

NOS VICINAUX

PERIODIQUE DESTINE AU PERSONNEL DE LA S. N. C. V.
AFFILIE A L'UNION DES JOURNAUX D'ENTREPRISE DE BELGIQUE
Comité de rédaction : rue de la Science, 14, Bruxelles



Le quai de départ des lignes vicinales, près de la gare du Nord, à Bruxelles.

(Photo D'Haen)

Le Planetarium, instrument de tourisme sidéral

Lors de l'Exposition Universelle de 1935, à Bruxelles, l'« ALBERTEUM » construisit un PLANETARIUM à 100 m. de l'arrêt de la rue Reper Vreven, sur la ligne W - Bruxelles-Wemmel, à proximité du Stade du Heysel. Ce bâtiment a été restauré cette année-ci et à nouveau ouvert au public. Il est difficile de définir en quelques mots, ce qu'est un Planetarium. C'est à la fois un bâtiment et un instrument. Le bâtiment est circulaire et comporte 500 places.

Le plafond est constitué par une voûte hémisphérique de 23 mètres de diamètre. Ce dôme, construit en béton et recouvert de cuivre, protège la voûte céleste artificielle qui a été aménagée en dessous.

L'hémisphère en béton contient un écran en toile blanche minutieusement profilé et centré.

Le bâtiment peut être hermétiquement clos et constitue, en quelque sorte, une vaste chambre noire.

Au centre de la salle se dresse l'instrument. Celui-ci comporte 119 projecteurs. Il est actionné à distance par 7 moteurs. Les projecteurs sont tous mobiles, et leurs mouvements reproduisent sur

l'écran, avec une fidélité absolue, le mouvement de tous les astres.

L'appareil doit être soigneusement réglé, et doit se trouver exactement au centre de la coupole.

Une fois les spectateurs installés dans la salle, celle-ci est plongée dans l'obscurité. Un jeu de lumières est prévu, qui permet de reproduire en teintes judicieusement choisies toutes les nuances du firmament.

Les projecteurs sont allumés, et la voûte scintille de l'éclat de 9.000 étoiles. La voix Lactée, les planètes, les comètes, la lune, le soleil, voire les étoiles filantes, sont présents sur ce firmament artificiel.

Les dimensions considérables de la coupole rendent impossible toute estimation des distances pour le spectateur qui recueille une impression d'immensité et d'infini.

La perfection des divers mouvements dans l'appareil de projection permet de représenter tous les mouvements de la terre, du soleil, de la lune, des comètes et des étoiles, tant pour ce qui concerne leur trajet dans l'espace que pour ce qui a trait à leurs vitesses relatives.

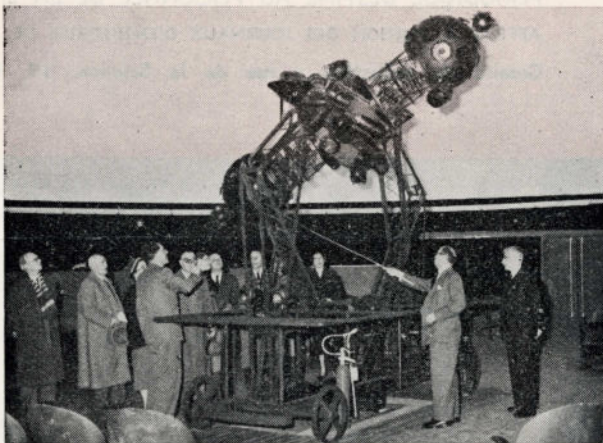
En outre, l'appareil permet de reproduire l'état du ciel sous les différentes latitudes terrestres. Les spectateurs verront donc l'aspect de la voûte azurée, tel qu'on la contemple à l'Equateur et aux Pôles.

La Planétaire est un véritable instrument de tourisme sidéral. C'est la machine à explorer le ciel que n'eût point osé concevoir le romancier le plus hardi.

Le Planétaire est actionné par le conférencier qui commande tous les mouvements, comme un organiste qui harmoniserait la symphonie de l'univers.

Le Planetarium constitue un merveilleux instrument d'enseignement de l'astronomie, un enseignement visuel et animé, qui permet au spectateur de s'initier, sans aucun effort, aux lois si complexes qui régissent l'univers, tout en restant sous le charme de l'inoubliable spectacle qui lui est présenté.

Les séances ont lieu généralement les dimanches et les jeudis après-midi à 15 h. Prix d'entrée : 20 fr.



Le conférencier explique le fonctionnement de l'appareil à des personnalités lors de la séance de réouverture.

(Photo Belga)

Déclin du trolleybus ?

..

La « London Transport Board » qui exploite tous les transports en commun de la ville de Londres a pris la décision de remplacer, dans les trois ans, son parc de trolleybus par des autobus à moteur diesel. C'est là une importante mesure qui corrobore le refus exprimé par la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles d'étendre son exploitation par trolleybus (ligne 54).

Il est également frappant de constater que les T.U.L.E. (Liège), qui exploitent plusieurs lignes de trolleybus depuis de longues années, font usage du moteur diesel pour certaines de leurs extensions.

Rappelons que le mode de tracton par trolleybus fut inauguré en Europe par les Allemands dès 1881 ; ces véhicules furent introduits en Angleterre, à Leeds et Bradford en 1911 et à Londres en 1931.

Le client

En toutes circonstances, à la S.N.C.V., entreprise de transports en commun, le client est la personne la plus importante qui soit, qu'il écrive, qu'il téléphone ou qu'il prenne place dans nos voitures.

Le client ne dépend pas de nous ; c'est nous qui avons besoin de lui.

Servir le client est le but principal de notre activité. Le service ce n'est pas nous qui le rendons, mais bien lui, puisqu'il nous offre l'occasion de nous mettre à sa disposition. Le client n'est pas étranger à notre entreprise, il en est la raison d'être.

Le client n'est pas une notion statistique. Il est comme nous un être de chair, qui a ses susceptibilités, ses préférences et ses préjugés.

Le client n'est pas un quidam quelconque avec lequel on entre en conflit. C'est un homme bienvenu, qui vient à nous avec ses desiderata.

Notre tâche est de satisfaire ces desiderata dans l'intérêt des deux parties.

(D'après le Bulletin des C.F.F. suisses).

Visite de Messieurs les Membres du Conseil d'Administration aux Ateliers de Cureghem

Le mardi 8 juin, après la réunion du Conseil, les membres du Conseil d'Administration, conduits par Monsieur le Président et Monsieur le Directeur Général, ont visité les ateliers de Cureghem.

Ils se sont rendus d'abord dans le nouveau réfectoire où M. Cuvelier, Directeur Régional, à l'aide d'un plan à grande échelle, a expliqué les dispositions d'ensemble des différents ateliers ainsi que des bâtiments en construction : magasin central, atelier et garage du service des lignes aériennes.

Messieurs les Administrateurs ont ensuite visité le hall de levage des véhicules électriques où les nouvelles fosses, ainsi que la chaîne de réparation des bogies, ont été récemment mises en service.

La suite de la visite a porté spécialement sur les diverses phases de la construction des caisses type « N » destinées à moderniser les motrices à bogie Standard.

Ce travail, exécuté à Cureghem, se fait actuellement en cinq phases :

- Montage de l'ossature de la caisse.
- Câblage, traction et menuiserie.
- Tôlage extérieur et câblage auxiliaire.
- Tôlage intérieur.
- Peinture.

L'atelier de tôlage, complètement rénové, où se fait la préparation sur gabarits de toutes les pièces de garnissage intérieur et extérieur, a été visité en détail.

Dans le hall de montage, toutes les pièces fabriquées dans les autres ateliers vicinaux : Andenne, Anderlues, Anvers, Gand et Louvain ont été présentées.

Signalons enfin qu'au cours de la visite, Messieurs les Administrateurs ont pu comparer la dernière motrice « N » à 4 moteurs construite, la voiture S. 10370 de Charleroi, à la motrice G. E. 800 n° 19 telle qu'elle était, il y a exactement 60 ans, lorsqu'elle était affectée avec la série des motrices 1 à 24 à l'exploitation de la première ligne vicinale électrique, celle de Bruxelles à la Petite Espinette.

Un examen, même très rapide, illustre d'une façon éloquente les progrès accomplis par la S. N. C. V. au cours de ces soixante années dans le domaine du transport en commun.



À la section du montage des contrôleurs pour les motrices type « N ».
de gauche à droite : M. Van Heddeghem, L. Huon, H. Michiels,
M. Decoster, caché par ce dernier on distingue J. Thielemans,
J. Debaut.

(Photos D'Haen).



Une vue de la salle de levage, une passerelle permet de se rendre de la rue Eloy aux bureaux de la rue Bara.

Le numérotage des voitures type « N » et type « S »

En corrélation avec la cérémonie qui marquera la sortie de la 100^{me} voiture, type « N » et que nous décrivons dans le prochain numéro, le moment nous a paru propice pour faire connaître la numérotation de ces séries de voitures, qui, à première vue, a pu paraître bizarre à ceux qui s'intéressent à ces détails.

TYPE « N »

Mis à part les voitures prototypes, allant de 10330 à 10339, la construction en 2 m. 32 de large a commencé à partir de la 10.420 jusqu'à la 10.470, toutes réservées spécialement au réseau de Bruxelles.

Puis, ont été livrées les 10.471 à 10.476,
les 10.490 à 10.499,
les 41.000 - 1 - 2 - 8 - 9.

TYPE « S »

Comme nous l'annonçons par ailleurs, cette dénomination groupera des motrices de construction entièrement nouvelle, telles les 41.003 à 41.007, ainsi que la motrice hors série, la 9674 de Louvain, pour laquelle une caisse toute nouvelle fut placée sur des bogies d'origine. Suivra ensuite une série de motrices à bogies provenant de divers Groupes et pour lesquelles on a conservé les 4 moteurs classiques et les bogies, mais qui recevront une caisse complète, type N, avec tous les dispositifs habituels.

Cette opération de rajeunissement du matériel électrique a déjà été appliquée à la 10.066, 9665, 9670, 9788, 9667, 10.370, 9979, 9668, 10.071, 9769, 9666, 10.061 (cette dernière est la centième et restera sur le réseau de Bruxelles).

Nous terminons cet exposé en annonçant que ces heureuses transformations vont être apportées à une nouvelle série de 25 voitures.

GROUPE DU BRABANT - Réseau de Bruxelles

NOS lecteurs de province ont dû parfois se demander pourquoi, lorsque nous parlons des bureaux et ateliers du réseau de Bruxelles, nous citons indifféremment la rue Eloy ou la rue Bara.

En fait, la rue Eloy où se trouve le dépôt et les ateliers et où se trouvaient autrefois les bureaux, donne dans la rue Bara, où sont situés actuellement les bureaux. Ceux-ci communiquent avec les ateliers par un passage intérieur que nous avons montré à la page précédente. Ces rues sont situées sur le territoire d'Anderlecht, célèbre par son équipe de football, et le quartier s'appelle plus particulièrement Cureghem.

