

看见

为公交车疗伤

本报记者 吴一凡



8月5日,徐州天气预报显示当天最高气温达37℃。酷热之下,人们大多待在凉爽的空调房里避暑,而徐州公交集团南部新能源公交车综合维保中心车间内,却是另一番火热景象:修理工人们有的爬上车顶为车辆空调“疗伤”,有的钻进地沟道内排查底盘故障,有的对车辆进行不同级别的保养维护,还有的顶着烈日进行户外作业。

上午9时许,一辆因绝缘故障报警被拖车送至车间的公交车缓缓进入工位。修理工董托峰快步迎上前去——这位二十多年来一直坚守在维修一线的老党员,是新能源综合维修车间的“主心骨”。

初步检查后,车辆被转移至电池检修工位。董托峰打开笔记本电脑,连接各品牌专属上位机。“这是动力电池维修的‘利器’,可以精准定位故障电箱、故障单体位置,无需全部拆解电箱,大幅减少无效作业。”

屏幕上的数据快速跳动,故障点很快被锁定。董托峰又拿起绝缘表和万用表,对高压接线柱进行线下复测。“车辆电池不解体时,先测量高压接线柱,初步锁定故障电箱;拆下电箱后再拆分模组分段检测,确定损坏模组。”他一边操作一边解释,汗珠顺着脸颊滑落,砸在满是油渍的裤腿上。

与此同时,车间另一侧,修理工王建正在为一辆空调故障车辆“把脉”。高温天气下,公交车辆最容易出现散热不畅、水温过高、空调不制冷等故障,有些问题甚至会让公交车直接“罢工”。

电池故障确诊后,最吃力的环节开始了——将沉重的电池箱从车辆底部拖出。每个电池箱重达200公斤至250公斤,需要多人配合操作。

“这个电池箱卡得紧,您看看咋弄?”年轻维修工的声音从车底传来。董托峰二话不说钻了进去。“别慌,我来调!”他双手精准操作工具,带领两位修理工将旧电池箱缓缓拖出。

“去年夏天,我们团队完成了171台车辆电池更换,团队单日最高完成5台整车换电。”董托峰说。

修理工崔维欣正半蹲在车旁,用风炮扳手拆卸公交车轮胎上的螺丝。这条轮胎重约百公斤,拆卸和安装全靠人力完成。他把旧轮胎从车轴上用力推下,再将新轮胎对准轮毂,用撬棍调整位置,最后逐颗拧紧螺丝。在闷热的车间里,崔维欣的工作服早已被汗水浸透,但他手上的动作始终麻利。“高温天气要多关注轮胎磨损情况,必须保证车辆安全运营。”

焊接工位上,火花四溅。电焊工作也是维修链条上不可或缺的一环,车架开裂、部件加固,都需要他们手持焊枪在高温下完成作业。

中午时分,车间管理人员推着一车切好的西瓜走进车间。“大家歇一歇,吃块西瓜降降温!”招呼声响起,忙碌了一上午的维修工们陆续围拢过来。这是站点高温期间为一线维修职工配送的防暑物资,一块西瓜、一瓶冰水,成了酷暑中最实在的关怀。

董托峰接过一块西瓜,坐在车间角落的台阶上大口吃着,手背上还沾着密封胶的痕迹。他笑着说:“天再热,活也得干好。每修好一辆车,市民出行就多一份保障。”

夕阳西下,又一辆修好的公交车缓缓驶出车间,重新投入城市运营。车间里,维修工们的身影依旧忙碌。



图① 崔维欣半蹲在车旁,用风炮扳手拆卸公交车轮胎。
图② 董托峰对故障车辆进行初步检查。
图③ 董托峰对电池高压接线柱进行线下复测。
图④ 王建正在为一辆空调故障车辆“把脉”。
图⑤ 3名修理工将旧电池箱缓缓拖出。
图⑥ 车间地沟里,董托峰在对车辆底盘管道进行逐项排查。
图⑦ 董托峰在进行打磨作业。

本报记者 张荏衍 摄

①		
②	③	④
		⑥
⑤		
		⑦