

# 三天高温迎立秋 一场风雨短暂凉爽

## 预报这两天继续烧烤,今年高温天数已是2003年以来最多

□记者 段婷婷

生活日报7月6日讯 今年高温天已经达到22天,2003年以来最多。4日、5日、6日济南市区最高温接连达到了35.3℃、35.8℃、35.4℃。7日就立秋了,6日夜间突然狂风大作、电闪雷鸣,大雨倾盆而下。虽然大雨带来了清凉,不过7日天气以晴间多云为主,气温仍将攀升。

### 泉城公园一小时降雨40毫米

济南市气象局8月6日20时30分发布雷电黄色预警信号:目前天桥区、历下区、槐荫区、历城区已出现雷电和降雨,预计6日夜间济南市仍将有雷电活动,可能会造成雷电灾害事故,并伴有7~8级大风,局部地区可能有短时强降雨。

根据济南市雨水情信息系统,6日20时31分至21时31分,一个小时内市区多地降下中到大雨。王官庄、千佛山北、济大东校区、金鸡岭等诸多片区降下大雨,一小时内降雨量超过30毫米。泉城公园降雨量最多,达40.6毫米。历城狼猫山降雨量达53.6毫米,达到暴雨级别。



6日夜,济南遭遇大雨大风,行人蹚水回家。

记者 周青先 摄

虽然大雨带来了清凉,不过时间短暂。根据济南市气象台预报,7日天气以晴间多云为主,气温仍将攀升,再度迎来高温天气。

根据济南市气象台6日16时继续发布高温黄色预警信号。6日夜间多云,局部地区有雷阵雨,7日晴间多云,北风短时南风2~3级,早晨最低气温25℃左右,最高气温34℃。8

虽然大雨带来了清凉,不过时间短暂。根据济南市气象台预报,7日天气以晴间多云为主,气温仍将攀升,再度迎来高温天气。

根据济南市气象台6日16时继续发布高温黄色预警信号。6日夜间多云,局部地区有雷阵雨,7日晴间多云,北风短时南风2~3级,早晨最低气温25℃左右,最高气温34℃。8

虽然今年高温天数不少,不过从日最高温看,在历史上尚且排不上号。7月11日-13日,区域站的最高温连续三天超过了40℃。龟山气象站的最高温今年尚未超过38℃。气象记录的最高温出现在1955年7月24日,最高温达42.5℃。

日晴间多云,东北风2~3级,最低气温24℃左右,最高气温34℃。9日多云,夜间有雷阵雨,南风3级,雷雨时阵风7~8级,气温略有下降。10~11日多云,北风转南风都是2~3级,气温略有上升。12~13日雷阵雨转多云,南风转北风都是2~3级,气温变化不大。

### 高温天数2003年来最多

今年从5月18日出现第一个高温日,截止到8月6日,高温天数已经达到22天。已经是2003年以来高温天数最多的一年。

虽然今年高温天数不少,不过从日最高温看,在历史上尚且排不上号。7月11日-13日,区域站的最高温连续三天超过了40℃。龟山气象站的最高温今年尚未超过38℃。气象记录的最高温出现在1955年7月24日,最高温达42.5℃。

伏天还剩下几天才结束,“秋老虎”今年是否发威,我们还将拭目以待。

# 高温下日行6万步 工作服都能拧出水

## 记者探秘“动车医院”,断电作业车厢内高达50℃



□首席记者 王健  
实习生 马浩蕾

在距离济南西站2.5公里的济南动车所,有这样一群人,他们一天要走6万步,穿梭于闷热异常的车厢,行走在5米高的车顶,每天检修35组列车,每车上万个零部件。

### 每车检修零部件上万个

8月6日,山东省发布高温黄色预警信号,济南最高温度达35℃。当天上午9点多,记者来到位于济南槐荫区烟台路附近的济南动车所,工作人员正在对一列短编动车组列车进行检修。这里被称为“动车医院”。

