL	1995 - ...	St Laurent / Sèvre	GRG	Renault 517G	Renault	Hautes	Avant	Unifiés	-	Chemin de Fer de la Vendée depuis 1995 (X3823)
CFTA_FuretMorvan1_VL	1987-1995	Clamecy	GRG	Renault 517G	Renault	Hautes	Arrière	Unifiés	-	"Furet du Morvan" (X3876) première livrée
SNCF_X3905_VL	1971-1972	Nevers	-	Saurer BZDS	ANF	Basses	Arrière	Marchal	Jaunes	Gouttières
SNCF_X3907_VL	1986	Sotheville	-	Saurer BZDS	ANF	Basses	Avant	Unifiés	Rouges	Gouttières
SNCF_X3914_VL	1978-1986	Sotheville	GRG	Renault 517G	Renault	Hautes	Arrière	Unifiés	Rouges	
SNCF_X93953_VL	1981-1984	Sotheville	RL	Renault 575	Renault	Basses	Arrière	Unifiés	Rouges	"Bréauté-Fécamp", Livrée bleue et blanche
SNCF_X93953_Rev_VL	1981-1984	Sotheville	RL	Renault 575	Renault	Basses	Avant	Unifiés	Rouges	"Bréauté-Fécamp", Livrée bleue et blanche
SNCF_X3971_Rev_VL	(1970)-1982	Rennes	GRG	Renault 517G		Hautes	Arrière	Unifiés	Rouges	
SNCF_X4013_Rev_VL	1968	Marseille	-	Renault 575	ANF	Hautes	Avant	Marchal	Jaunes	Toit rouge, Gouttières
SNCF_X4026_VL	1961-1973	Nancy	-	Saurer BZDS	ANF	Hautes	Arrière	Marchal	Jaunes	Gouttières
SNCF_X4033_Rev_VL	1971-1982	Nevers	-	Saurer BZDS	ANF	Hautes	Avant	Marchal	Rouges	Gouttières
SNCF_X4038_Rev_VL	1961-1973	Nancy	-	Saurer BZDS	ANF	Hautes	Avant	Marchal	Jaunes	Gouttières
ABFC_X4039_VL	1982 - ...	-	-	Saurer BZDS	ANF	Hautes	Arrière	Marchal	-	Matériel préservé Association des Autorails de Bourgogne Franche-Comté. Gouttières
CFTM_X4044_VL	-	Clamecy	-	Saurer BZDS	ANF	Hautes	Arrière	Marchal	-	Chemin de Fer Touristique des Montagnes. DF-2010. (X4044), Gouttières
SNCF_X4051_VL	1971-1984	Nevers	-	Saurer BZDS	ANF	Hautes	Arrière	Marchal	Rouges	Gouttières
CFTA_X4051_VL	1994-2005	Carhaix	-	Saurer BZDS	ANF	Hautes	Arrière	Unifiés	-	Livrée « réseau breton »

Tableau 1 : Etats reproduits

3.2 Travaux prévus

Le grand nombre d'unités livrées, leurs différences d'équipement, les modifications effectuées en fin de carrière (dont GRG), ainsi que les engins affectés à des usages particuliers permettent d'envisager de très nombreuses variantes de ce modèle. Certaines ne demanderont que des adaptations légères, d'autres de vraies refontes de la 3D. A ce jour sont envisagées les déclinaisons suivantes :

- Engins des premières tranches en état d'origine (fanaux d'angle, mains-montoires et passe-pieds d'extrémités, livrée gris/rouge rubis).
- Engins des premières tranches en état "intermédiaire" (fanaux d'angle).
- Engins mixtes première et seconde classe.
- Autorails de tournée "jument vertes" (refonte totale de la 3D).
- Engins préservés par des chemins de fer touristiques, livrées spéciales.



Image 3: L'X4051 des CFTA sur le réseau breton

4 Installation

4.1 Les autorails

L'installation est totalement automatique. Les autorails sont placés dans un répertoire *SNCF_X3800_VL* de votre *TRAINSET*. Des fichiers *consists* sont installés dans le sous-répertoire idoine de votre *TRAINSET*. La désinstallation des versions précédentes n'est pas nécessaire.

