

Пять километров в день - скорость Кая действительно пугающая. Если это сказать, другие могут воспринять это как историю о привидениях. Но жаль, что систематические люди такие упрямые, и, что более важно, никто в приюте этого не почувствует. Это неправильно. Система настолько мощная и расплывчатая, что может заставить все происходящее вокруг Анкай, неразумное в глазах других, стать разумным, по крайней мере, так будут думать все люди, которые видят эти вещи. Для пятикилометровой трассы необходимо чтобы попасть в парадные и вагоны. Хотя гусеничная транспортировочная тележка проста в использовании, это всего лишь временное устройство. Да, но если его нужно использовать в течение длительного времени, то такой вагон не подходит. В конечном итоге поезду нужна передняя часть состава, в этом нет сомнений. Хорошая передняя часть позволяет управлять более длинными вагонами, более высокая скорость и большая вместимость... Конечно, это также связано с питанием, а затем и с подключением к электричеству. Что касается приюта, я должен сказать, что это опять-таки небольшой стрессовый проект. В настоящее время на главной базе приюта установлено три генератора, и электроэнергии, используемой для обеспечения приюта, более чем достаточно. Даже если это обеспечит электричеством поезд, это едва ли возможно. Просто из-за этого нагрузка немного высокая, поэтому Ан Кай подумал об этом и временно отключил электропитание поезда на пересадочной станции. На главной базе три бригады временно не будут работать, и еще не поздно демонтировать поезд. В зависимости от модели фасада, система предлагает множество решений, и Анкай необходимо найти то, которое наиболее подходит для текущего укрытия. Модель фасада непосредственно обозначена простыми буквами I, II, III и IV. Передняя панель типа I должна быть самой большой. Это транспортное средство с наибольшей шириной и пассажироместимостью среди всех автомобилей, предлагаемых системой. Оно особенно подходит для крупных городов с высокой плотностью населения и интенсивным движением.

Этот локомотив также делится на две подмодели, из которых тип А является третьим рельсовым источником питания, а тип В - контактным источником питания. Пропускная способность 6 транспортных средств в одну сторону может достигать 50 000-70 000 человек в час, что подходит для перевозки больших пассажиропотоков в городской черте. Протяженность линии составляет около 30 км. Например, когда Анкай путешествует по городу, где он раньше работал, в метро следует использовать головной вагон, похожий на этот, потому что это очень большой город с населением более 10 миллионов человек. Что касается его родного города, то первое метро было построено за год до того, как он пересек границу, и он, должно быть, пользовался маленькой машиной. В конце концов, небольшой город с четырьмя ярусами может построить метро. В последние годы город быстро развивался, и у правительства есть деньги на его строительство. Локомотивы второго типа, или поезда второго типа, намного меньше поездов первого типа. В качестве отступления, на самом деле, это передняя часть вагона, лучше просто сказать, что это весь вагон. Поскольку современные поезда метро отличаются от более ранних железнодорожных составов, локомотивы и вагоны изготавливаются на одном дыхании. Количество вагонов и подходящая вместимость локомотива также рассчитываются заранее. Таким образом, его можно назвать и локомотивом, и полноценным поездом. Это, должно быть, самая распространенная модель метро. Согласно информации, полученной Анкай, независимо от того, происходит ли это до или после перехода, он обычно используется в новых станциях метро в крупных городах. Он больше подходит для систем городского железнодорожного транспорта со средними и большими объемами перевозок. В зависимости от различных методов приема потока он также может быть разделен на две модели: А и В. Пропускная способность 6 транспортных средств в одну сторону может достигать 30 000-50 000 пассажиров в час. Далее находится поезд № III. Эту модель обычно называют легкорельсовым транспортом, который редко встречается на линиях метро и подходит для городских систем железнодорожного транспорта с небольшими и средние

