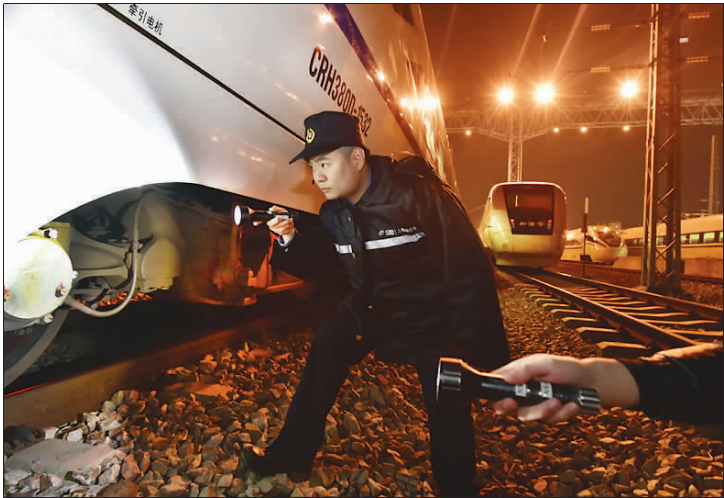




▲动车组机械师任重远在车顶测量受电弓拉力。



▲随车机械师何毅在存车场进行出乘作业。



▲保洁人员午夜交班,开始车内清洁。

“动车医生”

——春运高峰探访动车运用所的机械师们

■摄影/本报记者 赵立荣 ■撰文/陆韬之

丁酉春节即将到来,千万游子又踏上了返乡之旅,坐进舒适的列车,已开始期盼与家人团聚的喜悦。这些温馨场景的背后离不开铁路人的辛勤付出。我们经常能看到的是列车乘务人员和站点工作人员忙碌的身影,而今天要介绍的是一群默默无闻奋战在“动车医院”的“动车医生”。

上海铁路局上海动车段主要负责配属动车组一至五级检修和运用任务,目前共配属动车组 400 组(折合 8 辆编组),下设南翔、上海南、虹桥、杭州动车运用所,它们就是确保动车安全出行的“动车医院”。

地处嘉定区江桥镇的上海动车段南翔动车运用所,主要担当北京、西安、太原、宜昌、成都、重庆、贵阳、厦门、广州及深圳等方向的交路。

晚上 7 点,一列列从繁忙的春运线路上驶回的动车组,经过车身清洗、车内清洁等步骤后,慢慢驶入灯火通明的南翔所,“动车医生”们已穿戴好作业衣帽,开始长达 12 小时的动车“体检”。

技术人员每四人负责一列动车组。1、2 号位主要负责司机室相关功能测试、车顶高压部件及车内上部设施检查,受电弓、检查绝缘子、高压母线、顶板等是重点检查部位,座椅、车门、水系统等也不容忽视。3、4 号位则主要负责车下走行部件及车体两侧检查。

机械师黄志辉是个“90 后”,已成长为一名优秀的作业小组长。这一个晚上,他将带领小组成员完成 5 组列车的检修任务。黄志辉发现车顶受电弓碳滑条低于磨耗下限,需要立即更换。“检修工作是动车组安全运行的保证,所有作业流程和标准都是经过反复推敲与研究后制定的,必须严格执行,出不得任何差错。”黄志辉介绍道,在规定地点按规定流程领取材料后,他再次回到车顶平台,搭档默契地为他递换工具,他不时松、装、测、拉,碳滑条很快更换好了。

检修完毕,质检员顾晨熙手持摄像手电对更换的碳滑条进行复检和记录。车顶高压部件是整列动车组的动力来源,其中的受电弓碳滑条直接与接触网相碰,是确保动车安全质量的重点部件之一。在动车组一级检修作业中,碳滑条更换限度为低于 5 毫米,机械师在最薄处测量,一旦发现碳滑条厚度低于标准或出现明显裂纹就必须立即更换。

一列动车组的检查全套程序至少两个小时。南翔动车运用所所长陶卫中介绍说,作为动车安全管控的一道重要关卡,动车一旦从检修库驶出上线,就必须确保动车组部件设施各项指标处于“健康状态”,具备运行时及时排除行车故障的能力,确保行车“零事故”。

每列动车组运行 48 小时后都必须进行一次一级检修。春运期间,机械师们过着日夜颠倒的生活,检修库白天处于“空库”状态,夜晚则热闹非凡,高峰期每日检修 7 到 8 组动车,工作强度不言而喻。

为确保 40 天春运任务圆满完成,动车运用所提前备战,重点加强走行部整修和旅客服务设施完善,对遗留故障、待料故障进行全面梳理,将故障关口前移,降低故障发生率。为应对突增的春运检修任务,动车运用所还进一步优化生产组织,选拔生产骨干充实技术人员队伍,负责应急故障的盯控。近年来新入职的“90 后”大学生经过规范的专业培训和现场磨练,已挑起大梁,陆续走上关键岗位,成为春运保卫战的主力军。

正是这些永不打烊的“动车医院”,正是这群火眼金睛的“动车医生”,为春运大军的返乡旅程保驾护航。



▲春运高峰,动车运用所每天都处于满负荷工作状态,“90 后”机械师已挑起大梁。



▲调度员在控制室指挥调车作业。



▲工人对刚从春运线上驶回的动车组进行车身清洗,做好检修准备。



▲动车组机械师在列车重连端检查车钩状态。

基层影像报告