La Direction du Groupe du Brabant est assurée par M. J. Cuvelier. Ses collaborateurs sont M. D. Hellebuyck, Ingénieur en chef, et M. G. Peeters, Ingénieur. Les constructions de véhicules et l'entretien du matériel sont dirigés par M. R. Hausman, chef de service de première classe, aidé par M. F. Stoffels, chef d'atelier de première classe, M. F. Simon, chef de service de deuxième classe, et M. Ed. Van Cam, chef d'atelier de première classe.



La voix féminine qui reçoit toutes les communications téléphoniques au Groupe de Bruxelles est celle de Mademoiselle Simone Abbeels. En plus des fiches du standard, Mademoiselle Abbeels est également chargée du service des objets trouvés et du service de renseignements d'horaires.

Dans la section des Voies et Travaux nous trouvons à pied d'œuvre M. L. Anciaux, chef de section, aidé de M. J.-E. Paternoster, géomètre.

Le secrétariat, l'organisation du Mouvement et le contentieux sont du ressort de M. L.-J. Janssens, chef de service important.

C'est M. A. Bricourt, chef de service important, qui dirige la comptabilité avec MM. L. Denis et A. Van Sina, comptables de première classe.



Les employés du bureau des recettes, situé au rez-de-chaussée des bureaux de la rue Bara: Fr. Roelants, J. Moons, Th. Huens, Van Langendonck J., Verdeyen E., Janssens H., Colson A.

Le cadre restreint de nos 16 pages bimestrielles, les nécessités de l'actualité et certains contretemps imprévus, ne nous ont pas permis de présenter par l'image tous les services dans un seul numéro. Ce n'est d'ailleurs que partie remise.

Nous avons aussi envisagé de faire figurer dans ce numéro, consacré partiellement au Groupe de Bruxelles, une monographie de la voiture « type N », à l'occasion de la mise en service de la centième motrice de ce type (la 10.061) sur la ligne Bruxelles-Alost. Cet article paraîtra dans le prochain numéro.



C'est au chef de mouvement de Cureghem, M. Olbrechts, qu'échoit la responsabilité du roulement et des services; ses deux adjoints, M. Daubies, le fils du chef de mouvement de Leerbeek, et M. Franklin, se sont joints à lui pour les besoins de la photo.

Nos nouvelles lignes d'autobus

GROUPE DES DEUX FLANDRES

— En remplacement de la section de ligne ferrée Gand-Saint-Pierre - Zwijnaarde - Merelbeke, un service d'autobus a été organisé le 7 mai sur une longueur de 8 km. 970.

— Depuis le 23 mai, le service public d'autobus Ypres - Geluwe avec extension jusqu'à Beselare, a été étendu de Geluwe jusqu'à Menin.

GROUPE DU HAINAUT

Le 23 mai 1954, notre direction du Hainaut a mis en activité les services publics d'autobus suivants :

— Chimay - Couvin - Olloy - Le Mesnil et

Chimay - Cul-des-Carts - Couvin - Nîmes - Dourbes en remplacement des services par rail : Chimay - Cul-des-Sarts - Petite-Chapelle, Couvin - Petite-Chapelle et Olloy - Oignies.

— Thuin - Ham-sur-Heure - Nalinnes.

— Quiévrain - Roisin - Montrœul-sur-Haine en remplacement du service autorail.

GROUPE DE NAMUR - LUXEMBOURG

— Depuis le 21 juillet, le service d'autobus Namur (Hayettes) à Namur - Faubourg Saint-Nicolas a été prolongé jusqu'à Beex.

GROUPE DU BRABANT

— Depuis le 1^{er} juillet, le service public d'autobus Herent - Louvain - Lovenjoel est étendu jusqu'à Lubbeek - Saint-Bernard (Station) via Pellenberg et Lubbeek-Village.

— A la même date, une ligne d'autobus de remplacement sur la ligne Tervuren - Vossem a été mise en exploitation.

A partir du prochain numéro, nous donnerons une plus grande extension à cette chronique afin que chacun puisse mieux suivre l'évolution de l'exploitation de nos lignes.

NOS SOUS-STATIONS D'ÉLECTRICITÉ DES ENVIRONS DE BRUXELLES

Le lecteur sera probablement assez étonné d'apprendre que pour assurer l'alimentation en courant du réseau électrique en étoile à Bruxelles — il s'agit des lignes électriques aboutissant à Bruxelles-Nord et Midi-Place Rouppe, non compris donc les lignes Bruxelles-Haacht-Malines et Bruxelles Louvain — la S.N.C.V. a dû installer dix-huit sous-stations, situées à Koekelberg, Laeken (rue Stevens), Molenbeek, Grimbergen, Wolvertem, Londerzeel, Asse et Alost,

remplacées, de plus les « services » ont augmenté également.

La responsabilité de la bonne marche de ces nombreuses sous-stations repose sur M. Coppens, Ingénieur technicien, aidé de M. Limpach, chef d'atelier.

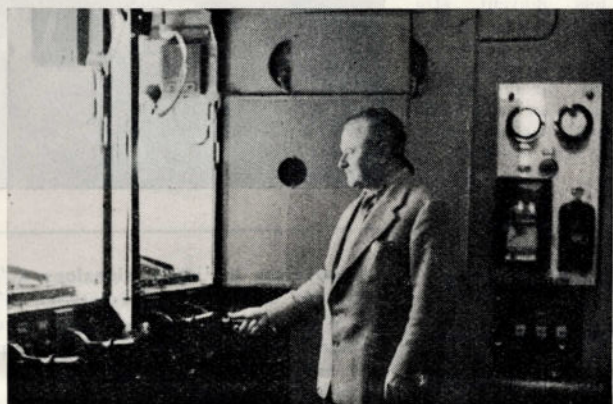
La sous-station automatique qui alimente toutes les lignes vicinales partant de la gare du Nord, est située dans une rue peu connue de Bruxelles; ce temple de l'électricité, où le mercure bouillon-

ne s'agit pas d'arrêter une minute la production de courant. Quand on voit la complexité des montages à réaliser et le soin à apporter à la mise au point et à la remise en état de ces appareils, on se rend compte que ce n'est pas une bagatelle et que c'est là, une fois de plus, une de ces tâches obscures, peu connues et cependant indispensables; car s'il n'y a pas de « jus » sur la ligne, le tram devient réellement encombrant sur la route!

Dans les Groupes qui exploitent des lignes électriques, nos services techniques ont réalisé depuis plusieurs années une remarquable automatisation dans la transformation et la distribution du courant. Dans ce domaine, tout spécialement, la S.N.C.V. a été à la pointe du progrès technique.

Les sous-stations à mercure sont très sensibles aux variations de température, c'est pourquoi on les a équipées pour l'été de ventilateurs dont la puissance du moteur peut varier avec l'intensité de la charge et de chauffettes électriques pour l'hiver.

Il arrive encore, malgré toutes les précautions, qu'une sous-station de banlieue déclenche durant une forte gelée; alors, notre ami Limpach, à 5 h. du matin, allume sa pipe, s'habille chaudement et va faire une heure de « rodéo-car » sur le verglas, avant de pouvoir, sur place, déceler la cause de la panne!



M. Limpach
à la sous-station
de la rue
de la rue
Montagne-aux-Anges

Eisingen et Meerbeek, La Roue, Leerbeek et Hal, Bruxelles (rue de la Linière), Vivier d'Oie, Espinette Centrale, Mont-Saint-Jean et Rixensart.

Toutes ces sous-stations sont automatiques, à l'exception des deux plus importantes : Molenbeek et Laeken. Toutefois, la sous-station de Laeken est actuellement, en cours de transformation et deviendra également automatique dans un proche avenir.

Ce qui est remarquable, c'est que les sous-stations de l'étoile de Bruxelles fonctionnent **en parallèle**, soit directement par la ligne, soit par l'intermédiaire de câbles; donc si l'une d'elles vient à flancher, le courant est fourni par les autres. Durant la nuit, toutes sont arrêtées, à l'exception de la sous-station automatique de Koekelberg (voir photo ci-contre) qui alimente le réseau.

Pour donner une idée de l'extension prise par le réseau des tramways vicinaux électriques à Bruxelles, voici un tableau de la consommation de courant s'étendant sur les vingt dernières années :

1933	13.000.000 de kw.
1943	22.000.000 de kw.
1953	23.120.000 de kw.

Assurément les voitures « N », bien qu'elles n'aient que deux moteurs, consomment plus de courant que les petites motrices à deux essieux qu'elles ont

nant sans arrêt évoque des lieux infernaux, se trouve dans une rue au nom céleste : rue Montagne aux Angés ! Cette sous-station a la particularité d'être seule à fournir le courant, durant la nuit, à tout le réseau vicinal de la capitale, après que les 17 autres ont été arrêtées.

Nous y avons rencontré M. Limpach qui surveille la bonne marche des sous-stations vicinales du Grand Bruxelles. M. Limpach, entré aux Vicinaux en 1915, a connu comme directeur régional : M. Leroy, M. E. Valcke, M. Téléphore Cuvelier et aujourd'hui M. J. Cuvelier.

Il habite depuis plus de vingt ans la maison attenante à la sous-station de la rue Stevens, à Laeken, et sur lui repose le bon fonctionnement de la permanence de dépannage des sous-stations du réseau électrique de Bruxelles. C'est à Laeken que nous avons surpris au travail le monteur Rasschaert et ses deux aides; l'autre monteur, Christens, était absent. Cette équipe a du pain sur la planche; il s'agit de démonter une ancienne commutatrice C.E.B. pour la remplacer par une sous-station automatique S.E.M. avec deux redresseurs à mercure de 1.000 ampères; la seconde commutatrice sera tenue en réserve pour servir d'appoint durant l'Exposition au Heysel en 1958. On réutilisera des feeders venant des diverses sous-stations désaffectées de province, mais bien entendu, il



Montage de la cellule d'un transformateur à la sous-station de Laeken. Nous voyons, monté sur l'échelle, Rasschaert, chef monteur — sur le tranfo, Van Buggenhout — à droite, Koklenberg.

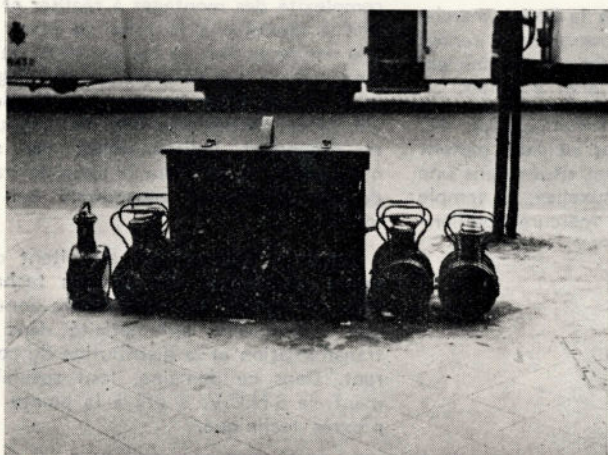
Le lampiste du dépôt de Cureghem

La photo de droite montre l'agent Ch. Walravens dans sa clinique des lampes, au dépôt de Cureghem.

