

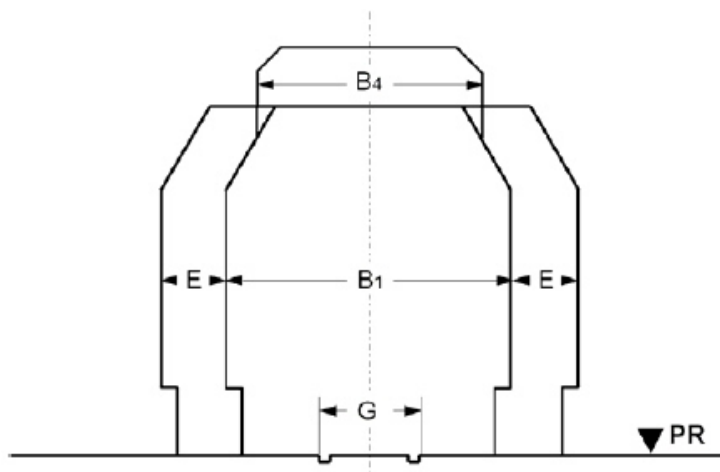
**De obligado cumplimiento**

**(Cotas en mm.)**

**Edición de 2004**

Reemplaza la edición de 1985

Con respecto a las vías curvas, el gálibo de libre circulación definido por la NEM 102 para las vías rectas (exceptuando la parte superior prevista para los pantógrafos) se ha de ensanchar simétricamente hacia el exterior y el interior de la curva. El semi-ensanchamiento  $E$  depende del radio de la curva y del material que tenga que circular.



El sobre-dimensionado que es necesario aplicar en una curva determinada está condicionado por la amplitud de los desplazamientos transversales que experimentan los vehículos. Así son los vehículos largos de boges, los que dan los desplazamientos más largos en la cara interior de la curva. La largura del tipo de vehículos en circulación es en cada caso determinante para la cota  $E$ .

Los vehículos de boges se clasifican desde este punto de vista en tres grupos:

**Grupo A**

Largura de la caja hasta 20,0 m. Distancia entre pivotes de boges hasta 14,0 m.

**Grupo B**

Largura de la caja hasta 24,2 m. distancia entre pivotes de boges hasta 17,2 m.

**Grupo C**

Largura de la caja hasta 27,2 m. Distancia entre pivotes de boges hasta 19,5 m.

**Observación:** Los modelos de vehículos del grupo C recortados (por ejemplo a escala H0, pero con la largura de caja tratada a 1:100) pueden asimilarse al grupo B.

A estas larguras de caja corresponden en los modelos las larguras siguientes:

Escala	Z	N	TT	H0	S	0	I	II
Grupo A	91	125	167	230	313	460	625	889
Grupo B	110	151	202	278	378	556	756	1076
Grupo C	124	170	227	313	425	625	850	1209

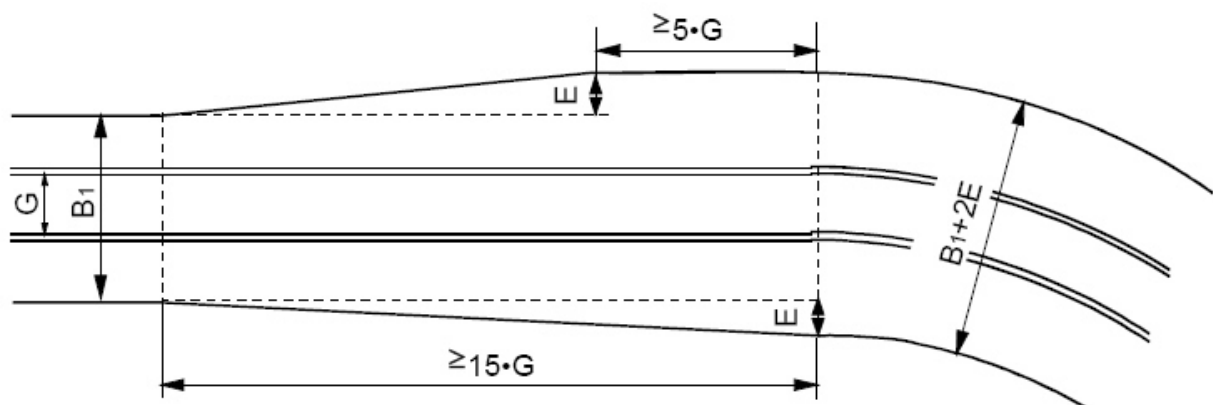
Los valores que se tienen que dar a los semi-ensanchamientos  $E$  se indican en la tabla de la página 2 en función de los radios de curva.

Hay posibilidad de no reducir  $E$  por debajo de los valores descritos en el grupo A, especialmente en el caso de no haber vehículos de boges.

Tabla de valores de E:

Escala	Z			N			TT			H0			S			0			I			II		
Radio de las curvas	Grupos de vehículos																							
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
175	2	3	5	4																				
200	2	3	4	4	6																			
225	2	2	4	3	5	7																		
250	1	2	3	3	5	6	6																	
275	1	2	3	3	4	6	5	8																
300	1	2	3	2	4	5	5	7	10															
325	1	1	2	2	3	5	4	6	9	9														
350	1	1	2	2	3	4	4	6	8	8	12													
400	0	1	2	1	2	4	3	5	7	7	11	14												
450	0	1	1	1	2	3	3	4	6	6	9	12	12											
500	0	1	1	1	1	3	2	4	5	5	8	11	10	16										
550	0	1	1	0	1	2	2	3	4	4	7	10	9	14	19									
600	0	1	1	0	1	2	1	3	4	4	6	9	8	13	17	19								
700	0	0	0	0	0	1	1	2	3	3	5	7	7	11	15	16	25							
800	0	0	0	0	0	1	0	2	3	3	4	6	6	9	13	14	22	29						
900	0	0	0	0	0	1	0	1	2	2	3	5	5	8	11	12	19	25	23					
1000	0	0	0	0	0	0	0	1	2	2	3	4	4	7	9	10	17	22	20	31				
1200	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	3	3	5	7	8	14	18	16	25	34			
1400	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	2	2	4	6	7	11	15	13	21	28	31		
1600	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	2	3	5	6	9	13	11	18	24	26	41	
1800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	2	4	5	8	11	9	15	21	23	36	47
2000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	3	4	7	9	7	13	18	20	32	42
2500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	3	5	7	5	10	13	15	24	32
3000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	3	5	3	7	10	11	19	26
3500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	4	2	5	8	9	16	21
4000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	1	4	6	6	13	18

Al principio de una curva el sobre-ancho de libre circulación tiene que ser progresivo, según croquis adjunto:

**Observación:**

Los entre-ejes de vías en curva tienen que cumplir la NEM 112