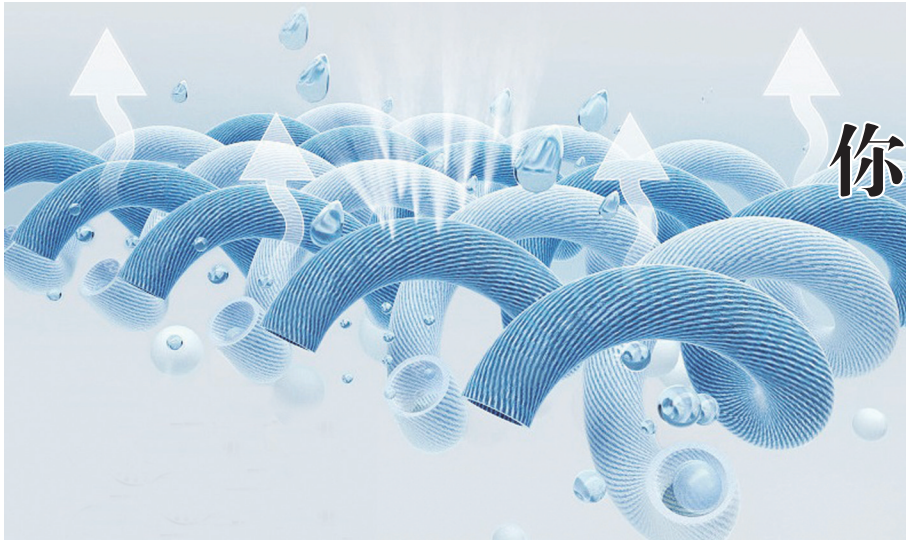




你穿的聚酯纤维到底是个啥

近期,话题“一身塑料过冬”引发热议。不少网友翻看冬装水洗标时发现,羽绒服、棉服、摇粒绒外套等冬日必备单品,面料成分几乎都离不开聚酯纤维。

聚酯纤维的百变质感

聚酯纤维其实并非单指一种材质,而是包含细旦纤维、中空纤维等数十种细分品类的大“家族”。

庞大的“家族谱系”赋予了聚酯纤维优异的加工可塑性。郑州轻工业大学服装与服饰设计专业副教授魏玉龙介绍,通

过调整纺丝工艺参数与纤维截面形态,聚酯纤维能呈现出挺括、垂坠、毛绒等多种质感。

“聚酯纤维像一块能任意塑形的‘黏土’,既能模仿丝绸的柔软光泽,也能复刻麻料的硬朗纹理。”魏玉龙解释,以长丝、短纤两大基础形态为核心,聚酯纤维能演化出丰富的产品体系——聚酯长丝纱线顺滑匀整,具备类丝质感;聚酯短纤纱线蓬松柔软,拥有毛绒与保暖特性。

聚酯纤维还具备结实耐磨、抗皱免烫、色牢度优异等特点,将其与棉、毛、丝、麻进

行混纺,可有效弥补各类天然纤维面料的性能短板。

“除童装等服装外,绝大多数类型衣物都会用到聚酯纤维面料。”魏玉龙表示,运动衣、瑜伽服等功能型服装,冲锋衣、防晒衣等户外装备,以及羽绒服、棉服等冬季外套,甚至家居服和睡衣中,聚酯纤维面料占比都很高。

聚酯纤维并非“低端货”

很多人认为聚酯纤维不够高端,这是一种常见误解。魏玉龙认为,是否高端不能只看原料,也要看工艺。近年来,纺织工艺不断更新,聚酯纤维的质感与性能随之提升。

聚酯纤维的纱支越细,价格越贵,纱支越粗,价格越便宜。以冬季羽绒服的外层面料为例,大多采用超细纱线织造,其实面料成本并不低。

魏玉龙还提到,聚酯纤维中藏着一位“环保新星”,即回收废旧塑料瓶等生

产出的再生聚酯纤维,这种可持续面料如今正成为注重绿色理念的服装品牌的“香饽饽”。

穿聚酯纤维如何防静电

对于聚酯纤维衣物常伴随的静电问题,魏玉龙推荐了几个化解小技巧:

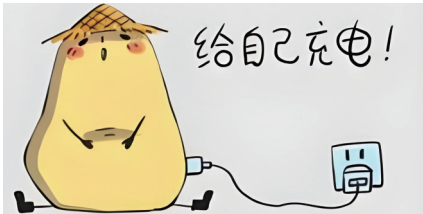
一是洗衣服时加点柔顺剂,能让衣物纤维变得更柔软顺滑,减少摩擦产生的静电积聚;

二是出门前可以在衣物表面喷洒防静电喷雾,喷雾形成的保护膜能有效中和电荷,避免静电吸附灰尘或产生“噼里啪啦”的放电现象;

三是用湿毛巾擦拭衣物表面,利用水的导电性带走部分静电,缓解静电困扰;

四是可为聚酯纤维外套搭配纯棉、羊毛等天然纤维材质的毛衣或衬衣,天然纤维良好的吸湿透气性,可有效中和静电。

据《科普时报》



从多巴胺穿搭到电子木鱼,从City walk到追演唱会……如今,越来越多年轻人正通过各种方式寻找精神上的抚慰……这些现象早已超脱单纯的消费行为范畴,演变为一场映照时代情绪的集体共鸣。

近来多项消费类报告显示,情绪消费已成为青年群体中普遍存在的消费行为。

什么是情绪消费

“情绪消费,是以情感满足为核心的消费模式,消费者购买的并非商品本身,而是成就感、愉悦感等情绪体验。”北京市社会科学院副研究员、大数据规划师王鹏介绍,情绪消费的本质,是“情价比”优先的消费选择,其涵盖范围广泛,既包括盲盒、手办等实物商品,也涵盖线上倾诉服务、观看演唱会、打卡影视取景地等虚拟或体验类消费。

你会为“情绪价值”消费吗？

如今,情绪消费作为一种新型消费方式频繁登上平台热搜。上海市青少年研究中心在关于青年文化消费的相关调研中发现,当前青年文化消费正呈现三大新特征:以演艺经济为代表的“悦己”消费持续崛起,这与情绪消费中对沉浸式娱乐的追求不谋而合;以“二次元”为内核的“圈层”消费热度不减,满足了年轻人在虚拟世界中构建身份认同的精神需求;以“文博”为载体的体验式消费日益火热,则进一步体现了他们对深度文化体验的渴望。

情绪消费为何受年轻人青睐

年轻人对情绪消费的青睐,王鹏认为核心源于三大需求驱动:

一是解压刚需。在快节奏的现代生活中,能带来心情愉悦的消费行为,成为年轻人快速释放职场焦虑与社交压力的有效途径。

二是社交货币。收藏特色商品、分享消费体验(晒款)已成为圈层内的身份标识,部分亲子类情绪消费产品,还能搭建起亲子沟通桥梁。

三是掌控感获取。主动为自己喜欢的事物买单,是年轻人对生活的一种小型掌控,也是极具仪式感的自我奖励。

不过王鹏也提醒,适度的情绪消费能填补精神空缺,但过度消费则容易陷入非理性消费的泥潭。比如,盲盒极低的隐藏款概率,本质是利用心理机制诱导消费者重复购买;部分商家的“制造焦虑”式营销,也容易引发冲动消费。

那么,如何才能不被情绪消费“绑架”?王鹏给出的答案是守住边界:只为真实的情绪需求买单,而非被营销制造的焦虑所裹挟。毕竟,真正的情绪满足,从来都不是靠“买买买”就能长久维系的。

据《科普时报》

L3 的落地会影响你的买车选择吗？

上月中旬,国内首批L3级有条件自动驾驶车型产品,拿到了工业和信息化部开出的“通行证”。

“L3准入落地,是我国智能网联汽车产业发展里程碑式的突破。”交通运输部公路科学研究院二级研究员虞明远认为,经过多年探索,我国自动驾驶终于跳出实验室与封闭测试场的“围墙”,迈入商业化应用新阶段。