Car aujourd'hui encore, c'est sur cette bonne vieille lampe à pétrole de nos arrières grands-pères, que les chemins de fer du monde entier se fient pour que fonctionnent, sans défaillance, les feux de position de leurs trains. La

sous-station peut tomber en panne, la batterie peut être à plat, mais il faut que dans la nuit brille le fanal rouge, qui assure la sécurité de nos convois en siège spécial, comme en chaussée.

Ce que nous voulons faire ressortir c'est que dans une entreprise de transport plus qu'ailleurs, chaque poste de travail a son importance et lorsque le



Chaque jour, sur le réseau des Vicinaux, des centaines de fanals doivent être nettoyés, « abieuvés » de pétrole et avoir la mèche coupée, car une extinction en cours de route peut provoquer un accident.

(Photo Bazin).

wattman, ayant reçu la manette de son controller, la met au premier cran, a-t-il déjà réfléchi au nombre de métiers divers dont dépend la bonne marche du véhicule, dont il a la responsabilité ?



Le service des lignes aériennes du réseau de Bruxelles

Le Service des « voitures-échelles » a, momentanément, son point d'attache au dépôt de la rue Vandermeeren, sous les ordres de M. Steppé, surveillant de première classe.

Vu l'extrême importance du réseau électrique de la Capitale, la grande fréquence, certaines importantes communautés de lignes avec les T.I.B., la « permanence » des lignes aériennes est du système « PRESSE-BOUTON », c'est-à-dire qu'une brigade de trois hommes, avec une auto-échelle, est continuellement de garde, nuit et jour, et prête à sortir au premier coup de téléphone.

En pratique, cette permanence consiste en une brigade de GARDE en service pendant chacune des trois prestations : 7 h. à 15 h.; 15 h. à 22 h. et 22 h. à 7 h.; pendant le jour la GARDE est doublée de 7 h. à 15 h. et de 15 h. à 22 h. par une brigade dite de REVISION, qui travaille toujours en un endroit du réseau facilement accessible par téléphone.

Si un accident de ligne se produit pendant l'absence de la brigade de GARDE on fait immédiatement appel à cette brigade de REVISION qui est donc, en fait, la seconde garde.

Pour fixer les idées, signalons qu'en 1953, la GARDE a dû intervenir 371 fois d'urgence pour des incidents divers de ligne depuis un poteau tamponné par une auto jusqu'à la vulgaire panne de signalisation automatique.

Le service des Voies et Travaux du Brabant

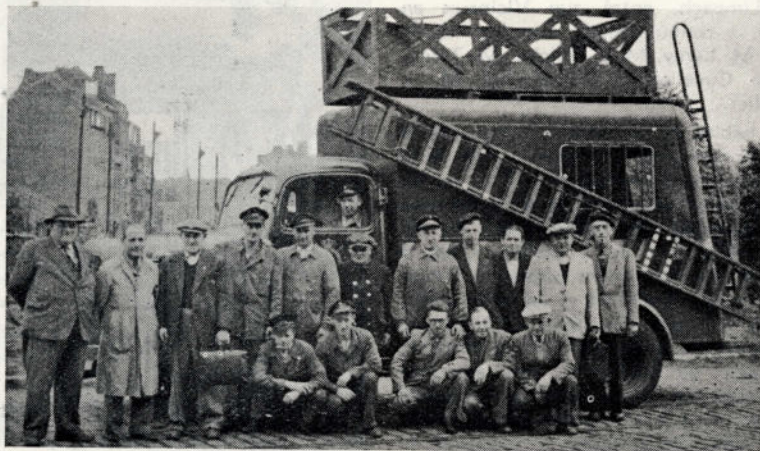
La mission du Service de la voie est de rendre possible le trafic des chemins de fer vicinaux avec le maximum de confort, de rapidité et de sécurité pour nos voyageurs et aussi pour les usagers de la route, du fait de la présence de nos installations, en de nombreux endroits, dans l'assiette des routes.

Ce Service doit veiller au bon état d'entretien permanent de la voie et de ses dépendances, la réparer, la renouveler. D'autre part, en application du cahier des charges, le concessionnaire est tenu d'entretenir le pavage dans la « zone-tram » ; ceci correspond à l'entretien d'une bande de chaussées d'une largeur de 2,20 m. en simple voie et de 5,10 m. double voie.

Cet entretien, pour le réseau électrifié au départ de Bruxelles représente :

Voies électrifiées en pavage : 175 km.

Voies électrifiées en accotement : 231 km.



L'équipe descendante et l'équipe montante se sont groupées devant le dépôt de la rue Vandermeeren.

De gauche à droite : J. Steppé, C. Vander Cappellen, A. Van den Houden, F. Van Den Abeele, tous les trois brigadiers ; G. Malderie, L. Herteleer, M. Walravens, brigadier ; H. Willems, E. Develder, F. Thielemans, brigadier, J. d'Haen au volant, J. Vandenhoeck ; accroupis : B. Van Bondt, L. Bellemans, J. Deschmidt, G. Vandén Hoek et A. Van Eerbroeck.

Mètres carrés pavage : 380.000 m²
soit 16.770.000 pavés.

Aiguillages : 1.023.

Avaloirs : 650.

Parmi ces aiguillages, il y en a qu'il faut entretenir deux fois par jour, d'autres deux fois par semaine.

Il y a 10 ans, le travail que les piocheurs effectuaient aux voies était exclusivement manuel. Actuellement les travaux principaux

sont tous effectués mécaniquement : dépavage, piochage, bourrage, détirefonnage, tirefonnage, forage, dammage, meulage. Ces travaux s'effectuent mieux, à plus grande vitesse et, en conséquence, travail plus efficient en moins de temps.

De ce fait, le nombre de piocheurs dans le Groupe du Brabant a diminué régulièrement depuis 5 ans pour arriver actuellement à une diminution de l'effectif de plus

de 10 p.c. alors que, grâce à l'augmentation du rendement, le programme d'entretien et de renouvellement est maintenu. Quoi qu'en disent certains « magazines d'automobiles », il est fréquent de constater que, sur certaines routes, les usagers circulent de préférence dans la « zone tram », qui avec son revêtement et tapissage en émulsion de bitume, est autrement « roulant » que la chaussée proprement dite !

Cureghem Sportif Champion en football corporatif

Durant la saison 1953-1954, l'équipe de football constituée au dépôt de la rue Eloy, à Cureghem - Bruxelles, s'est brillamment distinguée en remportant la première place en division 2 C de l'UBRASCO.

Nous tenons doublement à féliciter nos amis bruxellois, d'abord parce que nous croyons que c'est la seule équipe de football vicinale qui subsiste encore, ensuite parce que la plupart des joueurs de cet « onze » sont de vrais « corporatifs » qui, le samedi sont souvent levés depuis 4 ou 5 heures du matin, ont accompli leur travail, diné par cœur et n'ont quelque fois pas eu le temps de rentrer chez eux pour changer de vêtements ! Pour pratiquer le football dans ces conditions, il faut une bonne dose de volonté et un grand amour du sport.

Nous félicitons tous ces joueurs pour leurs belles prestations et nous leur souhaitons de nouvelles victoires et aussi de trouver de nouveaux équipiers parmi leurs camarades.

Le dimanche 1^{er} août eut lieu dans la salle du réfectoire, une séance de sympathie au cours de laquelle des médailles commémoratives furent remises aux joueurs. M. le Directeur J. Cuvelier et ses collaborateurs assistaient à la réunion ainsi que les supporters qui avaient pu se rendre libres. C'est dans une excellente ambiance que se déroula la cérémonie durant laquelle un vin d'honneur fut servi.



Debout de gauche à droite : Hayemal, Duchateau, Deweer, De Muyter, Praele, Rombout, Jos. (Capitaine).

Accroupis : Schelck, Rubais E., Bauters, Van de Putte, Rubais J.

L'Exposition Jubilaire de Coxyde

...

Le bourgmestre de Coxyde, qui a doté cette charmante cité balnéaire d'un remarquable réseau routier, a organisé du 3 juillet au 31 août 1954, une exposition touristique à laquelle notre Société a participé conjointement avec la S.N.C.B.

En effet, un hall de notre ancien atelier de Turnhout, qui devait être démonté, a été envoyé à Coxyde et remonté par les soins de la S.N.C.B.

Nous avons exposé deux maquettes d'autobus, une reproduction de la première motrice électrique Bruxelles-Espinettes exécutée à l'atelier de Cureghem et une maquette d'une motrice type S. Plus de vingt photos provenant des archives de « Nos Vicinaux » ornaient la cimaise; plusieurs de ces photos qui avaient paru dans notre journal en petit format, se sont révélées splendides grâce à l'agrandissement de 30 sur 40 cm. Les dessinateurs de Destelbergen avaient excellemment réalisé, en format d'affiche, une idée originale du Chef de Groupe; on y voyait un tram circulant sur une voie entourant le globe terrestre, ce dessin faisait ressortir la sécurité de nos transports. En se basant sur nos statistiques « accidents » de 1953 et sur le nombre de kilomètres parcourus,

un tram symbolique en faisant l'an dernier, par exemple, l'équivalent de dix fois le tour du monde, n'aurait fait que cinq blessés.

Nous ne doutons pas que les villégiateurs qui seront venus voir cette exposition, auront acquis une meilleure opinion des efforts réalisés par notre Société.

Les abonnés à « Nos Vicinaux »

...

Malgré l'absence de publicité, les abonnés à nos périodiques « Nos Vicinaux » et « Onze Buurtspoorwegen » restent fidèles et leur nombre augmente d'année en année. Nous comptons actuellement une soixantaine d'abonnés en Belgique et plus de 30 à l'étranger; tout récemment nous avons inscrit notre deuxième abonné berlinois, un habitant de Cape Town (Afrique du Sud) et un autre ami des chemins de fer au Congo Belge. Le prix de l'abonnement a été fixé à 25 francs par an (6 numéros) pour la Belgique, et 30 francs pour les autres pays. C. C. P. 32.27. de la S.N.C.V., rue de la Science, 14, Bruxelles.

ÇA c'est l'Amérique !

Extrait d'un article sur La vie en Amérique, rédigé par le Directeur du Personnel des Galeries Anspach et paru dans le bulletin d'information de cette entreprise :

Le travail est la grande règle; il est entouré de respect quel qu'il soit. Que vous soyez balayeur de rue, ramasseur de papiers, directeur, employé, peu importe, vous travaillez; c'est le principal et c'est cela qui vous fera considérer et apprécier.

Un Américain me disait : « Chez nous, l'ouvrier et le directeur ont la même voiture; la seule différence réside dans le fait que l'un lave sa voiture lui-même et l'autre la fait laver ». Nous retrouvons toute la mentalité américaine dans ces lignes.

