

“高铁女子特战队”的名号从何而来？

上要爬到5米多高的变压器上更换零部件,下要钻到3米深的电缆沟里查找故障

本报记者 徐新星
本报通讯员 陈伟 何振奎

2月6日6时10分,天空还披着黑夜的外衣,一辆工程车载着6个女工开启了新一天的检修工作。她们是中国铁路郑州局集团有限公司郑州东高铁基础设施段商丘变电巡检工区的变电检修工,所在的是全段唯一一个全部由女职工组成的检修班组。

如果将高铁路网视为一个“大动脉”,那么变电所就是为“大动脉”提供能量的“心脏”。这个“心脏”一旦出现问题,高铁站和高铁列车上就会没有电、没有空调,高铁信号也不能正常显示,从而造成行车中断等诸多问题。她们的主要工作就是维护“心脏”正常运转,所以被大家形象地称为高铁“心脏”诊疗师。

当天,她们的任务是先赶往距离班组90公里外的东孟楼AT所,然后依次往回对管内商杭高铁沿线的5座变电所设备进行巡视检查。这几天正处于春运返程客流高峰期,必须加密巡检频次,管内3个人值守的变电所和12个无人所不仅要在白天开展不

间断巡视检查,还专门增加了夜巡,全力以赴确保高铁线路的供电畅通。

一年365天,这个女子班组有300天以上都在巡检或抢修路上。“每个月基本上都要开车跑3000多公里,一年下来近4万公里,这还不算平时出抢修任务的路程。”负责开车的工长高青告诉记者,她和史佳鑫是“兼职司机”。

高铁沿线的变电所和无人所多在偏僻荒野中,不熟悉路的人开着导航也很难找到,而高青她们不需要导航,怎么走“门儿清”。

8时10分,姑娘们到达东孟楼AT所后,高青立刻进行分工安排。

一处处设备、一个个零件,时而踮脚、时而弯腰、时而蹲下、时而攀爬……5个人分成两个作业小组,各司其职、配合默契,整个无人所内只有她们口述的标准化巡检用语声和高铁列车通过时的风驰电掣声。

一个半小时后,巡检完成。刚立春没几天的中原大地,寒风依然凛冽,姑娘们额头却挂上了汗珠。

“冬天还好,夏天的时候,巡视一遍设备浑身就湿透了,工作服湿了干、干了湿,衣服

上都是汗渍形成的‘地图’”。史佳鑫说,每年夏天不仅要面对高温作业的考验,还有野外的蚊虫叮咬,每个人身上都被咬过无数个大大小小的包,脖子上也被晒得蜕皮。除草作业时,背着30多斤重的药壶打药,肩膀上勒得都是血印。

如果当天是检修作业,一路崎岖不说,还要带上几十种检修设备,最重的超过100公斤,需要4个人一起才搬得动。作业时,她们上要爬到5米多高的变压器上换绝缘瓷瓶等零部件,下要钻到3米深的电缆沟里查找故障。

正因如此,“高铁女子特战队”的名号也慢慢在全段叫响。

10时45分,高青和姐妹们到达30公里外的周柳航AT所。

“按照原分工继续展开作业,这个所避雷针顶部位置有鸟窝需要清理,一会儿我上!”高青说。

“你一会儿还要和调度联系,还是我上吧,我就不信爬了这么多次,腿还能抖?”史佳鑫看似开玩笑,实则把这项艰巨的任务揽了过来。

“避雷针顶部搭鸟窝这种情况还挺多见

的,要徒手爬到将近30米的高度去清理,避雷针塔下粗上细,越往上爬晃动着越厉害,有时候清理完下来,腿还会不由自主地抖着。”1999年出生的范雅君是刚刚分到检修组实习的青工,每次跟着大家出来干活都感触颇深。

检修任务完成已经是14时15分了,姐妹几个一口水没喝,一口饭没吃。无人值守所都在荒郊野地里,没有饭店,也没有卫生间。

“干我们这个工作,饥一顿饱一顿是很正常的事。有时候干完活过了饭点,沿路的饭店都关门了,就只能饿着肚子。有时候在第一个所工作进度慢,赶上中午去下一个所的路上,就顺路买点炒面米线之类的简餐,为了节省时间,就在车上吃,把安全帽当成小饭缸,塑料袋往上一套,‘特方便!’”高青说,班组成立初期,因为工作任务繁重加上饮食不规律,她一个月瘦了近15斤。

