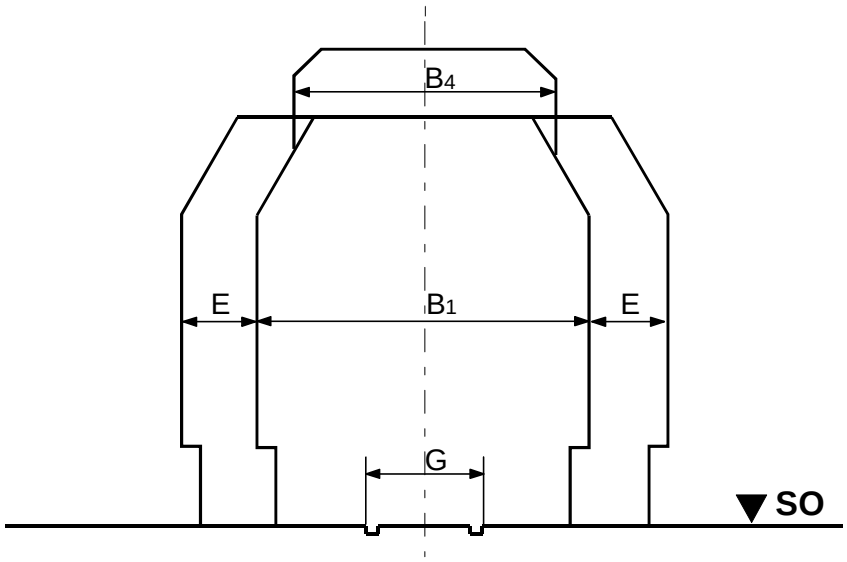
Umgrenzung des lichten Raumes bei Gleisführung im Bogen

Verbindliche Norm **Maße in mm** **Ausgabe 2013**
(ersetzt Ausgabe 2004)

Im Bereich von Gleisbogen ist die Umgrenzung des lichten Raumes nach NEM 102 außer dem Bereich des Stromabnehmers zur Bogen-Außenseite und Bogen-Innenseite hin jeweils um das Maß ***E*** in Abhängigkeit vom Bogenradius und dem zu verwendenden rollenden Material zu erweitern.



Für die Erweiterung ist der seitliche Ausschlag der Fahrzeuge bestimmend. Den größten seitlichen Ausschlag weisen Drehgestellwagen zur Bogen-Innenseite hin auf. Die Länge des jeweils eingesetzten Drehgestellwagens ist somit ausschlaggebend für die Größe des Maßes ***E***.

Die Drehgestellwagen werden zu diesem Zweck in drei Gruppen unterteilt:

Wagengruppe A
mit bis zu 20,0 m Kastenlänge und 14,0 m Drehzapfenabstand,

Wagengruppe B
mit bis zu 24,2 m Kastenlänge und 17,2 m Drehzapfenabstand,

Wagengruppe C
mit bis zu 27,2 m Kastenlänge und 19,5 m Drehzapfenabstand.

Anmerkung:

Verkürzte Modelle der Wagengruppe C (z.B. bei Nenngröße H0 im Längenmaßstab 1:100) sind ggf. der Wagengruppe B zuzuordnen.

Die **Grenzmaße für die Wagenkastenlänge** entsprechen folgenden Modellmaßen:

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

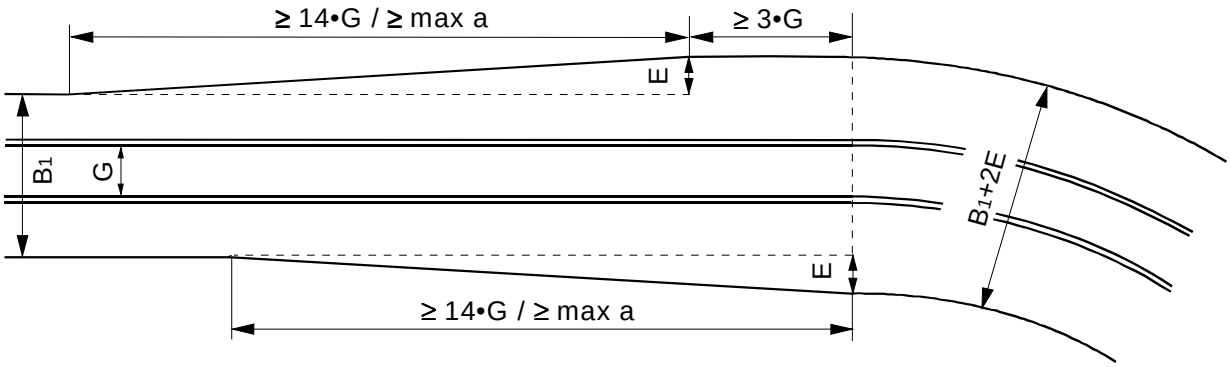
Die Maße für die Erweiterung ***E*** sind der Tabelle auf Seite 2 zu entnehmen. Der Wert für die Wagengruppe A soll nach Möglichkeit nicht unterschritten werden, auch wenn keine Drehgestellfahrzeuge vorhanden sind.

© by MOROP - Nachdruck auch auszugsweise erlaubt, Belegexemplar an MOROP-Präsidenten

Maßtabelle für E:

Nenngröße	Z			N			TT			H0			S			0			I			II		
Radius des	**Wagengruppen**																							
Gleisbogens	**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																						
200	2	3	4	4																				
225	2	2	4	3	5																			
250	1	2	3	3	5	6																		
275	1	2	3	3	4	6	5																	
300	1	2	3	2	4	5	5	7																
325	1	1	2	2	3	5	4	6	9															
350	1	1	2	2	3	4	4	6	8															
400	0	1	2	1	2	4	3	5	7	7														
450	0	1	1	1	2	3	3	4	6	6	9													
500	0	0	1	1	1	3	2	4	5	5	8	11	10											
550	0	0	1	0	1	2	2	3	4	4	7	10	9											
600	0	0	1	0	1	2	1	3	4	4	6	9	8	13										
700	0	0	0	0	0	2	1	2	3	3	5	7	7	11	15	16								
800	0	0	0	0	0	1	0	2	3	3	4	6	6	9	13	14	22							
900	0	0	0	0	0	1	0	1	2	2	3	5	5	8	11	12	19							
1000	0	0	0	0	0	0	0	1	2	2	3	4	4	7	9	10	17	22	20					
1200	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	3	3	5	7	8	14	18	16	25				
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	
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

In der Übergangszone zum Gleisbogen ist die Erweiterung der Umgrenzung des lichten Raumes der Skizze entsprechend vorzusehen (a = maximaler vorkommender Drehzapfenabstand).



Anmerkung:

Gleisabstände im Bogen sind nach NEM 112 zu bemessen.

© by MOROP - Nachdruck auch auszugsweise erlaubt, Belegexemplar an MOROP-Präsidenten