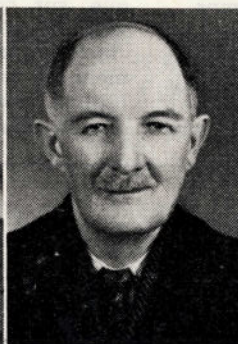
Extrait d'un article écrit par un jeune étudiant boursier belge ayant séjourné un an aux E.-U. (Esso Magazine).

A titre documentaire, je n'ai pas manqué d'être frappé en constatant que cette usine (hélicoptères Sikorsky) utilisait les services d'ouvriers nains, qui effectuent les rivures à des endroits qu'un homme de taille normale ne pourrait atteindre. Cela réalise une économie importante dans l'outillage nécessaire. Miracle de l'efficacité et de l'ingéniosité !

LES BELLES CARRIERES



Wauters E.,
veilleur
41 ans de service.
Gr. Brabant.



Ooms P.,
brigadier
47 ans de service.
Gr. Anvers.



Weckx J.,
conduct. AR.
40 ans de service.
Gr. Brabant.



Wouters A.,
chef-train
42 ans de service.
Gr. Brabant.



Philippe A.,
chef station
44 ans de service.
Gr. Nam.-Luxemb.

120 agents du Groupe du Hainaut sont décorés

30 siècles de BONS SERVICES

Le 12 juin dernier, la grande salle du réfectoire du dépôt d'Eugies, transformée en salle de fête, grâce à une profusion de plantes vertes et de fleurs, accueillait les nombreux agents qui allaient être décorés pour 25 et 35 ans de loyaux services.

M. le directeur Kennes, chef du Groupe du Hainaut, était entouré de ses ingénieurs et chefs de service, auxquels s'étaient joints notre assistante sociale et les délégués provinciaux des deux syndicats. M. Kennes, dans son discours, félicita nos jubilaires puis évoqua la difficile période d'adaptation que nous traversons, et qui, parfois, nous oblige à nous séparer de fidèles agents ayant de longues années de service.

Il rendit hommage à tous ceux qui avaient accepté de céder la place aux

plus jeunes. M. Kennes dit ensuite pourquoi Eugies avait été choisi et émit l'espoir que Jumet serait le lieu de la réunion suivante; il en profita pour brosser un tableau des belles réalisations sociales effectuées ou en cours de construction dans le groupe du Hainaut.

A ceux qui représentent l'élite de nos travailleurs, le directeur demanda de faire régner partout des sentiments de solidarité et de cordialité dans le travail.

Après avoir procédé personnellement à la remise des décorations, M. Kennes leva son verre à la santé des décorés et chacun fit honneur au vin et aux cigares.

Un dîner réunit ensuite plus de cinquante participants ainsi que la direction. Comme il y avait là des représentants de tous les coins de la province, les talents

d'amateurs se firent apprécier, à la grande joie de tous. En fin d'après-midi, après le départ des membres de la direction, des petits groupes se formèrent et vers 19 h. le dépôt d'Eugies avait repris son aspect habituel.

Croix civique de deuxième classe :

MM. L. Godeau, contrôleur — J. Hoyos, receveur — J. Darteville, contrôleur — P. Thiery, commis K A. Labart, receveur — L. Gossuin, receveur — L. Delannoy, chef receveur.

Médaille civique de première classe :

MM. L. Bellemans, brigadier — A. Gefroid, brigadier.

Médaille civique de deuxième classe :

MM. R. Catherine, conducteur — A. Gilles, conducteur — M. Blondel, conducteur — R. Bachy, conducteur — Ch. Hoyez, aiguilleur — E. Bertrand, manœuvre — E. Ghislain, conducteur — Fr. Rockall, con-



Vicinale

ducteur — M. Bayet, ajusteur — M. Algrain, conducteur — E. Louvrier, conducteur — G. Falise, peintre.

Médaille civique de première classe :

MM. A. Berlemont — L. Honore — A. Rousseau — G. Guyaux — A. Devos — J. Couvreur — J. Lebec — G. Quertinmont — A. Van de Mergel.

Médaille civique de deuxième classe :

MM. R. Bruggman — A. Dieu — Rousseau — J. Lisse — A. Delanois.

Médaille civique de troisième classe :

MM. R. Dambremez — F. Deltenre — C. Demeyer — A. Guerriat — G. Loriaux — A. Panthot — F. Poncelet — R. Roland — L. Tubiermont — H. Troch — E. Clerbois — V. Desfosses — L. Desfosses — L. Druart — A. Duquesnoy — E. François — G. Gaveriaux — G. Lefebvre — V. Laurent — J. Lebcu — M. Lienard — E. Moulin — E. Nion — E. Urbain — A. Van Pevenage — Ch. Vinck — F. Ackerman — A. Rennoir — A. Brohez — R. Carpentier — A. Devos — M. Longle — Ch. Lienard — M. Vreux — L. Laurent — A. Brosse — A. Gérard — R. Jadot — V. Miot — A. Neusy — G. Servais — E. Simonet — F. Saint-Paul — T. Dardenne — G. Hatse — Ch. Samyn — O. Loraux — V. Lambillotte — H. Roelens — M. Sevenhant — R. Trio — N. Dersin — M. Dufour — Grenier — R. Legrand — Th. Polet — A. Picheny — J. Degueldre — F. Blauwaert — Z. Bouillet — Z. Berlemont — S. Boudart — Goad — A. Dethiers — G. Lerminiaux — J.

Pardon — F. Roch — R. Chevalier — G. Harot — J. Bouret — E. Cowez — L. Delaby — V. Herman — M. Simon — M. Vangompel — J. Allard — L. Laurent — A. Marchand — L. Vreux — M. Blondiau — A. Baillet — O. Joary — E. Deleuve — A. Mayence — J. Fromont — J. Bernaert — F. Praet — J. Praet — A. Van Holland — H. Walravens.

* * *

Remise de décorations à Namur

Dimanche 13 juin, à la Direction du Groupe de Namur-Luxembourg, M. Dullieu, Ingénieur en chef, a procédé à la remise de distinctions honorifiques aux agents ayant 35 et 25 ans de service.

Pour 35 ans de service : **Médaille civique de 2^{me} classe** : A. Chapelle, piocheur.

Pour 25 ans de service : **Médaille civique de 1^{re} classe** : A. Gosset, chef de dépôt ; A. Hancotte, contremaître ; L. Lemailloux, commis de 1^{re} classe.

Médaille civique de 2^{me} classe : D. François, brigadier.

Médaille civique de 3^{me} classe : A. Simon, chef-aiguilleur ; F. Grosjean, piocheur ; M. Dorval, ouvrier de 1^{re} classe.

La fête se poursuit par une remise de cadeaux à divers fonctionnaires et agents qui ont quitté la société : MM. Louis Delneste, Ernest Lobbestael, Camille Laloux, Léon Godfroid, Jules Foncoux et Albert Philippe.



Contrôleur BOUDARD

B. — Je viens de parler quelques instants avec un de nos collègues qui s'occupe des accidents survenus aux voyageurs ; il m'a raconté certains cas très pénibles.

R. — Comme sans doute des cas plus drôles de simulateurs.

B. — Effectivement. Je ne voudrais cependant pas faire ce métier car d'un côté, on ne peut pas se laisser émouvoir et, d'autre part, il faut se méfier de ceux qui exagèrent sciemment.

R. — J'ai lu dans un journal une chronique d'Italie où l'on racontait qu'à Naples, des chefs de bande astucieux organisaient des accidents sur des voitures de tramways à des endroits bien déterminés.

B. — J'ai lu cela également. C'était extraordinairement organisé avec blessures préfabriquées et avocat-conseil, on a cependant découvert que c'était fréquemment les mêmes qui étaient indemnisés !

R. — Mon père disait toujours : voir Naples et puis mourir !

B. — Aujourd'hui, des Napolitains prétendent avoir vu la mort de près, en tram, et se font indemniser ! En attendant, c'est moi qui récemment ai failli avoir un accident. C'est ainsi que dans la cour de notre dépôt un agent avait cru intelligent de ne pas ranger son vélo ; j'ai buté contre la roue et la tête la première. j'ai plongé parmi les autres vélos suspendus.

R. — C'était un « cadre » rêve pour lire les commentaires du Tour !

B. — Je me suis trouvé nez à nez avec divers accessoires vélocipédiques et heureusement que j'étais assis, parce qu'il y avait de quoi tomber à la renverse. Devant mon nez, pendait un câble de freins détaché ; à ma droite, je vis une roue arrière sans feu rouge ; à ma gauche un pneu s'ornait d'un curieux cataplasme qui tenait à la jante avec de la toile isolante et du sparadrap ; plus loin une roue n'avait qu'un seul bloc de frein.

R. — Vous ne vous seriez jamais douté que vous vous trouviez dans le pays de Rik Van Steenberghe et de Stan Ockers.

B. — Ce jour-là, j'ai pu constater, par moi-même, que trop d'agents viennent prendre leur travail sur des vélos inraisemblables, de vrais cercueils à pédales.

R. — Je vois où vous voulez en venir, vous connaissez les exigences du Code de la Route et ce contact un peu dur avec la réalité vous a fait perdre les pédales.

B. — C'est que moi je désire arriver jusqu'à la dernière étape et faire mon tour d'honneur sous les applaudissements de mes collègues !

R. — Contrôleur, vous êtes un type prudent mais je crois que vous avez trop écouté les reporters sportifs le mois dernier.

La ligne Gand-Zomergem

Les travaux de construction de cette ligne commencèrent en 1886 et la mise en service eut lieu cette année encore.

L'exploitation fut confiée aux Tramways Electriques de Gand le 21 avril 1898. Un avenant de l'acte d'affermage précise que cette convention cessera ses effets en même temps que celle relative au chemin de fer vicinal de Gand-Merelbeke.

L'électrification eut lieu en trois phases :

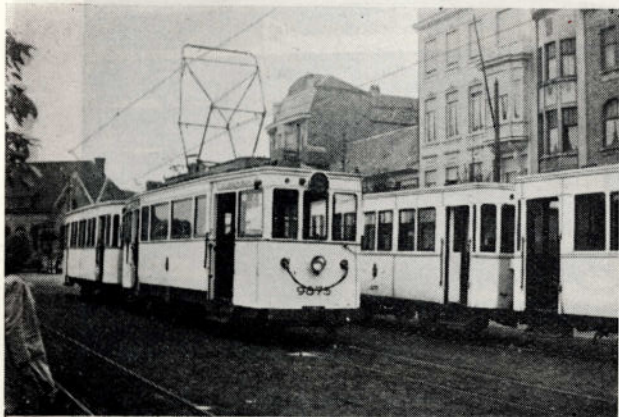
— de Gand (Palinghuizen) à Lovendegem, le 1^{er} novembre 1930 ;

— de Lovendegem à Zomergem, le 29 mars 1931, et

— de Palinghuizen à Gand St-Pierre, le 3 mai 1931.

La ligne comporte un développement de 12 km. 800 ; le matériel roulant est la propriété de la S.N.C.V.

La convention d'affermage de la ligne étant venue à expiration, la S.N.C.V. en reprend l'exploitation et combinera le service Gand-Zomergem, avec celui de Gand-Nevele, ce qui permettra une économie de matériel et de personnel.



