

FULGUREX News en HO

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

NOUVEAU: Livraison: fin printemps 2021



Notre prochain project en HO sont les fameuses "PACIFIC" 231 de la série no 3.1201 à 3.1240 et 3.1241 à 3.1250; pour les collectionneurs des "Pacific's" une machine qui manque depuis très longtemps..... Livraison env. vers printemps 2021.



Pacific SNCF 231 C no 22 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.



Train rapide de Lille, machine surnommé "Cerceuil", tender 37m/cub, avec 12 voitures au crochet (notre Art.no 2269/2)

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 "Cerceuil" et l'équipement d'origine du réchauffeur ACFI.



NORD 231 no 1238 avec pare-fumées (similaire Art.no. 2269/1)
encore plus puissante; 1933, puissance de 2070 ch, direction Orry-la-Ville, en 5mm/m en pente; 135 km/h

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 reprises 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 15 avec GRANDES pare-fumées (similaire 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 **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, 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

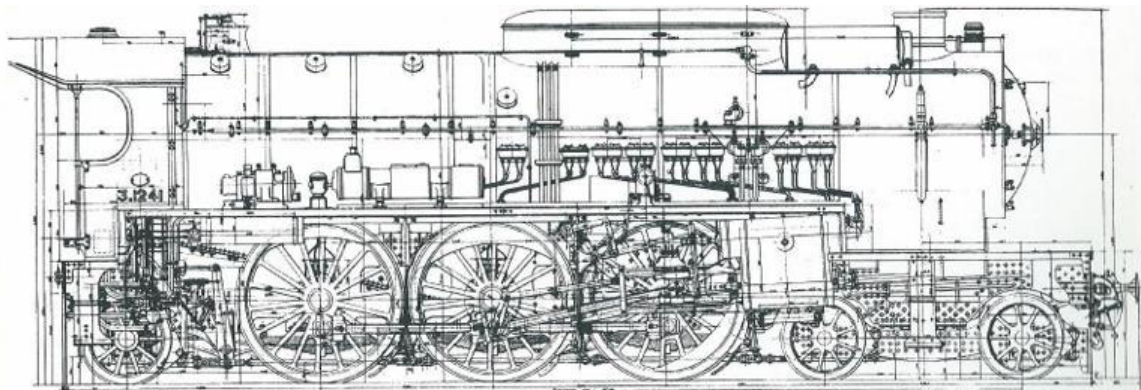
Art.no.: 2269/3 NORD 231 no 3.1244, avec dôme "CERCEUIL", avec pare-fumées, réchauffeur, tender 37 m/cub, brun (chocolat) avec filet crème, Dépot FIVES, env. 1933

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

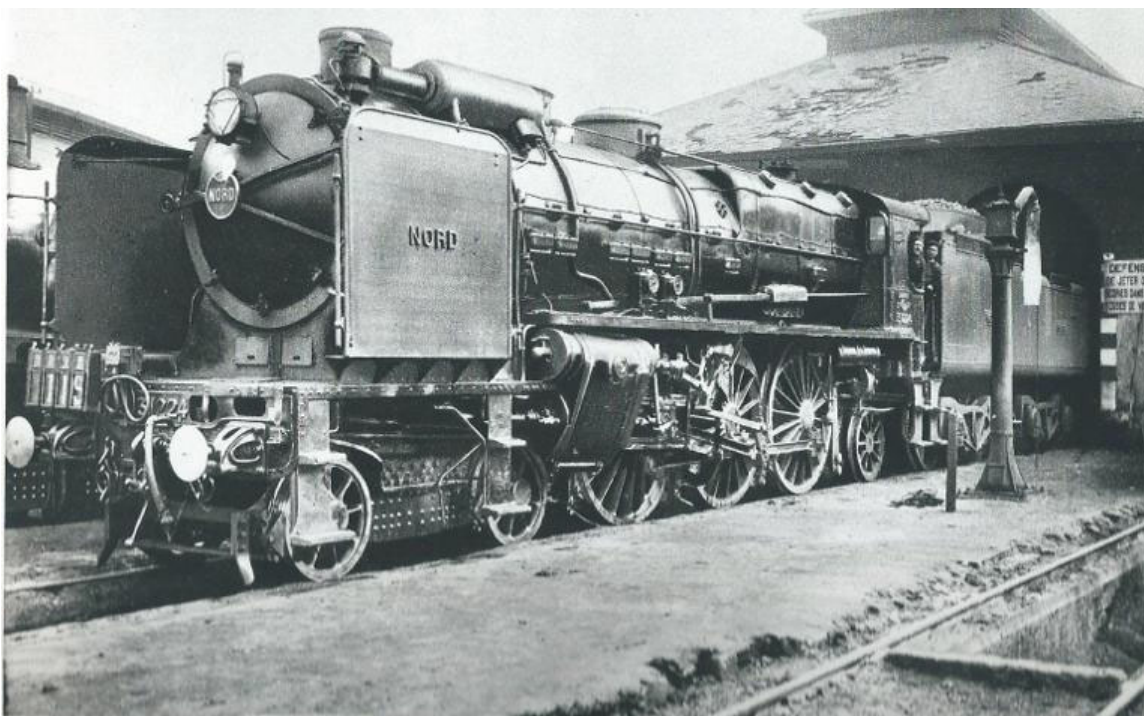
Art.no.: 2270/2 SNCF 231 C 44, avec dôme "CERCEUIL", avec pare-fumées, réchauffeur ACFI, tender 37A, vert avec filet jaune, env. 1948



vue extérieure de la Pacific NORD no 3.1241 avec dôme "CERCEUIL" et sans pare-fumées (similaire Art.no. 2269/2)

