

# FULGUREX News en HO

**NORD / SNCF série 3.1201 - 3.1240 et 3.1241 - 3.1250;  
une "Pacific" à grande vitesse**

**NOUVEAU: avec fotos des prototypes** *avec encore des petites modifications*

**Livraison: fin printemps 2021**

Nous pouvons vous présenter les premières fotos des fameuses "PACIFIC" 231 de la série no 3.1201 à 3.1240 et 3.1241 à 3.1250 en HO; pour les collectionneurs une machine qui manque depuis très longtemps.

**ATTENTION !** Les machines sur ces fotos sont encore des prototypes en stage de finition; il y a encore quelques corrections de peinture, etc..... La livraison est prévue pour fin printemps 2021.....



**Pacific SNCF 231 C no 12 "Calais" avec tender 37A, avec pare-fumées (similaire Art.no. 2270)**

## Etat des réservations au 5. 2. 2021

Art. 2269 NORD 231 no 3.1206, versions d'origine, tender 37 cub, dépôt CALAIS  
Art. 2269/1 NORD 231 no 3.1236, avec pare-fumées, tender 37 cub, dépôt CALAIS  
Art. 2269/2 NORD 231 no 3.1243, "Cerceuil", tender 37 cub, dépôt LA CHAPELLE  
Art. 2269/3 NORD 231 no 3.1244, "Cerceuil", avec pare-fumées, dépôt FIVES

liste d'attente  
seulement 1 pce de libre  
seulement 1 pce de libre  
seulement 2 pces de libres

Art. 2270 SNCF 231 C 12, avec pare-fumées, tender 37A, env. 1947  
Art. 2270/1 SNCF 231 C 23, avec grandes pare-fumées, tender 37A, env. 1946  
Art. 2270/2 SNCF 231 C 44, "Cerceuil" avec pare-fumées, tender 37A, env. 1948

seulement 1 pce de libre  
seulement 2 pces de libres  
seulement 3 pces de libres

Le total de la production est seulement de 220 pces

Petit histoire de ces machines:

La compagnie NORD lança en 1922 une étude pour réaliser une machine du type "Pacific" de grande puissance et vitesse, spécialement pour les train rapide. Ce projet abouti à la création d'un type de locomotive 231 compound à quatre cylindres série 3.1201 à 3.1240 dites "Superpacific". Après mise au point durant quelques mois, les 3.1200, mises en service au dépôts de La Chapelle et de Calais, se révélerent très puissantes et d'une liberté d'allures équivalente à celle des "Atlantic's". Aux services, ces machines donnèrent immédiatement d'excellentes résultats et furent affectées à la remorque de tous les grands rapides de la compagnie, tels les flèche d'or, Nord Express, Oiseau Bleu, etc.; .....une machine de haute prestige. Petite exemple: le train no 79 "Fleche d'or", lors de son première voyage, le 12 septembre 1926, pesait 543 tonnes et il était remorqué par la machine 3.1205 (équipe Cordonnier). Le temps net de Paris à Calais ressortait à 2h 55min. soit à plus de 101 km/h de moyenne. Le sommet de la rampe de Survilliers à été atteint à 104 km/h.....une puissance enorme pour 1926 et pour l'instant plus rapide que les nouvelles compagnie aerienne, moins chère et naturellement plus confortable.



machine d'origine NORD 231 no 3.1206, "Fives" tender 37m<sup>3</sup>, (notre Art.no 2269) corrections: les boites de graissages gauge et droite (8 pces par côté) devront être en BRONZE, réservoir d'air sous le tablier en NOIR. Les machines n'avont pas des cercles en laiton ou jaune !

Une deuxième série fut commandée en 1930 (série 3.1241 à 3.1250). Elle se différencie principalement par une enveloppe unique regroupant les dômes et la sablière qui reçut le surnom "Cerceil" et l'équipement d'origine du réchauffeur ACFI.



NORD 231 no 1236 avec pare-fumées "La Chapelle"; train no 78, (Art.no. 2269/1), corrections: écriture "La Chapelle" sur la cabine, graisseurs en BRONZE, "croix sur la boîte à fumée en couleurs "METAL".....

En 1937, dernière année du réseau du NORD en tant qu'entité administrative, les 3.1201 à 3.1290 toutes à l'effectif étaient ainsi réparties dans les dépôts: La Chapelle, Fives Amiens, Calais et Aulnoye. En 1935 déjà, l'ensemble des sous-séries 3.1200 avait parcouru en total 6'331'000 km. Pratiquement toutes les machines sont reprise par la nouvelle SNCF; renumérotées et peinture en SNCF-verte et filet jaune....

Ces machines permirent d'augmenter le poids des trains rapides qui atteignaient parfois 600 et 650 tonnes et qui grâce à la grande puissance des 3.1200, roulaient sur toutes les parties faciles à 120 km/h et développaient des puissances inconnues pour les autres Pacific françaises, de 2700 ch indiqués.





