

*Raccordement des déclivités.* — L'angle formé par deux déclivités successives sera adouci par une déclivité moyenne, de manière à faire disparaître par une courbe le sommet d'angle formé par la rencontre des déclivités entre elles ou avec les paliers.

## § 2. — COMPOSITION DE LA VOIE

*Longueur des rails.* — Le rail adopté est du modèle Vignole ; il est en acier et son poids est de 15 kilogrammes par mètre courant ; la longueur *normale* de chaque rail est de 8 mètres.

Dans les courbes, pour racheter la différence de développement existant entre les deux files de rails, il sera placé dans la file *intérieure* des rails de 7,90 m. de longueur, dits : *rails courts*. Les extrémités de ces rails courts seront peintes en rouge.

Pour les changements et croisements de voies, il y aura d'autres coupures qui seront indiquées et détaillées sur les dessins spéciaux.

En outre, pour faciliter la fabrication, il sera admis une certaine quantité de rails de longueur réduite à 7 mètres et 6 mètres.

Autant que possible, ces rails, de longueur réduite, seront employés dans les voies de chantier, de ballastière, et dans les voies de service des gares, ainsi que pour les raccords et coupures.

Si, en raison de leur quantité, on se trouve dans la nécessité d'en employer dans la voie principale, ils seront placés exclusivement dans les parties en alignement droit.

*Ecartement des traverses.* — La voie sera posée à joints concordants, avec éclisses en porte-à-faux et traverses intermédiaires.

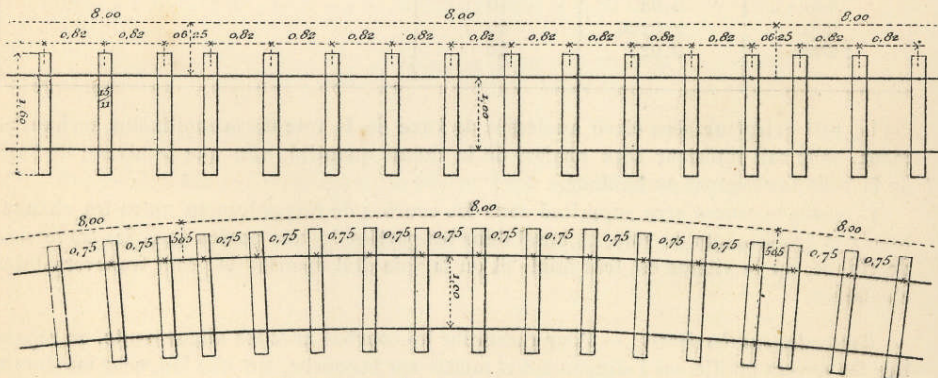


Fig. 710. — Écartement des traverses.

Dans les alignements et les courbes à grand rayon, le nombre de traverses employées sera de dix par longueur de rail de 8 mètres.

Dans les courbes à faible rayon, et dans certaines parties en alignement droit, spécialement désignées, le nombre de ces traverses sera porté à onze par longueur de 8 mètres.

Dans ces deux cas, les traverses seront disposées conformément aux indications des croquis ci-dessus (fig. 710).

Avec dix traverses, chaque joint se trouve compris entre deux traverses distantes de 0,625 m. les autres traverses étant espacées l'une de l'autre de 0,82 m. d'axe en axe.

*Suite de la note 2, page 461.*

Pratiquement, le passage immédiat de l'alignement à l'arc de cercle est aussi satisfaisant que le raccordement avec une courbe progressive.

Voy. *Raccordement des courbes avec les alignements*, par Jules Michel. *Revue générale des Chemins de fer*, novembre 1879.