5、“5.1.4.1 牵引变流器采用一体化设计。牵引部分由两个供电单元组成，每个供电单元向一个转向架的两台牵引电机供电。两个供电单元的直流环节并联，给辅助逆变器供电，经过逆变、降压和滤波后输出 3 相 AC380 V。从辅助逆变电路输出稳定的三相 AC380 V 电压经 3 相电抗器给 DC110 V 充电机供电，充电机输出稳定的 DC110 V 电源作为列车控制电源或给蓄电池充电。”**建议调整为：**“牵引变流器采用主辅一体结构，牵引变流器、水冷装置、辅助逆变器集成在一个箱体内。牵引部分由两个供电单元组成，每个供电单元包含一组四象限 PWM 整流器和 VVVF 逆变器，并设置充电短接回路、斩波回路、固定放电回路、接地检测电路。每个供电单元向同一转向架的两台牵引电机供电。两重四象限互相错开一定的相位角，减小网侧谐波。两个供电单元共用中间直流环节，给辅助逆变器供电，经过逆变、降压和滤波后输出 3AC380V。”

回复：调整为：“牵引[illegible]

[illegible] 5.4.2.2 输入输出规格 输入 DC1800 V 输出 [illegible]5% 50 HZ 输出 2 [illegible] DC110 V”**建议调整为：**“5.4.2 辅助逆变器 5.4.2.1 概要 辅助逆变器集成在牵引变流器箱中，安装在车体地板下。5.4.2.2 输入输出规格 输入 DC1800 V 或 DC1850 V 输出 3 相 AC380 V ±5% 50 HZ 不小于 240kVA”

回复：调整为：“5.4.2.1 概要 辅助逆变器集成在牵引变流器箱中，安装在车体地板下。5.4.2.2 输入输出规格 输入 DC1800 V 或 DC1850 V 输出 3 相 AC380 V±5% 50 HZ 不小于 240kVA”

[illegible]

回复：调整为：“5.[illegible]。”

[redacted]

置接口。

回复：调整为：“5.1.2.1 受电弓 c) 采用符合 UIC 608-2023《列车牵引单元受电弓国际通用标准》和 EN 50206-1:2010《铁路应用 机车车辆 受电弓 特性和测试 第1部分：主干线车辆的受



9、“5.8.1.3 每节车设置2台废排装置。”建议调整为：“5.8.1.3 每节车设置废排装置。”

回复：调整为：“5.8.1.3 每节车设置废排装置，设置数量和位置在设计联络阶段确认。”

高 910 mm 或 821mm，宽 1400 mm、800 mm 或 650mm。”

回复：调整为：“5.12.8.1 车窗高约 900 mm，宽约 1400 mm 或 800 mm，设置尺寸和位置在设计联络阶段确认。”

13、“5.13.20 踏面清扫装置 结构：气动式 踏面研磨装置：合成系或同等产品 性能：摩擦系