

FULGUREX News en HO

**machine mixte typ française; notre prochaine machine en HO; sortie vers
automne 2023**

maintenant avec état des réservations

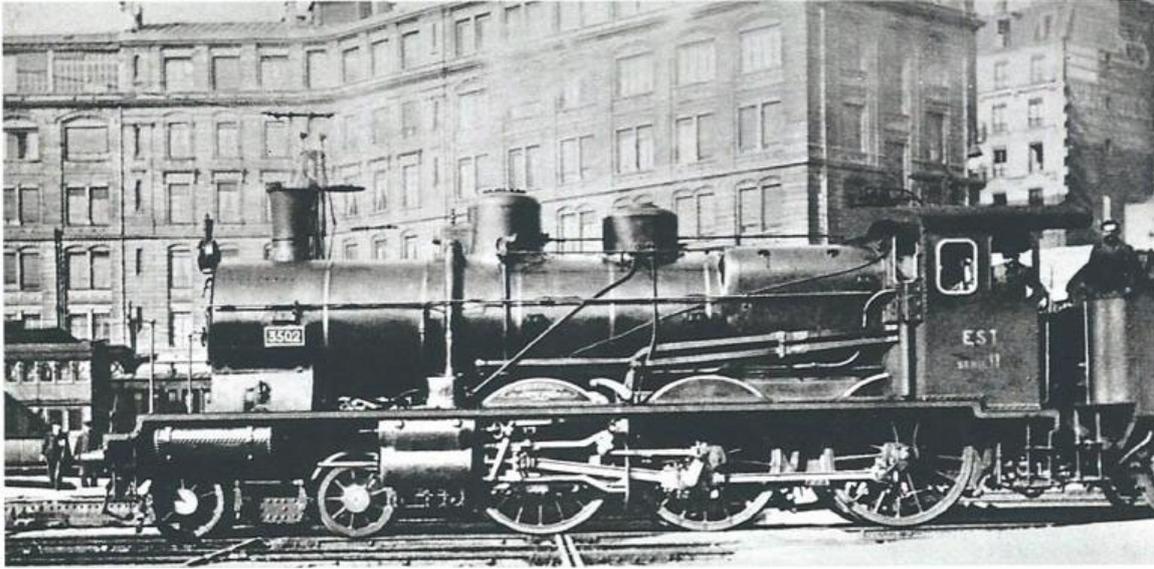
Nous sommes maintenant en pleine préparation des prototypes (prototypes visible probablement vers milieu de l'année) des modèles EST/SNCF 230 (typ 4-6-0) dans ces différentes versions. Ci-dessous nous pouvons vous présenter aussi l'état des réservation actuelles. La EST/SNCF 230 B est notre prochaine sortie des machines en HO env. vers automne 2023.....