“之前单位给我们找了司机,结果一周饿跑了两个司机,最后愣是没人愿意来了,所以现在咱们只能自己开车。”提起吃饭的事,青工庞妍妍接过话茬儿。

20时10分,天黑了。姑娘们终于结束全部5座变电所的巡检工作。



冰雪之乐

1月29日下午,位于新疆阿克苏地区的河南油田采油厂塔河项目部利用冰天雪地的自然环境,在工间休息时开展雪上趣味活动,让员工在堆雪人、雪地爬行等游戏中感受冰雪带来的快乐,欢度佳节。

谭吉辉 摄

班组之星

海上有群“调弦师”

张成毅 罗婕

1月29日0时30分,一辆轨道作业车行驶在防东铁路西湾跨海特大桥上,车头前两束强光如同利剑划破寂静的夜空。

西湾跨海双线特大桥是防东铁路最出名的看海区段,但因其处于风大、水深、浪高、流速大、冲刷严重、潮汐明显的典型外海环境中,也是设备单位最头疼的维修区段。

更深雾重,寒气袭人。中国铁路南宁局集团有限公司沿海铁路公司钦州供电段防城港北供电车间东兴接触网工区副工长欧阳森与工友们搭乘轨道作业车到达作业地点。

受气温和海上风力影响,接触网绳索由于热胀冷缩会变得过紧或过松,机车受电弓滑过时容易出现拉电弧或刮网现象。琴弦调不准,琴音受影响;接触网“调不好”,则会发生滑轮偏磨、补偿绳磨损等情况,严重时会造成接触线脱落,导致列车运行中断。欧阳森们的工作正是为接触网定期“调弦”。

欧阳森在工友协助下,飞速攀爬至作业平台上将近6米高的接触网腕臂。正值黎明破晓时分,天色晦暗不明,欧阳森用安全带固定稳当,把整个身体悬吊在半空,脚下是黑不见底的海,四面八方的冷风直往衣服里灌。他动作敏捷,安装稳固紧线器,双手并用快速摇动把手,随着手扳葫芦渐渐收紧,线索随之晃动起来,远远看去如同在高空上演平衡木杂技。

站在仅有10厘米宽的横梁上,他既要努力保持身体平衡,又要尽可能迅速收紧绳索。历时半个多小时,欧阳森与工友顺利完成“调弦”,设备符合标准运行状态。

凌晨4时,作业即将结束,海面依然一片漆黑。再过几个小时,西湾跨海大桥就将迎来蛇年的第一趟列车。

班组快讯

班长年年都留岗

本报讯 春节期间,安徽淮北矿业集团临涣选煤厂装卸车间虽不生产,但由于生产区域的特殊性,每班都要对受煤坑、皮带走廊等水平面以下区域进行巡查、排水,确保设备处于安全状态,所以需要有人留守在岗位上。生产三班班长孙龙龙每年都留岗,他说,“我留岗,让班组职工与家人过年!”(肖宸)

专运队服务亚冬会

本报讯 为了更好地服务亚冬会,中国铁路哈尔滨局集团有限公司在哈牡高铁现有运力基础上增开了两组动车组,牡丹江机务段挑选10名优秀司机组成“亚冬会专运队”,他们共同的特点是区段内的机型全会、线路都熟、业务都精,并且责任心和抗压能力强。该段动车运用车间还成立了13人的“干部预备队”,负责盯岗作业、及时处理突发事件等,确保专运队提供优质服务。(顾保全 秦国忠)

送上新春第一杯奶茶

本报讯 “真是太贴心了,刚上班就能喝到这么热乎的奶茶,感觉整个人都暖和起来了!”春节假期后重返岗位的中国铁路上海局集团有限公司上海机务检修段一位职工说。该段开展“冬日暖饮暖人心,收心聚力保安全”活动,食堂熬制热气腾腾的奶茶,让职工喝到嘴里,暖到心中。(王浩清)

