

想纳凉,要么去山顶要么到海边

全省123个大监测站98个过35℃,泰山顶和成山头温度最低

烈日之下,安有清凉?这几日的高温,就像把山东放进了大烤箱一样。据省气象台监测显示,覆盖全省的123个大监测站,有98个站的地区温度超过35℃,有7个站温度达到37℃以上,达到了高温橙色预警信号的标准。但在泰山顶和成山头,气温却只有20℃出头。要么爬到泰山顶,要么走到成山头,避暑的两个方案大家选选吧。

本报记者 韩笑

滨州德州清一色火烤

29日,齐鲁晚报记者从德州和滨州市气象台了解到,29日下午2点到4点之间,德州、滨州所有监测站点都超过了30℃。其中德州大部分监测站的气温在35℃-37℃之间,有一多半的县出现多个监测站达到38℃以上高温,这大概跟德州位居内陆,以平原地貌为主有关。

在东营,最凉快的地方就是黄河三角洲自然保护区了,但其气温也超过了30℃。东营市气象台的工作人员介绍,29日白天黄河三角洲自然保护区曾达到31.7℃,其次就是红光渔港,最高气温32℃,这是东营

最凉快的地方了。据不完全统计,东营大王站的最高气温一度达到39.3℃,此外东营还有两个监测站的最高气温达到了40℃以上,据推测可能和大棚种植有关。

房干山区气温周边最低

莱芜情况与东营、德州基本相同。据不完全统计,莱芜最凉快的地方是房干旅游区,下午5点这里的气温是29.3℃。这是截至到29日下午17时,莱芜市唯一一个气温在30℃以下的地方,当日房干最高温曾达到32.4℃。在人们印象中的避暑胜地雪野湖表现令人失望,29日雪野湖监测站显示的最高气温达到34.2℃。29日莱芜市最高气温38.7℃,出现在凤城站,其他大部分站点的

气温在35℃以上。

鲁西南地区则普遍高温,没有30℃以下的站点。29日下午,济宁市的最低温出现在邹城的香城站,气温是32℃,气象局工作人员介绍,因为附近有一个水库,拉低了温度。聊城因为地处平原,最高温是35.7℃,出现在阳谷县,最低温34.7℃,出现在临清,差别不大。

菏泽地区因为整体地处平原,气温差别不大。菏泽市29日发布了高温橙色预警,下午14点33分,成武县的温度高达37.2℃,费县温度最低,也达到了35.3度。在无风的条件下,西北方向会比东南方向温度高1℃。

成山头最低气温刚过20℃

如果不出山东就避暑,那么最凉快的地方就是威海成山头和泰山极顶。在全省最高气温能达到40℃以上的盛夏,这两个地方的最低气温大约20℃,可谓“山东的南极”。

记者从威海市气象台了解到,29日成山头的气温一度达到21.5℃,下午3点之后,威海大部分站点的气温也在24℃-25℃之间。在泰山顶上,监测数据显示29日最高气温只有24.9℃,最低气温19.3℃,而泰山脚下的气温则普遍达到35℃左右。在泰安其他区县,宁阳、肥城、东平的气温相差不大。泰安市29日大部分站点的气温在34℃-36℃之间,例如肥城35.7℃,宁阳35.1℃,泰安35℃,新泰34.3℃。

青岛市区温度不到30℃

沂山、仰天山是潍坊地区纳凉的最佳选择。29日下午2点时,沂山地区的气温为29.5℃,但是随后温度上升,下午4点时,达到30.4℃。仰天山地区下午2点时,最低温为29.8℃。在日照,气温最低的地方就是日照港了。即便在29日下午2点到4点温度最高的时候,日照港的气温也只有28.6℃。

青岛因为地处沿海,天气明显凉爽。29日下午2点,胶南和胶州的温度相对较低,分别为31.8℃和31.3℃,气温最高的平度温度为35.6℃。下午2点,青岛站的温度为29.8℃。烟台的也比较凉爽,下午3点,长岛的温度为27.7℃。

走出发电车,36℃的天像空调房

记者体验火车发电车检修员工作,工作环境超过70℃



通过他们的衣服,车内的温度可见一斑。

暑运大潮中,当旅客在空调车中享受清凉和舒适时,绝对不会想到为他们提供便利的发电机车检修员,却要在背后付出很大艰辛。28日中午,36℃高温的天气对他们来说已经非常凉爽,因为他们工作的环境平均气温已经超过70℃。



