



城韵

北京城市副中心报

4

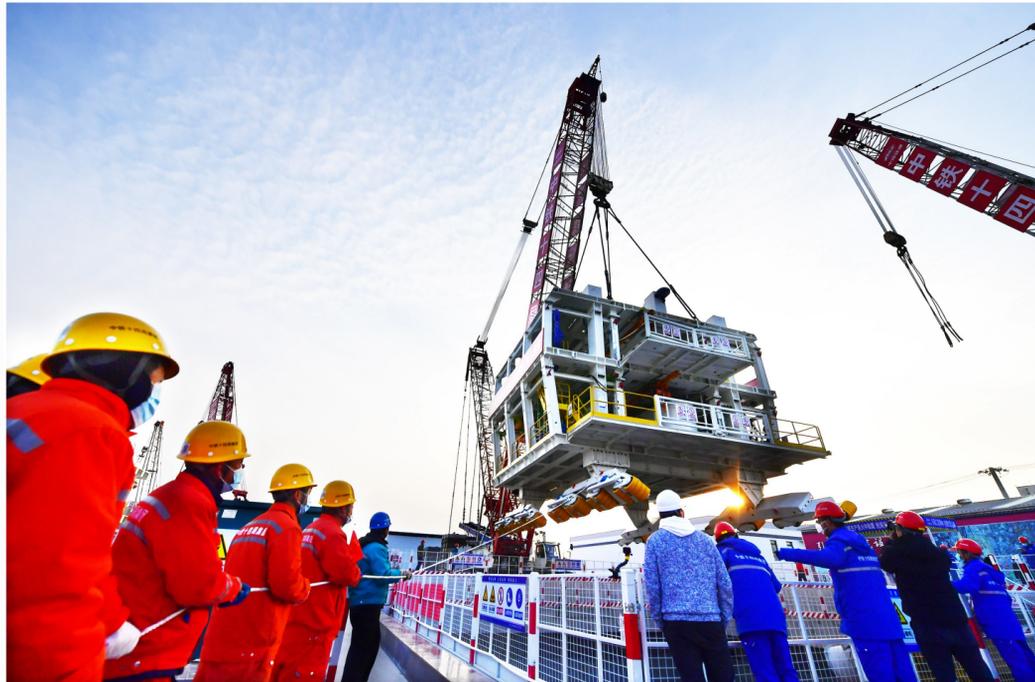
2020年12月2日
星期三



本版编辑 杨利
校对 彭师德
摄影 常鸣
鲍丽洋 绘

“京华”入井

本报记者 常鸣



盾构机“京华号”首件台车被吊装到始发井基坑上方。



到达基坑正上方。



缓缓下降。



280吨重的大家伙慢慢“瞄准”轨道。



工作人员精准调整轮组位置。



8组黄色的轮组平稳地降落在基坑轨道上。



在这一历史性的时刻，工作人员拍照留念。

一台500吨的“巨无霸”履带吊、数十位经验丰富的“老把式”……他们要“对付”的是重达280吨的国产最大直径泥水平衡盾构机“京华号”首件台车。

昨天是东六环入地改造工程开工一周年的好日子，也是“京华号”吊装下井的大日子，“想把这个大家伙‘请’到始发井基坑中，实在不是一件容易的事。”项目负责人陈鹏说。

15时30分，随着指挥员“起吊”的发令声，吊车司机轻推操纵杆，“京华号”首件台车缓缓吊离地面。操作员手持牵引绳控制着大家伙的朝向，指挥员手持对讲机缓慢地向吊车司机下达一个个指令，虽然在室外，起吊的又是一个这么大的物件，可整个现场却显得异常安静，所有人的关注点都聚焦在“京华号”首件台车一厘米一厘米的上升中，气氛异常紧张。

15时47分，随着吊车90度转身，“京华号”首件台车被精确地吊运到始发井基坑的正上方。“接下来的下放工作是整个吊装工作的难点，吊车司机要在“盲操作”的状态下，完全依靠指挥员的指令，把台车准确地放到基坑里。”陈鹏说。

15时55分，“京华号”首件台车在工作人员的牵引下调整好姿态，开始缓慢下降入井。这个长15.2米、宽11.6米、高10米的大家伙，在下降过程中，距离盾构井周边墙体只有区区数米，容不得半点失误。台车以五六分钟一米的速度稳稳下降，所有工作人员的心都已经提到了嗓子眼。

16时39分，台车下降到距离井下导轨上方40厘米的位置，整个吊装工作最细致的时刻到了。微调的距离以厘米来计算，容不得一丝一毫的偏差。指挥员和技术人员仔细地布置工人工位，一厘米一厘米地调整台车的位置，280吨重的大家伙慢慢“瞄准”轨道。

17时13分，随着几声轻微的金属挤压声，8组黄色的轮组准确平稳地降落在地下30米深的始发井基坑轨道上。“京华号”首件台车顺利成功下井。所有的工作人员都长长地出了一口气，没有欢呼，没有欢笑，现场却充满了如释重负的轻松感。

接下来的几天，“京华号”首件台车将在始发井中等待其他4台台车、连接桥、刀盘、主驱动等“小伙伴”，他们将组装成为整机长度150米、总重量约4300吨的“京华号”盾构机，成为东六环入地改造工程的主角。



成功下井。