在车库内,每条轨道有车顶、车厢、车底三层平台,方便动车组机械师上下检修。据悉,检修也分等级,一级检修指的是作业小组对车下悬挂装置、车内、车顶进行日常维护;二级检修主要是专项作业,比如空心轴探伤等。“现在是暑运期间,我们每天需要检修35组列车。”工作人员介绍,每组列车都需要检修零部件上万个。

### 穿防护服戴口罩干一整天

动车所专项修2组工长张进介绍,他们负责车厢内的客服设施,座椅、厕所、茶炉、灯具、行李架这些都属于他们车内检修的工作范畴。

车门电、气、机械三项混合,故障率最高,几乎每天都需要维修。张进说,门打不开或者关不上,动车就没法正常运行。“昨天5503列车有一个车门故障,我们



穿着被汗水浸湿的衣服工作,对机械师来说再平常不过了。

记者 王鑫 摄



大热天清灰尘也要穿着防护服。

记者 王鑫 摄

更换了气动锁,耗时两个小时,正是最热的时候。”他介绍,短编列车22个门,需要5名工作人员检修;长编列车52个门,需要8名工作人员。

25岁的机械师梁迅宁2016年毕业于北京交通大学海滨学院,他现在主要负责车门检修。“最多的时候,一天要检修52个车门,干一整天。”为了给车门吸尘,他穿上了白色的防护服,并且戴上了手套和口罩。

“这样主要是防止灰尘落在身上引起过敏反应。”他说,因为防护服不透气,刚一穿上,汗水就开始往外冒。有时候一次穿半个多小时,脱下来时,衣服都能拧出水来。

### 马桶有卫生巾得用手掏

张进介绍,静态检查时,动车组处于无电状态,空调不能开启,加上空气流通不畅,车厢内温度

会比车厢外高10℃左右,而车厢内温度中午在50℃以上。

据悉,负责车内客服设施检修的机械师,需要检修8节车厢、556个座椅、12个卫生间、8个电茶炉。“6-8名工作人员对每个座椅上的扶手、小桌板、脚踏等配件都要细致检查,每组座椅都要旋转180度,每个座椅靠背都要掰一次……一趟走下来,得花2个小时。”张进说,一天下来,机械师要走6万步,累得让人直不起腰来。

“这些就是我们的日常工作。”张进说,有的时候开关跳闸,他们需要趴下来对这节车厢座椅下面的30多个插座挨个试,“趴下,起来,趴下,起来……”

“有些旅客还会把尿不湿、卫生巾直接扔进马桶,造成堵塞。”张进说,这个时候他们就得用手把这些东西往外掏,“上午干一个这样的活儿,中午就别想吃饭了。”

### 新闻链接

## 拍“CT”做“B超” 检修用上高科技

□首席记者 王健  
实习生 马浩蕾

动车组刚开通的时候,延续了普速列车的检修方式,基本都靠眼看和手摸。现在的动车检修,运用远程监控系统等一系列的高科技手段,能提前对故障进行预判。

TEDS全称“动车组运行故障动态图像监测系统”,通过安装在靠近车站轨道上的高速摄像头对动车组进行拍摄,自动采集并分析运行动车组走行部图像,采用图像识别技术,对途经的动车组进行监控,实施关键部件故障报警,异常图像分级报警。

工作人员介绍,暑运期间每天要监测700余组列车,分析员每天平均看60余组动车,每组动车都必须在15分钟内看完。由于动车运行密度大,尤其11点到16点之间,平均每小时通过20辆动车,高峰时达到30多趟,有时一分钟能通2趟动车,所以除了吃饭和上厕所,其他时间他们都要坐在电脑前面分析图片。

入库检修前,每列动车都需要预诊,这个工作在距离动车所2公里左右的入库线进行。动车所在入库线路上安装了LY(轮对故障检测系统)和受电弓及车顶动态检测系统,可提前对异常状态进行检查。

空心轴探伤是另一项高科技手段。机器人手臂探头深入动车车轮轮轴,利用超声波仪器深度检测动车车轴内部是否存在缺陷,“和B超一样。”工作人员付雪飞说,一般10万公里就要进行一次空心轴探伤。