悉心护航回家路

本报讯 春节期间,湖北交投鄂西北运营公司616公里、沿线33个站所均设置了便民服务点,免费提供热水、地图、修车工具、急救包等便民物资800余份,服务司乘3700余人。该公司还利用视频直播、公众号、沿线电子显示屏等不间断发布实时路况、安全出行提示等信息,引导司乘合理选择出行路线、错峰避堵。1月28日至2月4日,共接听服务电话722次,解答路况咨询508次,服务司乘60.61万人次。(贺永)

强化应急保障能力

本报讯 为全力服务春运,中国铁路济南局集团有限公司济南通信段进一步加强班组应急响应能力,充分运用“小练兵小比武”等方式,通过案例分析、现场演示和互动答疑,帮助职工解决工作中遇到的难题。他们还围绕光缆抢修、无线干扰源排查等技术开展模拟演练和应急处置训练,确保设备安全可靠运行。(刘彬 尹佳荣)

冬养树苗好护堤

本报讯 湖北省汉江河道管理局仙桃东荆河管理分局姚咀管理段段长沈永高负责8.37公里堤防管理养护,妻子陪他同守。春节期间,他们夫妻值班,抽空挑选树苗放到水塘里“冬养”,等春天再捞起来栽到堤脚上,两三年就成林,可以防浪护堤。(李广彦)

清理冰凌

连日来,受强冷空气影响,胜利油田海上气温最低降至零下10摄氏度,在持续3天的大风涌浪作用下,海上平台的靠船排和护栏上均出现大量冰凌。采油工冒着严寒使用消防斧等工具清理冰凌,为船舶带缆停靠和人员上下平台提供安全保障。

图为2月9日,埕北1B平台采油工正在清理靠船排上的冰凌。

张灿 摄

班组现场

清渣机器人上岗

屈联西 王云

2月6日19时50分,河南豫光金铅股份有限公司直炼厂氧化炉下料口,正是交接班时间。操作工王礼迅速拿起对讲机,沉稳地说:“中控,准备交接班,请下达机器人停止作业指示。”得到确认回复后,他快步走向下料口,微微眯起眼睛,全神贯注地观察机器人手臂状况。一番检查后,王礼再次拿起对讲机:“一切正常,可以继续作业。”

随着中控指令下达,机器人重新高效运作,生产车间又恢复忙碌有序的节奏。

直炼厂氧化炉下料口是输送物料的关键通道。2024年起,金银矿投用量加大,下料口频繁结渣堵塞。为保证下料畅通,员工们开启与结渣的“持久战”。他们身着厚重劳保服,头戴防护面罩,双手紧握风镐,每一次敲击都用尽全身力气。风镐与结渣层碰撞,震耳声响不断,粉尘裹挟高温肆意弥漫,让人呼吸困难。

由公司设备部孙任威牵头的清渣机器人项目启动。“之前清渣,3个人小心翼翼站在下料口边,轮流清打5分钟。现在,除交接班间隙,机器人都能持续运行。我们现在的工作就是巡检,告别了脏、累、险。”王礼说。

攻坚的“礼炮”

王亮亮

大年初一凌晨,当万家灯火渐次熄灭,中安联合MTO装置现场却亮如白昼。中控室监控屏上的压差曲线再次剧烈波动,所有人的心都提到了嗓子眼。“必须拿下这一关!”装置值班人员刘辉攥紧手中的对讲机,发出一道操作指令。

两个多月来,MTO装置反应器压差波动情况频繁发生,困扰着装置安稳运行和生产负荷提升,彻底解决分离塔塞漏成为消除装置压差波动的关键。

从领导到一线操作工都化身“急诊医生”,分析原因、查找对策、询问同行。攻关团队大胆创新,提出“大流量快速扰动法”,并进行全面论证,提高攻关方案的可行性。

除夕,一场攻坚战拉开帷幕。技术骨干24小时轮班驻守现场,手指在控制屏上飞速跳跃。除夕夜的团圆饭被替换成一摞摞盒饭,分析数据的键盘声与远处零星的鞭炮声交织成特殊的“年味”。

攻坚战中,周期性调节分离塔扰动冲刷形成的冲刷效应,配合除盐水注入技术,如同为分离塔注入一剂“强心针”。“压差开始回落了!”初一凌晨4时,一声欢呼打破寂静,监控室瞬间沸腾。那条折磨团队数月的曲线终于驯服地归于平稳,分离塔的“血栓”被彻底清除,轰鸣的机器声再度充满力量。

