

火车已靠近,吹喇叭报警



# 铁路打冰人

中午,打冰空隙,吃点儿方便面垫垫



上个月天冷时隧道内的冰 通讯员提供



□见习记者 杜卿 通讯员 张云涛 黄晓磊 文/图

春运即将结束,天也日渐回暖,有那么一些人,也将结束他们忙碌一冬的工作,比如——铁路打冰人。

冬季,铁路隧道顶部渗出的水经常形成冰挂,随着冰挂渐渐“长个儿”,一旦接触到为列车供电的接触网线,就可能造成短路或断线,导致列车无法运行。打冰人就是专门对付这些冰挂的。

洛阳供电段管辖的陇海、焦柳两条线路有10处隧道需要除冰,其中陇海线上的观音堂隧道结冰最厉害。该隧道上行长601米,下行长438米。

负责这里的打冰小队共有10人,每班5人,轮流上班。他们平时负责接触网的维护保养等,到结冰期就专门负责打冰。每班中1人在车站通报列车通过情况,2

名防护员在隧道两端负责“望风”,另外2人在隧道内除冰。

日前,记者用镜头记录了他们的打冰工作。打冰队长李焕群今年已是第16年参与打冰,午后,等防护员就位后,他便带着打冰人马亮进隧道作业。

李焕群负责找冰、给马亮照明以及用对讲机与防护员联系。马亮则拿着长6米、重4公斤的绝缘杆打隧道顶部的冰挂。

杆儿太长,重心不好掌握,必须站在冰挂正下方才容易发力。马亮戴着安全帽,打一下,躲一下,冰挂噼里啪啦掉下来,总有些碎冰砸到他身上。“现在不错了,杆子轻多了,以前的杆子8公斤重,更难打。”李焕群说。

隧道约7米高,顶部距离接触网大约1米,冰挂打掉没多久就又长出一茬来。“年前天最冷的时候,隧道里气温低到-13℃,我们每隔俩小时就要进隧道作业一

次,那时候基本上出隧道喝口热水就又要进去了。”李焕群说。

进隧道打冰,还要和列车“捉迷藏”。陇海线上列车通过非常频繁,最多时五六分钟就有一趟列车通过隧道。这不,对讲机内传来防护员高岩的声音:“列车已经靠近,请作业人员下道避让。”李焕群和马亮立即停止作业,就近到隧道内的避车洞躲避列车。

避车洞宽约2米,进深约1.5米,记者跟随他俩一起并排躲在洞里,列车通过时,噪声震耳,一股强大的吸力仿佛要把人从洞里拉出去。

列车刚刚通过后,人不能马上出洞。“车刚过去,隧道里风太大,要把手伸出去试试,感觉风小了再出去。”马亮说。

晚上8点,几束手电筒光出现在隧道口,他们又要开始新一轮的打冰。李焕群说:“下一次打冰是凌晨,一天最冷的时候。”



▲出发前,给绝缘杆作绝缘测试

▲打冰人马亮用六米长的绝缘杆打冰



在避车洞内很安全