

## LOCOMOTORI DIESEL

<p><b>EMD SD40T-2</b></p>	
<p><b>EMD SD45T-2</b></p>	

### CARATTERISTICHE TECNICHE

I modelli SD40T-2 ed SD45T-2 sono stati sviluppati per risolvere un problema specifico della Southern Pacific, i numerosi tunnel e paravalanghe presenti sulla linea attraverso la Sierra infatti sono possibile causa di problemi di funzionamento dovuti al surriscaldamento dell'aria che contiene gas di scarico intrappolati nella parte alta del tunnel. La soluzione semplice è ottenuta allargando e spostando le griglie dei radiatori in basso creando un "tunnel" di aspirazione.

Dalle originarie compagnie che utilizzavano questi modelli, Southern Pacific e Denver & Rio Grande, a causa delle recenti fusioni e vendite si sono diffusi in altre compagnie come Union Pacific, B&LE ed altre

	<b>SD40 T-2</b>	<b>SD45 T-2</b>
Costruttore	Electro-Motive Division	Electro-Motive Division
produzione	aprile1974 – luglio1980	Febbraio 1972- giugno1975
Esempl.costruiti	312	247
motore	EMD 16-645E3	EMD 20-645E3
cilindri	16	20
potenza	3,000 hp	3600 HP
compagnie	Southern Pacific (and Cotton Belt), Rio Grande, Union Pacific	Southern Pacific (and Cotton Belt), Rio Grande, Union Pacific
peso	175 ton	190 ton

Il locomotore diesel **EMD SD40T-2** è costruito dalla Electro Motive Division di General Motors con due carrelli a 6 assi, utilizza un motore a 16 cilindri tipo EMD 645E3 con una potenza di 3000 HP.

Il serbatoio dei locomotori di SP hanno una capacità di 4400 galloni (ca 18.000 litri) mentre quelli di D&RGW hanno una capacità leggermente inferiore 4000 galloni (ca 15.000 litri).

In totale sono stati costruiti 312 esemplari tra aprile 1974 e luglio 1980, per tutte le apparecchiature, generatore e motori di trazione questi modelli utilizzano le stesse della serie SD40-2.



SD45T

Il locomotore **SD45T-2** venne sviluppato all'inizio del 1972 dalla EMD su richiesta della Southern Pacific per un incremento di potenza per servizi ad alte quote e un miglioramento delle capacità di raffreddamento. Sono stati costruiti 247 esemplari di questi locomotori tra febbraio 1972 e giugno 1975 di cui 166 destinati alla Cooton Belt (SSW) e gli altri destinati alla SP . Il motore diventa a 20 cilindri a V tipo EMD 645 E3 con una potenza di 3600 HP.

La necessità di alloggiare un motore più lungo degli SD40T-2 ha comportato un accorciamento del muso anteriore ed un allungamento della carrozzeria posteriore da cui è possibile identificare i due modelli SD40T ed SD45T, inoltre le ventole di circolazione aria aumentano da 2 a 3 sempre con aspirazione nella parte bassa posteriore.

Negli anni 1986-1989 circa la metà dei locomotori è stata ricostruita con miglioramenti e la sigla diventa SD45T-2R, negli anni alcuni esemplari sono passati alla Kansas City Souther Railroad, alla Bessemer Lake Erie Railroad ed alla Duluth, Missabe e Iron range railroad oltre alla Union Pacific a seguito della fusione con SP.



SD45-T2

Aggiornamento al 25-05-07