Depuis de nombreuses années, les T. E. G. exploitent la ligne Gand-Zomergem avec des motrices à trois essieux. Leur parc comportait six voitures vicinales de ce genre, numérotées de 9874 à 79 et deux motrices avec compartiment bagages 10055 et 10056, également à trois essieux. On reconnaît ici la 9875 avec le disque lumineux « S » pour Zomergem.

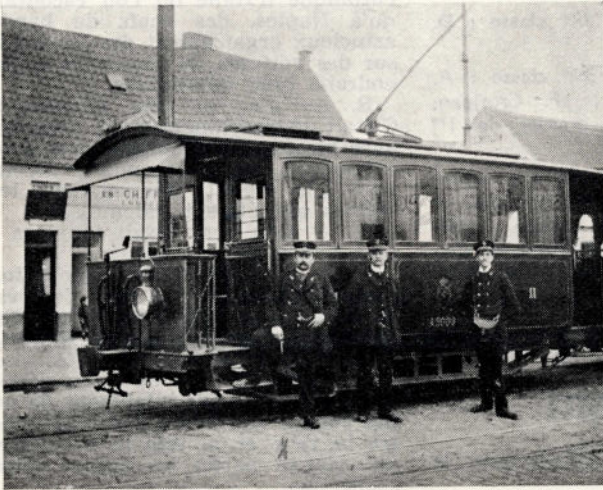
La première ligne électrique vicinale a 60 ans !

1894 - 1954

Deux anciens habitués de la ligne vicinale Place Rouppe - Petite Espinette racontent leurs souvenirs

La ligne vicinale Place Rouppe - Petite Espinette a constitué, pendant de longues années, pour les Bruxellois et les Saint-Gillois, la seule communication vers le Bois de la Cambre (côté avenue Longchamp) et la Forêt de Soignes.

Que de familles ont été transportées, par le « Tram du Bois » — c'est ainsi qu'on appelait ce Vicinal — vers la Pelouse des Anglais et le Ravin, et aussi les établissements célèbres de l'époque et qui existent toujours : Laiterie, Trianon, Chalet Robinson, Moeder Lambic, etc...



Voici le « tram » de l'Espinette photographié en 1900; la voiture n'a pas encore de paravent mais possède déjà un frein à air. A l'intérieur se trouvent deux énormes chauffeuses électriques; il paraît qu'il y faisait tellement chaud qu'on devait laisser la porte entrouverte, alors que le wattman était frigorifié à l'extérieur !

Les dimanches et jours de fêtes connaissaient, à la belle saison, la grande affluence; le service était renforcé et les départs, de 3 1/2 en 3 1/2 minutes, avaient lieu non seulement de la Place Rouppe (des piquets de fer reliés entre eux par des chaînes étaient plantés dans des alvéoles fixées à cet effet entre les pavés; le flot des voyageurs se trouvait canalisé et les bousculades étaient évitées), mais aussi de la Cité Fontainas (où existait une voie de garage) et de la Place Loix. De ces deux derniers points, les trams ne dépassaient pas le Vert Chasseur.

Vers 1900, un voyage en famille en tram, au Bois de la Cambre, par la Chaussée de Waterloo, représentait toute une expédition et la Petite Espinette semblait le bout du monde !!

Que de vieux souvenirs se rattachent à la ligne!... Aussi, est-ce avec attendrissement que les « près de 60 ans » évoquent ce bon vieux temps et revoient avec plaisir, en imagination: « Ma Campagne », cette petite guinguette avec son lattis vert, au carrefour qui a gardé son nom; le quartier « Ten Bosch » qui venait de naître; la Plaine de Berkendael, immense étendue de sable jaune où les enfants s'en donnaient à cœur joie, et les vieux cafés renommés de ce temps déjà lointain: l'« Ancienne Bascule », avec son tir à l'arc, le « Vieux Roi d'Espagne » et son grand jardin, « Moeder Lambic » où on avait aussi accès par le Bois de la Cambre et au

terminus même de la ligne, la « Ferme St Hubert », où conducteurs et receveurs se trouvaient en famille dans l'accueillante cuisine!

★★

La section de ligne comprise entre la Place Rouppe et le hameau du Vert Chasseur (6 km.) fut exploitée par traction à vapeur le 1^{er} octobre 1891, l'exploitation interrompue le 1^{er} novembre fut définitivement reprise le 6 février 1892 (1).

Les premiers essais de la traction électrique eurent lieu le 19 mai 1894 et l'inauguration officielle eut lieu le 5 juin 1894. C'était la première ligne vicinale électrifiée et à cette occasion la ligne fut prolongée du Vert Chasseur à la Petite Espinette.

Le service électrique fut interrompu le 14 juillet et la mise en service définitive eut lieu le 1^{er} octobre 1894.

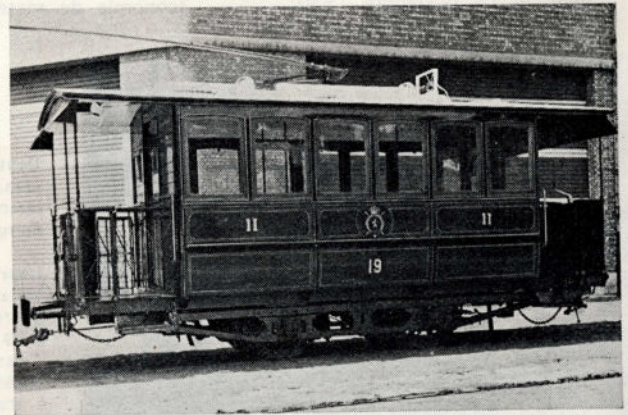
L'interruption avait pour cause la mise au point des motrices, les essieux trop faibles cassaient.

La Société fermière avait pour nom: « S. A. pour l'exploitation du chemin de fer vicinal de Bruxelles à la Petite Espinette et ses extensions ». Le mot « extensions » avait sa raison d'être puisque par la suite, la ligne a été prolongée jusqu'à l'Espinette Centrale (1910) où elle se soudait à celle de Rhode-St-Genèse à Waterloo, et une autre extension plus importante a été réalisée jusqu'à l'Observatoire (1913).

La double voie était posée au milieu de la chaussée jusqu'au Vivier d'Oie, avec voies de garage aux arrêts: avenue Longchamp et Vert Chasseur; au-delà du Vivier d'Oie, la voie était unique et à partir de l'avenue Maréchal (Fort Jaco) en accotement, avec un évitement en face de l'avenue Van Bever. Au terminus de la Petite Espinette, se trouvait une voie de manœuvre — empiétant sur la chaussée — et une aiguille dérailable vers Bruxelles. Pour la partie en accotement, les poteaux munis de simples potences à consoles en fer T, étaient en bois de sapin s'enfonçant à 1,70 m. dans la pierraille. Ces poteaux ont été remplacés par des tubes métalliques, lors de l'équipement de la double voie jusqu'à l'Espinette Centrale.

★★

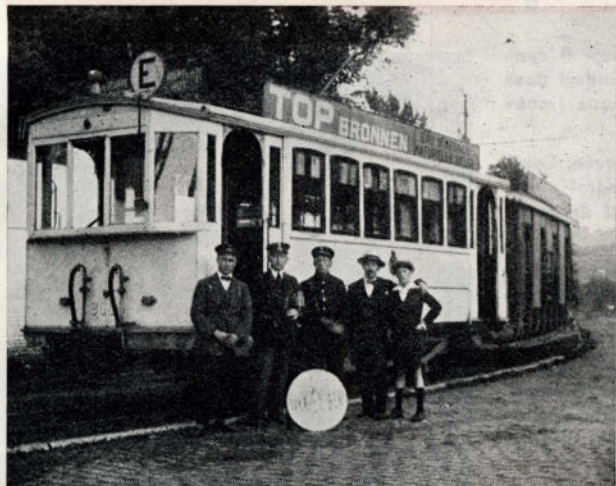
Nous avons connu le matériel électrique du début: les motrices et remorques aux plates-formes étroites et exposées aux intempéries.



L'atelier de Cureghem a entièrement remis en état la motrice n° 19 et sa remorque. Ce train peut circuler par ses propres moyens, mais il ne dispose que du frein à main d'origine !

(Photo R. Pletinckx).

Sur les plates-formes, les voyageurs essayaient de se protéger de la pluie et de la neige tant bien que mal, en ouvrant leurs parapluies qui étaient souvent retour-



Voici la 9006 photographée au terminus de Rode-St-Genèse (Embranchement au delà de l'Espinette).

nés par les coups de vent ! Et personne ne se plaignait ; c'était le règne de la bonne humeur perpétuelle ! Le conducteur ne disposait que d'un frein à main, un peu plus tard ce matériel était pourvu du frein à air comprimé ; l'air était fourni par un piston qu'actionnait un des essieux des remorques ; une motrice seule n'avait donc que la ressource du frein à main, le frein électrique n'existant pas.

Un service de messageries était assuré, deux fois par jour, par un fourgon léger accroché à un train.

★★

Nous donnons, ci-après, quelques indications complémentaires :

MATERIEL :

Les 24 motrices du début (24 places assises - 2^{me} classe - banquettes transversales) portaient à l'origine, les numéros 1 à 24 ; par après, elles ont été immatriculées A.9001 à 9024 ; elles étaient munies du double fanal.

Il existait des remorques fermées (banquettes longitudinales - 2 compartiments, 1^{re} classe à l'arrière) et ouvertes, ces dernières type 88, 89, ainsi que 15 à balcons (A.8700 à 8715) très appréciées par les parents ; en effet, les enfants s'y trouvaient à l'aise et ne couraient aucun danger.



Photo prise à Ostende d'une des motrices de la série dite « Bogota » qui après avoir roulé sur Bruxelles-Espinette furent envoyées à la Côte.

Les deux petits fourgons pour le service des messageries portaient les numéros A.2465 et 2466.

La plupart des motrices en question ont été démolies, d'autres ont été utilisées pour manœuvres dans des dépôts ou pour le service des Voies et Travaux et l'une d'elles (n° 9024) a été transformée en voiture-échelle, avec plate-forme centrale mobile ; elle a maintenant deux fièches.

De nouvelles motrices (2 compartiments, banquettes longitudinales) toujours munies du double fanal et peintes en vert foncé avec filets blancs, vinrent s'ajouter à l'effectif :

— vers 1910, 10 à deux essieux (n°s 9252 à 9261).

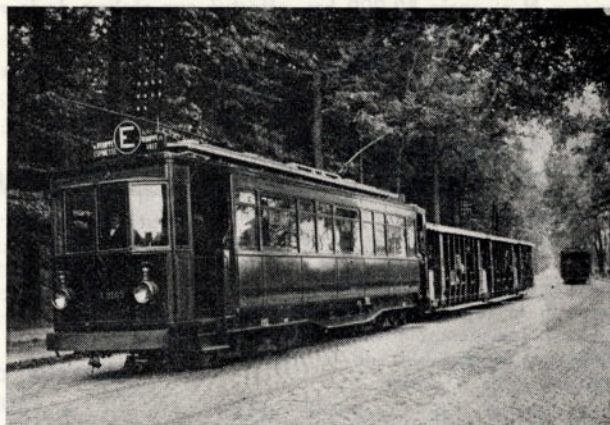
— vers 1911/12, 3 à deux essieux (n°s 9378 à 9380).

