

MOROP	Európai modellvasúti szabványok Legkisebb ívsugarak	NEM 111
Ajánlás		1989

1. Cél

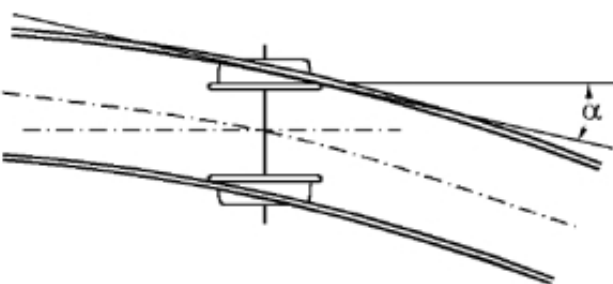
A vágányok vonalvezetésénél a nagyvasúti előkép méreteinek méretarányos átszámítása - ahogy az például a modelljármű-építésben megszokott - rendszerint alkalmazható. Az ívsugár aránytalan kicsinyítése különösen feltűnő. Az ívsugár-csökkentés korlátozása nemcsak a valósághűség optikai fenntartása, hanem a járműfutás mechanikai szükségszerűségei miatt is szükséges. Ezzel szemben azoknak a tényezőknek, amelyek a nagyvasúti előképnél az íves pályán való mozgást nagymértékben befolyásolják, a modellek esetében nincs jelentősége, főképp, ha az ívátmeneteket a NEM 113 szerint fektették le. Ezen szabvány meghatározásainál csak az ívenfutás mechanikus feltételei döntőek, a valósághűség szubjektív szempontjait nem vesszük figyelembe.

2. Összefüggések a jármű és az ívsugár között

2.1. Kötött tengelyű járművek

Nem ívbeálló tengelyű járművek esetén a kerék sínrel szembeni alfa nekifutási szöge a mértékadó (l. ábra). Ez nem lehet nagyobb 12°-nál.

A súrlódási ellenállás csökkentése és a kisiklás elleni védelem fokozása érdekében tanácsos a táblázatban ajánlott legkisebb ívsugár-értékeket betartani.



2.2. Forgóvázak járművei

Forgóvázak járművei esetén a forgóváz fordulási tartományát a rögzítés módja és a kuplungok oldalirányú kivágódása korlátozza. A táblázatban ajánlott legkisebb ívsugár betartása forgóvázak járműveknél is kielégítő ívenfutást biztosít.

3. Legkisebb ívsugár

Az előzőekben felsorolt összefüggések alapján a vágányfajtától és a kocsicsoporttól (NEM 103) függően a következő megengedhető és ajánlott legkisebb ívsugarakat (G = nyomtáv a NEM 310 szerint) adódnak:

	Normálnyomtávú kocsicsoport			Kisnyomtáv
	A	B	C	
Megengedhető legkisebb ívsugár	22 G	25 G	30 G	15 G
Ajánlott legkisebb ívsugár				
Állomási mellékvágányok	25 G	30 G	35 G	20 G
Mellékvonali fővágányok	30 G	35 G	40 G	25 G
Fővonalon	35 G	40 G	45 G	30 G