炙热营生

文/本报记者 宋磊
片/本报记者 徐延春

三台800℃的机器 将车厢变成大烤箱

28日上午11点,宁波开往济南的T136次列车到站下客后,进入济南车辆段客整场入库检修。刚刚忙活完上一趟列车发电车检修的检修员班组,再次全副武装,进入T136次列车,开始新一轮的检修工作。

中午12点,正是一天中最热的时候,烈日在头顶灼烧,感觉头发要被烤焦一样。整个客整场好似在一团巨大的火团旁炙烤着,院内树上嘶鸣的蝉,也似乎在表达着对如此高温的不满与抗争。

在T136列车外面,工作人员戴着草帽迎着烈日,正在对车体表面进行清洗。从车厢连接处进入T136次发电车车厢内,一股热浪混杂着浓烈的柴油味扑面而来。此时,济南乘务车间乘务二队工长张永祥带着几位工友,正一身汗水夹杂着油污忙得热火朝天。

发电车内有三台增压器,是检修的重点。张永祥说,列车刚一入库他们就需要上车检修,“机车刚停下来时,每台增压器的表面温度可达800℃,散发出一股股的热浪。”边说着,张永祥脸上的汗水已经形成“水帘”不停地滴到地上。

发电车检修员分为地面和车上两类,车上的检修员随车值乘,负责一路上列车发电车的保

养和维修。张永祥和他的工友则属于地面一类,每当列车入库时,他们必须第一时间上车,冒着发电车内平均超过70℃的高温,对发电车的柴油滤芯、机油滤芯和空气滤芯等关键部位进行更换和检修。

济南车辆段济南乘务车间共有12辆发电车,为开往广州、南通、日照、东营等12列旅客列车上所有电气设备供电。张永祥他们就是每天24小时为这12辆发电车中的6辆进行检修。“我们每次检修时间一般是早8点至次日凌晨4点。三班倒,上一休二。”

不过,就是在他们工作的这六七个半小时中,高温的折磨也非常难熬。汗水会不断地被从体内蒸发出来,不一会儿的工夫就会浑身湿透,一天要换三四次衣服。“我们几个人检修完一辆发电车,脱下衣服能拧出一桶汗水来。”张永祥告诉记者。

每天得喝十多斤水 喝完后接着变成汗

在一台增压器旁边,乘务一队工长董虹和副工长赵民正在更换机油和柴油滤芯。“从列车入库到全部检修完毕,我们大约需要一个半小时。”赵民说,柴油机每运转250小时,列车需要进行一次大的定期保养。以T136次列车为例,相当于济南到宁波往返七趟就需要保养一次。

天如此燥热,为啥还硬要对发电车进行保养检修?董虹提了提紧贴在前胸和后背上湿透了的工装,摘下帽子抹了一把汗摔到地下,对记者解释:“因为发电车是空调车的心脏,是一个移动的发电站。它为全列车的每个车厢提供电源,保证列车上照明、烧水、厕所、空

调、通风和电气化厨房的正常运转。”一旦发电车出现问题,会导致全列车停电,空调机组不能正常运转,不透风的车厢加上满载的旅客会让车厢变成闷罐一般。

此时,赵民用手中的点温计测了一下发电车车体的温度,显示为96.6℃!由于各台机器强大的散热功能,每台机器的表面温度达到了130℃以上。赵民他们需要戴着套袖和手套来进行操作检修,以免烫伤。

已经有30多年发电车检修经验的张永祥说,每次检修浑身上下内外全湿透,“从11点半到现在,我已经喝了四瓶水了。”据了解,发电车检修员一天下来要喝掉六七升水,是平常人的五倍,喝完后水分接着变成汗排出去了。

12点半左右,车辆段工会给张永祥他们送来了西瓜,这已经成为他们的惯例。为做好发电车检修员防暑降温工作,工会还为他们常备了藿香正气水和绿豆汤解暑。同时,发电车检修员每半小时需强制间休一次进行补水。在车厢里,张永祥和工友们一边大口啃着西瓜,一边甩下脸上的汗水,用他们的话来说,走出发电车,36℃的室外就是他们的空调房!

对所有部位全部检修一遍后,张永祥他们要进行起机试验。瞬间,刺耳的轰鸣声让人难以忍受,发电车内部的噪音已经高达167分贝,震得人头晕脑涨。

列车的发车时间是固定的,有的列车只能留给检修员几个小时的检修时间,因此张永祥他们几乎每天都是在争分夺秒地忙碌着。在酷暑时节,为了让旅客能在旅途中享受清凉,这些检修员还要继续忍受我们难以想象的高温。



工作环境温度达70℃,但乘务员工作依然一丝不苟。