

战高温 迎“烤”验

平漯周高铁西起平顶山西站,东至周口东站,全长约199.6公里,设计时速350公里,是国家“八纵八横”重要支线,也是完善河南“米”字形高铁网的关键工程。这条线路是连接呼南高铁豫西通道、郑渝高铁、京广高铁、郑阜高铁等南北大动脉的便捷联络线,让西北地区经中原腹地直达长三角地区。

为了早日通车,平漯周高铁周口段八标施工现场,中铁七局一群建设者正顶着灼灼烈日,在高空桥面挥汗如雨,他们以坚韧的姿态全力推进工程进度,用辛勤汗水浇筑着周口速度。

10个小时要喝8斤水

8月6日4时许,来自安徽宿州的胡祥祥已经吃过早饭,4斤容量的大水瓶灌满温开水,再放两片柠檬,顺便招呼着同伴麻利点,准点上班。

胡祥祥是无砟轨道施工班组中的调模块带班。5时,他和大伙沿着20米高的笼梯爬上桥面,再沿着已经铺装好的轨道板走上几百米,陆续抵达各自的工作岗位。这样的“上班路”,他们每日要往返4趟。

板式无砟轨道是我国高铁主要的轨道结构形式之一,其建造关键在于轨道板的精调。为保证良好的轨道几何形位,需要将轨道板逐一调整到设计位置,其精度需达到亚毫米级。这是一项比绣花还要精细的“功夫”。

而胡祥祥所负责的调模块,就是轨道板的精调。

影响轨道板精度的因素很多,预制制造精度、底座平整度、温度热变形、填充层施工状态,甚至还有我们看不见的风、光线折射等。

10时,在贾鲁河西侧的平漯周高铁桥面上,部分工人开始下班,记者与胡祥祥走了个头碰头。

他看起来有点狼狈,安全帽下是一张满是汗水黝黑的脸,银灰色的防晒衣一肩高一肩低,湿了一大片。硕大的水瓶挂在肩头,瓶里的水还剩一小半。前襟处粘着巴掌大的油污,右裤腿上烂了一块。

“刚才不小心,被露头的螺栓挂了一下。把活干好,比脸白好看。”他有点尴尬地捂着裤子破洞处,腼腆地对记者说,“每天工作十来个小时,没有两瓶水可撑不住。我这水瓶能装4斤,上午下午各一瓶。今天上午还好点,不是那么热。昨天没风,桥面跟蒸笼似的,衣服里能拧出半瓶水。”说完,他咕咚咕咚两口把瓶里的水喝完。几滴水顺着嘴角滴到轨道板上,水痕一闪,连点水汽也没看见。



何子龙向记者解说轨道板如何精调。

桥面蒸腾 铁龙欲飞

——直击平漯周高铁周口段高温施工一线

□记者王永剑 通讯员罗鹏娟 文图



工人在吊卸轨道板。

350公里时速轨道误差毫米级

四周都是玉米地,天气预报三十五六摄氏度的高温,地里的湿气经日晒蒸腾,化作滚滚热浪,中午的轨道上就像一个蒸笼。

幸好5日晚下了雨,6日的上午还有点风,在20多米高的轨道上,虽然汗不停在出,但至少还不燥,只是闷。对于在桥面施工者来说,是个好天。

“轨道上白天最高温能到五六十摄氏度,吊上来的钢筋晒得烫手。所以精密调整只能放在夜间,等温度降下来,用全站仪慢慢校准——螺母每转一圈,轨道板前进半毫米。”技术总管何子龙陪着记者边走边介绍,“每天完成3孔梁、6块轨道板的铺设,每块板的凝固期是14天,从7月中旬开

始进行无砟轨道铺设,一个月时间完成了3.3公里。”

“无砟轨道铺设虽没有连续梁复杂,但却是个细活。时速350公里的列车在上面跑,要求轨道上下左右的误差都是毫米级别。”何子龙蹲在轨道板旁边,指着精调爪一点一点地给记者解释。

轨道上有个高高的龙门吊,是用来吊卸轨道板的,一块轨道板8吨重,4个人15分钟左右装卸一块,一天能装卸20块。师傅们配合默契,开机、吊起、横移、下吊、去钩……一系列动作忙而有序。他们与胡祥祥唯一装备相同的是都有一个大水瓶。龙门吊旁边还堆放着几件瓶装水。

早点通车,这里有他们洒下的汗水

今年27岁的何子龙是平漯周高铁线上的“老人”,2023年从河南科技大学一毕业,就扎进了这个项目。从桩基浇筑到轨道铺设,他见证了高铁从上到下的“全链条”。他说,贾鲁河这边的施工高度才20多米,最高处是跨安罗高速,有40多米高,施工难度大,有点恐高的师傅都不敢往下看。

记者问胡祥祥,看着高铁一点点“长”起来,是不是特有成就感?他拉开防晒衣的拉链:“就盼着早点通车,到时候我的家人、朋友搭乘这条线的车时,我就能给他们讲哪段轨道是我调试的。”说完,他又埋头忙碌起来。

11时,烈日炙烤3个小时的梯笼扶手开始发烫,踏上镂空的踏板如同踩在滚烫的暖气管上,远处的龙门吊在强光下晃眼,脚下的轨道板晒得发白,记者与何子龙顺梯而下。刚到地面,他就抓瓶摆在桌子上的矿泉水,一口气喝了个干净。

桥面上,向西望,贾鲁河面像玉带一样与高铁交叉而过,3公里多已完成的轨道板有了高铁的雏形;向东看,商水地界轨道上有个架桥机,影影绰绰有人在施工。高铁在青纱帐中向远处延伸,像一条钢铁巨龙在绿野……

明年通车时,钢轨的每一次震颤,都是对施工者汗水的礼赞。