

时间临近深夜十二时,在上海轨交龙阳路基地,一列列结束运营的列车缓缓驶进车库,静静地卧在轨道上。

此时,来了一群人,他们身穿蓝色工作服,腰系工具包,手握对讲机,在轨交列车的身边忙开了。他们就是来自上海申通地铁集团有限公司维护保障中心、被戏谑为“黑夜里的蓝精灵”的轨交维护保障人员。白天,他们在维修站里保障着上海轨交正线运营的设备安全;夜晚,他们对列车、触网、钢轨等进行检修,确保第二天的安全运营。

上海轨交自1993年5月28日一号线(南段)开出第一辆列车至今,已经整整20年了,这一个群体,始终如一地辛劳着。一个深夜,记者跟随维保员,亲身体验了一回夜间作业。

>> 打磨轨道会有粉尘扬起,维保人员必须戴上防尘口罩



轨交维保员 “昼伏夜出”保安全

本报记者 陈意俊 摄影报道
通讯员 胡方家



<< 深夜,结束一天运行的轨交列车陆续回到龙阳路基地

>> 维保人员正在下载列车信息



车辆保养 “疑难杂症”须连夜解决

上海申通地铁集团有限公司维护保障中心分为车辆、供电、通号、工务和物资后勤等五个专业,共同担负着遍布全市的上海轨道交通车辆、供电、触网、通信、信号、工务、监护等专业设施设备的日常维护和保养。

轨交车辆的维护保养,从深夜运营结束开始,至次日清晨列车出库才算完成。在龙阳路基地,只见十余名维保员按照规程,对24列列车进行“日常体检”。车辆公司维修二部的生产主管徐颖泽告诉记者,他们每晚的工作,就是确保列车第二天一早能准点出库运营,一旦在检修中遇到“疑难杂症”,必须连夜拿出解决办法。

维保人员分成几组,有的检查列车底部设备,有的在车厢内部下载设备记录。记者跟随两位维保员在列车底部绕了一个来回,不一会儿便满身是汗。

徐颖泽说,整个维保是一台联动的“机器”,此时此刻,其他专业的维保同事们也在各自的岗位上忙碌着。这项工作责任重大,选择了它,就要尽心尽力、一丝不苟。

线路养护 让车辆运行舒适安全

凌晨2时,离开了龙阳路基地,记者来到轨交二号线世纪公园站,维保中心工务公司的小伙子们,正在车站下方的隧道内,对钢轨进行日常保养。

当晚工务公司的作业内容是在区间内开行磨轨车,对部分轨道进行打磨作业,以使列车运行的状态更安全,乘客感觉更舒适。小伙子们戴上口罩,登上磨轨车,开始三个半小时的作业。他们在车厢里仔细观测数据,并在打磨完毕后对轨道表面再次进行检查,确保达到预期效果。

施工负责人杨凯荣来自综合大修部,是个年轻小伙子,在磨轨车车厢内负责作业指挥。他告诉记者,由于工务公司负责的设施设备必须在运营结束后才能开始检查维护,因此做夜班对他和他的团队来说,已经是家常便饭。他说,工务公司的检修人员每天晚上分布在各条轨交线路上,分别进行各类养护作业,譬如对隧道结构进行检查,对钢轨道岔进行保养等等。

说到夜间作业对生活的影响,小杨笑着说,多少都会有一些。有些同事完成凌晨的作业任务之后,就趴在休息室的办公桌上休息一会儿,为的是不在凌晨四五点钟推开家门,把熟睡的父母吵醒;有些同事因为工作关系,女友没少闹情绪,不过时间长了,女友也会理解,有时还在微博上留下几句鼓励的话……



<< 轨交二号线世纪公园区间,磨轨车正在打磨轨道

>> 凌晨2时,在轨交二号线世纪公园站区间,维保员正在做铁轨例行检查



<< 在轨交龙阳路基地,维保员正对列车进行检查