**EST 230 B Serie II no 3501 - 3890
et SNCF 1-230 (région NORD 2-230) B no 501 - 890**

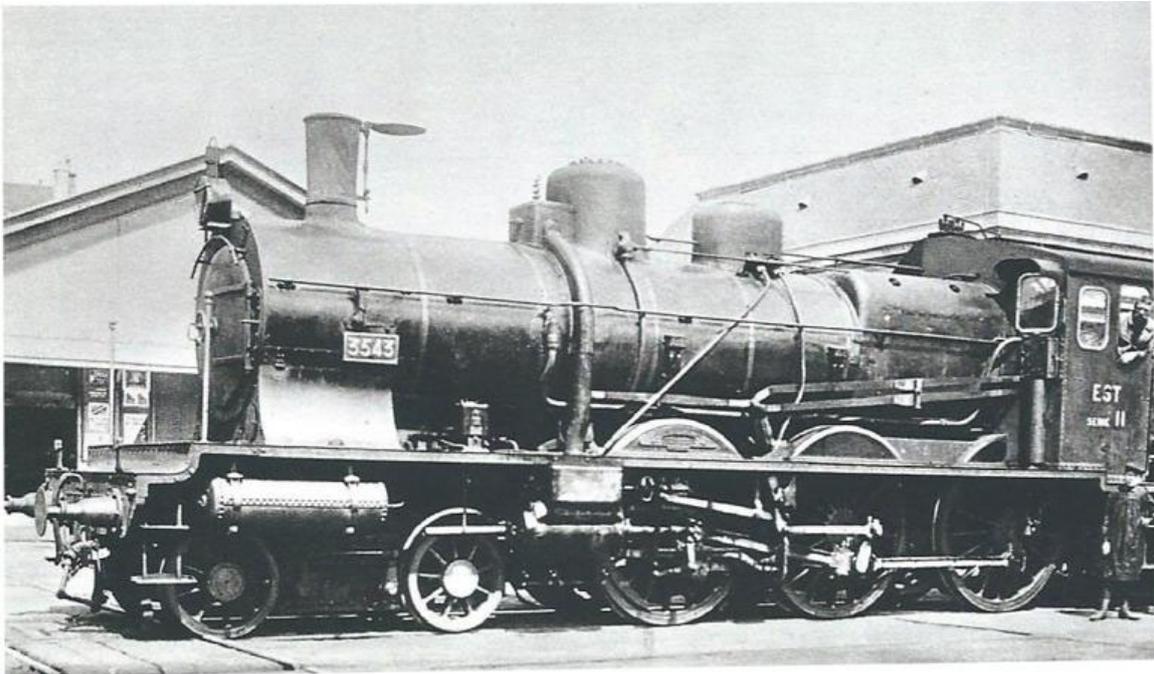


**la SNCF 230 B no 659 (cette machine à le surnom "Clou de Girofle" qui est paint sur la cabine),
Foto à Belfort, notre Art.no. 2280/3**

Notre prochaine fabrication des modèles typ française en écartement HO (1:87), après nos fameuses PACIFIC's, sont les EST / SNCF 230 B; une machine qui manque sur des maquettes et chez les collectionneurs.



machine d'origine de l'EST no 3502 Serie II (machine de Maffei, Munich), tiroirs cylindriques, Art.no.: 2279



voici la machine EST no 3543 Serie II (machine de Schneider & Cie) tiroirs plans, notre Art.no.: 2279/1

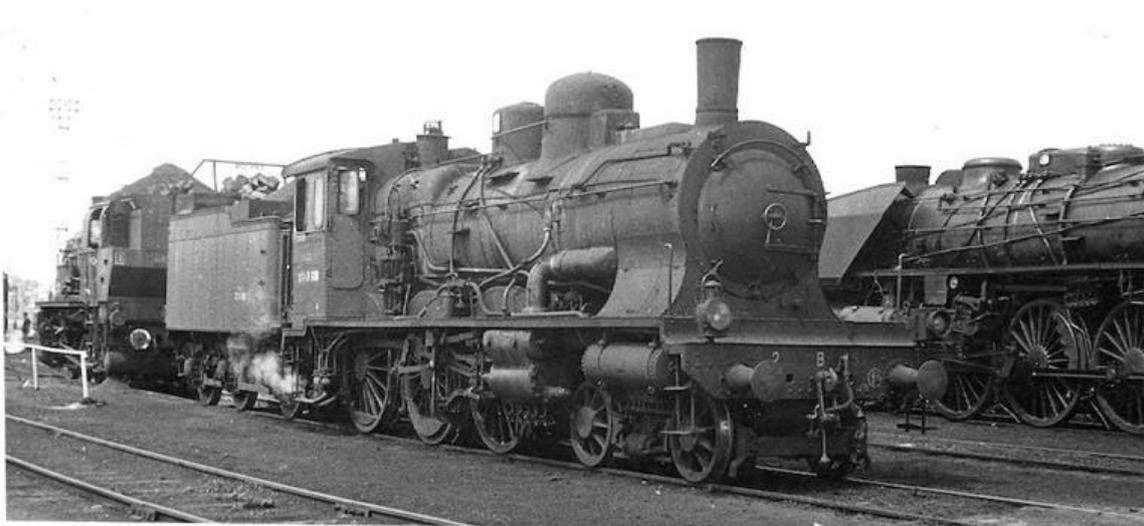
Nous avons choisi 3 types des machines d'origines EST entre 1901 à 1905 et 7 versions de la SNCF des div. régions et div. types comme suiv:

