



23日1时30分,长沙动车所,一列列检修完毕的“复兴号”“和谐号”动车组在存车线上蓄势待发。



长沙动车所的每组机械师,每晚需要在地沟里来回行走近十公里。



保洁员正在给“复兴号”列车“洗澡”,飞奔了一天的动车晚上都要做一次全身大扫除。



22日晚,机械师爬上动车组列车的车顶进行检修。

图/长沙晚报全媒体记者 罗杰科 余劭劼
文/长沙晚报全媒体记者 吴鑫磊 通讯员 谢敏

23日凌晨,一列刚“归家”的“复兴号”动车组列车驶进长沙动车运用所的存车线。在这庞大的“停车场”,红灰白车身的“复兴号”和蓝白车身的“和谐号”在这里等待进入不远处的检修车间进行“体检”。从70米高空俯瞰,这个巨大的“停车场”宛如一艘“陆地航母”,龙门架上的探照灯点亮夜空,在东西并列的沪昆、京广两场组成的“甲板”上,一列列动车组列车在72条轨道上并排停放,蓄势待发,经确认安全后迎接新一天的春运任务。

今年是“复兴号”服役以来首次投入春运。今年春运期间,长沙火车站每日开行200余对动车组列车,预计发送旅客390万人次,同比增长9.2%。22日夜间至23日凌晨,记者来到广铁集团广州动车段长沙动车运用所,记录下动车检修全过程。

忙 每列列车需150分钟 四大步骤20多人服务

22日晚11时,记者来到位于长沙火车南站以南5公里的长沙动车运用所。这是湖南唯一一个动车所,也是全国规模前十的动车所,省内所有的始发列车都在这里检修出库。

“动车组列车大多在白天运行,检修只能在夜间进行。列车一般是晚上7时30分以后陆续进库检修,次日凌晨5时30分最后一轮列车出库运行。”在长沙动车运用所党总支书记宋澎的带领下,记者来到检修车间内部,此时每条股道上都停有列车检修,作业人员在每条轨道旁的车顶、车棚、车底三层平台分头作业,紧张有序。

“每列列车检修要两个半小时,需要20多名工作人员服务。”宋澎说,列车进库后,首先对动车组列车进行上水排污工序,再由作业人员进行有电预检,前往驾驶室测试雨刮器、头灯等是否正常。此后,从有电转成无电,进行列车全面“体检”。最后,还会进行二次供电检查,确保一切安全后才能出库上线运行。

实 检修步骤要留痕 摄像手电筒记录每个操作

此时,工作人员在一条股道两侧拉起警戒线,一列上海虹桥至长沙南的“复兴号”动车组列车缓缓开进检修车间。

待上水排污和有电预检完成后,股道上方显示牌由“有电”变为“无电”。随后,两名作业人员来到股道前段用读卡器刷卡,再打开摄像手电筒,弯腰进入地沟,对列车的底盘、走行部等进行检修。

“动车组列车检修所有步骤都需要留痕,确保检修不出差错。”宋澎说,作业人员刷卡后,系统会自动记录作业人员的作业信息,检修车间内部的摄像头会同步记录。另一方面,作业人员的摄像手电筒除了照明,还必须在对动车组列车检修过程

进行留影像卡控,这些作业影像都会留存至少一个月以上,以便事后复查。

在仅一人高的地沟里,一名作业人员取出一把钢尺,对刹车闸片厚度和车轮踏面形状进行测量。作业人员告诉记者,刹车闸片厚度和车轮踏面形状都有限度标准、要求,一旦损耗到极限就得立即更换或处理。

记者跟随作业人员来到车顶平台,一名作业人员正在给车厢顶部的受电弓进行检修。“动车组列车动力由车厢顶部的受电弓与25千伏高压电网接触获得,受电弓的检修需要格外慎重。”作业人员说。

细 来不得半点马虎 每颗螺丝钉都有唯一身份

走出检修车间,记者跟随工作人员登上电瓶车。此时手表指针指向23日凌晨3时,寒气逼人,不少车窗都已结霜。电瓶车向北驶出2公里后,来到长沙动车运用所的“停车场”。

“西边是京广场,东边是沪昆场,每边都有32条股道。”工作人员带领记者走进“停车场”,环顾四周一列列动车组列车在股道上整齐排开,红灰白车身的“复兴号”,蓝白车身的“和谐号”,场面无比震撼。

“这是‘停车场’列车的摆渡人,他们需要在这里等待信号,然后驾驶列车开进检修车间检修,待检修完毕后,再将列车开回线上。”工作人员指着不远处一名走向列车驾驶室的高铁司机说。

“一般情况下,动车组列车进库检修是做最基本的日常一级检修。”宋澎说,动车组列车上哪怕是一颗螺丝钉都有其唯一的身份,检修来不得半点马虎。“今年春运期间,长沙动车运用所夜间日常检修达45列,高峰期将达47列。”



22日晚12时,机械师在地沟里检修车轮,用标尺测量间隙。



白天风驰电掣行驶的高铁动车组,每到夜晚就会在动车所里接受“体检”。



22日晚11时,机械师正在给“复兴号”列车执行两厢作业,在底盘下检查裙板和零部件是否状态良好。