



郑西
高铁

说高铁,处处科技更人性

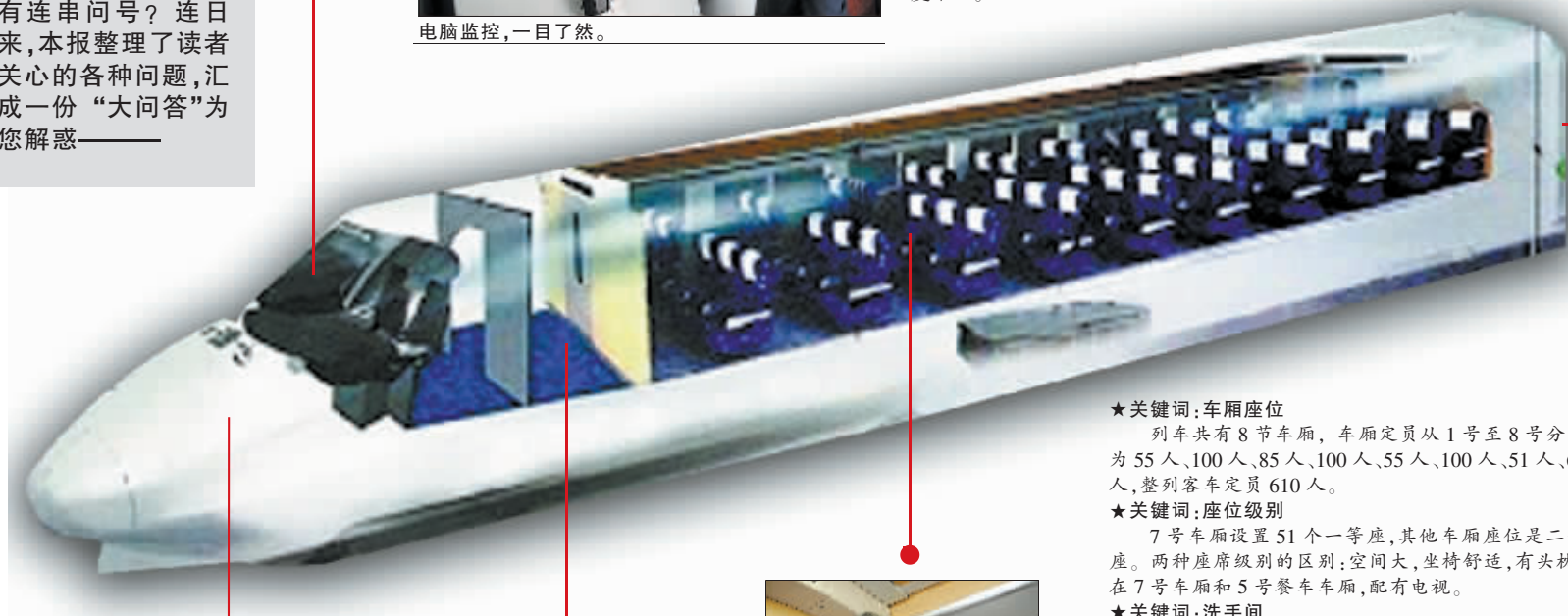
你是否对“贴地飞行”的旅行方式充满好奇和憧憬?你是否对洁白光亮、整洁舒适的高速列车还有连串问号?连日来,本报整理了读者关心的各种问题,汇成一份“大问答”为您解答——



电脑监控,一目了然。

确保安全,有何高招?

通常,在第一趟列车出发前,会有一趟先导车开出“试路”。郑西高铁拥有全世界最好的列车控制系统:一个是无线监测网,像移动通讯一样,监测全线有无、牲口等进入;一个是列车上安装的有线列控,铁轨上几毫米的变形和下沉,都能看得十分清楚,一旦前方有不速之客侵入铁路,监控系统会立刻指令列车自动停车。两者合在一起,就能在列车出现隐患后及时报警,并将列车控制在可以刹车的安全距离内。如果铁路上轨道地基的变形值超过了标准,监控系统会立即反馈到指挥调度中心。



★关键词:车厢座位

列车共有8节车厢,车厢定员从1号至8号分别为55人、100人、85人、100人、55人、100人、51人、64人,整列车定员610人。

★关键词:座位级别

7号车厢设置51个一等座,其他车厢座位是二等座。两种座席级别的区别:空间大,座椅舒适,有头枕。在7号车厢和5号餐车车厢,配有电视。

★关键词:洗手间

1、3、5、7号车厢有洗漱间和卫生间。
2、3、5、8号车厢有茶炉,茶炉是触摸式。



座椅下面配有电源线。



乘务员微笑服务暖人心。

紧急制动,把握多大?

时速350公里的高速动车紧急刹车制动,需要减速滑行6500米,仅凭肉眼判断根本来不及,专线上装有自动控制系统,列车运行时可监测32公里内的故障,保证有足够的时间发现情况和刹车。

同时,列车还会自动保持14公里的安全车距,低于安全车距时,调度中心会发出指令调整车速。



透过减速玻璃,窗外景物清晰依然。

□记者 张喜逢 孟国庆/文
赵朝军 高山岳/图

高速长跑,动力何在?

郑西高铁的牵引功率在七八千千瓦,采用动力分散交流驱动方式,具有更好的启动加速和持续高速运行能力。

动车组车头并无动力,而是将动力分布在一些列车车节,共同作用拖着列车跑。其运行方式好比一前一后的两个人,手牵手以同样的速度同样的姿势飞奔向前。

碰上飞禽,是否出事?

高速列车前窗玻璃的厚度比战斗机的玻璃还厚,况且其速度也没飞机高,小型飞禽不会对列车运行造成危害。

这些疑惑,一一详解

坐在车内,是否会耳鸣头晕?

身体敏感的人才会稍有一点气压下降的感觉。这取决于车厢间的密封效果,日后车厢密封得更好,那种感觉将更难察觉。

遇到雪天,高铁是否受影响?

郑西客运专线线路上设置有自动融雪装置,它能在冰冻影响扳道岔时,自动化冰。

速度如此快,看风景会头晕吗?

车速虽快却并不会让人感到头晕,这是因为列车安装的玻璃经过特殊处理,能让人看到的景物移动速度变慢,所以不会感到头晕目眩。

列车上是否配备有电源?

每节车厢都配有电源插座,供电系统全部纳入综合调度中心远程控制,电压稳定在220伏。在车上,座椅下还设有电源,您可以放心地给电脑或手机充电。



干净舒适的卫生间。