



上津云客户端
看往期电子报



今晚报
扫二维码
关注微信公众号

热·爱 烈日下的坚守者

作为天津地区唯一的动车组检修基地,天津动车运用所主要担负京津城际、京沪、京广、津秦、津兴等交路开行的动车组检修任务。昨日立秋,记者来到位于曹庄附近的天津动车运用所,对检修库和电务段的工作人员进行了体验式采访,检修库内的湿热与电务段的露天日晒,两次分别1个小时的采访,让记者浑身湿透了两次,也体验到了“秋老虎”的威力。

记者探访天津动车运用所 两个小时“沉浸”采访衣服湿透两次 检修人员高温下“问诊”动车 保障暑运正常运行



检修库 “蒸笼”里作业考验体力和耐力

今年的暑运工作自7月1日开始至8月31日结束。进入暑运以来,天津动车运用所平均每天要检修30列以上动车组,较平时要多出近5列动车,每天轮班制要投入80余人进行检修工作,夜晚是动车组检修最繁忙的时刻,动车组检修人员要从晚上7点,作业到第二天早上7点以后。

上午9点30分,记者刚一进入检修库就体验到了“湿热”的威力,空气中的热浪让人觉得有些窒息。每年的暑运期间都是动车所生产任务最艰巨繁重的时候,受夏季高温高湿天气的影响,动车组检修库内犹如一个大型的“蒸笼”,就算是夜间,气温也能够达到将近38℃,这是因为白天“奔跑”在线路上的动车组列车晚上全都回来了,动车组检修人员在闷热的空气中,奔波在检修现场,每一个动车组检修人员夜间工作时都至少走20000步左右。

“动车组的检修重点有三个,一是车顶受电弓高压区域的检查维修,确保动车组与接触网有效衔接,为动车组输送可靠电力。二是车下转向架、车轮等动车组走行部件的检查,保障动车组能够安全平稳运行。三是车内电茶炉、卫生间、座椅等上部服务设施的检查维修,确保能够为旅客提供舒适的乘车环境。”张洪骥介绍说,检修动车组下车走行部件的作业人员,每晚要检修至少四列动车组,每列的检修时间在2小时左右,他们要在闷热潮湿的检修沟中从头走到尾地检查动车组车下的每一个部

件,发现磨耗到限的闸片等消耗部件要及时进行更换,动车组一对闸片的重量高达20斤,动车所平均每天至少更换闸片12对。

在采访时,张洪骥的对讲机里传来呼叫:“工长,3085动车组,7车3位闸片接近限度,是否需要更换?”“我去现场确认复核。”张洪骥回复后,记者也跟着他向前走去。

在确认闸片确实需要进行更换后,配送组和专修组的同事赶来,更换作业紧锣密鼓地开展起来。在佩戴了安全设备后,记者跟随作业人员走下了检修沟。一股热风顿时扑面而来,“这是牵引电机的冷却风机发出的热风,另外车轴、轮对以及齿轮箱都会因为列车长时间的行驶过程中产生摩擦和传动而发出热量,所以这地沟里的温度和湿度都特别高。”张洪骥解释说。

在闸片更换过程中,刘永松一手托举着10斤的闸片,另一只手进行安装,旁边的刘福发仔细观察换下来的闸片是否完好。大约10分钟后,一对闸片更换完毕,此时站在检修沟里的记者浑身都已经湿透了。

此外,检修动车组高压受电弓区域的作业人员工作也并不轻松,他们要登上近4米高的动车组车顶,检查受电弓的状态,库内空气流通不畅,再加上刚结束运行的动车组受电弓还会持续散发余热,一列动车组检查下来,动车组机械师身上的工服就像从水里捞出来的一样。

为优化职工检修作业环境,天津动车运用所加装了工

业吊扇、安装了直饮机、扩容了洗衣房,尽管如此,动车组机械师的汗水每晚也会湿透工服。

动车组在经过库内作业人员检查维修后安全驶出,每一列动车组都配有一名随车机械师,定时在动车组内进行巡检,检查动车组各服务设施状态,并通过监控数据,掌握各运行部件技术状态,如遇突发情况或旅客服务设施出现问题,动车运用所内部的应急指挥中心,也会为随车机械师提供远程指导,协助解决动车组突发问题,保障动车组持续平稳运行。

截至8月6日,天津动车运用所共检修动车组1200余列,暑运已经过半,但“战斗”仍在继续,动车所的职工们仍以“时时放心不下”的责任感,“事事落实到位”的执行力坚守在各自的作业岗位上。