объемы. Когда 6

транспортные средства собраны, пропускная способность в одну сторону может достигать от 30 000 до 30 000 человек в час, и пропускная способность также довольно высока. Конечно, несмотря на то, что это в основном городской адаптер для наземного легкорельсового транспорта, его можно использовать в метро, но это редкость. Ниже указано "Нет". Модель IV. В основном используется на городских скоростных линиях. Это общественный транспорт, курсирующий между центром города и пригородом Нью-Сити или аэропортом. Обычно он характеризуется относительно небольшим пассажиропотоком и большим расстоянием, которое приходится преодолевать скоростным транспортным средствам более высокого класса. Условия загрузки, как правило, учитываются только при расчете на 4 человека на кв.м, что намного ниже, чем стандартное значение для 6 человек на кв.м в городском метро, поэтому общая вместимость транспортных средств будет значительно снижена по сравнению с городским метрополитеном. На самом деле, есть много других вариантов. модели, но я не буду перечислять их одну за другой. И многие из них вообще не соответствуют потребностям приюта. Например, монорельсовые поезда, такие как поезда на магнитной подвеске, очень хороши, но они плохо сочетаются с двойной железной дорогой трассы, построенные компанией Ankaı, и они бесполезны. Самый распространенный двухпутный поезд лучше. Что касается вместимости, то нет необходимости это учитывать, но для любого серьезного поезда вместимость будет не такой уж плохой. По крайней мере, это намного быстрее, чем на обычных автомобилях. В конце концов, Анкай выбрал поезд № II, который является наиболее распространенным поездом, курсирующим в крупных городах, а иногда и в городах малого и среднего размера. Передняя часть поезда плоская, а кузов квадратный. Все транспортное средство может быть сгруппировано в три передачи: 4, 6 и 8, но наиболее распространенной является группа из 6 автомобилей. Длина каждого вагона составляет 19 метров, ширина - 3 метра, высота - 4 метра. Максимальная скорость может достигать 120 километров в час, но приюту, конечно, не нужна такая завышенная скорость. В настоящее время протяженность пути составляет всего 5 километров, так что что делать?

о, так быстро. Кроме того, метро, предоставляемое системой, имеет два различных режима, помимо одной модели. Один из них - односторонний, а другой - двусторонний. Так называемый двусторонний режим означает, что вы можете ездить как вперед, так и назад. Такая ситуация не наблюдается в обычном метро. Обычное метро устроено так же, как и шоссе. Если вы идете в одном направлении, вы можете продолжать идти только пешком. Если вы хотите вернуться в том направлении, в котором шли, вы можете перейти только на другую станцию метро. На другой стороне пересядьте на другую машину. На самом деле, Анкаю следовало бы построить четырехпутную дорогу с двусторонним движением, которая действительно более удобна для управления и эксплуатации. Но сейчас он будет занят одним туннелем, двумя туннелями, это действительно может привести к истощению и параличу. Вы также можете постройте непосредственно большой туннель, в котором одновременно могут разместиться два комплекта железнодорожных путей... Но Анкай в конце концов выбрал единственный режим движения с двусторонним движением. В любом случае, ему не нужно беспокоиться о том, что поезд метро поедет назад и столкнется с идущим сзади вагоном. В его метро всего один вагон, так что он может ходить, когда ему заблагорассудится. Достаточно одного туннеля и одного комплекта железнодорожных путей. Поезд выбран, и модель готова. Материалы, необходимые для этого поезда, также завышены, особенно при использовании металлических материалов, что в настоящее время является крупнейшим проектом, уступающим только железнодорожным путям. Для рельсов нужен только чугун, но поездам требуются все более сложные материалы. Кроме того, он должен заранее установить электрическую сеть. Способ передачи электроэнергии включает в себя режим передачи энергии по отдельному рельсу, а также

режим передачи энергии по контактной сети, установленной на головке. Анкай выбрал последнее. Поэтому он взял транспортную тележку и проложил электрическую сеть от главной базы до пересадочной станции. Затем он вернулся на главную базу и начал строить поезда.

<http://tl.rulate.ru/book/106976/3890978>