

三小时，铁轨完成『换骨术』

■ 图/文 本报记者 朱玉东 通讯员 贾鑫涛

1月10日上午8时10分,阴沉沉的天空飘起小雪。在京九铁路付楼站内,中国铁路济南局集团有限公司聊城工务段20余名作业人员整装待发,他们要为铁路做一个“换骨手术”,在180分钟内,更换一根长达21.6米的道岔基本轨。

每周的周一至周四上午,铁路部门会专门预留3个小时对铁路基础设施进行维护,这段时间称为“天窗”时间。

8时20分,“天窗”时间正式开启,在铁路栅栏外等候的阳谷线路车间工程师全磊带领施工队伍快速进入,赶往换轨地点。

时值三九节气,天寒地冻,冰冷的雪花簌簌地拍打着作业人员的脸颊。协调联系电务部门确认回流线连接、松扣件、锯断旧轨……寒风中,工作人员紧张有序地施工。根据测量的长度,锯新轨、对位、拨轨、焊接……号子声、哨子声、设备与钢轨的碰撞声交织在一起,宛如一曲交响乐在工地奏响。

切割钢轨是这次施工作业的关键,施工能否按时完成就要看钢轨锯切是否顺利。

“快,快,再复核一次长度。”
“上锯轨机,看安装牢固没有。”

复核完钢轨长度,工作人员立刻带着锯轨机冲上线路开始切割旧轨。同时,焊轨组人员推着焊轨设备已在100米外做好焊接准备。

焊接是这次施工作业的重中之重,既要尽量缩短时间,确保整个施工在“天窗”时间内顺利完成,更要保证钢轨焊接质量,确保线路设备状态良好。

“再松开一块扣件。”“向里调整一点方向!”对轨、装模、预热、打磨,所有的流程都无缝对接。

经过180分钟的奋战,道岔基本轨更换成功,作业人员使用道尺对新更换设备的几何尺寸进行检查、复核,在确认各项数据达标后,作业人员迅速撤离现场。

11时20分,线路开通!

一年一度的春运是铁路的“重头戏”。由于春运期间铁路大量加开旅客列车,行车密度变大,设备负荷增加,每年春运之前,聊城工务段会组织干部职工,有计划性地对钢轨接头螺栓、道岔尖轨、岔心等易伤损设备进行重点检查整修。

在今年春运到来之前,聊城工务段利用大型机械对161.55公里线路和123组道岔道床(石碴)进行夯拍加固,让铁路更稳固。冬季气温偏低,为防止热胀冷缩使铁轨受损,工作人员对25.53公里的无缝轨道线路进行应力放散技术处理。同时,他们对运行状态不佳的30组道岔进行大修,对有安全隐患的4组道岔进行拆除处理。截至目前,聊城工务段已更换钢轨40.493公里,更换枕木26403根。

同时,聊城工务段技术人员定期对道岔专用设备、桥涵等主要线路设备“地毯式”排查,确保春运期间铁路运输安全畅通。



图1



图2



图4



图5



图3

图1:几十名工作人员在寒风中施工(无人机拍摄)
图2:在铁路上无法使用大型吊装设备,所有钢轨的搬运、移动工作都需要大家齐心协力完成
图3:工人忙碌的身影宛如跳动的音符(无人机拍摄)
图4:工作人员在拆除旧轨
图5:施工作业现场的两端,两台录像设备在全程录像,确保规范安全施工
图6:稳定钢轨,确保焊接时两根钢轨在同一水平线上
图7:钢轨切割现场,火花飞溅



图6



图7