

G 聚焦·春运背后

“绿巨人”上演“剧本杀”

庄艳

“D738次值班员呼叫,第6车厢有乘客反映恶心、头晕、腹痛,初步怀疑是食物中毒,请求支援……”日前,一场别开生面的列车应急“剧本杀”在D738次“绿巨人”复兴号动车组列车上演。15名列车班组成员选定角色信息卡,结合工作实际,积极讨论交流,以沉浸式模拟演练的方式巩固学习了列车突发事件应急演练和处置流程。

“立即启动应急预案,值班员利用现有条件第一时间对乘客进行急救,其他班组成员做好应急处置准备……”中国铁路南昌局集团有限公司南昌客运段直达车队列车长闵莉

身穿深蓝色铁路制服,手持联控对讲机,接到通知后立即有条不紊地指挥班组成员应对突发状况。22岁的列车值班员付英俊得到指令后,立刻将情况报给列车指挥中心,同时对患者做催吐紧急救治,保存好中毒旅客的呕吐物,以最快的速度使旅客转危为安。

“剧本杀”现场流程井然有序、衔接紧密,参与人员分工明确、配合默契,达到了预期效果,为快速、高效、有序做好列车应急工作积累了经验。

“每次我们出车前都会进行针对性的培训,但这样的‘理论讲解+情景模拟’相结合的‘剧本杀’还是第一次,太过瘾了!”在此次演练中表现良好的付英俊告诉笔者,班组通过实践打实的应急演练,可以熟练掌握应急设

备的使用方法,增强应急处置能力,同时提高应对突发事故的能力,对今后的旅客运输工作提供有力保障。

检查急救药箱、核对餐车食品情况,检查行李架牢固与否……这边刚处理好应急突发状况,闵莉便对车厢进行发车前的最后检查。

D738次列车往返于江西南昌和北京丰台之间,全程1443公里,而闵莉已经在这趟列车上待了13年,她的足迹早就在这段路途中织得密密麻麻。

谈及此次演练的意图,闵莉说:“服务无小事,细节暖人心,这是我刚来上班时师傅教我的。在日常工作中我们丝毫不敢松懈,把我们的业务不断打磨再打磨,而不定期地

举行应急演练就是进一步提升班组成员服务技能的有效办法。”

旅客冰霜雨雪中赶车,鞋面溅满了斑驳泥点,细心的乘务员已将鞋刷和软布适时递到面前;小旅客在旅途中发烧,偏偏又最怕打针吃药,乘务员便耐心细致地引导……D738次列车班组成员多年不变的悉心服务获得了众多旅客的赞许。

今年刚来到列车上的张芹虽然是个“新兵蛋子”,但应对突发状况丝毫不胆怯。她说,出乘时列车长总是叮嘱他们要记得包里带着糖、盐、姜“三宝”,可分别应对旅途中遇到的低血糖、脱水、感冒患者,还要准备让老年旅客使用的拐杖等,一切都是为了更好地服务旅客。

主动出击

冬季气温较低时,隧道漏水点会形成冰柱。冰柱与接触网之间的距离小于安全距离时,会引发跳闸,中断行车。管内有隧道的接触网工区每天因除冰出工两次甚至三次都很常见。

今冬以来,中国铁路郑州局集团有限公司新乡供电段阳城接触网工区主动出击,对管内侯月线隧道漏水最严重且危及行车安全的25个处所装设融冰装置。

图为1月24日,职工在金滩隧道安装融冰装置。 刘笃仁 焦楠 摄

这趟车只有3名“乘客”

张东方

凌晨3时40分,对多数人而言,是酣然熟睡时刻,但对于中国铁路济南局集团有限公司兖州工务段确认车添乘员赵李刚而言,却是新一天开启的节点。春运期间,33岁的赵李刚每天都在深夜中准时醒来,拎起备好的工具包向临沂北站走去。此刻的临沂北站一带不同于白天的繁忙,偶有的车辆在路口一闪而过,转瞬间又再次归于寂静。