Pacific 231 C no 23 avec GRANDES pare-fumées, "Aulnoye" (notre Art.no.: 2270/1), corrections: "croix" sur la boîte à fumée en couleur "METAL", réservoir d'air sous le tablier en NOIR, tuyauterie en NOIR avec des injecteurs en BRONZE, les machines n'avons pas des cercles en jaune !

Les NORD Pacific 3.1200 ayant été revus par M. de Caso, ingénieur au bureau des études du NORD, une nouvelle série (fortement modifiée par M. de Caso) de 39 machines vient s'ajouter aux 50 premières machines, dont les 3.1251 à 3.1290; mais ça c'est une autre histoire.....

Notre fabrication concerne les machines du NORD (4 diff. types) et aussi les version SNCF (3 diff. types) dans les temps dès années 1923 à 1948. La série est limitée d'une total de 200 machines seulement. Les machines comme suivantes sont en production:

#### Les machines du NORD

**Art.no.: 2269** NORD 231 no 3.1206, version d'origine, sans réchauffeur, tender 37 m/cub, brun (chocolat) avec filet crème, Dépot CALAIS, env. 1923

**Art.no.: 2269/1** NORD 231 no 3.1236, version d'origine, avec pare-fumées, réchauffeur, tender 37 m/cub, brun (chocolat) avec filet crème, avec cinéma, Dépot CALAIS, env. 1928

**Art.no.: 2269/2** NORD 231 no 3.1243, avec dôme "CERCEUIL", version d'origine, réchauffeur, tender 37 m/cub, brun (chocolat) avec filet crème, Dépot LA CHAPELLE, env. 1931

**Art.no.: 2269/3** NORD 231 no 3.1244, avec dôme "CERCEUIL", avec pare-fumées, réchauffeur, tender 37 m/cub, brun (chocolat) avec filet crème, avec cinéma, Dépot FIVES, env. 1933

#### Les machines de la SNCF

**Art.no.: 2270** SNCF 231 C 12, avec pare-fumées, réchauffeur ACFI, tender 37A, vert avec filet jaune, env. 1947

**Art.no.: 2270/1** SNCF 231 C 23, avec GRANDES pare-fumées, réchauffeur ACFI, tender 37A, vert avec filet jaune, env. 1946

**Art.no.: 2270/2** SNCF 231 C 44, avec dôme "CERCEUIL", avec pare-fumées, réchauffeur ACFI, tender 37A, vert avec filet jaune, env. 1948

Faites comme d'habitude à la main et en laiton et acier, ces modèles montreront des détails extraordinaires et seront munis d'un décodeur ESU DCC. Le moteur de précision haut gamme garantie, entre autre, une excellente force de traction. Le moteur se trouve naturellement dans la machine et la traction se fait (comme d'origine) aussi par la machine.....



une très jolie "prise de vue" des détails de la machine NORD no 3.1236 "LA CHAPELLE", corrections: les graisseurs devient en couleur "bronze", correction l'écriture "La Chapelle" sur la cabine

Ces machines ne sont jamais fabriquées en HO - ni en grand série - ni par une petit série en laiton. La machine est très imposante et nous avons essayé de trouver de chaque époque une locomotive intéressante.



La NORD no 3.1244 typ "CERCEUIL" avec des pare-fumées et réchauffeur, train no 124, (Art.no. 2269/3), corrections: les graisseurs devient en couleur bronze

Les réservations sont déjà ouvertes et vous trouvez en annexe le bulletin de réservation; **Faites votre réservation à temps**. La date de livraison est prévue pour printemps 2021; suivez la production via nos "FULGUREX-News".....



**SNCF 231 C 12 avec tender 37 A 25, Depot CALAIS (Art.no. 2269)**

Pour plus de renseignements, veuillez vous adresser directement à la maison FULGUREX via mail: [fulgurex.sa@bluewin.ch](mailto:fulgurex.sa@bluewin.ch) ou par tel. (0041) 21 601 45 92. Suivez aussi notre site WEB: [www.fulgurex.ch](http://www.fulgurex.ch)



**SNCF 231 C 12 "Calais", (Art.no.: 2270)**





**SNCF 231 C 44 typ "Cerceil" (Art.no. 2270/2), corrections: "croix sur la boîte à fumée en couleur "metal"  
et des autres corrections (voir sous les fotos avant)**

**FULGUREX Sarl**  
Ch. du Reposoir 16  
CH-1007 Lausanne /Suisse  
Tel. ++41 21 601 45 92  
FAX ++41 21 601 45 94  
mail: [fulgurex.sa@bluewin.ch](mailto:fulgurex.sa@bluewin.ch)  
WEB: [www.fulgurex.ch](http://www.fulgurex.ch)