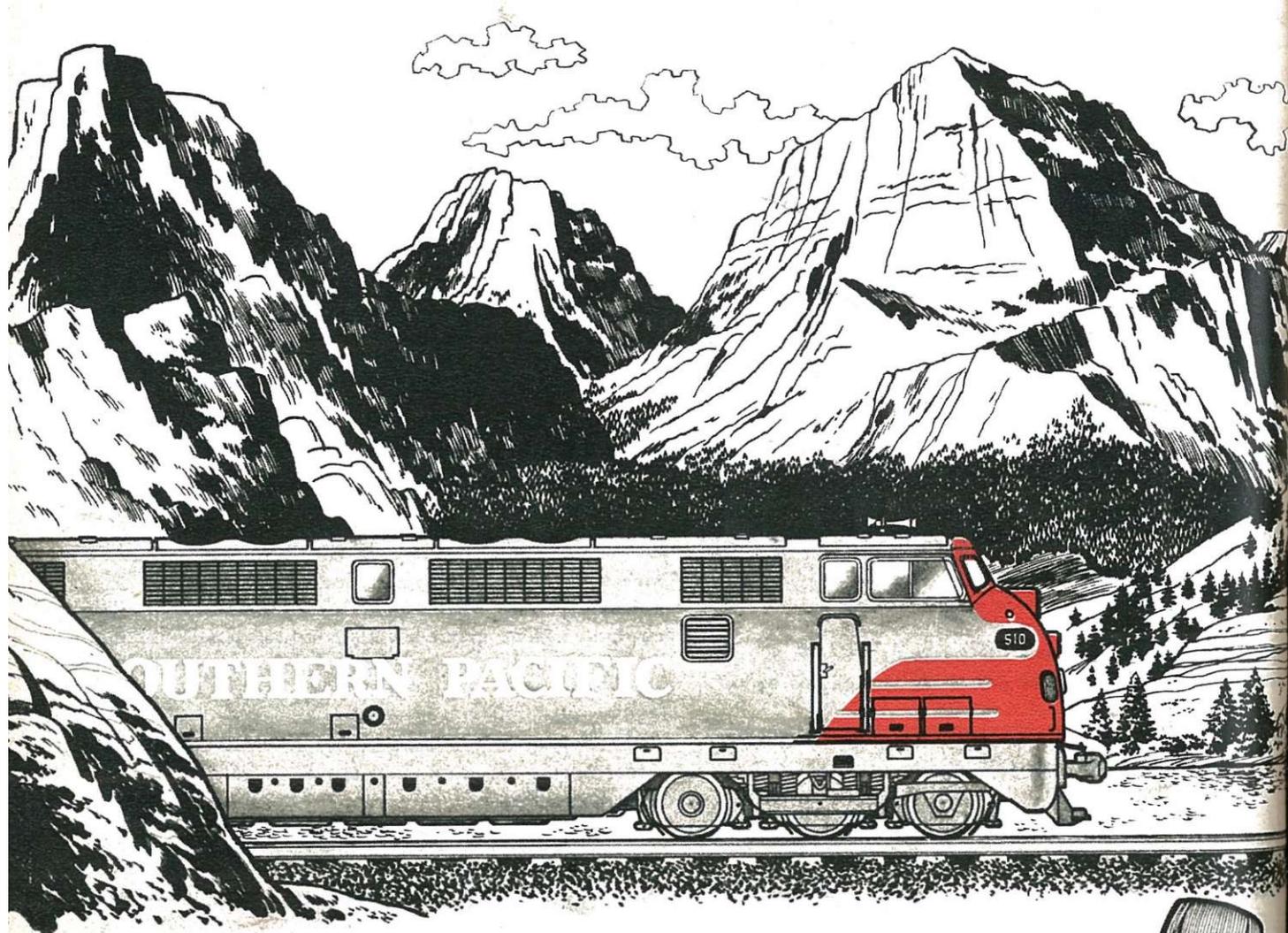




DURAIL J^r présente...

Texte et dessins de Phil DAMBLY.

DIESELS EUROPEENS POUR LES U.S.A.!



Durant l'été 1953, apparut la première « V 200 », une locomotive diesel hydraulique allemande de 2.200 ch., 120 km/h., type BB.

Cinquante-cinq machines de ce type sont actuellement en service outre-Rhin.

En 1958, leur constructeur, Krauss-Maffei A. G. de Munich, livra une série de locomotives de même puissance, mais du type CC, aux chemins de fer yougoslaves. Encouragé par les résultats obtenus par ces engins au cours d'essais sévères, le constructeur réalisa pour son propre compte une locomotive d'aspect identique, mais dont la puissance atteint 3.000 ch. Cette CC a subi avec succès des tests rigoureux qui ont attiré sur elle l'attention des exploitants du Southern Pacific Railroad et du Rio Grande Railroad aux U.S.A. Chacun de ces réseaux a commandé trois locomotives similaires mais modifiées en fonction des normes américaines.

Ce seront des CC de 4.000 ch. (deux diesels Maybach, 16 cylindres) à transmission hydraulique Voith. Le poids sera de 132 tonnes, ce qui est faible pour les Etats-Unis. Le freinage dynamique sera appliqué à ces machines qui seront les plus puissantes locomotives diesel du monde à une seule caisse. Elles travailleront en unités multiples pour la remorque des trains de marchandises lourds de 5.000 tonnes. En Allemagne, une seule CC de 3.000 ch. est suffisante, les trains lourds européens ne dépassant pas 2.200 tonnes. Toujours en fonction des normes américaines, ces six locomotives seront équipées de phares de nez et d'attélagés automatiques.

En voici les dimensions : longueur : 20,500 m. ; largeur : 3,000 m. ; hauteur : 4,167 m.

Elles seront les premières locomotives diesel européennes livrées aux Etats-Unis, ce qui constitue un grand événement ferroviaire.