“从公寓到站台是640步,在这个时间基本没什么人,夏天的话还有些虫鸣蛙叫,到了冬天就只有呼呼的冷风声了。”赵李刚说。

4时43分,赵李刚在寒风中等来了DJ769次动检车,和供电、车辆系统的添乘人员一起登上确认车。所谓的高铁确认车,是高铁线路上每天不搭乘旅客“空跑”的第一趟高铁列车,车上仅有3名特殊“乘客”检查确认沿线高铁设备状态。

“我们这班车就像是排雷车,为旅客排除可能存在的危险。”赵李刚说着安装起了视频记录仪和线路检测仪器。随着仪器的装设完毕,确认车也发车,在夜幕中驶离临沂北站。

此刻的日兰高铁隐匿在破晓前的黑暗里,站在机车车头向远方望去,是一片未知的黑暗。赵李刚只能借助列车的大灯,去辨别每一处被照亮的处所。在每秒钟驶出70多米的列车上,赵李刚的目光始终聚焦于眼前的线路设备,在这条早已烂熟于心的线路上去寻找哪怕一丝丝隐患——观察线路是否存在工具遗留、线路状态和外部环境是否存在异常。

7时53分,确认车经过管辖范围内所有交路再次出现在了临沂北站的站台上。“调度老师你好,DJ7670次动检车由阜东日兰场至临沂北站间列车径路、设备一切正常。”当赵李刚说出这句话,他一直紧绷着的身体才有了一丝放松。



“这一系列操作和钓鱼一样,可我们钓的是保障大桥安全运行的数据”

冰封江面上的水文组

刘杨

四九时节,一场寒潮悄然而至。在嫩江富拉尔基段,滨洲线281公里特大桥屹立在冰封的嫩江河道上。1月18日,腊八节这天,中国铁路哈尔滨局集团有限公司齐齐哈尔工务段水文组的5名桥隧工正在对特大桥进行细致的水文测量。

张欢是班长,今年是他第4年带队进行水文测量。“江水对墩台周围河床的冲刷,会对大桥的稳定产生影响,每年奔波在管辖的197座桥和400个涵洞之间对变化情况进行测量记录,与往年数据进行比对,才能及时掌握桥墩基础数据,在必要的时候采取措施加固墩台保证大桥的安全。”他说。

江面上没有任何遮挡物,迎着风站立几乎不能吸气。张欢顶着风绕着桥墩开始做标记,他要在距离桥墩5、10、15、20米的位置,分8个方向画出32个测量点,然后再用塔

尺测量出水下河床标高。

张欢做好第一组标记后,班组的桥隧工张思聪、齐志强、安洋三人合力将钻冰机抬到标记位置,齐志强不停地拽动挖冰机的拉绳,脸憋红了也没能拽燃机器。“突突突”,终于,在他拉动第9次的时候,钻冰机启动了。

“一、二、三”,伴随着一阵口号,3人一起用力将钻头钻入坚硬的冰面内,瞬间冰屑飞溅。冰面上,平稳站立都很吃力,要将30多斤重的挖冰机垂直打入冰底,3个人要绷紧大腿踩实冰面,全身发力,直到冰洞打通。

10分钟左右,冰层被钻透,水从冰下涌了上来,几人连忙抬脚,以防江水弄湿鞋面。做好标记的张欢拿起塔尺跑到冰洞跟前,缓慢地将塔尺伸入水面,两手握紧,不时发力与水浪对抗,保持塔尺垂直。一旁的张思聪也快速将水准仪安设好,当塔尺碰触河床后,快速做好测量并记录。

“我们的这一系列操作和钓鱼一样,可我们钓的是保障大桥安全运行的数据。”张欢说。

刚拽出的塔尺,瞬间就被冻成了冰碴。张欢把棉手套摘掉,光着手将还没完全冻硬的冰碴扒掉,“手湿了甩甩还能戴上手套保暖,手套湿了可就真要挨冻了”。

滨洲线281公里特大桥有24孔,每个桥墩需要32个测点,每个测点都需要钻一个冰洞,一天下来小组的5个人都成了“冰人”,裤子都被溅起的冰屑和河水冻硬了。“在这干活不敢停下来,只有一直干身体才能暖和些,停下来不出一分钟衣服就被打透了。”张欢说,像今天这座特大桥,要把所有数据都收集完,最快也要一周。

