

在我们的大都市里,当脚步匆匆的市民经过一天的忙碌进入梦乡时,有一个群体却刚刚上岗。他们常年昼伏夜出,像医生一样守护着城市的地下动脉。他们被称为“地铁医生”。

“地铁医生”

本报记者 王伟伟 通讯员 张宇 摄影报道

“016-4 号车的一个吊挂螺丝出现裂痕。”

8月7日凌晨1时31分,对讲机的另一头急促地向北京地铁万柳维修中心发出维修请求。当值列检丁班班长李健民不及多想,戴上帽子和手套,手持一把录像手电,就带着班组出发了。

夏季炎热,地下又相对封闭。不知不觉,身上的工作服从上湿到下,帽子和手套上也沾满了油污。这些都还好,最让人头疼的是在地沟里检查列车的下方。站在昏暗的地沟里,负责底部检修的列检员不得不曲颈弯腰,稍有不慎就会碰到头顶,列检员们的红色安全帽大多“伤痕累累”。除了头顶上的危险,他们还要面对夏季“潜伏”在地沟深处的蚊子,“一趟下来,又多出三四个包”。

为保证当天地铁能够准时出库,李健民和他的班组为这个螺丝一直工作到早上5时40分,整整4个小时。

像这样强度的夜间作业,工作23年的李健民已经习以为常。



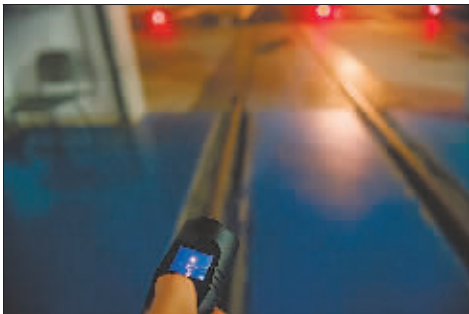
8月6日晚上20:31,“90后”列检员常静宇正在为刚回库的地铁调试显示屏。

工作性质决定了这些“地铁医生”不得不昼伏夜出。当结束了一天工作的人们回家入梦,地铁列检员却正好迎来一天中最忙碌的时刻。李健民和他的班组负责北京地铁10号线的列车检修,每天晚上约有50个日检任务。10号线是北京地铁的第二条环线,这个班组的任务就是保障这条线路每天超过170万客流的出行平安。

“地铁列检员就好比医生,检修中也得‘望闻问切’。”李健民解释道,不能让列车带病载客,一旦发生事故,后果不堪设想。

虽然辛苦,但是班组有自己的骄傲,按照李健民的话说:“这些都不算什么,只要看着列车能够平安地运行就是对我们最大的鼓励。”

回想2007年,地铁10号线一期工程即将建成通车之时,李健民调入了万柳维修中心。8年间,他见证了北京奥运会、APEC会议,也见证了北京地铁从当初的4条线路发展到如今的18条。



公司为每一个列检员配备了录像手电。

如今,跟着北京地铁一起快速发展的,还有一批“90后”列检员。他们中的一些人已经可以独当一面,成为了业务骨干。这是李健民班长心中最欣慰的事。1994年出生的常静宇就是其中之一,他身形瘦高,左耳上还别有时髦的耳钉。2008年10号线刚建好的时候,他还是一名初中生,和他的同学一样,每天通过地铁上学、聚会。2012年,从地铁技校毕业,常静宇赶上了北京地铁的大发展,成为了维修中心的一名列检员。

“检修地铁急不得,从空调到屏蔽门都是检查的重点。”如今的常静宇已经能够独立完成一些复杂的检修工作,成为班长李健民的得力助手。

“师傅们要求很严格,我们自然也不敢懈怠。”常静宇回想起这三年来的工作时说,最重要的是必须耐得住性子,把平凡的事情做好。



8月6日17:48,当天的班组例会按时召开,主要内容是交流最近工作中遇到的技术问题。



8月6日23:32,一辆刚入库的地铁,司控器出现故障,李健民便带着班组成员前往维修。



→8月15日2:49,刚刚换下来的手套和帽子已沾满油污。



→8月7日1:36,汗水已将列检员李健民的工作服浸透,穿着这身衣裳,他又继续工作了4个小时。



→李健民班长(图左)带领两位“90后”列检员一起调试列车操控台。



←8月6日23:28,列检员赵鑫正在为回库的地铁做车底检查。



←8月6日22:09,列检员刘江师傅为回库列车做维护检查。2014年6月27日,正是他的认真检查,才避免了一次列车重大事故的发生。



←8月10日19:05,北京地铁进入晚高峰,10号线日均客流量超过170万人次,而北京全路网18条线路日均客运量已超1000万人次。