ETAT des réservations au 2.6.2023

encore 5 pcs de libre	Art.no.: 2279	EST no 3502, Serie II, prototype, tiroirs cylindriques, production Maffei Munich, noir, env. 1901
encore 4 pcs de libre	Art.no.: 2279/1	EST no 3543, Serie II, production, tiroirs plans, Schneider & Cie, Creusot, noir, env. 1903
encore 5 pcs de libre	Art.no.: 2279/2	EST no 3579, Serie II, production, Atelier d'Eprenay, noir, env. 1905
encore 9 pcs de libre	Art.no.: 2280	SNCF 1-230 B no 681, vert/noir, tender 22A, env. 1955, Dépôt BELFORT
encore 8 pcs de libre	Art.no.: 2280/1	SNCF 1-230 B no 515, noir, tender 22-A-436, env. 1950, Dépôt CHAUMONT
encore 10 pcs de libre	Art.no.: 2280/2	SNCF 1-230 B no 852, vert/noir, avec "Grandes Oreilles", env. 1961, ex Dépôt VESOUL
encore 7 pcs de libre	Art.no.: 2280/3	SNCF 1-230 B no 659, vert/noir, surnom "Clou du Girofle", env. 1958, Dépôt BELFORT
encore 11 pcs de libre	Art.no.: 2280/4	SNCF 1-230 B no 814, vert/noir, avec "Grandes Oreilles", plaques SNCF, env. 1963
encore 8 pcs de libre	Art.no.: 2280/5	SNCF 2-230 B no 729, machine du NORD (2-230 B), vert/noir avec filets jaunes, tender 22-B-729 (avec rehaussement), éclairage électrique, turbo-dynamo coté gauche, env. 1957, ex Dépôt

BLAINVILLE

encore 7 pces de libre Art.no.: 2280/6 SNCF 1-230 B no 827, vert/noir, plaques SNCF, env. 1967, Dépôt EPINAL



SNCF 1-230 B no 515, notre Art.no.: 2280/1 (Dépôt Chaumont)

Les machines sont en digital et équipées avec un décodeur typ ESU V5.0. (la machine en pure analog est naturellement aussi commandable). Chaque locomotive est fabriquée entièrement à la main et en laiton et en acier et exécutés, comme d'habitude chez FULGUREX avec un soin et une qualité extraordinaire, comme p.ex. aménagement de la cabine, portes ouvrantes, éclairage fonctionnement en digital, moteur de précision (dans la machine), etc, etc..... La série est limitée d'un total de seulement 170 machines.



rare prise de vue de l'arrière de la machine SNCF 1-230 B no 759 avec tender 22 A 638

Voici un extrait de l'histoire de ces machines:

Les locomotives 3501 à 3890, puis à l'SNCF 1-230 B 501 à 890, ont constitué la plus importante série de locomotives type ten wheel 4-6-0 des chemins de fer français e6t furent les premières compounds françaises a recevoir des distributeurs cylindriques HP et BP de construction. Excellentes machines mixtes, elles ont été à l'effectif de tous les dépôts de l'ancienne Compagnie de l'Est et plus tard sur le réseau de l'SNCF.

Ces machines sont fabriquées entre 1901 et 1912 par des diff. entreprises comme p.ex. MAFFEI à Munich, Henschel à Cassel (aujourd'hui Kassel), les usines de Chemnitz en Saxe, Batignolles à Nantes, Fives Lille, Blanc Misseron, Schneider au Creusot, SACM à Belfort, la société Franco-Belge et les Ateliers de la compagnie de l'Est à Epernay. Une fabrication de total 390 locomotives pour la compagnie de EST. Cette machine se présentée très fiable et robuste en service car en 1938 encore 388 machines sont noté à l'inventaire de la compagnie EST. Cette locomotive, ni trop petites, ni trop grandes, présentant une silhouette typique de machine à vapeur française avec leur avant d'abri en léger "coupe-vent". Machine pour service mixte à 4 cylindres compound type du Bousquet de Glehn à roues motrice de 1.75 m, au fil de leur carrière, leur roulements vont concerner toutes les catégories de trains jusqu'à la fin de leur carrière.



