

## LOCOMOTORI DIESEL

## ALCO DL109 – PA

<p><b>ALCO</b> <b>American Locomotive Co</b></p> <p><b>DL109</b> Potenza 2000 HP Costruiti 78 esemplari Peso ca 80 ton</p>	 <p>DL109</p>
<p><b>PA1- PB1</b> Potenza 2000-2250 HP Costruiti 300 esemplari Peso ca 120 ton</p>	 <p>PA</p>

### CARATTERISTICHE TECNICHE

Nel 1940 la ALCO introdusse il progetto DL100 in collaborazione con la GE, il primo risultato fu il modello **DL109**, uno dei primi locomotori diesel per servizi passeggeri. Il noto designer industriale Otto Kuhler venne coinvolto nel disegno della particolare carrozzeria semi-aerodinamica, dal naso pronunciato e le linee allungate, il carrello con una lunghezza idonea a servizi ad alta velocità.

Il modello DL109 era mosso da due motori McIntosh & Seymour 539 con una potenza da 2000 HP, lo stesso usato per il modello RS1, i generatori ed i motori erano della General Electric. Pur essendo progettata per servizi passeggeri, il DL109 venne anche utilizzato per servizi merci veloci, per questa ragione venne autorizzata la costruzione di 60 unità destinate alla New Haven nonostante le restrizioni del periodo bellico. Le prestazioni delle unità furono eccezionali per l'epoca anche in termini di affidabilità.

Il successore del DL109 nel 1946 fu il modello **PA-1** ( nominato anche modello DL304-5 ) che era la risposta della ALCO all'introduzione delle unità serie F della EMD. Con una potenza di 2000 HP la serie PA era la più potente in servizio e si meritò presto il nome di Perfect Alco, il motore diesel era del tipo 244 a 16 cilindri e purtroppo aveva una serie di problemi di affidabilità che ne limitarono la diffusione, la forma della carrozzeria era comunque molto impressiva, venne prodotto nella versione PA con cabina e PB booster senza cabina.

Successive rimotorizzazioni- sigla PA2 -fatte da AT&SF e da NYC non ne allungarono l'utilizzo.



Aggiornato al 11-03-07