

Le plafond surbaissé à baies lumineuses disposés au-dessus du comptoir, le plafond orné de reliefs en plâtre et muni de "spots-chandeliers" chromés, les cadres publicitaires, l'épais tapis plain aux couleurs vives ^{recouvrant} le sol et les murs et les fauteuils modernes complètent cet ensemble luxueux, qui sera mis en service en octobre.

44 (C) Service Railtour - S.N.C.B. dans cinq gares.

Depuis le premier août 1971, la vente de billets internationaux sous étiquette Railtour est assurée dans les gares de Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord. Ce service a été étendu le premier juin de cette année aux gares d'Anvers-Central et Anvers-Est, et, un mois plus tard, à la gare de Liège-Guillemins.

La délivrance des billets internationaux portant la mention "Raitour" donne à la S.N.C.B., réseau exportateur de touristes, le moyen d'obtenir sur le prix des billets, une commission d'agence lui permettant de couvrir le coût des prestations qu'elle assure au bénéfice de tous : émission des billets, comptabilisation et décomptes, mise en ligne des trains, actions publicitaires diverses, etc.

45 (M.A.) La voiture de mesures et d'essais de la Direction M.A.

La voiture de mesures et d'essais de la Direction M.A. destinée, notamment, à l'étude dynamique du matériel roulant (véhicules moteurs, voitures et wagons) a été réalisée dans une voiture remorque d'automotrice désaffectée (type 1935). Elle comporte : une salle de mesures, une cabine électrique, un compartiment abritant un groupe Diesel-alternateur pour la fourniture d'énergie, un compartiment atelier, un bureau et, enfin, un poste de vigie permettant l'examen visuel du comportement des pantographes et de la captation du courant. La voiture a été montée sur des bogies modernes, du type Schlieren amélioré, aptes à la vitesse de 200 km/h.

Conçu en ordre principal en vue de l'étude de la sécurité contre le déraillement et des qualités de marche du matériel roulant, l'équipement de cette voiture permet notamment la détermination rapide, à partir de la mesure des accélérations et des déplacements, des critères normalisés sur le plan international (indice Sperling, durée de fatigue, effort transversal roue-rail, etc.) et cela en fonction de la vitesse de marche. La voiture peut servir également, au besoin en y installant des appareils complémentaires

B

loués ou acquis en prêt, à effectuer en ligne les mesures les plus diverses, par exemple : contraintes dans les châssis et ossatures, tension et courant dans les équipements électriques, températures, vitesse et pression de l'air dans les circuits de ventilation, effort de traction au crochet, patinage des roues, etc.

D'une manière générale, les grandeurs à mesurer sont transformées en signaux électriques par des capteurs appropriés, ou jauge, disposés sur le véhicule à essayer. Ces signaux sont transmis par des câbles faradisés à des ponts de mesure Hottinger avec oscillateurs cathodiques et enregistreurs, au nombre de douze, lesquels impriment directement les diagrammes correspondants.

Cet appareillage a été complété récemment par un ensemble électronique Macq, dénommé "classeur d'amplitudes", qui effectue automatiquement le dépouillement des diagrammes et permet de calculer les coefficients qu'on désire obtenir dans les meilleures conditions de précision et de rapidité.

L'équipement comporte encore les appareils d'étalonnage nécessaires ainsi qu'une machine à calculer.

La voiture de mesures et d'essai rend de grands services tant pour l'amélioration du matériel existant que pour la réception du matériel neuf et la détermination des caractéristiques du matériel à construire. Elle est également, à l'occasion, louée à l'industrie privée, avec le concours du personnel de la SNCB, en vue d'essais sur du matériel roulant destiné à des réseaux étrangers. C'est ainsi qu'au début de 1972, elle a été utilisée pour procéder à des essais approfondis sur la ligne Dôle-Vallorbe (France), de la première locomotive électrique B.B.B. à courant alternatif 25 000 V, 60 Hz destinée à la Corée du Sud, dont une série est construite en Belgique par les ACEC et La Brugeoise et Nivelles.

46 (F) Evolution du trafic en 1972.

Au cours des six premiers mois de 1972, le nombre de voyageurs-km s'est élevé à 4 154 millions contre 4 214 millions en 1971.

Le nombre de tonnes-km de marchandises transportées par wagons complets s'est élevé à 3 735 millions contre 3 750 millions en 1971. Les envois de détail, au nombre de 9 580 000, représentent 297 000 tonnes, contre 9 273 000 expéditions et 293 000 tonnes en 1971.