Jolie prise de vue de la machine SNCF 1-230 B no 759 à Belfort 1964

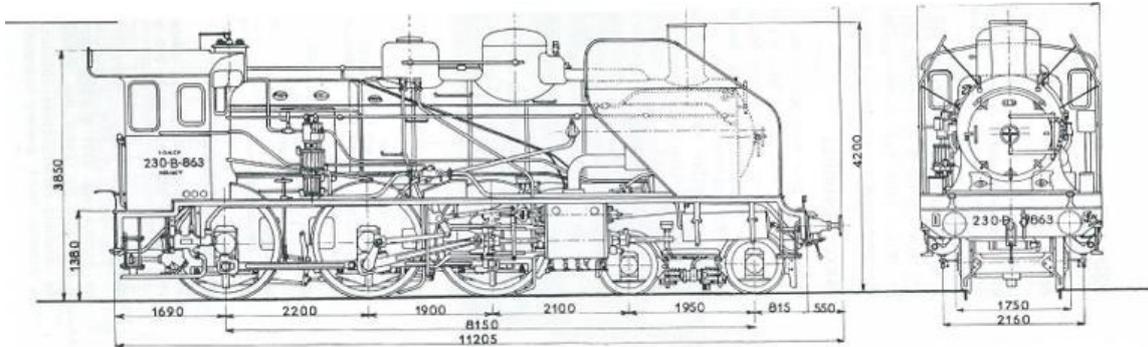
L'immatriculation chez SNCF est de 1-230 B no 501 à 1-230 B no 890. Les 230 B en service présentent souvent un bon état remarquable et deux types de livrées leur sont appliquées; livrée entièrement NOIRE - typiquement EST et livrée en VERT extérieur unifié dans d'autres ateliers. Ainsi 15 locomotives sont affectées pour la région du NORD et renumérotées SNCF 2-230 B 722 à 785 et logées au dépôt de Cambrai. Leur travail comporte principalement la traction



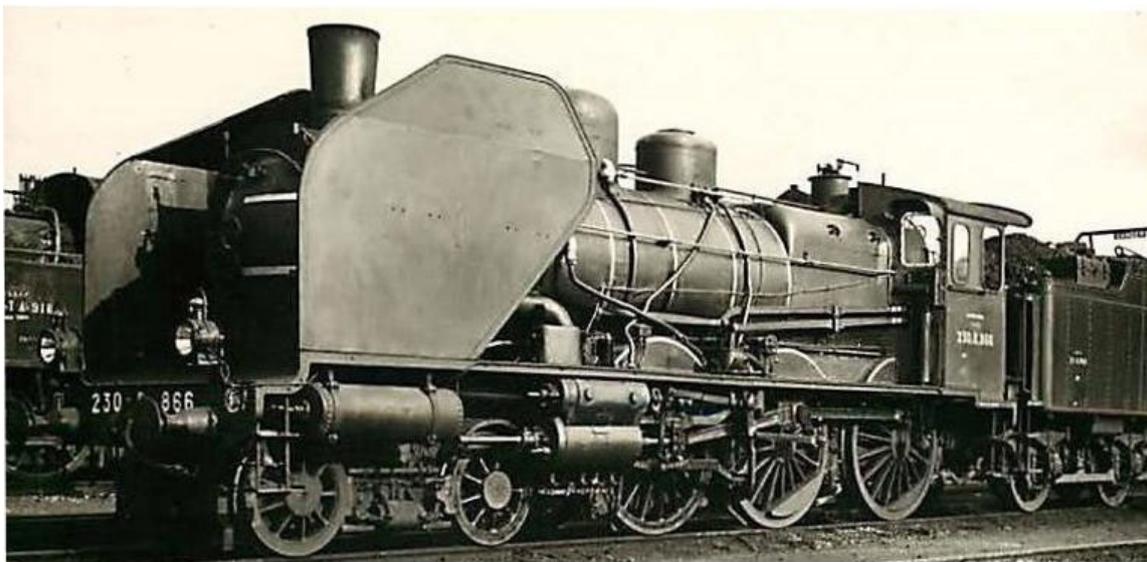
une 230 B réstituée à la NORD (machines no 729), tender avec rehaussement, éclairage électrique, turbo-dynamo, carenage soupapes; notre Art.no.: 2280/5

des trains de voyageurs omnibus autour de St-Quentin. En novembre 1958, les 15 locomotives "2-230 B" sont réstituées de nouveau à la région EST.

