

Giappone. Il prototipo Shinkansen ALFA-X raggiunge i 320 km/h nei test sull'AV Tokyo – Shin-Aomori

scritto da Scenari Internazionali | 16 Maggio 2019



Continuano i test in Giappone sulle linee ad alta velocità Shinkansen per la serie dei treni proiettile. Stavolta è un prototipo di East Japan Railway Co., soprannominato ALFA-X, ad aver provato su ferro le sue capacità, raggiungendo i 320 km/h. Al momento, il treno operativo con velocità massima di servizio più elevata al mondo è il Fuxing, messo definitivamente in funzione da China Railway Corporation sulla linea Pechino-Shanghai nel settembre 2017. Il nuovo convoglio nipponico è studiato per raggiungere una velocità massima di servizio di 360 km/h entro il 2031.

di Japan Times

MORIOKA – Un prototipo del nuovo convoglio **Shinkansen** giapponese ha condotto un test di prova nella prima mattinata di oggi, raggiungendo i

320 km/h, la velocità massima per i modelli Shinkansen attualmente in servizio. Il prototipo, soprannominato **ALFA-X**, è progettato per viaggiare a **360 km/h** quando entrerà in servizio entro la primavera del 2031, stando a quanto afferma l'operatore **East Japan Railway Co.**

Il test di stamani condotto da JR East è stato il primo mostrato alla stampa da quando sono iniziate le prove venerdì scorso. L'azienda continuerà i test **ogni settimana** fino a marzo 2022 per registrare i dati, nella speranza di raggiungere velocità di punta pari a **400 km/h**.

Il test di oggi è cominciato intorno all'una di notte [ora locale, *ndt*] dopo che l'azienda ha chiuso la **Stazione di Morioka** JR sulla linea Tohoku Shinkansen [AV Tokyo – Shin-Aomori, *ndt*] nel nord-est del Giappone. Il treno di 10 carrozze è stato completato questo mese, per un costo di circa **10 miliardi di yen**, pari a 91 milioni di dollari.

Si compone di due **lunghe teste** a forma di naso: la prima, in testa alla carrozza n. 1, misura 16 metri, mentre l'ultima, in coda alla carrozza n. 10, misura 22 metri. JR East studierà le differenze di **pressione e suono** fra i due nasi quando il treno entra in galleria. I convogli esistenti, come la serie **E-5 Hayabusa Shinkansen**, hanno punte a naso di circa 15 metri.

L'azienda testerà anche i **freni d'emergenza** del treno, le funzioni anti-deragliamento in caso di terremoti e nuove apparecchiature per evitare le **vibrazioni del mezzo**. JR East sta pensando di introdurre il treno una volta che Tokyo e Sapporo saranno collegate da treni proiettile, cioè dopo che la linea **Hokkaido Shinkansen**, attualmente operante fra le stazioni di Shin-Aomori e Shin-Hakodate-Hokuto, sarà estesa sino a Sapporo [nella prefettura settentrionale di Hokkaido, *ndt*].

«I test stanno andando bene per adesso. Rimaniamo al lavoro per garantire che lo Shinkansen di nuova generazione goda di adeguati standard di sicurezza e prestazioni ambientali», ha detto **Kazunori Koyama**, capo divisione presso la filiale di Morioka di JR East.

Traduzione a cura della Redazione
Fonte in lingua originale qui

© Riproduzione riservata