

Les locomotives diesel de ligne, au nombre de 486, se subdivisent en neuf types distincts, répartis en divers ateliers, abris et postes de conducteurs (tableau 3).

Les locomotives de manœuvre sont au nombre de 393, y compris les 60 locotracteurs, d'une puissance variant entre 200 et 250 ch, affectés exclusivement à des services de gare et d'atelier ainsi qu'à des tâches spécifiques de la voie. Douze types sont répartis entre différents ateliers et abris (tableau 4).

Quant aux autorails, ils ne sont plus que 99 au total, dont huit doubles et sept triples, tous les autres étant des autorails simples. On dénombre sept types différents, répartis entre huit ateliers (tableau 5).

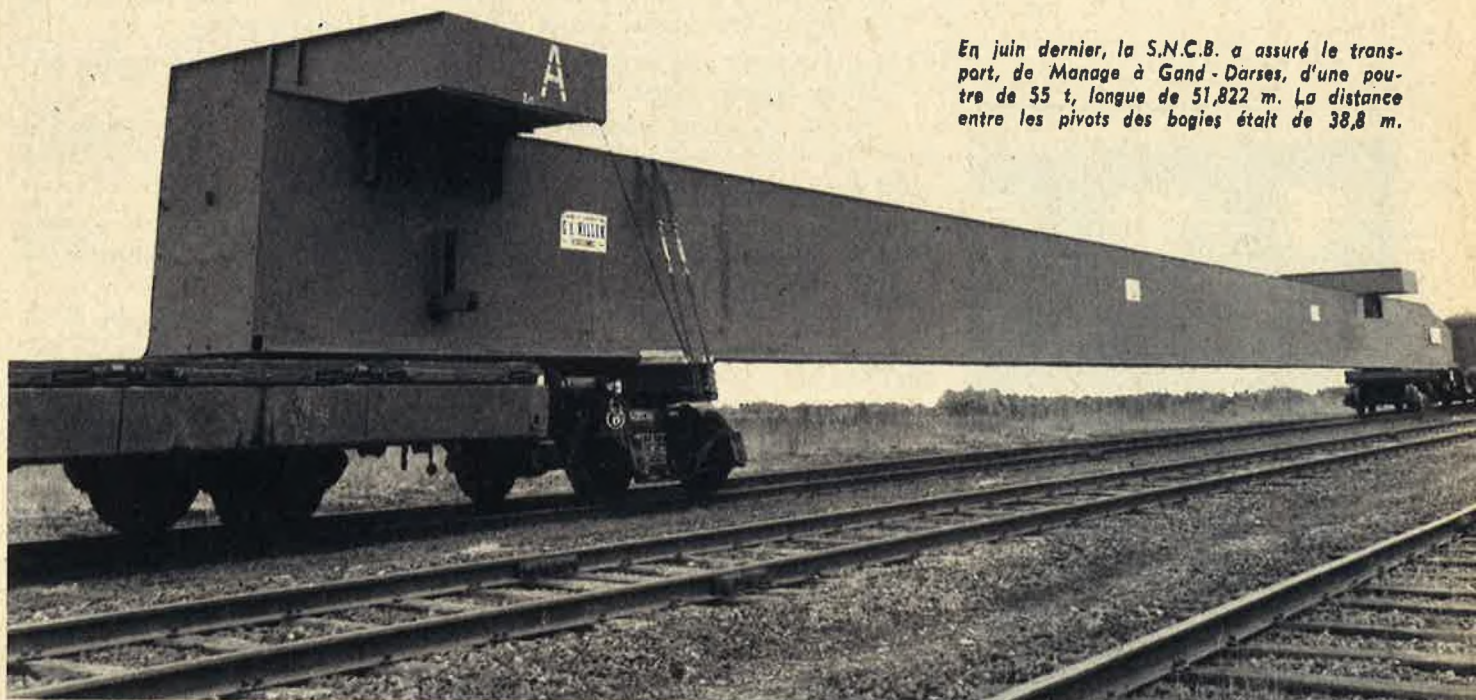
Comme pour la traction électrique, les révisions générales et les réparations des grosses avaries accidentelles du matériel diesel se font en atelier central. C'est principalement Salzinnes qui exécute ces travaux, sauf en ce qui concerne les autorails qui, eux, vont à Malines. L'A.C. Louvain révisé les moteurs de ces derniers et répare aussi quelques séries d'engins de manœuvre.

Régularité du service.

Le passage de la traction « vapeur » à la traction électrique et diesel a permis d'améliorer dans des proportions considérables le rendement tant des engins de traction que du personnel de conduite et d'entretien, mais il a encore renforcé la régularité de la remorque des trains, c'est-à-dire qu'il a réduit la fréquence des retards. C'est ainsi qu'au cours de l'année 1966, où la part de la traction « vapeur » s'est progressivement amenuisée pour disparaître en fin décembre, le nombre des retards à charge de la traction (conduite et entretien) est tombé à 1.133 en « voyageurs » (retards de 10 minutes et plus) et à 367 en « marchandises » (retards de 30 minutes et plus), soit 1.500 au total. Il y a tout lieu d'escompter que les résultats de 1967 seront encore meilleurs et qu'on ne dépassera pas les 100 retards en moyenne par mois.

A. GUILLAUME,
ingénieur principal.

LE PLUS LONG CHARGEMENT RÉALISÉ EN BELGIQUE



En juin dernier, la S.N.C.B. a assuré le transport, de Manage à Gand-Darses, d'une poutre de 55 t, longue de 51,822 m. La distance entre les pivots des bogies était de 38,8 m.