

Raccomandazione
© MOROP - FIMF

Quote in mm

Edizione 1983
Traduzione italiana a cura di A. Manino

1 Scopo e concetto

La sopraelevazione serve nelle ferrovie reali per la sicurezza di marcia dei veicoli in curva, dato che l'accelerazione laterale causata dal moto in curva viene totalmente o parzialmente compensata dal fatto che la rotaia esterna si trova rispetto alla rotaia interna in posizione sopraelevata di un valore h (Fig. 1).

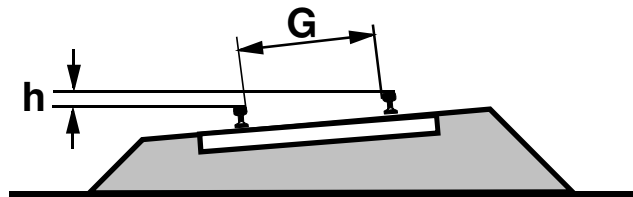


Fig. 1

Nelle ferrovie in miniatura una sopraelevazione per ragioni dinamiche non è necessaria; essa al contrario aumenta il rischio di ribaltamento all'interno per certi veicoli.

Per queste ragioni, non si deve superare il valore $\frac{G}{15}$, se si utilizza una sopraelevazione per motivi estetici. Si raccomanda:

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

2 Descrizione

In curva la rotaia interna mantiene il piano o rispettivamente la pendenza del rettilineo, mentre la rotaia esterna viene sopraelevata di un valore h rispetto al livello di quella interna.

Le curve con sopraelevazione devono essere dotate di curva di raccordo (cfr. NEM 113); la lunghezza della rampa di sopraelevazione deve corrispondere alla lunghezza della curva di raccordo. Il livello della sopraelevazione viene raggiunto con pendenza uniforme lungo tutta la curva di raccordo (Fig. 2).

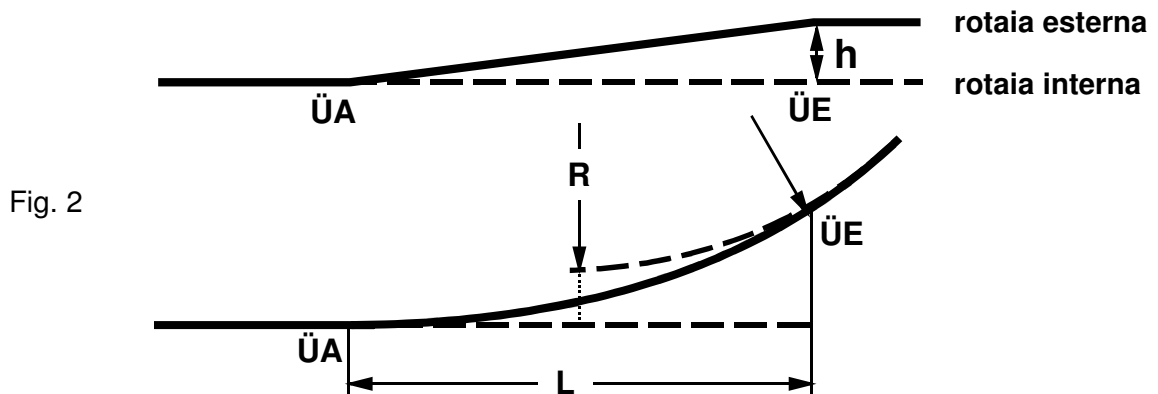


Fig. 2