



DURAIL J<sup>r</sup> présente...

Texte et dessins de Phil DAMBLY.

# LES « DIESEL » AMERICAINES



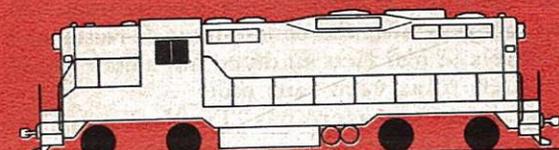
**STEEPLE CAB SWITCHER** : loco de manœuvres à cabine centrale desservant les petits embranchements, les docks, etc.



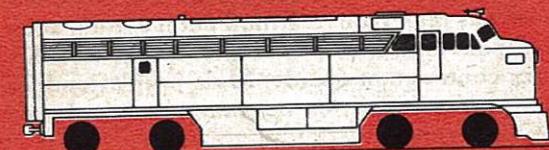
**YARD ENGINE** : loco de manœuvres affectée au travail à la butte.



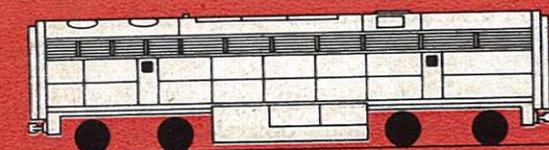
**ROAD-SWITCHER** : véritable bonne à tout faire, elle exécute les manœuvres et la remorque des trains légers, mais elle assure aussi la remorque des trains lourds en unités multiples.



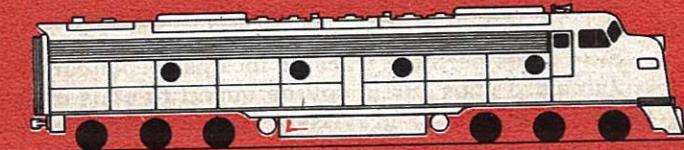
**GEEP** : loco de manœuvres pour trains lourds « voyageurs » ou « marchandises ».



**ROAD-FREIGHT** : loco de ligne pour le transport des marchandises.



**BOOSTER** : élément moteur intermédiaire (2 locos + 2 boosters donnent 7.000 ch et remorquent 6.000 tonnes).



**ROAD-PASSENGERS** : loco de ligne pour le transport des voyageurs.



**COW-AND-CALF** (vache et veau) : loco de manœuvres + élément moteur pour triage et manœuvres.

Aux U.S.A., 95 % de la traction ferroviaire sont assurés par des locomotives diesel. Plus de 60 % ont été construites par General Motors; les autres par les constructeurs suivants : American locomotive Company, Fairbanks-Morse et Baldwin.

La normalisation est telle que le client doit accepter les modèles de la firme sans pouvoir obtenir aucune modification notable, mais il a la faculté de choisir la décoration extérieure et ne s'en prive pas!..

On distingue quatre grandes classes de locomotives diesel : Switcher (manœuvres), Road-freight (marchandises de ligne), Road-passengers (voyageurs de ligne), Road-Switcher (mixte : ligne et manœuvres).

Toutes ces machines ont jusqu'ici la transmission électrique. La puissance des locos de manœuvre est de 400, 800 ou 1.600 ch en général. Les locos de ligne ont des puissances allant de 1.350, 1.500, 1.750, 2.000 à 2.400 ch et même 3.000 ch; ce sont d'orgueilleuses CC ou A1A-A1A, dotées d'un ou de deux moteurs, pesant 140 tonnes et pouvant atteindre 188 km/h. Peintes aux couleurs vives, les locos de ligne sont soigneusement entretenues pour attirer l'attention de la clientèle. Le confort du personnel est très soigné : cabines insonorisées, W.-C...

Le conducteur est assisté par un « chauffeur », qui surveille les moteurs et observe les signaux. Dans les formations de trois ou quatre locos couplées, on rencontre



parfois un mécanicien ambulant qui exécute en route de petites réparations. Les mêmes machines effectuent de bout en bout des trajets atteignant parfois 3.700 km! Les équipes de conduite se relayent tous les 320 km, mais les locos restent attelées au train pendant 39 heures!

Les « diesel » américaines sont munies de l'attelage automatique central. Selon les modèles, la longueur varie entre 14 et 22 m; la largeur, entre 3,05 m et 3,26 m; la hauteur, entre 4,30 m et 4,64 m.