按照《汽车驾驶自动化分级》标准,汽车驾驶自动化分为L0至L5共6个等级。其中,L0到L2级属于“驾驶辅助”范畴,L3到L5级才是“自动驾驶”阶段。“L3虽然被定义为‘有条件’自动驾驶,但也只有跨过了它,才算真正入了自动驾驶的‘门’。”虞明远说。

行业人士认为,从L2到L3,核心是完成了驾驶责任主体的转移——在L2车上,无论系统如何介入,驾驶责任始终由驾驶员承担;L3则首次以官方准入的形式明

确,在车辆设计运行范围内,系统故障引发的交通事故,车企承担主要责任。“这层‘窗户纸’被捅破,为自动驾驶商业化扫除了法律障碍。”虞明远认为。

技术层面,从L2到L3也不是简单的功能迭代。“依托激光雷达、毫米波雷达和高清摄像头等传感器搭建出高精度三维环境模型,配以高算力芯片和双重冗余系统托底,L3能确保即便某感知部件失效,系统仍能安全运行。”中国汽车流通协会乘用车市场信息联席会秘书长崔东树说,相较于L2,L3对车辆的环境感知精度、实时决策速度和执行可靠性,都提出了量级跃升的要求。

在贯彻“有条件”方面,L3也丝毫不含糊。此次获批的两款车型,均明确划定了严格的使用边界——长安车型限定在重庆市内环快速路等路段,最高车速为每小时50千米,适配交通拥堵场景;极狐车型则覆盖北京市京台高速等路段,最高车速

为每小时80千米,针对高速公路和城市快速路。

“北京与重庆成为首批试点城市,跟两地的产业基础和政策环境紧密相关。”虞明远说,北京凭借完善的智能网联汽车法规体系,积累了海量自动驾驶测试数据;重庆则依托复杂的山地路况,能为技术验证提供多样化场景。在两地开展试点,能在真实世界中积累宝贵经验,为未来技术的商业化筑牢根基。

除此之外,两个试点城市均采用了“小切口切入”模式,车辆暂不向普通用户销售,仅指定主体在政府监测下试点运行,以保障安全。毕竟,L3仍受极端天气、复杂路况的限制;事故责任界定、数据安全保障等社会性议题,需在发展中逐一解答。

崔东树认为,首批L3车型的准入,是我国自动驾驶商业化的破冰之举。“或许用不了多久,我们再购车时,自动驾驶已成为新车‘标配’。” 据中国科普网

睡觉打呼噜 自己知道吗

睡觉打呼噜在生活中十分常见,不少人将打呼噜等同于“睡得香”,但解放军总医院第一医学中心呼吸科副主任医师韩国敬提醒,打呼噜其实是呼吸道“堵车”的信号。

正常睡眠时的呼吸本应安静、平顺且节律规整。但部分人受先天生理结构、身心状态、疾病等因素影响,上气道(鼻咽喉腔)比常人狭窄。“清醒时,咽喉部肌肉能维持气道通畅。但睡着后,全身肌肉放松,喉咙处的软腭、舌头等软组织松弛下坠,就像气道中间出现了障碍物。”韩国敬解释,气流通过时冲击这些松弛组织,便会发出呼噜声。

睡觉打呼噜的人大多自己察觉不到。韩国敬解释,打呼噜多发生在深度睡眠阶段,此时大脑专注休息,很难感知。除非呼噜声过响震醒自己,或睡眠中憋气、呼吸暂停导致突然惊醒时,人们才可能意识到自己在打呼噜。

如何避免睡觉打呼噜?韩国敬给出以下建议:

平躺时舌头易后坠,优先选择侧睡可保持呼吸道通畅;控制体重同样重要,颈部脂肪堆积会挤压喉咙,导致气道变窄;睡前避免饮酒、吃得太过饱,酒精会让肌肉更松弛,食物反流也可能阻塞呼吸道;枕头高度需适宜,能托住颈椎、头部,与身体保持水平时,呼吸最省力。

若尝试上述方法后,呼噜声仍响亮且忽大忽小,甚至出现呼吸暂停、或白天频繁犯困、头痛,韩国敬提醒,这可能是“睡眠呼吸暂停”的信号,建议及时去呼吸科做睡眠监测。 据中国科普网