16时20分,天色渐渐昏暗起来,张欢一行人开始收拾工具。塔尺连接处已经被冰冻住,无法收回,他们只能扛着7米长的塔尺向3公里外的车站走去,准备乘坐当日返回齐齐哈尔的最后一趟列车。

回到单位他们还要将今天的所有数据进行汇总分析,最后用CAD画出示意图。去年一整年他们测量了7万多个测量点,绘制了6000多张CAD平面图,这些图摞起来有2米多高。

气管线有无冻堵现象……

零下19℃的低温,仙中3-3井还在“坚强”地生产,气温和炉温一降再降,祁中生告诉自己不能再耗下去了。

“小曾,目前问题还没有找到,炉温恢复正常前你们组辛苦一下,每两个小时给井筒和管线进行一次预防性注醇,每个小时与调控中心和南八仙联合站中控室比对一次压力、温度,一定要守住这口井!”

“在不能确定排除故障时间的情况下,‘设备维修+气井维护’双轨同步运行是最稳妥的方案。”祁中生搓了搓早已冻红的双手,带着气井维护组再次投入到异常问题的处理中。

光线不好,气井维护组的配合人员只能举着手电照明,手电照射面积小,他们默契地配合一个部位一个部位检查。更换部件、调整参数、点火、观察再调整……经过两个小时的不懈努力,故障部件被发现并且成功更换。

“都说咱们采气人是下游用户冬季的‘暖宝宝’,咱们可不能辜负这么有爱的名号!”听着加热炉正常燃烧的嗡嗡声,祁中生紧锁的眉头渐渐舒展,被冻得紫红的脸上终于露出一丝浅浅的微笑……



穿海之旅

1月26日,世界上建设规模最大、长度最长的海底公路隧道——青岛胶州湾第二海底隧道建设迎来新进展,由中交隧道局承建的主线北线盾构段“深蓝号”盾构机开启穿海之旅。

针对地质条件复杂、高水压、长距离硬岩地层的超大直径泥水平衡盾构机“深蓝号”,而驾驶“钢铁蛟龙”的操作手,不仅需要熟练掌握盾构机的使用和维护技术,还需要具备一定的机械和电气知识、土建和地质知识,以及良好的观察力和分析能力。

图为盾构机操作室内,操作手正驾驶“深蓝号”穿海越洋。 本报记者 蒋菡 本报通讯员 高长新 摄

G 班组现场

支持班组职工打开数智化维修新思路——

自己动手开发线上“维修宝典”

本报讯 (记者康劲 通讯员贾敏 梁薇)“这款员工自己动手量身定制的仪表专业应用模块,实用有料,打开了企业数智化维修新思路。”1月17日,来到中国兵器北化集团甘肃银光集团公司仪表计量检测中心仪表组,班长魏智元正和青年员工们在企业自行开发的工业互联网平台上,应用最新的“仪表维修宝典”,研究当天要进行的仪表维修方案。

“以往的维修统计分析缺乏体系完整的数据支持,不适合当前企业数智化发展的步伐,我们自己动手开发的线上仪表维修数据库不仅提升了维修效率,而且比商用型软件更适应企业实际需要。”仪表计量检测中心党支部书记、主任史加勇介绍说。

近年来,随着银光集团生产线自动化水平不断提高,各类新型控制系统和自动化仪表的故障也相应增多,特别是随着一批新型仪表设备在生产线相继投入使用,给仪表维修人员带来了新的挑战。为此,银光集团支持班组职工打开数智化维修新思路,自己动手建设“数字底座”。

从去年9月开始,仪表组系统收集梳理、汇总归类生产线现有的自动化仪表、控制系统的故障处理办法、说明书、接线图、控制回路等资料,分批录入维修数据库,建立线上“仪表维修宝典”,帮助维修人员通过电脑端或手机端,学习和查询相应的仪表维修记录,探讨解决方案。经过近半年时间的反复测试与完善,该应用模块于今年1月中旬上线试运行,立刻成为深受员工欢迎的“电子工具书”。

谈及仪表维修宝典各模块的功能时,仪表计量检测中心生产科科长韩杰国娓娓道来:“这个仪表维修宝典充分赋能一线仪表维修工,成为大家独自面对维修任务时的‘维修指南’。我们还将继续完善功能,建立仪表培训数据库,对维修技术人员进行系统的培训和管理,提高维修队伍服务效率。”

