



已交付的地铁列车静静地停在轨道上。

又有3辆列车下月初运抵郑州

时速最高可达100公里,最多可拉1870人
地铁列车的保养要求极高,光每日例检就要看200处
还有双日检、周检、月检、半年检和年检



在郑东车辆段的车辆停放机库里,11列地铁列车完成当天的所有调试后回到机库。这里将成为一个繁忙的工作区,因为地铁车辆部门员工将开始对地铁列车进行保养和检修。

郑州晚报记者 李萌 实习生 侯海英/文 白韬/图
通讯员 吕俊 刘彦峰

“0114、0115、0116”号8月运抵郑州

11列地铁列车静静地停在轨道上,它们分别是“0101、0102、0105、0106、0107、0108、0109、0110、0111、0112、0113”号。

作为与大多地铁运营城市相同的地铁B型列车,生产厂家为中国南车株

洲电力机车有限公司。“0101”于去年10月16日下线,11月21日从湖南株洲发运,经过3天的公路运输,11月23日晚安全到达郑州,11月28日车辆完成安装。

按照计划,运营初期配车数为150辆,共25列,目前交付郑州11列。郑州

市轨道交通有限公司运营分公司车辆部副部长谢春华透露,“0114、0115、0116”号,目前运营分公司已安排工作人员赶往中国南车株洲电力机车有限公司接车,预计8月初这3辆列车运抵郑州。

地铁时速最高可达100公里,每辆车最多可拉1870人

在机库里,记者围着地铁列车细细地观察。

郑州地铁列车全长118.788米,车体宽度和高度分别为2.89米、3.81米,采用铝合金外壳,鼓形车体,每节4个门。车厢里有240个座位,如果按每平方米站立6人核算,这列车可以拉1460人,最大载客量甚至可达1870人。

“地铁外表以红白色搭配,主色调

采用与1号线站房主色调一致的喜庆色中国红(琉璃红),车辆创意来源于豫剧和中国陶瓷的元素,前脸大灯及高亮度的红色贴眉做成豫剧脸谱丹凤眼的轮廓。”谢春华告诉记者。

谢春华告诉记者,4动2拖6节编组车辆,是用DC(直流)1500V架空接触网来提供动力源,最快可达每小时80千米,正常速度(旅行速度)也

能跑到每小时35千米,按照郑州地铁站点布局,每站的通行时间约2分钟。

“看到车辆段西侧的高速测试线了吗?以后那个位置将连接1号线二期,现在是高速测试线,采取地面测试,我们的列车可以每小时跑出超高速100公里,这都是测试车辆高速行驶的能力和安全性。”谢春华说。

地铁列车每天例检就要看200处是否合格

每天,按照作业要求,地铁列车联调联试结束之后返回机车停放区,这时负责保养和检修的工作人员就要开始工作了。

“地铁像咱们开的汽车一样,需要保养和维护。”谢春华说,不过比起汽车,地铁的保养可谓要求极高。

“地铁的保养要求每日检、双日检、

周检、月检、半年检和年检。”谢春华说,小到从每个单元的螺丝,大到车体,都要有专人进行检查,并按照车辆定期保养和检修要求,进行日常检修和规定检修,这也就是我们常说的汽车的“小保养和大保养”。

“比如车辆部检修室的工作人员张征,他每天都要在地铁列车上对车底悬

挂、走行部等进行检查,一天需要例检的区域就达200处。像张征这样的工作人员整个车辆段有几百人,他们就像‘夜行侠’一样,当地铁列车进站后,就开始缜密细致地对车辆进行保养和检修。”

谢春华说,每列地铁要拉上千人,出一点问题就是大问题,谁也不敢大意。

为调试地铁,调试组人均加班150多个工时

自1号线一期工程开始联调联试,运营分公司各部门就开始全员备岗,为了充分保证电客车调试时间,采取24小时不间断调试,车辆部调试组连续一个多月没有休息,从调试正式开展以来,调试组成员人均加班150多个工时。

有时为了一个数据,要反复调整参数、测试,常常不能按时下班。每天晚上调试结束后,通勤车已经返回市区,许多员工只能自己想办法回家。“郑东车辆段位置有点偏,公交很少,也不好打车。”调试组成员仇艳松说,从地铁隧道里面出来,只有走路回家。联调联试这段时间,晚上下班后步行5公里回到住处,对仇艳松来说已经习以为常。



工作人员正在对地铁列车进行检修和保养。



工作人员正在对地铁轨道进行检测、调试。