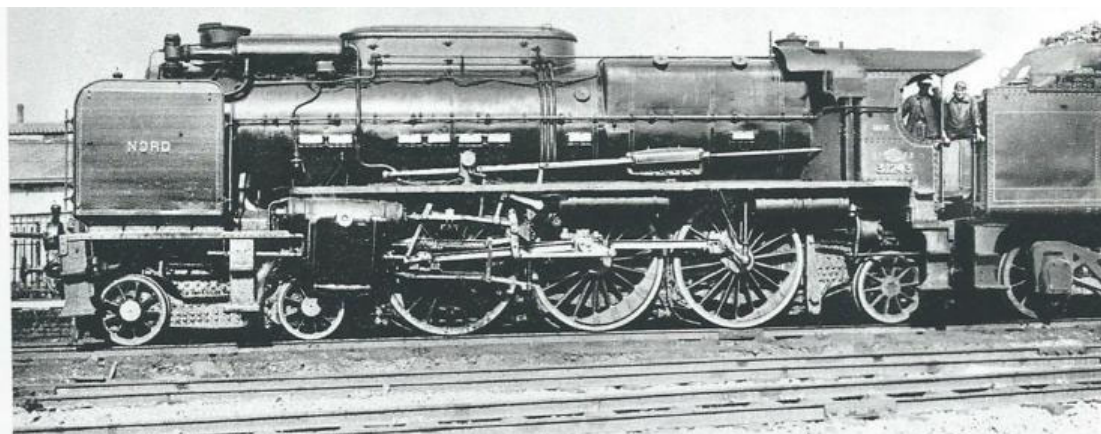
Faites comme d'habitude à la main et en laiton et acier, ces modèles montreront des détails extraordinaires et seront munis d'un décodeur ESU DCC. Le moteur de précision haut gamme garantie, entre autre, une excellente

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" de la machine NORD no 3.1224 dans le dépôt LA CHAPELLE en train de préparation pour le train "no 119" (similaire Art.no. 2269/1)

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.



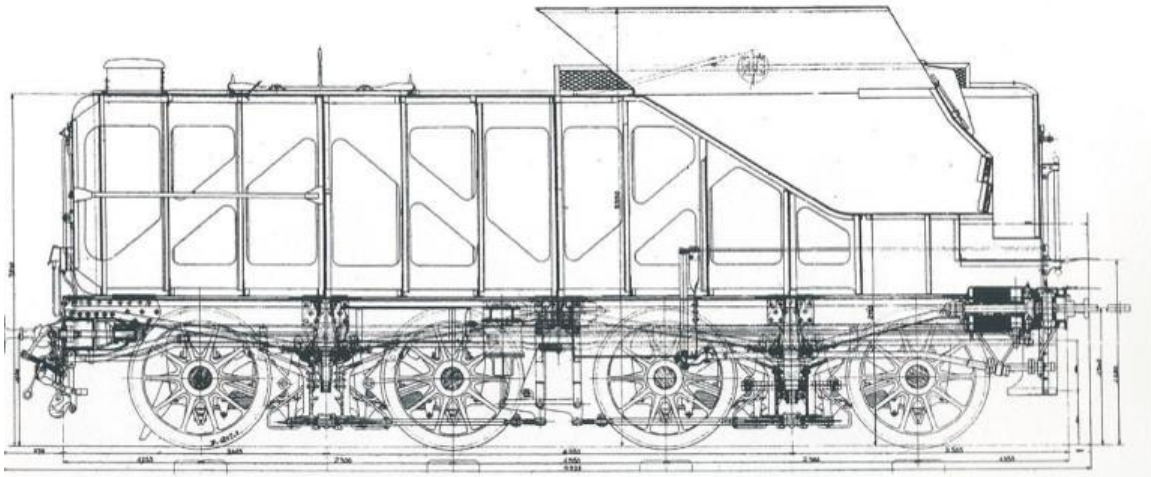
La NORD no 3.1243 typ "CERCEUIL" avec des pare-fumées et réchauffeur (similaire Art.no. 2269/3)

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".....



Version d'origine de la NORD 231 (ici no 1201), avec son tender ex DRG 31,5 m³/cub (similaire Art.no. 2269)

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



vue exterieur du tender 37m³/cub



changement de la locomotive SNCF C 17 à "GRANDES OREILLES" (probablement à Dunkerque env. 1948)

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

