

火车已靠近，吹喇叭报警

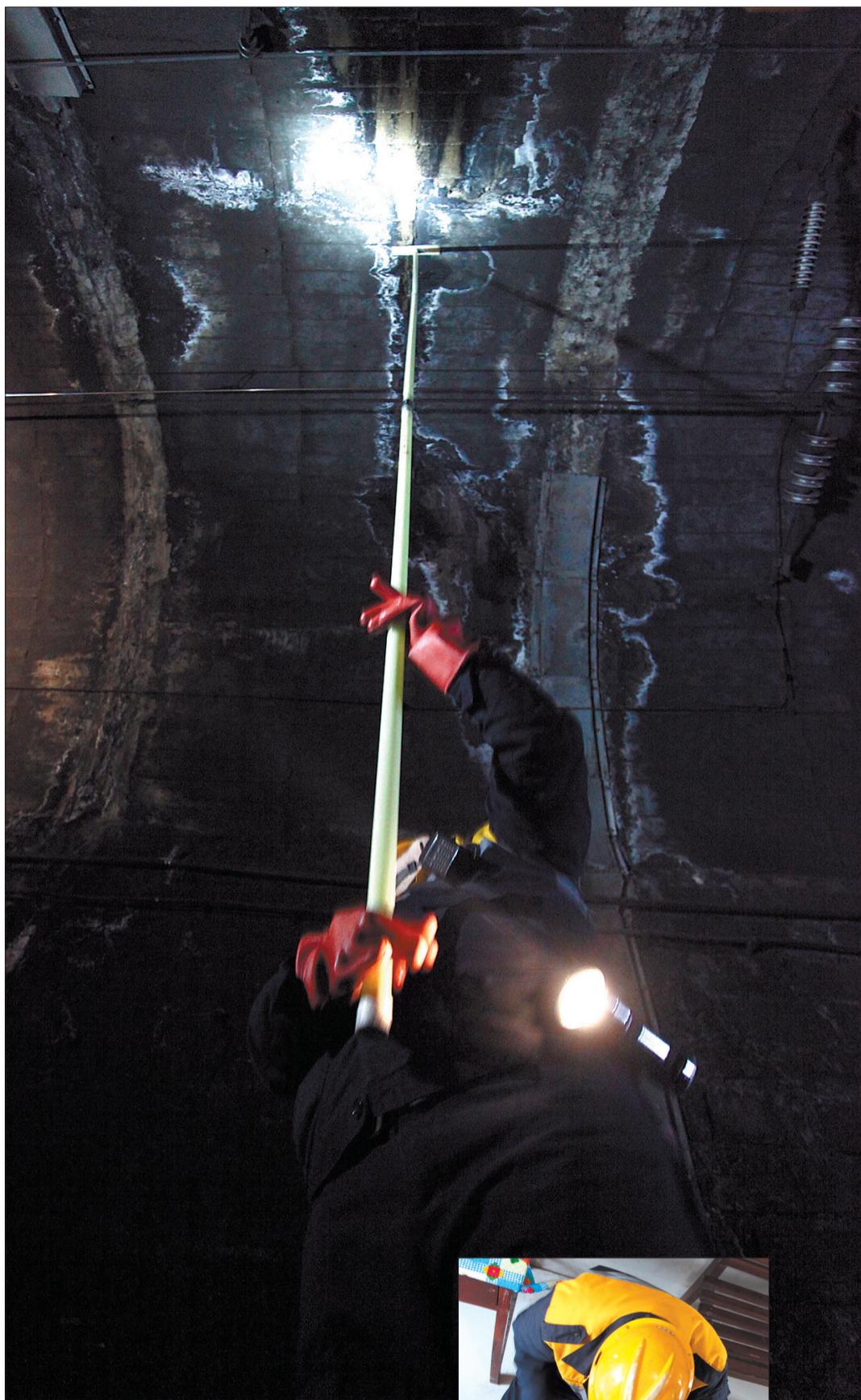


铁路打冰人

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