

LOCOMOTORI DIESEL

<p>General Electric</p> <p>U30C- 3000HP</p> <p>U33C- 3300HP</p>		<p>U33C</p>
<p>C30-7 3000 HP</p> <p>C36-7 3600 HP</p>		<p>C30-7</p>

CARATTERISTICHE TECNICHE

Il locomotore diesel tipo **U30C** della General Electric è stato prodotto tra il 1966 ed il 1976 e venne utilizzato principalmente per servizi con treni merci pesanti di linea, con la sua potenza di 3000 HP era in diretta alternativa al locomotore SD40 della EMD.

Il motore a 16 cilindri tipo FDL 16 azionava un alternatore che a sua volta aziona i 6 motori di trazione tipo 752 in corrente continua DC attraverso un sistema di raddrizzatori.

Si distinguono tre fasi di produzione per un totale di oltre 590 esemplari acquistati da tutte le compagnie principali, la fase I si riferisce ai prototipi che erano simili agli U28C, la fase II è stata in produzione tra il 1966 ed il 1969, le prime 6 unità vennero consegnate alla Delaware & Hudson, la Kaiser Steel, la L&N, alla SP (40 esemplari), la Union Pacific (150) e alla BN (180) con il maggior numero di esemplari. La fase III è stata in produzione dopo il 1970 fino al 1976.

In contemporanea venne prodotta anche una versione da 3300 HP e da 3600 HP con testate dei cilindri modificate in acciaio anziché in ghisa, che venne identificata come **U33C** (prodotti 375 esemplari) e **U36C** (prodotti 125 esemplari), i modelli erano identificabili da radiatori più ampi e sporgenti.

Le compagnie maggiori utilizzatrici di U36C furono la AT&SF con 100 unità, la NdM con 80 unità, la Burlington Northern acquisì sia U33C che U36C per i servizi con treni bloccati tra le miniere di carbone e le grandi centrali del sud-est.

caratteristiche	U30-U33-U36	C30-7 C33-7 C36-7
produttore	GE	GE
data costruzione	11/66 – 10/76	09/76 – 11/85
esemplari costruiti	1400 ca	1100 ca
potenza	3000-3300-3600 HP	3000-3300-3600 HP
motore diesel	FDL16	7FDL16 poi 7FDL 12
trasmissione	AC -DC	AC - DC
carrelli	C-C	C-C
Peso	225 ton ca.	250 ton ca.

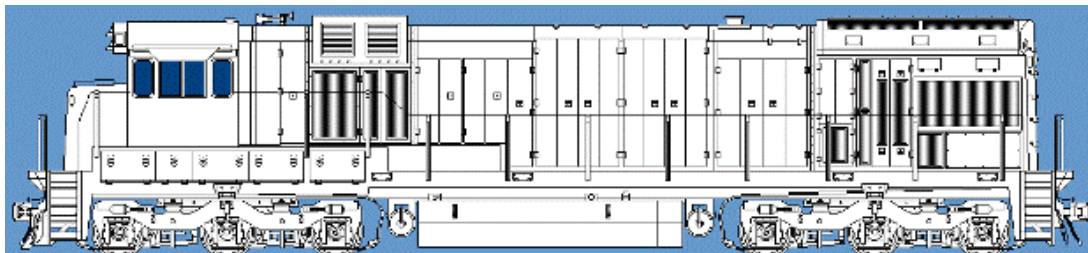
Purtroppo dopo i primi anni di servizio la elevata potenza fino a 3600 HP sviluppata dal motore a 16 cilindri iniziò a creare problemi di affidabilità e richiedere interventi troppo frequenti di manutenzione.

A partire dal 1976 la General Electric introdusse la serie Dash-7 con notevoli miglioramenti nei sistemi elettrici e nel controllo dei consumi di carburante oltre che sistemi di controllo per aumentare l'affidabilità. Il modello **C30-7** della General Electric venne prodotto dal 1976 fino al 1985 in un totale di 1137 esemplari nella versione da 3000 HP con il motore 7FDL16 da 16 cilindri e da 12 cilindri (versione C30-7A fornita solo a Conrail in 50 esemplari).

Come per la serie U, che venne soprannominata U-Boat, vennero sviluppate versioni da 3200 HP, da 3600 HP fino a 3900 HP con una produzione che continuò fino al 1985 ed i modelli incontrarono il favore di quasi tutte le compagnie ferroviarie incluso il Mexico che ne ricevette oltre 350 esemplari.

Il modello **C36-7** venne prodotto dal 1978 in circa 170 unità in particolare per le ferrovie messicane – NdeM in 40 esemplari, seguita da Conrail con 40 unità e Missouri Pacific con 60 unità. Al termine della produzione per il mercato americano lo stabilimento di Erie ricevette uno dei più importanti ordini nella storia delle ferrovie : 400 unità di C36-7 per le ferrovie cinesi.

Le differenze tecniche con la serie C30-7 esternamente erano minime, internamente oltre alla potenza del motore 7FDL12 anche l'alternatore tipo GTA24 era di maggiori prestazioni.



C36-7

La produzione dei modelli serie 7 continuò per diversi anni in parallelo alla serie Dash-8, nel 1989 la GE allestì una serie di 6 locomotori prototipo denominata **Super 7**, includendo cioè i miglioramenti della serie 8 su telai e motori della serie 7, il risultato soddisfacente portò alla saturazione della capacità produttiva dello stabilimento di Erie al punto di portare la parte di produzione per export nello stabilimento di Montreal della MLW appena acquistato. La produzione è continuata fino al 1994.

Una versione speciale, il modello **U30CG** venne sviluppato per la AF&SF da utilizzare su servizi passeggeri e venne prodotta in 6 esemplari nel 1967 con una carrozzeria larga ed un generatore supplementare per il riscaldamento del treno, di seguito tra il 1975 ed il 1976, per la Amtrak venne prodotto il modello **P30CH**, sempre con cabina ampia e potenza da 3000 HP ma con un motore ausiliario con generatore elettrico per il treno.

L'uso di carrelli a tre assi costituiva tuttavia un limite alle prestazioni dei P30CH in particolare in termini di velocità, di conseguenza furono utilizzati nei servizi Auto-Train verso la Florida fino agli anni 90.



P30CH

Aggiornato al 26-05-07