


LOCOMOTORI DIESEL

<h3>EMD SD7-9</h3>	
<h3>EMD SD24</h3>	

CARATTERISTICHE TECNICHE			
caratteristiche	SD 7	SD 9	SD 24
costruttore	EMD	EMD	EMD
periodo	2/52-11/53	01/54-06/59	06/58 -03/63
costruiti	188	471	179A+45B
Motore	567B 16 cyl	567C 16 cyl	567D-3
Potenza	1500 HP	1750 HP	2400 HP
trasmissione	DC+DC	DC+DC	DC+DC
peso			

Il modello **SD7** di locomotore è stato prodotto dalla EMD con due carrelli a tre assi (C-C) con lo scopo di avere un modello di maggior potenza del GP9 ed un minore carico per asse distribuendo il peso al fine di poter essere utilizzato su linee secondarie.
 Il periodo di costruzione va dal febbraio 1952 al novembre 1953 e vennero prodotti 188 esemplari, il motore tipo 567B a 16 cilindri erogava una potenza di 1500 HP, mentre per la prima volta sono stati usati i carrelli tipo Flexicoil.

Una versione con maggiore potenza è stato il modello **SD9** , prodotto tra il 1954 ed il 1959.
 Il motore 567C a 16 cilindri fornisce una potenza di 1750 HP che consente buone prestazioni per servizi merci. Infatti ne sono stati ordinati 471 esemplari per servizio di linea ma anche per servizi industriali o linee secondarie.
 Le differenze con il modello precedente sono minime: le luci di posizione e i number board.
 Molti esemplari sono ancora in servizio oggi.

Il locomotore **SD24** è stato prodotto tra il luglio 1958 ed il marzo 1963 in 180 unità con cabina oltre a 45 senza cabina -tipo B .
 Il motore diesel tipo 567D-3 fu il primo con turbocompressore tarato a 2400 HP e fornisce buone

prestazioni per servizi di linea, infatti gli ordini arrivano dalle maggiori compagnie Chicago Burlington & Quincy, Santa Fe, Southern, e Union Pacific.

Nel 1973 la AT&SF lanciò un programma di ricostruzione per la sua flotta di SD24 che portò alla denominazione **SD26** con visibili modifiche quali l'innalzamento della carrozzeria dietro la cabina per contenere i nuovi filtri e l'installazione di nuovi raffreddatori per i motori di trazione.

Il motore venne sostituito con il tipo 645D-3 a 16 cilindri da 2600 HP

Anche la cabina venne modificata per installare il condizionatore sul tetto. Nel 1985 la AT&SF ritirò dal servizio quasi tutti i suoi SD26, ma 35 di queste unità sono state vendute alla Guilford Transportation Industries, ancora 3 unità sono in servizio oggi.

Anche la Union Pacific modificò alcuni esemplari in modo sperimentale per valutare la convenienza di intervenire su tutta la sua flotta di 30 unità, ma non ci furono seguiti.



Santa Fe #4554, EMD SD24, [Bakersfield, California](#) in 1974.



SD24 BN #6250 costruito nel 1959 ex CB&Q #510

Aggiornamento al 05-06-2007