4.2 La cabine

Une cabine a été réalisée par *Vapeur71*. Elle utilise des photographies de Mr D. Auzéau (<http://ferroviaire@auzeau.fr>), qui a aimablement fourni son autorisation de diffusion.

Cette cabine est installée automatiquement dans un sous-répertoire *CABVIEW* du répertoire *SNCF_X3800_VL*. Elle est compatible avec le *Bin-Patch*. Elle inclut une version pour les parcours de nuit et le franchissement des tunnels.

Par ailleurs, deux fichiers de script *_CAB_DAY.bat* et *_CAB_NIGHT.bat* permettent le basculement manuel en cabine jour ou nuit, pour les personnes qui préfèrent utiliser la version d'origine de *MSTS* (sans *Bin-Patch*). Dans ce dernier cas, le changement doit s'effectuer avant le lancement ou la restauration d'une activité.

Une déclinaison spécifique des fichiers de cabine pour *OpenRails* est incluse dans le répertoire. Le nom de ces fichiers se termine par le suffixe « *_OR* ».

4.3 Les sons

Un jeu de sons complet est fourni dans ce pack. Il repose sur deux composantes distinctes :

- Des sons nouveaux réalisés par mes soins pour les X3800, qui sont installés dans le sous-répertoire *SOUND* du répertoire *SNCF_X3800_VL*. Ce jeu inclut des fichiers "exogènes" réalisés par *Dragon* (sabots de frein) déjà diffusés avec son autorisation dans la sonorisation des X42000 De Dietrich. Le détail des droits et autorisations de ces sons est fourni dans le fichier *LisezMoi_Sons_X3800.txt* joint.
- Les sons de roulement *DB_MittelEinstieg* de *Wespe* (+), qui sont installés séparément dans le répertoire *TRAINSET/common.sound/DB_MittelEinstieg*.

Une déclinaison spécifique des fichiers sonores pour *OpenRails* est incluse dans le répertoire. Le nom de ces fichiers se termine par le suffixe « *_OR* ».

4.4 Les plaques d'itinéraire

Un sous-répertoire *PlaquesItinéraires* contient un jeu complet de plaques d'itinéraire parcourus par les engins de Nancy et Nevers. La permutation des plaques s'effectue en exécutant les scripts (fichiers *BAT*) correspondants. Seuls les engins des dépôts correspondant au trajet sélectionné sont affectés par cette opération.

4.5 Version pour MSTS / Bin-Patch ou OpenRails

4.5.1 Disposition générale

Le pack propose, pour chacun des engins, deux versions des fichiers *ENG* :

- Une version pour *MSTS*, avec ou sans *Bin-Patch*.
- Une version pour *OpenRails*, dont le nom se termine par le suffixe « *_OR* ». Ceux-ci utilisent des capacités ou des dispositions spécifiques à *OpenRails* dans plusieurs domaines : sons, fumées, traction, freinage, ...

Les différents fichiers coexistent dans le répertoire des engins. Il vous suffit donc de choisir la version qui vous convient, en notant toutefois les points suivants :

- Les fichiers pour *MSTS / Bin-Patch* ne peuvent pas fonctionner sous *OR*.
- Les fichiers conçus pour *OpenRails* peuvent fonctionner sous *MSTS / Bin-Patch*, mais avec sans toutefois bénéficier de toutes les fonctionnalités disponibles sous *OpenRails*.

Les fichiers de *consists* suivent la même règle.

Note : Les fichiers pour *OpenRails* ont été testés jusqu'à la version #3096 / 1.00 de ce simulateur !

4.5.2 Limitation mémoire sous MSTS

Par ailleurs, que l'on utilise ou non le *Bin-Patch*, l'usage de l'option qui permet d'augmenter la mémoire allouée à *MSTS* est fortement recommandé. Il suffit pour cela d'ajouter *-mem:xxx* à votre raccourci *MSTS*, avec *xxx* étant la moitié de votre capacité RAM.

