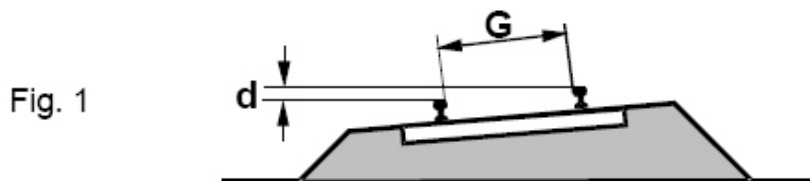


1. Finalidad y definición

En el posicionamiento del prototipo de vías de ferrocarril el peralte en curva contribuye a la seguridad de la circulación de los vehículos por el hecho de que la aceleración transversal provocada en el vehículo y en la vía por la curva se encuentra compensada, total o parcialmente, gracias a la sobre-elevación “d” del raíl exterior con relación al interior (fig. 1).



En modelismo la práctica de peraltado no se tiene por necesaria para los fenómenos dinámicos; puede incluso al contrario, puede incrementar el basculamiento hacia el interior de determinados vehículos. Es por lo que, si se practica un peraltado con el cuidado de fidelizar el aspecto, la cota d no debe sobrepasar el valor G:15.

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

Las vías de cremallera no tienen apenas peralte, o muy poco.

2. Descripción

En la curva el raíl interior conserva el perfil en toda su longitud, en llano o pendiente; es el raíl exterior el que se sobre-eleva con el valor de la cota “d”.

Las curvas sobre las cuales se practica un peralte deben abordarse por arcos de transición (ver la NEM 113), jugando al mismo tiempo el rol de rampas de peraltado. La sobre-elevación a establecer sobre la curva que se debe acometer con una progresividad regular a lo largo de los arcos de transición (fig. 2).