Ensuite :

— la 9544 (peinture vert pâle) et la 9546 (peinture grenat) ;

— 6 voitures à boggies dites « Bogota » (n°s 9623 à 9628) ; ces dernières, après être passées à Ostende, pour le service urbain et la ligne des villages vers le Coq, ont été tout récemment modernisées et transformées en remorques à boggies (numéros actuels : 19450 et suivants) et circulent sur la ligne de La Panne au Zoute.

En 1910, sur le tronçon Rhode-St-Genèse - Espinette - Waterloo, un premier essai d'automotrices à récupération fut tenté (voir « Nos Vicinaux » n° 12), il ne donna pas les résultats escomptés du fait que les moteurs à essence fournis à cette époque ne pouvaient satisfaire



Une des douze premières motrices électriques à boggies, appelée « Titanic », probablement parce qu'à l'époque le « Titanic » et le « Lusitania » étaient les deux grands paquebots ayant remporté le « ruban bleu » décerné pour la traversée la plus rapide de l'Atlantique Nord. Ces voitures furent incendiées ultérieurement au dépôt de Haechi, mais avec certains châssis récupérables, on a construit des tracteurs marchandise.

aux exigences que comportait leur utilisation sur rails. Ces voitures appelées « benzo-électriques » étaient remisées dans un dépôt aux abords de l'Espinette Centrale. Ce matériel comportait une voiture à deux essieux (9336) et huit à boggies (9407 à 10 et 9426 à 29), dénommées à l'époque « Titanic » ; elles ont toutes été transformées en motrices, par la suite, sous les mêmes numéros.

A. DARMS et L. MICHIELS.

(1) Le premier train d'essai sur la section place Rouppe à la rue de l'Instruction, à Anderlecht, circula le samedi 27 juin 1891 et l'exploitation sur cette section commença le lendemain dimanche, prolongeant ainsi l'exploitation de la ligne Bruxelles-Enghien. La longueur de cette section était de 1,600 km.

La commune d'Anderlecht perdait ainsi le bénéfice d'une tête de ligne et émit de vives protestations à ce sujet.

Le service Bruxelles (place Rouppe) au Vert Chasseur fut ouvert provisoirement du 1^{er} octobre 1891 au 2 novembre suivant (en vapeur).

La mise en service définitive eut lieu sur cette section le 6 février 1892 (vapeur).

Équilibrage électronique des induits

Pour la bonne compréhension de l'intéressant article ci-dessous, il convient de rappeler à nos lecteurs non-techniciens, que le rôle d'un induit dans un moteur est de transformer la force électrique en force mécanique (mouvement).

L'induit effectue donc un mouvement giratoire à une vitesse élevée. Comparons maintenant cette masse cylindrique à une roue faite en métal plein. Il arrive que, par suite de défaut de matière ou de fusion, l'apport de métal est légèrement plus élevé à un certain endroit de la roue.

Ce défaut est appelé balourd et provoque sur la roue, tournant à allure réduite, un accroissement de vitesse lorsqu'il effectue le demi-tour descendant et une diminution de la vitesse au cours du demi-tour ascendant. Forcément, à grande vitesse, ce phénomène s'amplifie et provoque des vibrations pernicieuses. On peut remarquer sur certaines roues d'automobile que le garagiste a soudé une petite pièce métallique contre-balançant le balourd. Cette petite pièce métallique s'appelle « masselote ». Ce même phénomène peut s'observer avec une roue de vélo, non équilibrée, dont la soupape constitue un balourd.

LE BALOURD DANS L'INDUIT

Vous aurez déjà constaté parfois que le plancher d'un tramway, à l'endroit où est logé le moteur, est soumis à une vibration lorsque le moteur tourne. Cette trépidation du moteur, comparable à celle qu'on éprouve lorsque, occasionnellement, le compresseur se met en marche, peut provenir d'un induit mal ou non équilibré; aussi, l'entretien systématique des motrices types « N », après 80.000 km, effectué aux ateliers de la rue Eloy, prévoit l'équilibrage des induits.

Jusqu'à ces dernières années, l'équilibrage parfait des induits des moteurs de traction n'était pas réalisé dans les ateliers de réparation de la S.N.C.V.

Cet équilibrage est très désirable pour les voitures à transmission par pignon et engrenage, afin d'assurer une bonne conservation des induits et des roulements. Pour les motrices « N » à deux moteurs, avec pont à vis et moteur suspendu à la caisse, un équilibrage parfait est indispensable pour éviter des vibrations désagréables de la transmission par arbre à cardan.

Les ateliers de Cureghem, devant assurer la construction et l'entretien de nombreuses motrices « N » à 2 moteurs, ont mis au point un poste d'équilibrage électronique.

Le berceau oscillant a été construit et mis au point dans les ateliers mêmes, tandis que l'appareillage électronique a été fourni par la firme Philips.

Les causes de déséquilibre des induits sont multiples : tolérances dans les fabrications des pièces constitutives : tôles ventilateur; manque d'homogénéité des pièces coulées, bobinages asymétriques, etc., etc...

L'équilibrage dans un seul plan : induit à l'arrêt ou équilibrage statique ne suffit pas; car si l'équilibrage est réalisé dans un plan longitudinal (axial) de l'induit, il se pourrait que le contre-poids correcteur soit placé dans un plan radial différent de celui du balourd. Dans ce cas, les forces centrifuges qui se créent du fait du balourd et du contre-poids correcteur, **n'étant pas situées dans un même plan**, produisent un « couple » qui se caractérise par des vibrations. Il faut donc réaliser un équilibrage dynamique, c'est-à-dire dans deux plans, de façon à éviter ces forces centrifuges.



A l'atelier de bobinage : Th. Raulier, brigadier de bobinage et M. Lecion, brigadier des électriciens.

APPAREILLAGE

On entraîne l'induit à équilibrer sur un châssis monté sur roulements (voir photo).

On place un pivot fixe vertical au droit d'un des plans de correction : on peut alors mesurer et remédier aux vibrations dans l'autre plan.

On place ensuite le pivot au droit du second plan de correction et l'on peut remédier aux vibrations dans le premier plan.

CAPTEUR DE VIBRATIONS ABSOLUES

Cet appareil transforme les vibrations mécaniques en variations de tension

électrique. Celles-ci appliquées à un oscillographe à rayons cathodiques donnent une mesure de l'amplitude des vibrations en millièmes de millimètres (ou microns).

INDICATEUR DE POSITION

L'oscillogramme ne fournit aucun renseignement sur l'angle que fait la résultante des forces centrifuges avec un repère choisi sur le rotor.

Pour déterminer la position de la masselotte correctrice, on a recours à l'indicateur de position, basé sur le principe de la cellule photo-électrique.

METHODE DE TRAVAIL

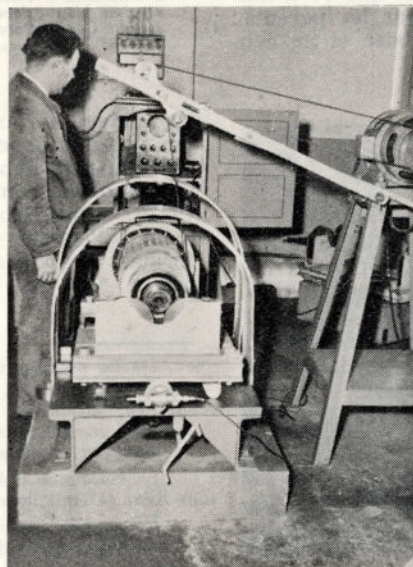
La détermination de la valeur de la masselotte correctrice se fait par comparaison : on place une masselotte d'un poids connu et l'on effectue la mesure à l'oscillographe : par comparaison avec la lecture faite précédemment, l'on détermine la valeur de la masselotte à appliquer.

Cette dernière est constituée de soudure à l'étain, appliquée sur les cercles avant et arrière de l'induit.

En moyenne, l'équilibrage d'un induit demande deux heures et demie de travail.

N.D.L.R. - Nos services techniques mènent actuellement une lutte victorieuse contre les bruits parasites et les trépidations sur nos véhicules de transport.

Nous exposerons prochainement le travail effectué sur nos autobus par une équipe de la Direction des Exploitations, armée d'un « accéléromètre » pour le relevé des chocs et vibrations.



J. Guns surveille l'indicateur de position. (Photo Gilliams).

Le nouveau tracé des voies vicinales

A

OSTENDE

On sait que les lignes du littoral et le réseau urbain d'Ostende sont exploités par une société fermière; son Directeur d'exploitation M. H. van Ypersele de Strihou a bien voulu exposer les tenants et les aboutissants du projet des modifications du tracé des lignes vicinales dans la ville d'Ostende. Ces importants travaux, nous pouvons bien le dire, furent conçus et préparés durant la guerre 1940-1945 par M. van Ypersele de Strihou lui-même, il était donc tout désigné pour nous les décrire.

Durant les mois de mai et de juin, le service des Voies et Travaux du Littoral a été sur la brèche pour mener à bien, avant le début de la saison, les importantes modifications prévues sur le parcours des lignes Ostende-La Panne et Ostende-Knokke dans la traversée de la ville.

