

Zwarte Kat @Nexus_624 Fri Apr 02 17:09:08 +0000 2021

Pourquoi les AM96 sont aérodynamiques alors qu'elles n'ont pas un nez profilé ? Petit **#thread** explicatif sur un engin atypique du chemin de fer au design si particulier. <https://t.co/zQ2G7jnwnS>

Tout d'abord, les AM96 sont dérivées des IC3 utilisés au Danemark, Israël et Espagne. La particularité est que le poste de conduite est escamotable. Il peut être replier afin de permettre la création d'un long couloir créant un passage entre plusieurs AM. <https://t.co/tuCIKVMxcs>

Cette fonction permet d'éviter l'engouffrement de l'air entre les deux AM. Le caoutchouc est étanche et donc l'air ne passe pas. <https://t.co/Dx3srz2r0V>

Maintenant, la grande question se trouve à l'avant. Comment un truc pareil pourrait être efficace et aérodynamique ? Alors que les trains ont un profil plus allongé afin de permettre une meilleure pénétration dans l'air ? <https://t.co/03Q9nbNJ7S>

Le boudin en caoutchouc est gonflé à une certaine pression. L'air va s'engouffrer au niveau de ces boudins et rebondir afin de créer une bulle d'air à l'avant du train. Cette bulle d'air va créer cette pointe manquante physiquement sur ces modèles ferroviaires. <https://t.co/Mv4bfwqTg9>

D'ailleurs, si le boudin a un défaut qui ne permet plus de créer cette bulle d'air à l'avant, le train n'est pas utilisable. (On me connaît pour avoir ce défaut ■) <https://t.co/CrlqKNsIHl>

Combiné avec l'étanchéité entre les automotrices, les AM96 (comme les IC3 danois, israéliens ou espagnols) possèdent une dérive formidable et, même si c'est un design discutable, c'est un véritable plaisir à conduire et l'automotrice que je préfère. ■ <https://t.co/mzrNlgRkK9>