Dans les années 50, quelques machines sont transformées, souvent au dépôt de Vesoul, en recevoir des pares-fumée du typ "grandes oreilles", p.ex les machines no 814, 852, 863, 866, etc. Fin 1959, le parc des 1-230 B est brutalement réduit à seulement encore 65 machines. L'électrification de la région EST avance et, par cascade, libère des machines bien plus modernes et plus puissantes que les 230 B.



Dessin d'une SNCF 1-230 B no 863 avec des "grandes oreilles"

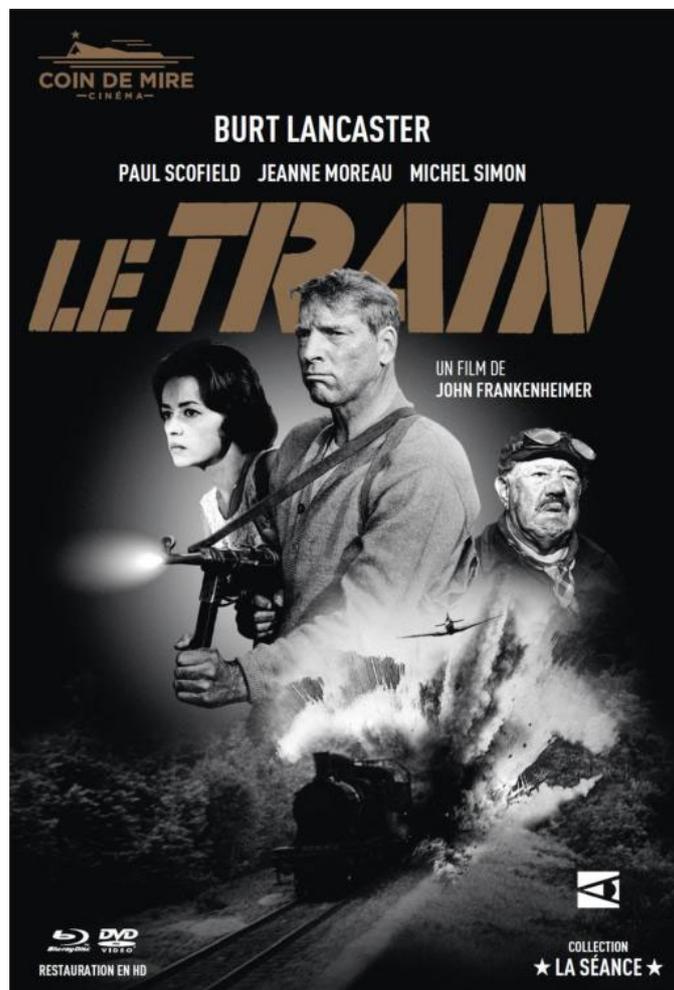


SNCF 1-230 B no 866 avec "grandes oreilles" nos Art.no.: 2280/2 et 2280/4



Machine SNCF 1-230 B no 624 "grandes oreilles", remarquable le chasse neige avant de la machine

Pourtant elles continuent à franchir les frontières de leur région de EST et même de la SNCF. Ainsi, les 1-230B de Metz-Frescaty emmènent des express composés de voitures métalliques EST de Metz à Luxembourg. Un service "passe-frontières" prestigieux pour des machines aussi modestes et aussi anciennes.....



Affiche du film "Le Train" de 1964 (machine 1-230 no 517 et 855)

D'ailleurs; une dernière utilisation d'une machine (SNCF 1-230 no 517, et 855 avant ses démolitions) était pour le film "Le Train" de 1964 de John Frankenheimer avec "Burt Lancaster"..... en honneur de la "Résistance".



Prise de vue de la machine SNCF 230 B no 780 pour la région de l'EST

La réservation des modèles est, à partir de maintenant, ouverte; rappelons, seulement 170 machines en total seront fabriquées.