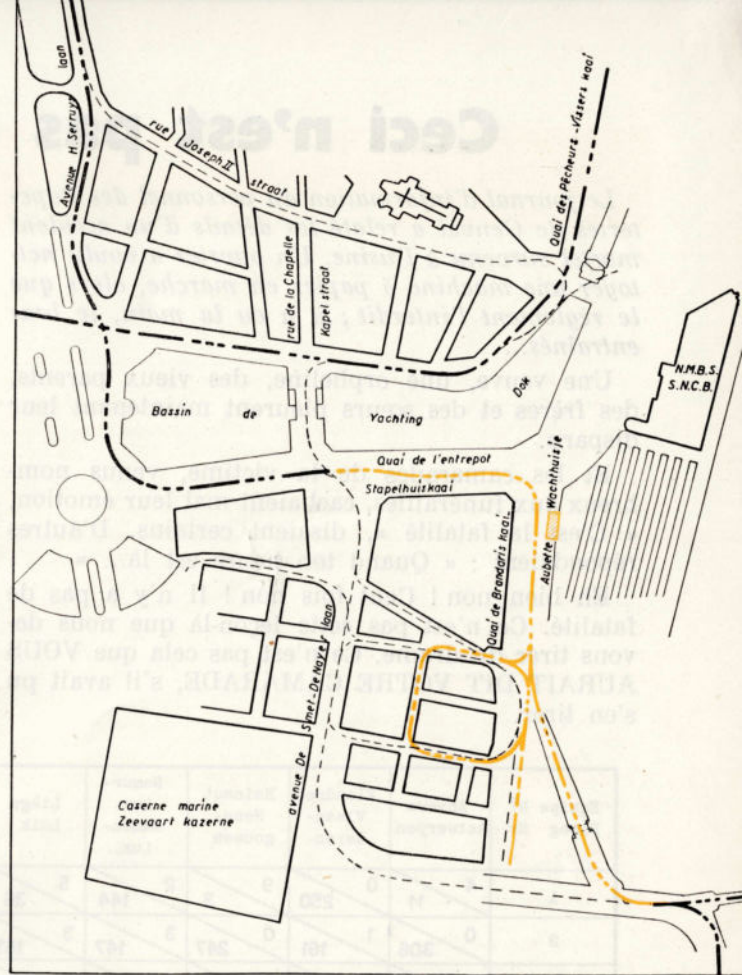
Il s'agit de la réalisation d'un projet conçu dans le cadre des grands travaux d'urbanisation à exécuter à Ostende. Ces travaux comprennent entre autres la construction d'une chaussée raccordant le terminus du car ferry Londres-Istanbul à l'autostrade Bruxelles-Ostende, l'aménagement d'un bassin pour yachts et la construction de nouvelles écluses aux abords de la gare maritime. Les changements à apporter au contour des bassins devaient amener la suppression des voies de la ligne de La Panne devant l'aubette d'Ostende Quai et la suppression de cette aubette elle-même. Il fallait donc chercher pour la ligne côtière un nouveau tracé aussi direct que possible tout en étant proche de la gare du chemin de fer. Il existe, en effet, à Ostende un échange important de voyageurs entre chemin de fer et vicinal, particulièrement pendant la saison.

Divers projets furent étudiés qui visaient à utiliser la voirie existante. Malheureusement ils conduisaient à des tracés sinueux et peu intéressants du point de vue de la circulation en général. L'idée vint alors de construire une rampe à la limite des installations du chemin de fer pour réaliser un raccordement direct avec les grands ponts qui franchissent la voie ferrée Ostende-Bruxelles et les écluses maritimes (voir plan ci-contre).

Cette solution, qui parut tout d'abord un peu révolutionnaire à certains urbanistes, fut adoptée à l'unanimité par le Conseil général des Ponts et Chaussées le 7 novembre 1945.

Il fallut cependant attendre plusieurs années avant de voir la réalisation, car plusieurs obstacles devaient encore être surmontés :

- le projet était basé sur le nouveau tracé du premier bassin qui impliquait le comblement d'une crique sur laquelle les voies devaient passer. Il fallait donc construire une quarantaine de mètres de mur de quai, ce que le Ministère des Travaux Publics consentit à faire sans attendre le moment où il pourrait réaliser l'ensemble de son programme ;
- des abris en béton avaient été construits par les Allemands à l'emplacement des nouvelles installations ; il fallut les démolir ;
- l'ancien mur de quai du premier bassin présentait des brèches assez profondes pour empêcher la pose des voies prévues à cet endroit ;
- le tracé le long de ce bassin ayant dû être ripé pour éviter la conduite de gaz principale alimentant Ostende, un nouvel obstacle se présentait sous la



Le trait jaune : nouveau tracé.
Le trait gras : voies subsistantes.
Le trait fin : voies à démonter.

forme d'un bâtiment de la Ville (Commissariat de police).

Les travaux de réparation du mur de quai sont en cours, mais le bâtiment qui devra être démolé pour le raccordement à l'autostrade est encore là. Pour ne pas retarder davantage la réalisation du nouveau tracé vicinal, celui-ci a été détourné provisoirement sur une centaine de mètres. Il sera rectifié aussitôt que les 2 derniers obstacles auront disparu, ce qui ne tardera guère.

Comme on peut s'en rendre compte en consultant le plan, le nouveau tracé présente de grands avantages par rapport à l'ancien : — Il est beaucoup plus direct. Non seulement il est plus court de 360 m., mais encore il évite plusieurs passages où la circulation est fort difficile pendant la saison, — spécialement le pont de la rue de la Chapelle — et une série de croisements dangereux. On coupe encore plusieurs artères, ce qui est inévitable dans la traversée d'une agglomération, mais ces croisements sont plus dégagés et moins nombreux. Le plus important d'entre eux, au sommet de la rampe, est d'ailleurs doté d'une signalisation lumineuse.

- Il n'emprunte plus du tout les voies de la ligne urbaine.
- Il a permis de rassembler en un seul arrêt les haltes d'Ostende Quai et de la Place Feys (ancienne gare).
- Il dessert mieux la gare du chemin de fer. Le nouvel arrêt est plus rapproché de cette gare et les voyageurs peuvent se rendre de l'un à l'autre sans traverser la chaussée. Précédemment ils devaient emprunter un pont tournant fort étroit et souvent encombré. Quand ce pont était ouvert, il fallait recourir à la passerelle des portes d'écluse, ce qui n'était guère apprécié par les personnes sujettes au vertige.

Les nouvelles installations comportent, outre une aubette spacieuse et de bel aspect, des quais dallés pour les voyageurs et un complexe de voie permettant de garer le matériel de réserve et d'opérer facilement toutes les manœuvres nécessaires. Ces manœuvres qui se faisaient précédemment sur la voie publique, s'exécutent maintenant en dehors de la circulation routière.

Ceci n'est pas un fait-divers !

Le journal d'information du personnel des Pape-
teries de Genval a relaté les détails d'un accident
mortel survenu à l'usine. Un ouvrier a voulu net-
toyer une machine à papier en marche, alors que
le règlement l'interdit ; il a eu la main, le bras
entraînés...

Une veuve, une orpheline, des vieux parents,
des frères et des sœurs pleurent maintenant leur
disparu.

Et les camarades de la victime, venus nom-
breux aux funérailles, cachaient mal leur émotion.
« C'est la fatalité », disaient certains. D'autres
répondaient : « Quand ton heure est là... »

Eh bien non ! Cent fois non ! Il n'y a pas de
fatalité. Ce n'est pas cette leçon-là que nous de-
vons tirer du drame. Ce n'est pas cela que VOUS
AURAIT DIT VOTRE CAMARADE, s'il avait pu
s'en tirer.

La leçon du drame, elle est simple et CATE-
GORIQUE : c'est que personne ne peut enfreindre
les consignes de sécurité.

Il n'y a pas de honte à porter des lunettes pour
meuler, un casque pour manipuler des rondins
de bois au chantier, un masque pour décharger
du charbon. Il n'y a pas de honte à mettre un
casque pour rouler à moto, à demander qu'on
arrête la machine pour la nettoyer. C'est, au con-
traire, le devoir de chaque homme, conscient de
ses responsabilités envers lui-même et envers les
siens.

Ce n'est pas la faiblesse, ce n'est pas la « frous-
se » qui fait respecter les consignes de sécurité.
C'est le bon sens. Et le « caractère ». Le « carac-
tère » pour donner l'exemple et convaincre ceux
qui n'auraient pas encore compris, malgré un
drame comme celui que nous venons de vivre.

Equipe N° Ploeg Nr	Anvers Antwerpen	Flandres Vlaan- deren	Hainaut Hene- gouwen	Namur- Lux. Namen- Lux.	Liège Luik	Brabant	Limbourg Limburg
1	4 / 11	0 / 250	9 / 3	2 / 144	5 / 36	4 / 26	0 / 202
2	0 / 306	1 / 161	0 / 247	3 / 147	3 / 161	9 / 8	4 / 37
3	0 / 268	0 / 286	6 / 42	3 / 63	2 / 50		3 / 117
4	1 / 64	0 / 289	2 / 76	6 / 20	1 / 96	3 / 43	0 / 259
5	1 / 65	0 / 318	3 / 55	5 / 1	0 / 546	4 / 70	
6	2 / 42		1 / 142	2 / 27	0 / 509	0 / 188	
7	4 / 35	2 / 154	4 / 9		6 / 5	2 / 49	
8	1 / 52		2 / 43		3 / 57	0 / 546	
9			3 / 54		6 / 0	6 / 16	
10	4 / 1		7 / 16			1 / 89	
11	3 / 8		7 / 15			2 / 102	
12	3 / 64		3 / 97			9 / 6	
13			4 / 36			11 / 11	
14			2 / 109			7 / 13	
15			6 / 21			1 / 0	
16			8 / 0			3 / 7	
17			1 / 183			1 / 154	
18			5 / 128			0 / 212	
19						6 / 18	
20							
21			5 / 23				
Nombre d'accidents Aantal ongevallen	23	3	78	21	26	69	7

Commentaires

Alors que les équipes ont encore quel-
ques étapes à parcourir, faisons un ra-
pide pointage au tableau d'affichage.

Dans la catégorie « grands ateliers »
nous constatons que c'est celui du Lim-
bourg qui détient toujours le maillot
jaune avec 202 jours sans accident; tou-
tes les autres équipes de cette catégo-
rie ont déjà fait connaissance avec
« l'homme au marteau » ! Mais parmi
elles, les Flandres font une remonte,
debout sur les pédales !

Dans l'autre catégorie : les Flandriens
ont devancé nettement les Anversois. En
effet, les équipes des Flandres n° 1-3-
4-5 sont fières de LEUR ZERO DANS LA
CASE GAUCHE DE LEUR DOSSARD !
Et l'équipe 5 compte déjà 318 jours
SANS ACCIDENTS !

Les équipes du Brabant et les rouge
et blanc d'Anvers sprintent roue dans
roue, car chacun de ces Groupes pos-
sède deux équipes SANS ACCIDENT,
parmi elles l'équipe n° 8 des environs
de Bruxelles, totalise déjà 546 jours.

Au passage on se montre du doigt
l'équipe n° 2 du Hainaut (Mouvement
Jumet et Châtelet), qui en est à 247
jours. Mais voici que des acclamations
saluent le passage de deux équipes
liégeoises, sur leur dossard nous lisons
le chiffre 546 jours et 509 jours. Dans
leur sillage passe encore l'équipe n° 4
du Limbourg avec plus de HUIT MOIS
ET DEMI SANS ACCIDENT.

Le statu-quo est à pronostiquer du-
rant les mois d'été et la période des congés,
mais attention aux dernières étapes
d'hiver !

★

Le Service Général de la Sécurité à BRUXELLES

Dans une allocution de fin d'année, dont nous avons conservé la mémoire, M. le Président du Conseil, Comte Louis de Lichtervelde, s'exprima comme suit :

« *Le moment est venu* », disait-il, « *de s'attacher davantage à l'aspect social de toutes choses. Faire de l'organisation scientifique, n'est-ce pas rechercher par tous moyens, à placer le travailleur dans les meilleures conditions de sécurité et de travail possibles, quel que soit l'endroit où il œuvre, que ce soit dans nos ateliers, le long de nos voies, sur les trams, au bureau* ».

C'est dans le cadre de ce programme que prit naissance, chez nous, cette vaste action préventive contre les accidents de travail, dont notre Société peut se féliciter aujourd'hui, à ne considérer que les seuls résultats atteints à ce jour.

