

# 一夜无眠换来公交电量满满

交运温馨巴士公交充电工黄宽长年与星月为伴 无论寒暑每晚为50多辆公交车充电



## 人物名片

黄宽

年龄:31岁  
身份:青岛城运控股交运  
温馨巴士充电工  
“看到一辆辆公交车  
‘吃饱’了,虽然辛苦,却感到很满足。”

你有故事,请联系  
我们  
早报热线:82888000

## 延伸

### 从电流声中 听“故障”

如今的黄宽已拥有了6年公交车充电经验,总结出了一套自己的工作技巧。他介绍,每台车的充电枪枪口和车辆充电端连接处,必须保证接触良好、安全有效。巡查过程中可以用“听、闻、望”的方法。听,就是听车辆充电过程中是否有异响;闻,就是注意充电现场是否有异味,如电线烧焦的味道;望,就是随时观察场站内的状态,如设备破损、缺失、故障等。

“正常充电的时候,听到的是有序的电流声,听着很‘温柔’,而出现故障时,电流声就会变得很‘暴躁’。”黄宽说道。

有这样一群人,白天,他们需要不停巡视公交场站检查充电设备,平均每天要走上万步;晚上,他们披星戴月坚守岗位,为“投喂”新能源公交车而忙碌至深夜,用行动守护公交运营,他们就是公交车充电工。6年前,岛城“90后”小伙黄宽放下手中的车票夹,拿起充电枪,从一名公交车检票员变成公交车充电工,一年四季坚守夜间户外工作岗位,为公交车平安出行保驾护航。



黄宽夜间为公交车充电。

### 长年负责夜间充电工作

12月3日傍晚6点多,夜幕已经降临,而在城运控股交运温馨巴士公司山东大学公交枢纽场站内,依然车灯闪烁,充电工忙碌的身影不停穿梭在公交车和充电桩之间。

“刘师傅,这辆车还有多少电?”看到有公交车进入场站,黄宽主动向驾驶员询问公交车剩余电量,当了解到这辆公交车还剩60%左右的电量,黄宽熟练地指挥驾驶员把车停到充电桩旁。“场站充电桩数量有限,所以每台车都要停放到恰当的位置,这是我们每晚充电前的重要准备工作,不能有丝毫马虎。”今年31岁的黄宽说道。作为场站的公交充电工,黄宽长年负责夜间公交车充电工作,每当白班同事下班后,就轮到他接力上岗,直到第二天清晨。

穿上专业防静电服和鞋子,戴好专用手套,做好所有绝缘防护准备后,黄宽对场站所有充电桩、消防设施进行逐一检查,这是在为车辆充电做好“排兵布阵”准备工作,目的在于用最少的能耗和合理的时间完成充电计划。疏导待充电的公交车安全停放后,黄宽打开车辆的充电箱,拨开防尘盖,转身拔下充电枪后移至公交车充电箱前,将充电枪末端插入充电接口,随后转身观察充电桩液晶显示屏,确认显示正常后进行刷卡、登记,开始为公交车充电。

### 每隔10分钟巡查一次

寒冬的深夜,气温已跌破0℃,低温严寒在无形中增加了户外劳动者的工作难度。披上最厚的棉袄,穿着三条保暖裤,尽管穿着御寒的棉鞋,脚上还是要套两双袜子……在呼啸的北风中,黄宽从头到脚“武装”齐全。拔下一辆公交车的充电枪,黄宽取下冰凉的绝缘手套,搓着手哈气取暖,快步走到另一个充电桩前查看设备状态。检查、插枪、刷卡、充电……一个个看似简单的操作,黄宽每天要重复近百次。黄宽告诉记者:“公交车充电工作首先要保障场站充电过程安全,然后在保障运营的前提下,为每辆公交车及时充好电。”黄宽介绍,从充电桩液晶显示屏上能看到每辆车的充电状态,每辆车开始和结束充电的时间都不一样,要时刻紧盯屏幕,这就需要更多的耐心和细心。

夜深人静,城市中的大多数人都已进入了梦乡,而在公交场站内,黄宽独自对着一排排车辆和不停闪烁的充电灯,每隔10分钟就要巡视一次。有时候走累了,他就在车旁的小凳子上坐一会儿,然后继续巡查、充电。

### 一夜下来走了两万多步

在公交场站内,一辆辆公交车来来往往在这里有序充电。晚上9时50分许,末班公交车回到了场站,结束了一天的营运,场站内变得安静起来。“每天上半夜的时候,车辆来来往往,还挺热闹的,下半夜就会‘孤

独’些,只剩下我自己在这里一辆辆给车充电。”黄宽笑着说道,夜间给车辆充电的顺序是有讲究的,需要按照第二天的发车车次,首先保障早班车完成充电,等到了夜间充电低峰时段,再安排电量消耗较大的车辆充电,“一般在夜间营运的公交车剩余电量会更少些,充电时间自然也就更久。”

“充电前要检查各项设备,查看枪线是否破损,充电桩模块控制电流是否正常,充电桩屏幕是否有异常等;正式充电后也不能放松警惕,需要来回巡查,确保充电正常运行。”黄宽介绍,充电桩在进行充电时,有时候会因为电压、车辆设备问题等发生“跳枪”现象,这时候充电工就需要一一检查,找出是车辆的问题还是充电桩的问题,排查解决好问题后,重新为车辆充电,“现在冬天到了,天越来越冷,充电时发生‘跳枪’更频繁。”

因为需要定时巡查各个充电桩的充电情况,黄宽几乎没有机会到屋子里休息,经常是一夜下来走了两万多步。“脚上穿着绝缘防护鞋,鞋底很厚重,经常值一次班下来感觉脚都不是自己的了。”黄宽说道,场站现在使用8-10个充电桩同时为车辆充电,每晚要充50多辆公交车。

### 跟着公交车一起“转型”

“我从小就喜欢公交车,坐着公交车跑来跑去感觉很有意思,毕业后就来公交公司报名面试,成为检票员。”黄宽说道,刚开始工作的时候,他是公司里年纪最小的检票员,嗓音洪亮、动作麻利、脑子转得快,每天公交线路的票据结账工作都是由他来完成。“我当时负责的主要是城乡公交,运行线路单程有40多公里,每天发出六七百张车票,最多的时候能发出1000多张。”黄宽回忆道。后来,随着公交车转型升级,黄宽主动响应公司号召,放下手中的车票夹,拿起充电枪,成为一名充电工。

“充电工和检票员的工作内容大不一样,为了能胜任岗位工作,需要先考出相应许可证,再经过严格培训才能正式上岗。”黄宽介绍道,“一开始上岗充电的时候,因为从未接触过这个工作,听到充电桩发出‘嗡嗡’声,心里难免有些害怕。后来充电次数多了,掌握了充电安全技能,慢慢地就习惯了。”

### 工作辛苦却有成就感

长年夜间在户外工作,冬天冷夏天热,但身为“90后”的黄宽不怕苦不怕累,从未有过抱怨,用自己的细心和耐心为每一辆公交车做好后勤保障工作。

黄宽有两个孩子,老大今年4岁半,老二刚满10个月。为了做好夜班充电工作,他主动放弃了在家陪娃的时间。黄宽的妻子很支持和理解丈夫做出的决定,从未有过一句怨言:“你放心值班吧,我会照顾老人和孩子。”相较于白天,夜间的充电工作量更大一些。到了晚上,回到场站的多是运行了一天的公交车,车辆电量都接近低位,大量公交车鱼贯而入驶进充电站吃“夜宵”。黄宽笑着说:“看到一辆辆公交车‘吃饱’了,虽然辛苦,却感到很满足。”