

见证

每个工位
都有“保姆”坚守

记者来到检修库,只见一列复兴号智能动车组停在检修股道上,车顶、车底和车旁,都有身影在忙碌着。

在检修库现场,记者跟随工作人员来到了动车顶部。动车组机械师陈彬和工友正在对列车受电弓进行检查保养。在手电的照射下,陈彬拿着标尺仔细测量受电弓碳滑板厚度。

陈彬告诉记者:“受电弓接触电网,为列车提供动力能源,与电网所接触碳滑板需要仔细检测厚度,判别其状态是否在标定的范围内。”

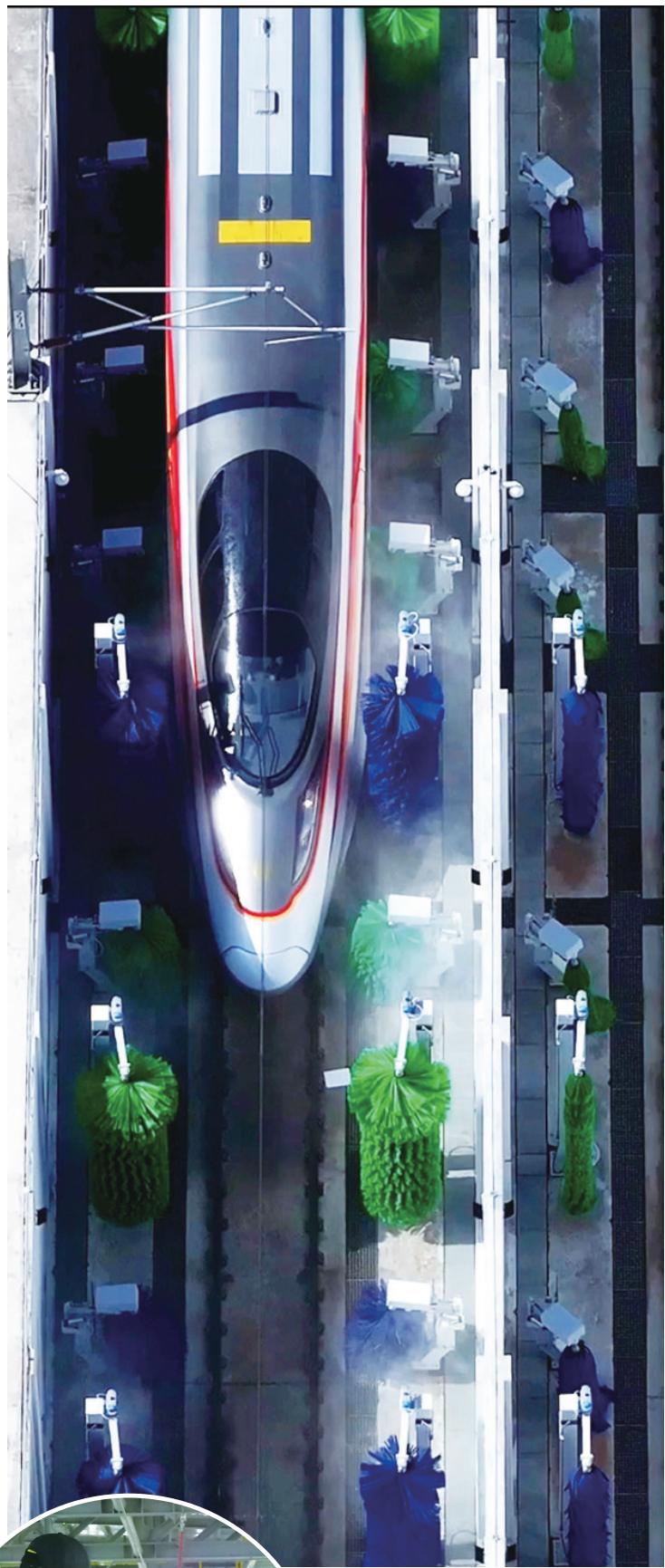
在动车组下方,两个晃动的手电光影徐徐由远而近,有着8年工作经验的动车组机械师张必杰,略弯着腰仰着头,不时用手触及手电光亮照到的地方,他正在对动车组的走行部件进行检查。

他说:“一组车检查下来差不多需要4个小时左右,在车底下停停走走、仰头猫腰是常态,我们主要检查走行相关部件状态是否良好,是否出现裂纹或是移位,这要非常细致和耐心。”

探伤工郭酋,在一台设备边盯着屏幕做着记录。郭酋向记者介绍,这台设备是动车组空心车轴超声波检测系统,它通过超声波检测空心车轴内是否有裂纹杂质,目的就是为了确保行车安全。

“这套设备是我13年探伤工作中经历的第三代设备,相较以往,它能将探测结果图像化保留,而不是一闪而过,这样有利于我们探伤研判。”郭酋对记者说。

福州南动车二所党支部书记张涵向记者介绍:“福州南动车二所9月底启用后,与福州动车所、福州南动车所一体联动,基本满足近期福厦高铁、合福、杭深铁路动车组一、二级检修需求,目前共完成一级检修422组,二级检修39组。”



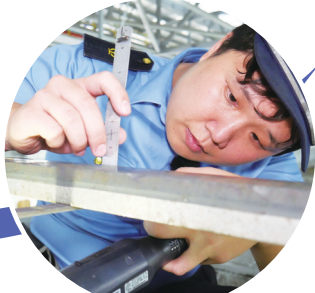
复兴号智能动车组开入洗车线



陈彬(右)和同事在动车组顶部检查受电弓



探伤工郭酋在现场紧张工作



动车组机械师陈彬手持量尺正在测量碳滑板厚度



动车组机械师在复兴号智能动车组下方检查走行部件



复兴号智能动车组开入检修库

动车组穿梭七彩福厦间

高效安全运行的背后,记者聚焦『动车保姆』们的服务魅力

金秋『满月』

海都记者 马俊杰
通讯员 陈述明 福州动车段 文/图

9月28日上午9时15分,车次为G9801的新型复兴号智能动车组从福州南站驶出,它穿梭于金秋如画七彩福厦间,标志着连接福州与厦门、漳州的福厦高铁全线投入运营。转眼,福厦高铁开通已满月了,在高效安全运行的背后,有着一群人在默默付出,体现他们的服务魅力。

10月27日,记者来到福州南动车组运用二所(简称福州南动车二所),了解在福厦高铁运行“满月”之际,每日为动车组进行检修,像“动车保姆”一样呵护着动车组的检修师傅们。

目击

省内最大动车组
“体检”基地

福州南动车二所位于福州南火车站南约8.5公里处的闽侯县,占地1070亩,是福建区域占地面积最大的动车所。初期新建6线检修库、24条存车线以及临修及不落轮线各1条,远期预留12线检查库、40条存车线,设计远期可承担检修动车组120组。

上午9时许,记者来到福州南动车二所生产调度中心,调度中心的一块大屏幕几乎占据一面墙,屏幕上直观明了地显示着各类数据及检修库、股道的监控画面。

调度组组长牛辉向记者介绍,福州南动车二所在全国动车所中首次采用全流程、全方位、全智能的动车组智能运维综合管理平台。整合动车组系统数据,通过数据采集、交互、分析、监控等,以及涵盖动车组画像、技术管理、关键作业过程监控、故障应急处置等综合管理平台。

“简单来说,我们调度中心的主要工作就是对动车组的进出库、股道安排和动车组检修等进行统筹调配,并且通过各种技术手段,将整个流程智能化,最大程度减少人工操作引发的不利因素。”牛辉对记者说。