Sans doute les succès remportés jusqu'ici et que notre journal ne manque jamais de signaler, sans quelque pointe de fierté, ne sont-ils pas l'effet du hasard, mais bien le fait de la vaste campagne menée par cette organisation qui vit le jour chez nous en 1948 et à laquelle il nous plait de rendre en ce moment, s'il en était besoin encore, un hommage spécial. Mais auparavant, nos chers lecteurs, tous co-auteurs des victoires remportées sur le danger et ses conséquences, aimeront-ils apprendre comment est constituée et fonctionne cette organisation qui préside à notre campagne préventive pour plus de sécurité, d'hygiène et d'embellissement.



A gauche M. Follon, à droite M. Courtens.

Cette organisation comprend :

— **sur le plan national**, un Service Général présidé par le Chef du Service Général, assisté d'un adjoint, de deux délégués par Groupe d'exploitation, ainsi que de deux délégués de l'Administration Centrale;

— **sur le plan régional**, des Comités de Sécurité à raison d'un Comité par Groupe d'exploitation, chaque Comité se subdivisant en quatre sous-comités : Exploitation, Voies et Travaux, Ateliers et Employés, présidés par le Chef de Groupe.

En marge de cette vaste organisation, la Société Nationale a instauré en février 1947 un Service de Sécurité, attaché à l'Inspection Générale et assuré par deux Ingénieurs Techniciens, chargés de la partie administrative et statistique du Service et de veiller à l'application de la nouvelle législation en

matière de sécurité, c'est-à-dire le Règlement Général pour la protection du travail.

« Nos Vicinaux » a voulu interviewer ces deux responsables dans le bureau qu'ils partagent à l'Administration Centrale. Les agents du pays flamand connaissent bien la longue silhouette de M. Follon et ceux de Wallonie voient le plus souvent M. Courtens en loden et tête nue ! Mais les employés de l'Administration Centrale sont tellement habitués à les voir à travers la grande baie vitrée de leur bureau, travailler côte à côte, et à les voir quitter ensemble les locaux, qu'on les imagine volontiers affublés tous deux du chapeau melon et du parapluie des fameux détectives Dupont et Dupond, bien connus de nos enfants !

Et certes, il leur arrive parfois de jouer au détective lors de la reconstitution des causes d'un accident grave, car

leur mission véritable est effectivement de « détecter » l'accident possible.

C'est en 1946 que M. Follon fut engagé aux Vicinaux après avoir conquis son diplôme à l'Institut Gramme à Liège. Un stage à l'atelier de Destelbergen le mit en contact avec les exigences journalières de l'exploitation, puis, il suivit les cours de chef de sécurité à l'A. I. B. Désigné pour s'occuper du nouveau service de Sécurité, M. Courtens vint peu de temps après partager cette fonction avec lui. Sorti également de Gramme, M. Courtens avait déjà une expérience des tramways puisqu'il avait passé plusieurs années aux T. U. L. E. et aux Tramways de Gand, avant d'être transféré à l'Administration Centrale des Vicinaux après un stage aux ateliers d'Assebroek, question de s'adapter aux habitudes vicinales.

Ignorant nos intentions, les intéressés nous font les honneurs de leur local dont les murs sont littéralement tapissés de plans, de cartes et de tableaux de statistiques.

Au-dessus de la porte, un large panneau couvert de noms nous intrigue; on nous apprend qu'il s'agit d'une sorte d'organigramme de la Sécurité aux Vicinaux, portant les noms des quelques 248 délégués patronaux, des 248 délégués syndicaux et des 22 membres du Service Général, **chargés de veiller sur la sécurité de leurs compagnons de travail.**

Un autre tableau très intéressant attire également notre attention. C'est le tableau comparatif du nombre d'accidents de travail enregistré au cours des années 52-53 et en partie 1954. Une représentation du système dit « à tuyaux d'orgues », constituée de colonnes différentes d'après l'année, reflète pour chacun des mois sous revue le nombre d'accidents chômants survenus. Un simple coup d'œil suffit pour se rendre compte que pour les mois de janvier à avril, par exemple, les colonnes de 1954 sont plus courtes que celles de 1952 et 1953 et que, par conséquent, il y a eu régression des accidents. Par contre, à partir de mai, il y a une légère augmentation en cette année 1954.

Sur deux murs opposés, de grandes cartes de Belgique font apparaître, l'une les lieux d'accidents réperés par épingle à tête colorée, l'autre les accidents de travail et d'incendie.

Ici encore, il suffit d'un regard pour embrasser la situation, une accumulation d'épingles en un point ou sur une ligne dénotant une situation locale exceptionnellement dangereuse.

Devant cette floraison de statistiques, l'on pourrait croire et admettre qu'un chef de Sécurité, dans une grande Administration, ne vivant pas quotidien-

nement la vie dangereuse de l'usine, ne soit trop facilement noyé sous les rapports écrits et que, obsédé par les statistiques, il ne s'abandonne à une morne routine.

Il n'en est heureusement rien chez nous.

On sait que le pourcentage des accidents de travail dus au facteur humain reste le plus élevé, la prévention dans ce domaine est la plus difficile ; **il faut constamment faire preuve d'imagination et être à l'affût d'idées originales.**

C'est ainsi qu'en 1950 la Société a mis à la disposition du Service de Sécurité un appareil cinématographique sonore. De nombreuses séances ont été

organisées sur le chantier du travail et il est heureux de constater que ces séances rencontrent un grand succès auprès du personnel.

Par ailleurs, le Service de Sécurité s'occupe également de l'émission d'avis et de lettres-circulaires imposant certaines règles de sécurité ; de la diffusion d'affiches placées aux endroits les plus apparents des lieux de travail ; de la diffusion de toute réglementation officielle, des brochures éditées par des organismes étrangers.

Signalons encore que ce Service s'est occupé de la rédaction d'un vade-mecum de la sécurité spécialement conçu pour l'industrie des transports en commun et dont chaque agent reçut un exemplaire.

Ce livret a été édité afin de mettre chaque agent en possession des règles de sécurité qui l'intéressent et à l'inciter à les observer.

Rappels enfin la distribution du nouveau Code de la Route, le passage dans nos ateliers de l'amusant théâtre de marionnettes de l'A. N. P. A. T. et, tout dernièrement, l'apposition de timbres de propagande sur les bandelettes de paie.

Toutes ces initiatives furent préparées par le Service Général de la Sécurité, mais le travail le plus absorbant est celui du pointage quotidien des concours de sécurité dont nous expliquerons le mécanisme dans le prochain numéro.

« Je connais un contremaître qui garde dans sa poche un œil de verre, et de temps à autre, lorsqu'il aperçoit un ouvrier qui veut éviter l'ennui de porter des lunettes de sécurité, il s'approche de lui, et lui présente l'œil de verre dans sa main ouverte. »

(Dr L. G. MORGAN,

Médecin-chef de la London Transport Board.)

Peut-être est-ce un procédé un peu macabre, mais c'est ainsi qu'il aurait fallu agir avec cet agent des Voies et Travaux que l'on a surpris récemment en train de scier un rail au chalu-meau, sans lunettes, en pleine ville !

Après tant de conférences, de séances cinématographiques, de pancartes et d'articles, il y avait de quoi faire attraper une syncope au délégué de la Sécurité !



Liste des Agents des Groupes mis à la pension

MAI - JUIN 1954

Coenen Constant, chef-receveur . . . 47 années de service, Anvers.	id.	id.
Adriaensens Petrus, receveur . . . 34	id.	Flandres
De Fre Alfons, ouvrier d'élite . . . 49	id.	id.
Verfaillie Jules, machiniste . . . 46	id.	id.
Ditellieu Arthur, piocheur . . . 35	id.	id.
Ghesquiere Richard, wattman . . . 32	id.	id.
De Meyer Edouard, ouvrier qual. 31	id.	id.
Goret Victor, piocheur . . . 35	id.	Hainaut.
Demagnet Benoit, wattman . . . 35	id.	id.
Philippe Albert, chef station . . . 44	id.	Nam.-Luxemb.
Finfe François, machiniste . . . 34	id.	id.
Berger Léon, chef station . . . 44	id.	Liège-Limb.
Sneyers Jean, machiniste . . . 32	id.	id.
Fauconnier Louis, piocheur . . . 26	id.	id.
Wouters Auguste, chef-train . . . 42	id.	Brabant.
Wauters Egide, veilleur . . . 41	id.	id.
Weckx Jean, conducteur AR . . . 40	id.	id.
Lebrun Joseph, piocheur . . . 28	id.	id.
Courbet Henri, ouvrier qualifié . 18	id.	id.

Si vous allez

au travail
à VÉLO

Lisez ceci :

Les cyclistes ont tendance à accuser les automobilistes de les éblouir ou de les frôler dangereusement à grande vitesse, et ils n'ont certes pas tort. La plupart des conducteurs d'autos et de camions ont pourtant commencé, eux aussi, par faire du vélo et beaucoup d'entre eux n'ont-ils pas des enfants qui roulent à bicyclette ? Ils devraient bien s'en souvenir lorsqu'ils sont au volant, le soir.

De leur côté, les cyclistes font l'objet de justes plaintes de la part des autres

usagers. On leur reproche, mais c'est assez rare, d'avoir eux-mêmes des phares éblouissants à l'avant et de négliger d'utiliser leurs feux de croisement. Mais le plus grave reproche que l'on puisse faire aux cyclistes concerne leurs feux rouges arrière. Une enquête de VIA SECURA a révélé que sur le trajet Bruxelles-Gand, une des routes les plus fréquentées du pays, il est courant de rencontrer, le soir, des cyclistes qui n'ont pas de feu rouge à l'arrière, ou qui n'ont qu'un feu rouge tellement insuffisant qu'il est absolument invisible, même de tout près. Il en va de même sur toutes les routes.

Rouler dans ces conditions est une manière de suicide. Etant donné l'encombrement des routes, le soir, les automobilistes et motocyclistes doivent presque toujours rouler avec leurs feux de croisement, qui n'ont qu'une portée réduite et ne permettent pas de distinguer les cyclistes de loin, de sorte qu'ils n'aperçoivent le cycliste que quand ils ne sont plus qu'à

quelques mètres de lui. Et c'est parfois trop tard !

Un bon feu rouge est donc indispensable à l'arrière de tout vélo, pour attirer l'attention des conducteurs de véhicules rapides qui le dépassent. C'est pourquoi VIA SECURA demande aux cyclistes de faire placer un feu rouge de qualité à l'arrière de leur vélo et de veiller, une fois ce feu placé, à ce qu'il reste toujours propre et bien orienté, et aussi à ce qu'il ne soit jamais caché par un paquet ou le bas d'un paletot. C'est la vie même des cyclistes qui dépend de ces petites précautions.

Cyclistes, si vous roulez sans feux rouges à l'arrière de votre vélo ou avec un feu rouge insuffisant, les automobilistes viendront se jeter sur vous, sans vous avoir vus. Exigez de votre mécanicien qu'il vous place un feu rouge bien visible dans l'obscurité : votre vie vaut bien quelques francs !