此时,晨曦初现,厂区周边村户开门迎接新年的鞭炮声渐次响起。对于监控屏前熬红双眼的操作员们来说,这是攻坚胜利的礼炮。



本报记者 柳姗姗 彭冰 本报通讯员 刘晓婧

白云朵朵,铁塔巍巍,风车悠悠,配上雪野中那两行深深的脚印,凉爽的巡检之路有点美。

“天天巡检,这景色看惯了。今天是大年初六,野外的风大,冷倒是真的。”吉林油田昂格风电场运维班班长郝爽吐着白气,眉毛上挂着一层白白的霜,幽默地说。

吉林油田昂格55万千瓦风电项目是中国石油目前建成的单体规模最大的集中式上网风电项目,也是吉林省目前所建成的单体最大集中式风电项目。作为吉林油田绿色低碳转型发展的标志性工程,该项目仅一年建成,且一次性并网成功。

“油田搞了几辈子油,没想到还能搞电,更没想到,我们发的电都输送到‘国’字头线路了!目前,在全吉林省范围内我们站的发电规

模都是最高的,发电站所用的设备、技术在电力行业都首屈一指!这些好东西我们必须得管好、用好。”在昂格风电场主控室,副主任李泽一脸骄傲地说,该项目至今已并网运行了108天,累计发电2.3亿千瓦时。这100多天以来,他们肩上的担子可一点儿也不敢松懈,每天眼睛都瞪得大大的,生怕出啥差池。

为了确保昂格风电场更好地运维,吉林油田新能源公司从“0”到“1”构建了一整套风电场运行管理全过程制度,规范与流程,不仅让基层一线员工“按图索骥”,也为集团公司其他单位相关业务提供了可借鉴、可推广的成型经验。

春节万家灯火之时,也正是全国用电高峰之际。“在这重要时刻,我们风电场不仅要想着对外创效,更要扛起民生保供大旗,运行系统决不能掉链子。”昂格风电场主任李金全说得斩钉截铁。他介绍,为了抢抓这段用电“窗口期”,兄弟们提前介入设备设施检修,全力实施

风机500小时定检等重点工作,大家起早贪黑的,现已累计完成风机、箱变定检70多台。

“不仅是正常维护,最近由于夜间风大,经常风向突变,设备报故次数也增多。”李泽说,风电场员工别说白天,半夜上现场的次数也增加了。前一天晚上8点半,主控室安全链报警,风机2-3叶根载荷设备发生了故障,大家在现场忙到半夜11点多。维修空间狭窄憋闷,脚底返着寒气,摸哪儿哪儿冰凉。风机高达115米,在里边晃晃悠悠,就跟坐船似的,下来以后好一会儿还感觉脚步有点飘,但大家始终干劲不减。

“经过去年一年的努力,大家的腰包鼓了不少。企业有发展,员工有效益,就有士气、有干劲!”李金全说,“这个春节我带班在岗上过大年,给大家做菜做饭,一定让大家把年过得有滋有味!”

“我们大家要做的就是猛发电、多创效!”李泽笑着说。

日子随着车轱辘转

下半夜的第一个作业高峰是2时到4时,差不多每两三分种便要完成一趟列车接发。朱素军全神贯注地盯着屏幕,监控列车运行计划和闭塞情况,通过电话和对讲机与调度员、列车司机等工作人员保持密切沟通。

行车岗位作业的精准无误差不开对列车位置和运行状态的精准把控,接车术语一个字都不能错。

“D181次Ⅱ道通过,开放信号。”“4道出站信号好,发4道电力客车K4062次。”一趟到开列车有28项作业程序,平均要说24句作业用语;一趟通过列车有18项作业程序,平均要说15句作业用语。

春运期间的卞庄站每天约有257趟接发列车作业。每个班下来,朱素军的嗓子生疼。

与师父朱素军一样,张新宇也是一入路就被分配到卞庄站跑通了通勤。在这个“00”后车站值班员眼里,像根钉子扎在车站的师父就是个“闲不住”:会组织大伙儿根据列车运行秩序和天气情况细化班前预想,会利用