电务段 高温下的手工技术全凭经验

中午11时30分,在距离动车检修库大约1公里的地方,天津电务段天津西车间曹庄动车库工区工长程世发在工区班前布置会上细致地安排工作,“昨天刚下过雨,今天我们进行雨后设备检查和道岔的适应性调整,天气闷热,大家出门带足水,做好防暑措施,作业时戴好帽子、手套,防止被钢轨灼伤,确保自身安全。”

中午12时45分,阳光直晒,日头正足,曹庄动车库东咽喉21号道岔处,程世发正拿着手锤,埋头敲打着道岔螺栓,光凭借声音,他就能判断螺母是否松动。程世发是动车库工区的工长,由于长时间在室外作业,他的脸庞被晒得黝黑。汗水顺着他脸颊滑下,滴在轨面上,不一会儿便销声匿迹。

此时气温已经飙升到了37℃,炽烈的阳光烘烤着大地,石砟和钢轨向外散发着滚滚热浪,体感温度达到了40多度,记者在现场感觉后背甚至有些发烫,身上的衣服已经湿透了。抬眼望去,程世发和工友们的衣服、帽子也都已经浸满了汗水。

曹庄动车库工区位于天津动车段曹庄动车运用所,负责整个动车出入库站场50多个股道,上百组道岔,和上百架信号机等设备检测、检修工作。由于动车库每天早晚都进行接发列车作业,为保障动车能准时出入库,只能利用中午12时30分到15时30分这3个小时的天窗时间对信号设备进行检修维护。进入暑运,动车出入库的频次增加,关键道岔动作达到日均300次,他们的工作就是在高温下坚守,顶着烈日检修这些信号设备。

“最近雨多,好多干燥剂都失效了,发现有不好的得及时更换。”打开道岔转辙机外锁防护盖,李法奥仔细地擦拭掉外锁上面的浮土、油泥,观察有无伤损,再用油壶点注几滴机油。东咽喉的5组交分道岔是工区的关键道岔,也是检修作业的重点。

“这里有松动的迹象,必须全面检查、及时紧固。”副工长梁松指着两条声音略显喑哑的螺栓边记录边说,夏季天气炎热,钢轨膨胀、道床变化,都会给信号设备带来影响,造成道岔扳动不顺畅,必须及时调整。

这几天因降雨,气温忽高忽低,受昼夜温差的影响,容易出现道岔口力变化,1毫米的偏差都可能影响线路稳定性,他们要对管内所有关键道岔密贴力进行检查,发现不良及时调整。上午杨坤查看缺口监测时发现21号道岔尖1缺口偏小,正好利用天窗时间进行针对性调整。他手拿榔子蹲在线路边,眼睛紧盯着道岔缺口的缝隙,“还差一点,再撤出一个0.5毫米的调整片。”话音刚落,工长程世发蹲在线路中间,拿起扳手开始调整,两人配合着将密贴力调整到位。“21号道岔扳一个往返。”程世发拿起对讲机和室内驻站人员安琪联系,进行道岔2毫米密贴试验,顺手抹了一把脸上的汗水。

在“酷热”模式下,他们精检细修,确保信号设备安全稳定,暑运畅通。15时06分,大家完成了五组交分道岔的检修作业。确认所有箱盒加锁良好、工具材料没有遗漏后,所有人撤离到安全地点。

回到工区,大家稍作休息准备召开班后总结会。张琦蕊端出一盘冰葡萄和冰棍给大家解暑。这是上线作业前,她提前为大家准备的。结束作业回到工区吃一串,冰凉清甜,解渴防暑,别提多舒坦。

记者手记 暑运保障幸亏有了他们

15时,采访结束后,记者戴的帽子和上衣后背部分,都留下了一层层的汗渍。在过程中,记者喝空了6瓶水,但仍然觉得不解渴。暑运期间,当我们在清凉舒适的候车室里安然等待,窗外是灼人的烈日与蒸腾的热浪。铁路保障人员用他们的辛勤付出,幻化成了暑运乐章中最坚实、最滚烫的音符。烈日炙烤下,检修员俯身于滚烫的钢轨旁,汗水浸透衣衫,目光如炬,只为丈量每一寸安全。站台上,客运员与调车员的制服湿了又干,干而复湿,在蒸笼般的空气里奔走呼号,确保列车精准停靠,旅客有序乘降。还有那深夜仍在检修库内挥汗如雨的车辆机械师,是他们在闷热中为钢铁巨龙“把脉问诊”,赋予列车安全奔驰的力量。

记者 李文博 通讯员 张骞 董超 摄影 记者 张磊