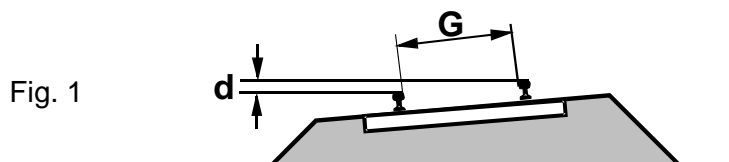




1 But et définition

Dans la pose des voies du chemin de fer prototype le dévers en courbe contribue à la sécurité de la circulation des véhicules par le fait que l'accélération transversale provoquée dans le véhicule et dans la voie par la courbure se trouve compensée, pour tout ou partie, grâce à la surélévation "d" du rail extérieur par rapport au rail intérieur (fig. 1).



En modélisme la pratique du dévers n'est pas rendue nécessaire par les phénomènes dynamiques; elle peut même au contraire accroître pour certains véhicules le risque de basculement vers l'intérieur de la courbe. C'est pourquoi, si un dévers est pratiqué dans un souci de fidélité d'aspect, la cote d ne doit pas dépasser la valeur G:15.

Les cotes recommandées sont les suivantes :

G	6,5	9	12	16,5	22,5	32	45	64
d _{max}	0,4	0,6	0,8	1	1,5	2	3	4

Les voies à crémaillères modèles ne comportent pas, ou très peu, de dévers.

2. Description

Dans la courbe le rail intérieur conserve le profil en long environnant, palier ou pente; c'est le rail extérieur, qui est surélevé de la valeur de la cote "d".

Les courbes sur lesquelles un dévers est pratiqué doivent être abordées par des arcs de raccordement (voir NEM 113), jouant en même temps le rôle de rampes de dévers. La surélévation à établir sur la courbe elle même doit être atteinte par une progressivité régulière le long des arcs de raccordement. (fig. 2)