Par exemple:

- Pour 2Go de RAM, mettre *-mem:1024*
- Pour 1Go de RAM, mettre *-mem:512*



Image 4: Le "Furet du Morvan" dans sa première livrée



Image 5: Aménagement intérieur

5 Utilisation et conduite

5.1 Boite manuelle, "double débrayage" et performances générales en traction

Les autorails X3800 sont munis d'une boîte manuelle à quatre rapports (1/4,240 1/2,386 1/1,409 1/1) donnant les vitesses de marche à 1500 tours/minute de 30, 53, 89 et 125 km/h. La transmission impose le double débrayage pour le passage des rapports.

Dans la mesure du possible, le paramétrage du fichier *ENG* tente de « mimer » ces dispositions. Ainsi, le passage des rapports se fait en appuyant deux fois sur la touche *E*: le premier appui provoque le débrayage et le passage au point mort, le second enclenche le rapport supérieur.

Le livret technique indique les performances maximales suivantes :

- Vitesse maximale de 88 km/h en rampe de 10 mm/m en solo, sur le troisième rapport.
- Vitesse maximale de 53 km/h en rampe de 10 mm/m avec une XR, sur le second rapport.

Là encore, c'est approximativement ce que vous devriez obtenir avec le modèle.

5.2 Freinage modérable et performances générales en freinage

Les X3800 disposent du freinage modérable au serrage et au desserrage et repose sur l'emploi de distributeurs. Dans la réalité, il fallait 400 mètres pour stopper les autorails réels lancés à 100 km/h en solo, et 600 mètres à 120 km/h. Les remorques unifiées disposaient également de distributeurs, ce qui permettait de préserver la modérabilité au serrage et au desserrage en cas de composition mêlant les X3800 avec ces XR. Ce n'était pas le cas en revanche sur certaines remorques plus anciennes munies de triple-valve, qui ne permettaient pas la modérabilité au desserrage.

En pratique, le robinet de frein de type 6bis présente cinq positions :

- Alimentation desserrage : l'air de la CP va à la CG, directement et par la soupape d'alimentation.
- Marche : l'air de la CP va à la CG par la soupape d'alimentation.
- Neutre : tous les orifices de la table sont obturés.
- Serrage modéré : la cavité commence à relier la CG à l'échappement, l'air s'échappe lentement.
- Serrage d'urgence : la cavité relie la CG à l'échappement par la section maximum, l'air s'échappe très rapidement.

Dans le simulateur, ces positions correspondent respectivement aux commandes suivantes, que l'on atteint successivement :

- Libération rapide
- Libération
- Maintien
- Serrage
- Urgence

Le paramétrage met en œuvre un distributeur. Il permet de reproduire la modérabilité au serrage comme au desserrage. Ainsi, à partir de la position de maintien qui constitue la position de marche normale, on procède au serrage ou au desserrage :

- En appuyant brièvement sur la touche *ù* (serrage) ou *M* (desserrage) afin de faire croître ou décroître la pression aux cylindres de frein.
- En revenant rapidement à la position de maintien.

Il faut procéder par petits appuis successifs, en prenant soin à chaque fois de revenir rapidement à la position « neutre » ou de « maintien ».

5.3 Conduite pratique du modèle

En pratique, la conduite se fait en enchainant les commandes suivantes :

- Lancement du moteur diesel :
 - Presser la touche *V* sous MSTs ou *Y* sous OpenRails
 - Laisser le régime moteur se stabiliser
- Démarrage de l'autorail :
 - Allumer les projecteurs - touche *H*
 - Enclencher la marche avant - touche *Z*
 - Desserrer les freins de trains - touche *M*
 - Passer le premier rapport - touche *E* (1 fois !)
 - Augmenter le régime moteur - touche *D*
 - Sabler si besoin - touche *X*
- Montée en vitesse :
 - Augmenter le régime moteur - touche *D*
 - Passer successivement les 4 rapports – appuyer 2 fois sur la touche *E* 2 fois
 - Vitesses de transition : 0/30/53/89 km/h
- Stabiliser la vitesse :
 - Choisir le rapport et le régime adapté
- Rétrograder et stopper :
 - Réduire le régime moteur - touche *Q*
 - Descendre les rapports - appuyer 2 fois sur la touche *Shift-E*
 - Atteindre le point mort - appuyer 2 fois sur la touche *Shift-E*
 - Serrer les freins de train - touche *ù*
- Arrêt du moteur diesel :
 - Presser la touche *V* sous MSTs ou *Y* sous OpenRails
 - Attendre l'arrêt complet du moteur
- Autres commandes :
 - Avertisseur long - touche *ESPACE*
 - Avertisseur court - touche *B*