La livraison est prévue pour automne 2023. Vous trouvez en annexe la feuille de réservation pour ces machines. Pour plus des renseignements nous sommes la pour vous; Tel. 0041 21 601 45 92 ou par mail:

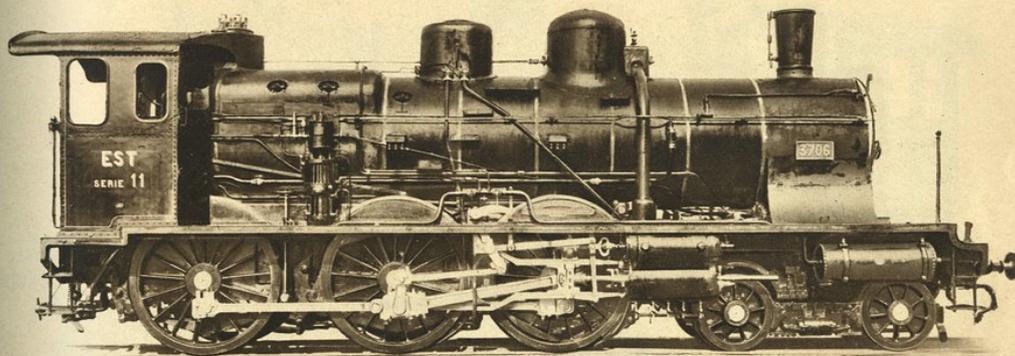
fulgurex.sa@bluewin.ch

Veuillez suivre aussi dans notre site dans le WEB www.fulgurex.ch pour notre gamme des modèles en div. écartement ou simplement vous inscrire pour les "FULGUREX-News".....

Société Franco-Belge

DE MATÉRIEL DE CHEMINS DE FER.

LOCOMOTIVE EXPRESS COMPOUND A 4 CYLINDRES, TYPE 4-6-0
pour la Compagnie des Chemins de fer de l'Est de Paris.



Voie	1,440 m.	Gauge	4' 8 1/2"	Via	1,440 m.	Bitola da linha	1,440 m.
Poids à vide	63.400 kg.	Weight of engine empty	139.670 lbs.	Peso en vacío	63.400 kg.	Peso en vacío	63.400 kg.
Poids en ordre de marche	69.600 kg.	Weight of engine in running order	153.340 lbs.	Peso en servicio	69.600 kg.	Peso em ordem de marcha	69.600 kg.
Écartement des essieux extrêmes	8,150 m.	Total wheel base	26' 8 7/8"	Distancia entre ejes extremos	8,150 m.	Base rígida dos eixos extremos	8,150 m.
Diamètre des roues couplées	1,750 m.	Diameter of the coupled wheels	5' 8 7/8"	Diametro de las ruedas acopladas	1,750 m.	Diametro das rodas motrizes	1,750 m.
Surface de chauffe totale	200,26 m ²	Total heating surface	2155 1/2 sq. ft.	Superficie total de calefacción	200,26 m ²	Superficie total de aquecimento	200,26 m ²
Timbre de la chaudière	16 kg.	Working pressure	35 1/4 lbs.	Presión de la caldera	16 kg.	Pressão da caldeira	16 kg.
Diamètre des cylindres	350/550	Diameter of cylinders	1' 1 3/8" - 1' 9 21/32"	Diametro de los cilindros	350/550	Diametro dos cilindros	350/550
Course des pistons	640 mm.	Stroke of pistons	2' 1 137/64"	Carrera de los embolos	640 mm.	Curso dos embolos	640 mm.

Affiche publicitaire de la compagnie Franco-Belge pour la machine typ 4-6-0 (230 no 3706 Serie II)

Avec nos salutations les meilleures

FULGUREX Sarl
Chemin du Reposoir 16
CH-1007 Lausanne / Suisse
Tel. 0041 21 601 45 92
FAX: 0041 21 601 45 94
mail: fulgurex.sa@bluewin.ch
WEB: www.fulgurex.ch

...si vous souhaitez plus recevoir le FULGUREX-News - veuillez faire le message à fulgurex.sa@bluewin.ch