



心系乘客 服务一流
——公交人的故事(八)

在传统印象里,公交车修理工总是满身油污,拿着各种工具钻进车底维修车辆。但现在公交车配置越来越高,修理工里很多都是爱动脑、爱钻研的“发明家”。济南公交维修公司大修分公司的王朝金就是其中一位,他白天维修车辆,晚上和周末找资料学习,钻研解决了不少技术难题。

本报记者 孟燕 通讯员 赵东云



济南公交维修公司大修分公司王朝金。本报记者 孟燕 摄

公交修理工也是“发明家”

王朝金爱动脑,更爱钻研解决技术难题

1 电源线18米减到6米,每车节省成本660元

今年29岁的王朝金是直电班班长,2008年从技校毕业后就一直从事公交车修理工作。“我非常喜欢这份工作,刚开始时什么都不会,就请教有经验的老师傅,后来自己就慢慢摸出了门道。”王朝金坦言。在同事们眼中,王朝金腼腆踏实话不多,却是最爱钻研动脑筋的“有心人”。

2012年,公交车辆需要大修升级改造,王朝金对车辆电路进行重新升级,将原来电源线布置由手动电源开关式改为大功率继电器控制式,使电源线用量由原来的每车18米减少为6米。大修分公司经理金烈说,这种电源线价

格高,每米55元。“以往根本没有人在这方面下过工夫,大家觉得习以为常了。”金烈说,这一改每车节省成本费用660元。

而为了研究如何节省电源线,王朝金一到晚上和周末就去找资料或者去书店看书。“一个月去书店得有七八次,周末也不休息,睡觉梦里也是这个,后来终于想出了解决方案。”王朝金笑道。

由于爱学习,王朝金成为解决“疑难杂症”的能手。2013年为做好节能减排,打造绿色公交,他参与了原燃油机更换LNG气体机的改造工作。由于是旧车改制,

LNG气瓶舱大小受到限制,刚开始安装钢瓶时,需要用起重机吊起钢瓶,从舱一侧进入,安装一个钢瓶需要4个人共同努力才能做到,既费时又费力,还存在巨大安全隐患。

“后来我对钢瓶舱后方风挡口处进行测量,发现钢瓶直径小于风挡口5厘米,于是就想用铲车把钢瓶举起到风挡口。”王朝金说,实验后发现这种方法可行,一边一人用撬棍慢慢撬进气瓶舱,节省了人力物力,大大提高了工作效率,又消除了安全隐患。“我们比预定工期提前一个月完成了任务。”

2 十多天没回家,带领同事加班加点干

在王朝金看来,公交修理工做的是“幕后”工作。“一想到公交车环路上,一车乘客都被耽搁走不了,就不敢偷懒了。”王朝金说,修理工是车辆安全的“守护神”,他不敢有丝毫怠慢。

去年5月,申龙公交车辆发动机由国三改制为国四发动机。改制难度大,王朝金通过改动传动轴长度的方式,打破了传统的发动机改造模式,大大减少了车身的改动量,使得发动机顺利装配成功,每部车降低成本1800余元。“为了完成这次任务,他有十多天没有回家,带着我们加班加点

干。”同事怀宾感慨。

今年6月,王朝金参与进行了公交车安全起步智能门子控制系统项目的研究。“之前发生过几起由于门子关不紧发生的摔伤,公交车在行驶过程中遇到颠簸可能门子就开了,挺危险的。”王朝金解释,他的思路是让车辆在车门和侧舱门未关闭的状态下无法启动,他利用网络、图书等渠道搜集资料,并与发动机及变速箱厂家技术人员进行交流咨询,最后利用整修车大胆实践,通过串联形式,将公交车门及舱门改良为门子开关,即通

过门子来控制发动机或变速箱,使公交车只有在客门和侧舱门同时关闭时才能启动,保证了车辆安全起步。

王朝金还将自己在工作中积攒的经验毫无保留地传授给其他成员,使整个班组的技术水平有了很大提高。正是凭着一种锲而不舍的钻研精神,王朝金成为济南公交修理技术方面的排头兵,个人先后参与技术创新项目13项,2014年王朝金还被评为“2013年度济南市杰出青年技术创新能手”、山东省“最美青工”及山东省“岗位操作能手”。

