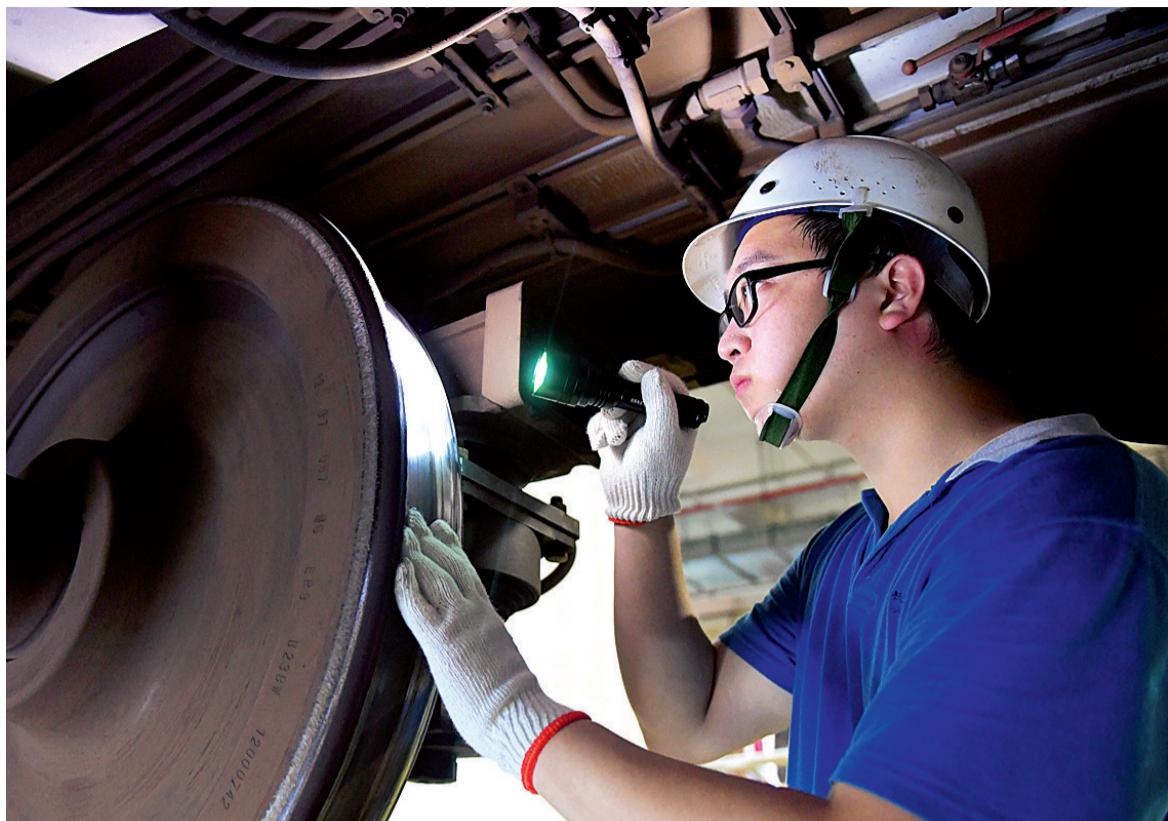


测量受电弓上碳滑板的厚度



脸上满是汗珠的王宇文在检查车轮

深夜里的地铁维修员: 钻车底爬车顶 为列车做“体检”

Z 本报记者 陈立波 实习生 胡宗昊 文/摄

当城市渐渐安静下来,人们洗去一身疲惫放松身心时,一些人的忙碌才刚刚开始。

夜晚9点多,杭州地铁1号线,七堡车辆段的车间里,灯火通明。30多辆地铁停放在那里,等待着“医生”的“体检”,以便第二天以最好的状态迎接旅客。

23号股道上,钱敏和王宇文开始了一天中最忙的时候。年轻的脸庞,执着的眼神,熟练的动作,是他们给记者的第一印象。眼前是一辆正在等待“A检”的列车,“A检”是一次全面、系统的检查,一般每半个月查一次。这辆列车已经行驶1万公里,到了彻底检查的时候。”钱敏说。他和王宇文默契地走到列车两侧的地沟下,打着手电对列车底部的各个部件进行检查,从车顶的碳滑板、受电弓,到车厢内的灭火器,安全锤,以及螺钉的防松线和钩舌杆,任何零件都不能放过。

“你知道一辆列车车底有多少颗螺钉么?”钱敏问。他很快给出了答案:“5000个,每一颗都要完好无缺。”这名1988年出生、满脸笑容的年轻党员,已经在这个车间里工作了近6个年头。他嘴里冒出的专业术语,让记者一头雾水。看记者一脸迷茫,他又会好心地给出细致又通俗的解释。

在车底进行了两次对位互换检查后,钱敏和王宇文穿上厚厚的防护装备爬上车顶,将安全带的挂钩挂上无电状态的钢缆,开始对车顶进行检查。“看到没,这个受电弓是给地铁列车供电的,上面的碳滑板厚度会直接影响列车运行安全。”钱敏解释说,碳滑板厚度不能低于5毫米,而他们测量和记录的数据要精确到小数点后2位。他在安全带的牵引下,熟练地行走在列车顶上,检查车顶的每一颗螺钉,用仪器测量不同位置碳滑板的厚度,“碳滑板长时间与接触网摩擦,它的磨损是最严重的,一旦厚度接近临界值,就必须立即更换。”

从车顶下来,钱敏和王宇文按照操作规范给接触网通电。在升起受电弓给车厢内的设备通电后,再对车厢内的设备进行全面检查。

这次“体检”耗时3个小时。此时,钱敏和王宇文已经汗流浃背,湿透的工作服紧紧地贴在后背,汗珠顺着安全帽的带子不断往下淌。但这仅仅是个开始,在天亮以前,他们所在的工班组要完成30多辆列车的检修,直到清晨第一缕阳光的到访。

组长蓝胤鹏告诉记者,他们是一个年轻的团队,1988年已经算是“老同志”了。正是最青春的时光,却日日与列车为伴,“不过,我们很开心,尤其是在列车欢快驶出车间的时候。”蓝胤鹏说。



待检修的列车



王宇文检查列车底部的防松线



每一个部件都必须仔细检查



检查列车内的每一件设备



检查车厢内座位底下的加热器



钱敏擦拭受电弓绝缘瓷盆上的灰尘,防止漏电