Avec un peu d'habitude et une bonne connaissance du profil en long des lignes parcourues, vous devriez obtenir de bonnes performances !

6 Droits et copyrights

Petits rappels, jamais superflus, relatifs, entre-autres, à l'attachement affectif d'un auteur pour ses créations :

- L'usage de ce modèle est libre. Les textures, formes 3D, cabine, fichiers sons, documentations, éléments d'installation qu'il contient sont fournis à titre entièrement gratuit. Ils ne peuvent en aucun cas être vendus, ou faire l'objet de négociations de nature commerciale.
- Merci de ne pas modifier, réutiliser totalement ou partiellement les textures, formes 3D, cabine, fichiers sons, documentations et éléments d'installation en dehors du présent pack sans mon accord explicite.
- La diffusion de ce pack ou de son contenu sur d'autres sites que <http://BB25187.eu> n'est pas autorisée sans mon accord explicite.

Bref, ne confondons pas Freeware et foire à la brocante ! C'est d'ailleurs ce que suggère également une excellente source, qu'il convient de lire avec toute l'attention requise :

<http://www.culture.gouv.fr/culture/infos-pratiques/droits/>

Les auteurs du modèle déclinent toute responsabilité en cas de dommage causé par l'installation ou l'utilisation du présent contenu sur le matériel, le système d'exploitation, les logiciels ou un quelconque élément de l'ordinateur des utilisateurs. Je vous rassure cela reste très improbable dans le cadre d'un usage raisonnable !



Image 6: Picasso et RTG

7 Contributions

Le tableau ci-dessous résume les contributions des différents auteurs.

Tâche / étape	Auteurs
3D	BB25187, Jimidi
Textures	BB25187, Jimidi
Paramétrage des fichiers ENG	JLChauvin, BJPaul, BB25187
Sons	BB25187, Jimidi, Wespe, Dragon
Cabine	Vapeur71, CWolff
Documentation	BB25187
Installeur	BB25187

Tableau 2: Contributions

8 Remerciements

La réalisation d'un modèle est très rarement un travail individuel. L'aide et la participation de personnes dévouées est en général indispensable. Je souhaite donc remercier tout particulièrement les personnes suivantes :

- Christian, alias *Kriss44* qui a consacré beaucoup de temps voici quelques années à prodiguer ses conseils et à transmettre son savoir faire sur l'usage de *TSM*.
- Christian, alias *Vapeur71* pour la réalisation d'une cabine entièrement nouvelle pour les X3800, ainsi que Mr D. Auzéau (<http://ferroviaire@auzeau.fr>), qui a donné l'autorisation d'utilisation et de diffusion de ses photographies.
- Jean-Louis, alias *JLChauvin*, pour son aide dans le paramétrage du freinage des fichiers *ENG*.
- Jean-Michel, alias Jimidi, pour la réalisation des rideaux et plaques d'itinéraires, et pour ses nombreuses idées et réalisations.
- Jean-Paul alias *BJPaul* pour sa validation de l'adaptation de ses paramètres de traction initialement mis au point pour les X42000 aux fichiers *ENG* des Picasso.
- *Wespe* (+), Pascal/*Dragon* pour l'autorisation de réutilisation, voire d'adaptation de leurs sons respectifs.
- Patrick, alias *m-c14*, qui est un peu à l'origine de l'envie qui m'est venue un jour de modéliser cette série d'autorails.
- Claude, alias *CWolff*, pour l'ajout des info-bulles dans le fichier de cabine.
- Stéphane, alias *Stef38* pour son pointeur concernant le moteur *517G*.
- *Gédo* le *CTRAC*.
- L'équipe [du site ASW](#) au complet pour son soutien.
- De façon générale, les auteurs des différents éléments documentaires utilisés, qui constituent une véritable mine !

