

1. But

Cette norme complète la NEM 310G, elle décrit un profil de roue qui assure un grande sécurité de roulement si l'essieu et la voie respectent les NEM 110G et 310G.

2. Présentation de principe

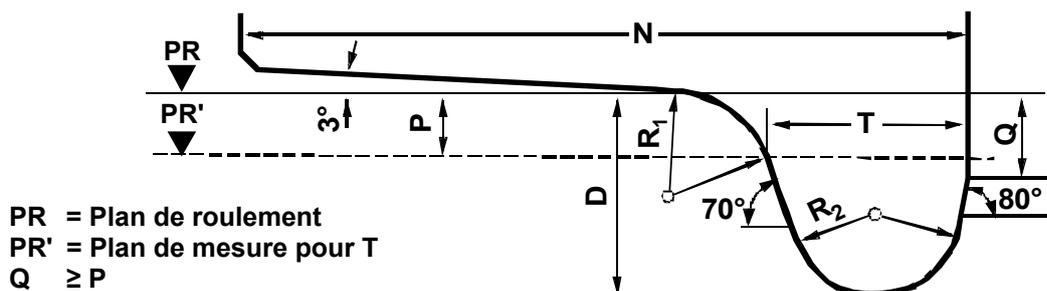


Tableau des cotes

Écartement	R_1	R_2
89	1,0	0,7
127	1,5	1,0
184	3,0	1,5
260	3,0	2,3

Les cotes pour D , N , P et T sont définies dans la NEM 310G. Les cotes T et R_1 sont indépendante l'une de l'autre. La cote valable est $G > B + 2 * T + 1,8 * R_1$

L'arrondi R_1 entre la surface de roulement et le boudin de roue est très important pour assurer la sécurité de roulement. Cet arrondi est plus grand que l'arrondi du champignon du rail R (selon la NEM 120). Cela a une grande signification pour la sécurité.

3. Recommandations d'utilisation

Hauteur du boudin de roue

Les dessins des figures 2 et 3 montrent les limites des dimensions du boudin de roue, maximum et minimum. Il faudra choisir un profil de boudin s'approchant le plus possible du minimum.

Fig. 2 :
 Boudin de roue minimal

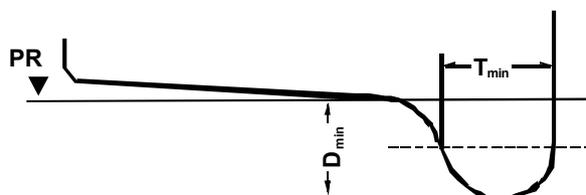
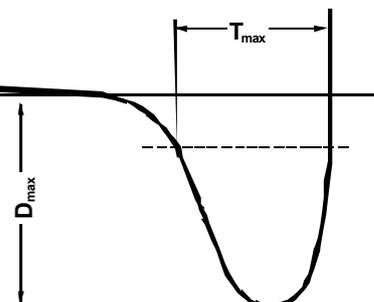


Fig. 3 :
 Boudin de roue maximal



La hauteur du boudin D peut être choisie librement sans influence sur les fonctions de guidage horizontal ni sur les tolérances autorisées par la NEM 310G. Une diminution plus importante de cette hauteur n'est pas permise suite à la valeur minimale de la dimension T du boudin de roue.

Explications de la figure 2)

Le boudin de roue selon le dessin 2 est très proche du modèle réel. Les boudins de roues fins exigent une voie impeccablement posée.

Explications de la figure 3)

Le boudin de roue maximal D_{max} selon la figure 3 n'est à utiliser qu'avec des essieux à grand empattement ou si, par suite d'impératifs de fonctions mécaniques, il est prévu un passage sur le boudin de roue dans les cœurs d'aiguilles et des croisements.