



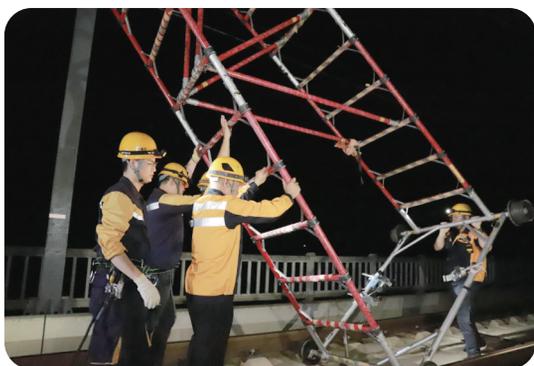
高铁安全,他们守护

高铁安全飞驰的背后有一群人在默默付出,8月14日深夜,记者现场直击——

高铁“蜘蛛侠” 深夜“补网”忙

本报记者 李金玺 周梦 文/图

当你乘坐高铁感叹“中国速度”的风驰电掣时,你可知道,高铁安全运行的背后,有着这样一群人在默默付出,他们就是高铁综合维修工。8月14日深夜,记者赶到郑州高铁基础设施南阳东高铁综合维修工区,走近高铁综合维修工,聆听他们披星戴月的“奋斗之歌”。



搭起梯车开始工作



星夜检修忙不停



披星戴月 深夜“补网”

“今晚的工作任务,对郑渝铁路南阳东至邓州东区间双行3.5公里的接触网设备进行全面检查维护作业。”8月14日深夜11时,参与作业的维修工全部到位,作业总负责人赵伟杰正在进行工作安排。

在例行酒测后,维修工们将作业所需工具、器具全部装进维护车,所有人乘车向着作业点出发。在路上,赵伟杰告诉记者,高铁线路的检查维护,只能在高铁“天窗期”进行,也就是每日0时10分至4时10分。

“接触网的维护作业十分不容易,因为事关高

铁安全运行,准备时间长,每天下午我们都要根据第二天凌晨的工作内容,制订详细的作业方案,对安全措施、人员分工、工作量等进行合理的安排。”赵伟杰说,制订出作业方案后,还要根据作业方,对每名参加作业的职工进行详细分工,并准备作业所需的工具、器具,同时对技术标准、注意事项等进行布置。

“‘入网’前,人员、工具清点完毕,具备作业条件。”8月15日0时15分,赵伟杰接到了调度的命令,“命令核对完毕,确定线路封锁完毕,可以‘入网’作业。”

挥汗如雨 登高检修忙

高铁接触网检修维护工作正式开始。维修工们扛起工具、设备及拆开的梯车,通过作业门,走进高铁轨道网。记者跟随他们步行1公里,才到达计划的作业地点。

到达作业位置后,维修工们开始组装梯车零部件,不一会儿,5米多高的梯车组装完成。“远端地线已挂好,可以作业。”接到指令后,他们将梯车抬起,放在轨道上,准备开始检修作业。

根据分工,维修工郭涛、王耀东成为其中一个梯车组的高空作业人员,他们在反复检查安全设备后,登上了5米多高的梯车。接触网距离地面5.3米,作业期间,他们要全程站在梯车顶部,挂好等位线,对接触网吊弦、接触线磨损、螺丝松紧等接触网状态进行详细检查,查看是否存在零部件松脱或者掉落的情况。

“各部状态良好……”郭涛和王耀东不时向地面质检员进行汇报。记者看到,他们在空中,脚踩着梯车顶部栏杆,对支柱及绝缘子、支撑装置、定位装置等进行详细测量,确保各项数值在安全范围内。

“定位器坡度在限界值之内,支撑定位螺栓有松动。”在检查中,王耀东发现一个支柱上接触网支撑定位装置螺栓出现松动,他及时向地面组组长及质检员汇报,进行隐患记录,并拿出扳手,按照规范要求,对螺栓进行紧固到位。

当天的作业中,两个梯车组共发现5处螺栓松动情况,高空人员一一进行紧固后,将发现隐患进行记录总结。虽立秋,气温仍居高不下。不一会儿,“全副武装”进行高空作业的维修工已满头大汗。

毫厘必较 安全大过天

高铁检修工作“毫厘必较”,是为了旅客出行平安。高铁安全大于天,他们在工作中有多细致,一个小细节,让现场记者深感震撼。

在每次检修维护作业中,所有人都要进行“入网”前、“下道”后、“出网”前的“三清点”。所有携带的东西,小到一颗螺丝、一个矿泉水瓶,都要进行多次清点,确保不遗留任何东西在轨道上。

当晚,连记者携带的照相机、纸笔以及矿泉水,也都进行了3次清点。

8月15日凌晨3时20分,作业人员完成全部检修作业后,迅速清理工具、材料,并进行再

次复核,确保无任何遗漏,才向着最近的作业门撤离。3时53分,检修工作结束。

“夜间作业加高空作业,对每名职工的体力和心理承受能力都是一个很大的考验,这个工作要求每名职工必须认真、细心地排查每一处风险隐患。”今年53岁的秦守政,参加工作已34年,他在工作中认真细致、以身作则,带出了一个又一个优秀的“后辈”。

今年29岁的王耀东就是出色的“后辈”之一,从事高铁接触网检修维护工作已经6年。他告诉记者,一般一周大家要要进行4次接触网检修作业,虽然辛苦,但看到一趟趟高铁安全运行,大家都觉得很值得。③7