9 Outils utilisés

Les outils utilisés pour la réalisation de ce modèle sont mentionnés dans le tableau ci-dessous.

Tâche / étape	Outil
3D initiale	TSM (Abacus)
3D – LODs	PolyMaster (Thopil)
Textures initiales	Photoshop Elements (Adobe)
Textures – Conversion	TgaTools – MakeAceWin
Textures – Finitions	Savetex – Remiplt
Edition de texte (ENG, SMS, BAT, ...)	Notepad++ (Don Ho / Notepad)
Edition de texte – Différences	CompareIt (GrigSoft)
Documentation	MS Office (Microsoft)
Installeur	Install Creator Pro (ClickTeam)

Tableau 3: Outils utilisés

10 Contact

Voir sur <http://BB25187.eu/>, ou par message privé (MP) le forum [Activity Simulator World \(ASW\)](#).



Image 7: Vieilles tôles et Picasso

11 Historique des versions

Version	Date	Commentaires
Alpha-00	2010/08/16	Cinq unités de la dernière tranche, état 60'/70' et 80'. Version préliminaire pour Beta-Test.
Alpha-01	2010/09/04	<p>3D et textures</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3D spécifique à la vue passager, munie de vitrages visibles depuis l'intérieur • Rotation des écrous de fixation des roues et figuration des trous dans le voile de roues • Ombres bogies • Remplacement des plaques d'itinéraire par les nouveaux accessoires réalisés par Jimidi <p>Fichiers de paramétrage ENG</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intégration des paramètres de freinage de JL Chauvin • Reprise des procédures de conduite <p>Cabine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modification .CVF pour affichage des pressions en bars dans l'aide à la conduite <p>Sonorisation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ajout d'une section pour train AI dans le fichier sonore X3800_Eng.sms <p>Documentation, autres</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ajout d'une section sur les travaux prévus à cette documentation • Ajout des fichiers WAG pour les XR de Rame405.
Alpha-02	2010/09/05	<p>3D et textures</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ajout d'un jeu complet de plaques d'itinéraire • Ajout de l'X4044 du Chemin de Fer Touristique des Montagne pour DF-2010 <p>Fichiers de paramétrage ENG</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ajout des fichiers ENG Bin-Patch • Désactivation de la touche de freinage d'urgence (BackSpace), absent sur les Picasso. Le freinage d'urgence s'obtient avec le robinet de frein. • Désactivation du contrôle VACMA, absent sur les Picasso. <p>Cabine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Correction du nombre de contrôles déclarés dans le .CVF <p>Sonorisation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration des .WAV des sons moteurs et des klaxons • Suppression des flux et sons VACMA <p>Documentation, autres</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modification de l'installateur pour MSTs/Bin-Patch • Correction des instructions de conduite (passage premier rapport, VACMA).
Alpha-03	2010/09/12	<p>Fichiers de paramétrage ENG</p> <ul style="list-style-type: none"> • Suppression des fichiers XR 8100 absents dans le pack d'XR de Rame 405 • Correction des Lights des versions Bin-Patch <p>Cabine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nouveaux fichiers de texture cabine (1024 px) <p>Documentation, autres</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diverses corrections dans la documentation.
Alpha-04	2010/09/19	<p>Cabine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ajout des info-bulles par CWolff • Correction du type de cabine (Diesel) <p>Documentation, autres</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diverses corrections dans la documentation.
Alpha-05	2010/09/27	Ajout de l'X3905 à banquettes à dossiers bas, dans son état du début des années 70.
Beta-1.00	2010/10/25	<p>3D et textures</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ajout de l'X3907 à projecteurs unifiés (Sotteville) • Ajout des engins GRG X3914 (Sotteville) et X3801 (Bordeaux) • Ajout de l'X93953 Bréauté-Fécamp (Sotteville) • Ajout de l'X4013 à toit rouge (Marseille) • Ajout du "Furet du Morvan" (première livrée, Clamecy) • Ajout de l'X3823 du Chemin de Fer de la Vendée • Ajout du cadre des portes sur les vues intérieures <p>Fichiers de paramétrage ENG</p> <ul style="list-style-type: none"> • Suppression des ENG spécifiques au Bin-Patch • Renommage des engins touristiques (préfixe correspondant à l'association propriétaire)