熬了5个通宵,妻子打来电话“找人”

陈伟用妙手让公交车“回春”

不想当“学霸”的修理工不是好修理工。济南公交维修公司一分公司直电班班长陈伟就是修车工里的“学霸”,从事公交车修理工作11年来,他用汗水和智慧练就了一双“妙手”,能让有“疑难杂症”的公交车“回春”。

本报记者 孟燕 通讯员 赵东云

冬运期间5点半就上班 保证第一班车顺利发出

16日,在十里河公交维修车间,31岁的修理工陈伟正端着一台笔记本电脑在公交车上测试是否有故障。“公交车到了维修区,就相当于人进了医院。我们就得找出来哪里不舒服不健康,就像咱们查体一样。”陈伟坦言,为了保证公交驾驶员和乘客的安全,脑子里必须要绷紧一根弦,排除每一个隐形故障。

“比起小汽车,公交车的技术更复杂。来一辆新车,我们就像‘盲人摸象’,得时刻学习才跟得上,一天不学就落后了。”陈伟指着笔记本电脑上的电控化检测软件回忆,刚开始接触这种国外检测软件时,他连上面的英文单词都不认识。“我就拿着字典一个个查,然后死记硬背,后来都懂了。”

正值冬运期间,为了配

合驾驶员能按时按点发出第一班车,陈伟经常清晨5点半就到维修车间。“只要公交车电路上有什么疑难杂症,即使冬天-10℃,冒着大风雪,他也要去。”维修一分公司经理孟东介绍,让他印象深刻的还有,夏季高温公交车顶的温度有四五十摄氏度,陈伟被烫得不停换脚。“看着挺滑稽的,却也挺心酸。”

陈伟是公司里有名的“学霸”,为了解决修理工作中的难题,他经常去书店看专业书。“每年买书得花个2000多块钱,不过现在网络查资料也很方便,比以前幸运多了。”陈伟坦言。其实,他还有个“爱好”,休假时就跑去车厂学习。“修理是技术性很强的工作,公交车越来越人性化、智能化,像一辆18米的车就有十多个电组模块,不学就修不好。”



济南公交维修公司一分公司陈伟。本报记者 孟燕 摄

为排除车辆故障,连续多天工作到凌晨

让同事毕晓铭印象深刻的一件事是,全运会前夕,公交车上需要安装3G监控设备,时间紧任务重。“当时预留的时间也就十多天,我们的任务要安装300多台车的3G监控。”毕晓铭说,陈伟带着大家没黑没夜地干,解决安装过程中出现的难题。

“白天在车间干,晚上通宵干,他中午就迷糊上两个小时。”陈伟熬了5个通宵,连家也不回。”毕晓铭说,当时一晚上能安装4—5个,安装3G监控设备后乘客和驾驶员的安全得到了保障。

不过,陈伟的妻子着急了,电话打到了公司来找人。“其实她挺

支持我的工作的,逢年过节车辆一出状况我就出门,她也没有怨言。”陈伟感慨,多放在工作上一个小时,就要少给妻子和孩子一个小时。

2012年,为了解决申龙车启动系原车设计存在的安全隐患,陈伟白天完成车间的保养任务,下班后又赶到祝甸站点协助解决,排除故障。连续多天,他都忙到凌晨才回家。

在同事眼中,陈伟话不多,但一谈到和工作有关的话题,却是停不下来。为了提高班组成员的整体素质,陈伟在班组内制定了学习计划,牵头成立了学习小组,

利用业余时间组织班组成员学习设备维护、车辆维修、生产安全等方面的知识。“贵在持之以恒,到现在我们坚持四年了。”

在陈伟的带领下,整个班组凝聚力越来越强,技术水平不断提高,安全效果良好,班组无责任投诉,无违章操作,无安全事故,安全设施合格率100%。陈伟还带出了一大批电工专业的技术骨干,他的徒弟赵迪、王玉帅等,如今都能够掌握济南公交各类车型的电路系统特点,并能准确判定故障原因,可以单独维修济南公交各类车型的电路、空调等故障。