

FULGUREX News en HO

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

Maintenant en livraison

Dernière occasion de faire encore une commande/réservation des modèles encore libres

Les fameuses "PACIFIC" 231 de la série no 3.1201 à 3.1240 et 3.1241 à 3.1250 sont maintenant en livraison; une machine pour les collectionneurs des "Pacific's"; une machine qui manque depuis très longtemps.....



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

Etat des machines encore livrables au 26.6.2021

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

seulement 1 pce de libre
déjà plus livrable
seulement 2 pces de libre
déjà plus livrable

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 libre
déjà plus livrable

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 révlèrent 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 Surveilliers à été atteint à 104 km/h.....une puissance enorme pour 1926 et pour l'instant plus rapide que les nouvelles compagnie aeriene, moins chère et naturellement plus confortable.



machine d'origine NORD 231 no 3.1206, "Fives" tender 37m/cub, (notre Art.no 2269)

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)





NORD 231 no 3.1243 "La Chapelle", sans pares fumées, avec carénage "CERCEUIL" (Art.no. 2269/2)



NORD 231 no 3.1244 "Fives", avec des pares-fumées et carénage "CERCEUIL", cinéma train no 124, (Art.no. 2269/3)

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)

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 **220 machines** seulement. Les machines comme suivantes sont en livraison:

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, Dépôt 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, Dépôt 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, Dépôt 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, Dépôt 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.....



SNCF 231 C 44 "Fives", avec des pares-fumées et carénage "CERCEUIL", (notre Art.no. 2270/2)

Les machines SNCF 231 C 44 ne sont jamais fabriquées en HO - ni en grand série - ni par une petite série en laiton. La machine est très imposante et nous avons essayé de trouver de chaque époque une locomotive intéressante.

La livraison se fait maintenant; vous trouvez en ann. encore la feuille de commande pour des machines encore libres; suivez aussi les productions d'autres machines, p.ex. la EST/SNCF 230 B, notre prochaine machine typ Française via nos "FULGUREX-News".....



SNCF 231 C 12 avec tender 37 A 25, Depot CALAIS (Art.no. 2270)

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

Entre autre: nous sommes en vacances annuelles du 8. juillet au 28 juillet 2021

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES	
Type : 231 (série 3-1200)	Diamètre des roues porteuses avant : 960 mm
Date de construction : 1923	Diamètre des roues porteuses arrière : 1 040 mm
Moteur : 4 cylindres compound	Masse : 99 t
Pression de la chaudière : 17 kg/cm²	Longueur : 12,53 m
Cylindres haute pression : 440 x 660 mm	Contenance du tender en eau : 35 t
Cylindres basse pression : 620 x 690 mm	Contenance du tender en charbon : 9 t
Surface de la grille du foyer : 3,5 m²	Masse du tender en charge : 78 t
Surface de chauffe : 143 m²	Longueur du tender : 9,94 m
Surface de surchauffe : 64 m²	Masse totale : 176 t
Diamètre intérieur du corps cylindrique : 1 747 mm	Longueur totale : 22,47 m
Diamètre des roues motrices : 1 900 mm	Vitesse : 120 km/h

Quelques données techniques des machines série 3.1200

avec nos salutations,

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
 WEB: www.fulgurex.ch