		<p>Cabines</p> <ul style="list-style-type: none"> Cabines nuit avec différentes couleurs de toiture <p>Sonorisation</p> <ul style="list-style-type: none"> Déclinaison de fichiers SMS pour les engins à moteur Renault <p>Documentation, autres</p> <ul style="list-style-type: none"> Refonte de la présente documentation
Beta-1.01	2010/11/20	<p>3D et textures</p> <ul style="list-style-type: none"> Correction texture TxPFM04.ace (marche d'accès au fourgon partiellement rouge) Compression du fichier de forme "SNCF_X4013_Rev_FA.s" Ajout des verres sur les projecteurs Marchal Correction de la couleur des supports de plaque d'itinéraire sur le "Furet du Morvan" Ajout des plaques d'itinéraire pour les dépôts de Bordeaux, Marseille et Sotteville Remplacement de Philémon le CRAR par Géo le CTRA sur les X3905 et 4013 <p>Fichiers de paramétrage ENG</p> <ul style="list-style-type: none"> Correction des paramètres "IntakePoint" <p>Cabines</p> <ul style="list-style-type: none"> Retrait complet des textures de cabine nuit avec figuration de la toiture
Beta-1.02	2010/11/29	<p>Fichiers de paramétrage ENG</p> <ul style="list-style-type: none"> Correction des paramètres "EngineVariables" <p>Cabines</p> <ul style="list-style-type: none"> Ajout espace pour éviter le bug de Route Riter
1.00	2014/07/08	<p>3D et textures</p> <ul style="list-style-type: none"> Ajout des unités 3823 et 3971 de Rennes Ajout de l'X4051 CFTA "réseau breton" Ajout d'effets de matière et patine sur la totalité des textures <p>Fichiers de paramétrage ENG, cabines et sonorisation</p> <ul style="list-style-type: none"> Ajout de fichiers adaptés pour OpenRails <p>Documentation, autres</p> <ul style="list-style-type: none"> Reprise de la documentation au format Word/PDF
1.01	2014/07/14	<p>Fichiers de paramétrage ENG, cabines et sonorisation</p> <ul style="list-style-type: none"> Reprise des paramètres des fumées pour OpenRails
1.02	2016/09/25	<p>Fichiers de paramétrage ENG, cabine et sonorisation pour OpenRails</p> <ul style="list-style-type: none"> Amélioration du paramétrage physique (double débrayage scripts TCS) Correction de la position de la caméra cabine Correction des paramètres de traction en fonction des types de moteur Correction des vitesses maximales déclarées dans les fichiers consist Amélioration des sons et prise en compte du trigger de lancement et de l'arrêt du moteur Ajout d'un flux de transmission en vue cabine pour OpenRails Corrections mineures <p>Retrait des fichiers de paramètres des XR pour éviter les conflits avec des versions récentes de ces modèles</p>
1.03	2016/09/26	<p>Désactivation de la VACMA dans le script TCS (jamais installée sur les Picasso)</p> <p>Correction du compte des flux dans les fichiers sonores des vues cabines</p>
1.04	2016/10/07	<p>Remise en place des fichiers sons .SMS pour MSTS avant leur reformatage avec pyORTB</p>

Tableau 4: Historique des versions



Figure 1: Les "Picasso" furent un des symboles des dessertes rurales des 30 glorieuses



Image 8: Galerie illustrant 15 des 18 variantes disponibles