



De obligado cumplimiento

Cotas en mm.

Edición de 1977 (19/07/2007)

Esta norma es el documento fundamental para la verificación, de una parte de las vías, desvíos y otros aparatos de vía y, por otra parte de las ruedas y ejes. Para poder ser reputado conforme a las normas NEM, un circuito debe, así como su parque móvil, satisfacer esta norma.

Las cotas prescritas se apartan de la reducción del prototipo a escala, como lo quieren las mejores condiciones de circulación. Se ha tenido en cuenta sobre todo los “estándares” NMRA S3 y S4, así como la recomendación NMRA RP 25.

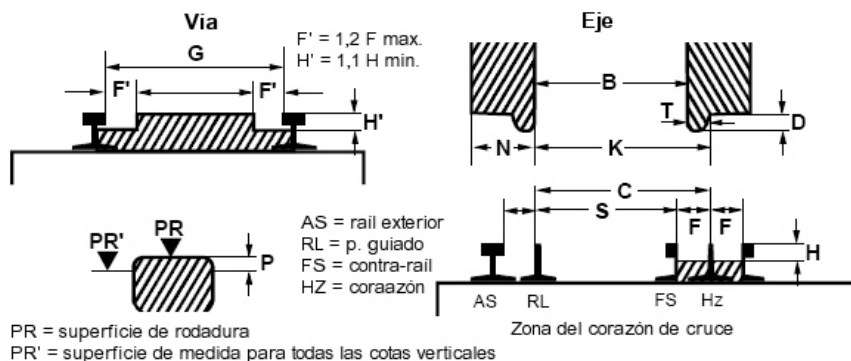


Tabla de cotas por ancho de vía G ¹⁾			Vía				Eje		Rueda				P
Escala	Nominal	máximo	C ²⁾ min.	S max.	F ³⁾ max.	H ⁴⁾ min.	K max.	B min.	N ⁵⁾ min.	T min.	T max.	D ⁶⁾ max.	
Z	6,5	6,8	5,9	5,2	0,75	0,6	5,9	5,25	1,55	0,41	0,46	0,6	0,1
N	9	9,3	6,1	7,3	1,0	0,9	8,1	7,4	2,2	0,5	0,6	0,9	0,15
TT	12	12,3	11,0	10,1	1,1	1,0	11,0	10,2	2,4	0,6	0,7	1,0	0,20
H0	16,5	16,8	15,2	14,1	1,3	1,2	15,2	14,3	2,8	0,7	0,9	1,2	0,25
S	22,5	22,8	20,9	19,5	1,6	1,4	20,9	19,8	3,5	0,9	1,1	1,4	0,30
0	32	32,3	29,9	28,0	2,2	1,6	29,9	28,4	4,7	1,2	1,4	1,6	0,40
I	45	45,3	41,8	39,3	2,8	2,2	41,8	39,8	5,7	1,5	1,7	2,2	0,50

Observaciones:

1) En recta es necesario tender al valor nominal. En curva puede ser necesario un pequeño sobredimensionado, sobre todo si se hacen circular vehículos con una gran batalla rígida.

2) El límite C_{min} sólo atañe a la zona crítica en dónde el contra-raíl del desvío asegura el paso al vuelo de la punta del desvío (cf. NEM 124). No se aplica al contra-raíl de guiado de curvas rígidas, ni al contra-raíl de protección en obras de fábrica.

3) El respeto de F_{max} para el releje del corazón permite la circulación mezclada de materiales con diversa altura de pestañas. Este límite puede siempre poder ser sobrepasado con la condición que se asegure el rodaje de todas las ruedas sobre su pestaña y además en su tabla de rodaje normal. Si la oblicuidad de los ejes en la vía desviada hace necesario cierto alargamiento o una reducción de la anchura media S, es necesario: de una parte que la profundidad de los aparatos de vía de releje ensanchado no admiten los vehículos con estándares NMRA.

La anchura de los otros relejes (F0 en la figura) resulta: sea $F0 = \frac{1}{2} (G-S)$ para los relejes de vía principal, sea $F0 = G-C$ para el releje en el contraraíl del desvío.

4) El límite Hmin sólo atañe a la profundidad del releje del corazón, por otra parte es necesario disponer una gran profundidad $H' > 1,3$ min.

Los corazones no metálicos deben tener sus aristas al nivel de 0,1 por encima de PR.

5) La anchura N de la banda de rodadura puede ser reducida por debajo de N_{min}, pero con la doble condición que se asegure el paso de todos los desvíos de todas las ruedas relativas sobre su pestaña en el releje del corazón según la observación 3), y además que la cota K sea suficiente para que sea respetada la condición de sustentación $K + N > G_{max}$.

6) Está permitido buscar la disminución de la altura H de las pestañas hasta la reducción de escala, con la precaución de que no se tenga que recurrir a un rodamiento sobre pestañas en el releje del corazón.