

地铁“医生”



检修前消杀



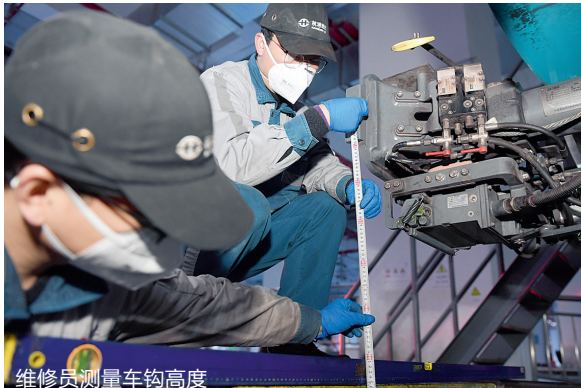
每辆检修列车都设置禁动牌



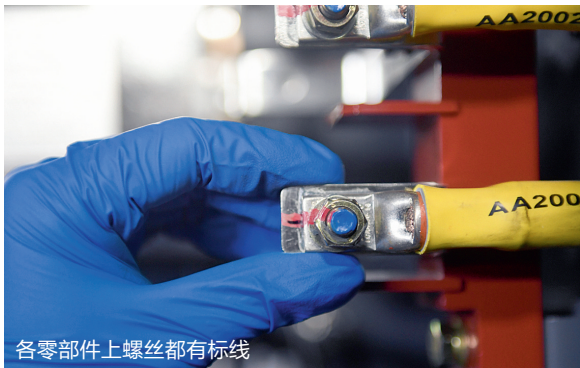
维修员检修车顶



维修员检查车底



维修员测量车钩高度



各零部件上螺丝都有标线



仔细检查



维修员进行功能测试

本报记者 陈立波 通讯员 李易璇

2月21日,随着杭州地铁3、4、10号线三线齐发,杭州地铁网越织越密,市民出行也越来越便利。很少有人知道,为了保证地铁的安全运行,有一批地铁“医生”,每天要爬车顶、钻车底,为列车“体检”。

21日下午2点,5号线五常车辆段的车间里,一列地铁静静停在1号股道上,多个班组的维修员正忙碌地分工检查。

“控制中心,1号股道作业区已断电,申请进入。”维修员徐旭锋和侯剑熟练地来到列车车顶进行检查。

“这是受电弓,给整辆列车供电的。”徐旭锋告诉记者,车顶的检查除更换空调滤网和紧固件,最重要的是检查受电弓上面碳滑板的厚度,还要测试受电弓的弹力值,“受电弓的弹力大小,直接影响碳滑板与接触网摩擦时产生的摩擦力大小,影响碳滑板的使用寿命,一旦碳滑板的厚度接近临界值,就必须立即更换。”

确认各部件没有故障,徐旭锋和侯剑来到地铁下的地沟,对车底各部件进行对位互换检修。在3号车厢底部,徐旭锋和侯剑依次检查了低压箱、辅逆箱和牵引箱,确认电池组电压没有异常后,又对箱体内的每一个螺丝进行检查,“所有螺丝都有标线,一旦移位就说明是松动了,需要立即加固。”

徐旭锋介绍,这辆列车正在“B检”,一般每月检查一次,“B检”相当于汽车的大保养,维修员除对各零部件上的标线进行目测外,还会使用一系列工具,对车轮轮缘高度、厚度、轮径和车钩高度进行测量。

在车底进行了两次对位互换检查后,徐旭锋和侯剑来到车厢,继续对各项设备进行全面检查。

忙碌7个多小时后,这辆列车最终“体检”完成。