为了更好地传承和提升仪表维修技能,仪表计量检测中心还建立了“线下”仪表维修实验室,将生产线常见仪表按照1:1的比例,集成组装在一个实验装置上,便于青年员工模拟操作,提升实际上手能力。

仪表计量检测中心仪表组青工魏博感慨地说:“线上‘仪表维修宝典’和线下实验室的双重加持,为我们青年员工提供了专业的培训教材和平台,帮助我们尽快掌握维修技能,提升专业素养。”

第一次护航春运

本报讯 (记者刘静 通讯员李瑞涛 何扬)1月25日晚间的福建省厦门市,夜色中的福厦高铁西溪特大桥线路上,远处点点灯光若隐若现,中铁建电气化局北方公司福厦高铁维保团队队员们正戴着头灯,对铁路接触网吊弦进行检查,为即将拉开的春运大幕做一次“热身”体检。1月26日,春运开启,他们要全面开展保驾护航工作。

28岁的郭永晨是其中的一员,也是第一次充当春运护航人。他的主要任务是对高铁吊弦进行检修保养。吊弦是接触网设备的关键组成部分之一,位于钢轨正上方承力索和接触线之间,大约每隔6米就有一根,与钢轨垂直,看上去像一排排站岗的守卫。

郭永晨和工友们白天配合设备管理单位对接触网的悬挂状态监测装置进行分析,了解设备实时运行状况和潜在安全隐患。夜间,他们利用天窗点处理白天分析出的缺陷或隐患。

“作为福厦高铁参建者,能够在开通运营后的首次春运为旅客平安出行尽一份力,我觉得非常有意义。”老家在山西太原的郭永晨说。

这次是福厦高铁春运“首秀”。福厦高铁于2023年9月28日开通运营,是继京张高铁、京雄城际铁路后,我国建成投用的又一智能高铁,标志着中国高铁在智能化领域的探索又向前迈进了一步,福州至厦门最快55分钟可达。

为顺利完成福厦高铁2024年春运任务,北方公司配备了22名接触网维保技术人员,并与设备管理单位合作,共同组成维保团队。这支维保团队全程参与了福厦高铁的建设,熟悉各种接触网设备的工作原理和运行特性。

G 金牌班组

守在“魔鬼城”,当好“暖宝宝”

本报记者 邢生祥
本报通讯员 温彦博 邵凌杰

“祁班长,仙中3-3井无法点火,能用的方法都试过了,依然无法恢复。”

“我现在就过来,现在炉温多少?”

“38℃,井口外输温度、进站温度还在缓慢下降。”

1月4日凌晨1点,地处柴达木盆地边缘海拔近3000米的青海油田采气二厂南八仙油气区仙中3-3井的井口加热炉发生故障,如果不能及时恢复,将会出现单井至联合站的输气管线冻凝,造成生产井停躺生产事故。

南八仙是一个英雄的名字。1955年,8

位女地质队员为寻找石油资源走进柴达木盆地,在迷宫般的风蚀残丘中跋涉测量,返回途中,铺天盖地的黄沙笼罩了荒漠,仅有的标志也被掩埋,最终,干渴、饥饿向她们袭来,长眠在亘古荒原。

为纪念8位女地质队员,在她们牺牲的地方被称作“南八仙”。这里,因其奇特怪诞的地貌,飘忽不定的狂风,由于地形奇特而生成的诡秘的风声,再加上当地岩石富含铁质,地磁强大,常使罗盘失灵,导致无法辨别方向而迷路,被世人视为“魔鬼城”。

“现在情况怎么样?”5分钟后到达现场的祁中生问。

“我们检查了电控系统、燃烧器、进气管线、供气压力……目前还是无法正常点火。”气井维护组当班员工曾勇强和他的搭档回答说。

“你们先上车暖和会儿。”祁班长戴上手套、拿起手电,绕着加热炉依次确认了运行参数、供气压力、风机状态。确认没有明显异常后,打开控制柜检查保险、电路是否短路,随后又蹲下观察燃烧器能否正常运行,确认供