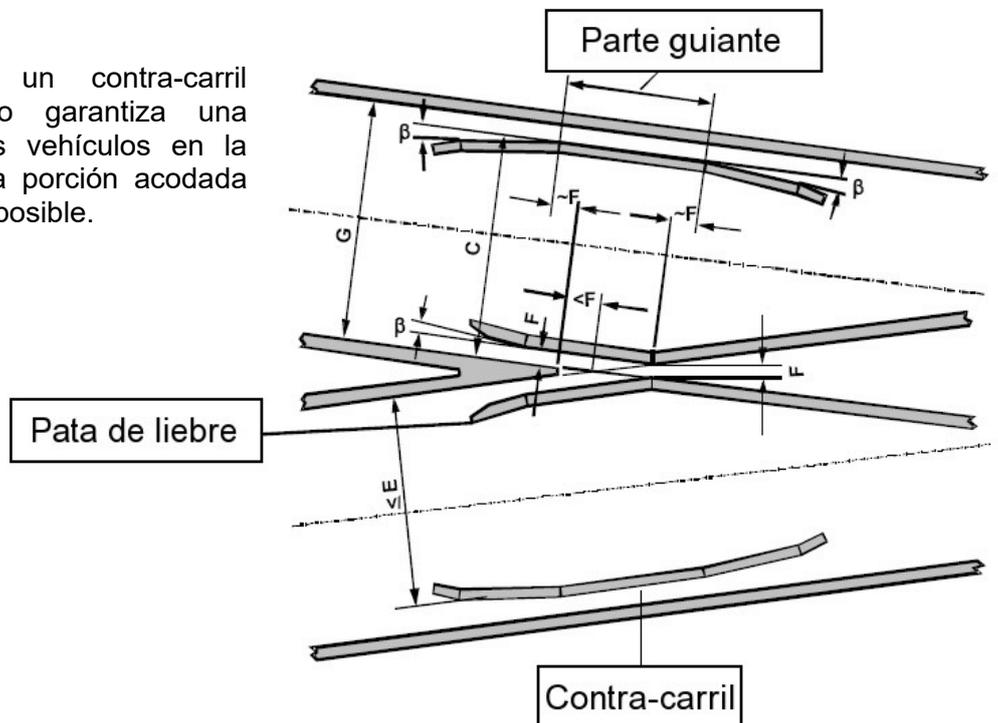




## 1. Zona del corazón

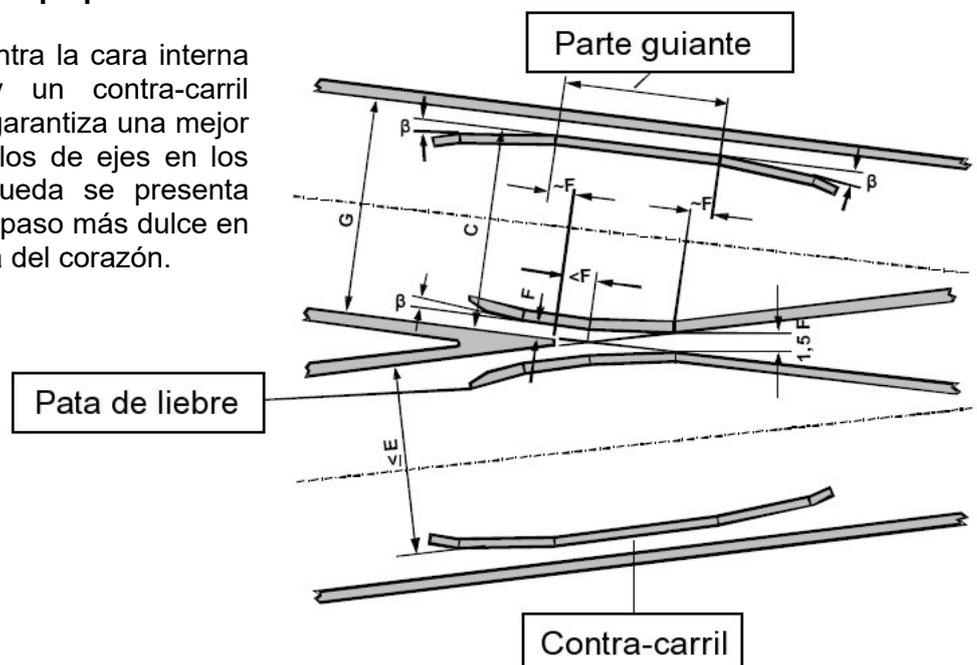
### Variante aconsejada

La disposición de un contra-carril simplemente acodado garantiza una mejor entrada de los vehículos en la punta del corazón. La porción acodada debe ser lo más corta posible.

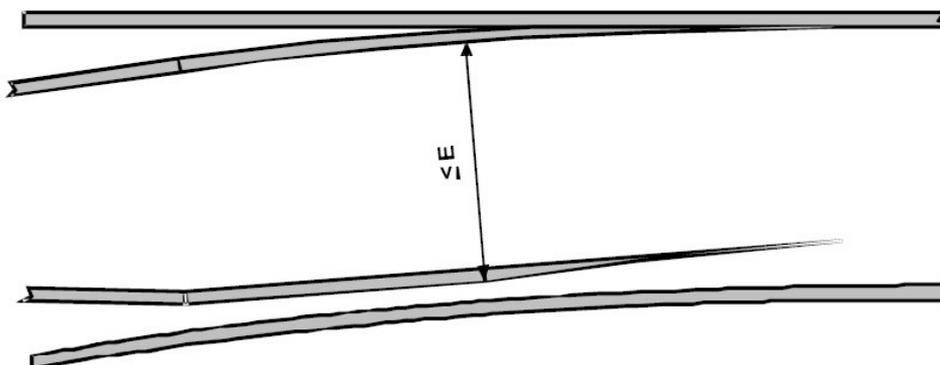


### Variante para desvío de pequeño radio

El paso de la rueda entra la cara interna del carril exterior y un contra-carril doblemente acodado garantiza una mejor entrada de los vehículos de ejes en los que la pestaña de rueda se presenta sesgada, así como un paso más dulce en la garganta de la punta del corazón.



## 2. Zona de las agujas



### Observaciones:

Las cotas **C**, **E**, **F** y **G** se tienen que tomar de la NEM 110.

El contra-carril debe asegurar el paso de la rueda interior con total seguridad por la punta del corazón. Por las zonas de entradas de las partes guantes del contra-carril y de la pata de liebre el valor máximo de  $\beta$  es de  $5^\circ$ . En el caso de desvíos con un débil ángulo de desvío, se puede tender hacia las cotas del prototipo, teniendo siempre en cuenta que no dificulte el paso del eje que tendrá un sesgo fuerte en caso de vehículos largos. En caso de utilizar contra-carriles más cortos con relación al modelo real representado en los diseños, será necesario que estos contra-carriles tengan una altura menor y que la zona de entrada se alargue hasta la medida deseada.

En ningún caso, los contra-carriles pueden superar la superficie de rodamiento del carril.

En el caso de grandes escalas, la punta del corazón se disminuirá al menos  $1/20 F$ . Esta disminución deberá terminarse hacia el final del desvío para llegar a toda la superficie de la cabeza del carril en el lugar de la punta del corazón.

Si la lama inactiva del desvío tiene una polaridad opuesta de carril continuo, el valor  $E_{max}$  según la NEM 110 debe reducirse en 0,2 mm.