

12组“金刚达人” 12分安全保障

□ 李港兴 黄孜轶

11月22日,南昆客专南宁至百色段开始满图试运行,模拟运营后列车运行图进行动车空载试跑。这标志着该线路联调联试工作结束,百色革命老区开始进入“高铁时代”倒计时。

为期一个多月联调联试攻坚战背后,凝聚着12个专业技术组人员的汗水和心血。

南昆客专专线南百段全长223公里,设计最高时速250公里,共设南宁、南宁西、隆安东、平果、田东北、田阳、百色7个客运站,是目前广西高铁客车站点设置最密的高铁线。

又是一个无眠夜

□ 刘伊思 陆丹

“调度所,百色站报施工。Ⅲ道工务进行机械捣固300分钟,请批准。”自从南昆客专专线联调联试开始以来,百色站信号楼内不论白天还是黑夜,都是一片繁忙景象。

走入信号楼内,见到百色站站长丁明和两名车站值班员分别坐在6台电脑前,眼睛紧盯着蜘蛛网般花绿光线的电脑屏幕,而其余9名工务、电务等其他单位的驻站联络员也在忙碌配合着施工调度,对讲机里的呼唤应答声此起彼伏。

我的家就在南昆

□ 黄孜轶

制定当日计划,确认初稿,二次确认,制定次日计划……每天凌晨5时许,在等待联调联试安全管理组人员开完确认后,邱东成开始了一天忙碌而繁琐的工作——制定运输组织日计划。

今年10月,邱东成从南宁铁路局运输处技术科抽调到南昆客专专线联调联试行车调度室,承担该期间各类运输调度任务。

邱东成所负责的南百段线路上,所有列

联调联试启动前,南宁局全局之力,从其他干线上抽调工务、电务、供电、机务等生产人员近千人,开展各专业“拉网排雷”作业。而后的联调联试,就是根据动态检测过程发现的问题,进一步打好一场“歼灭战”。

今年9月初,南宁铁路局从全局抽调300多名参加过广西高铁联调联试工作的精兵强将,参与南昆客专南百段联调联试。他们组建联调联试现场指挥组,下设运输组织、试验检测、工务保障、通信信号保障等12个专业工作组。他们的使命就是:夜以继日、全力以赴确保按期完成联调联试各项测试任务,保

因为百色站仅有3名高铁值班员,为缓解值班员“两班倒”的辛苦,丁明果断选择加入值班,这使得他工作量大大增加,每天三四个小时睡眠时间几乎已成为他生活的“常态”。

“为能早日迎接高铁进入百色,大家都很拼。我作为站长,更要以身作则。”已值班12小时的丁明仍在认真、细致的发布着每一条指令。在另一旁,施工记录本上,清晰可见今晚的施工时间为19时至凌晨5时。这对丁明而言,今晚似乎又是一个无眠的夜晚。

车的编组、运行、添乘等命令,包括后勤保障组的送餐时间,均出自于他所制定的调度计划,再由调度所发布指令,正因如此,他可算是列车运行的中枢神经。

“我的家就在南昆客专上。”家住本地的邱东成放弃了回家的时间,“五加二”无休状态也是他的生活常态。每天省下不起眼的一小时往返回家的路程,又可以多些时间投入“战斗”。

王乔湘:0误差的偏执

□ 杨美树 张艺

张勇是百色工务段南昆客专百色精调组的工作人员。晚上9时,百色站内高铁股道上灯光晃动,他和十多名工作人员还俯身在轨道上各自忙碌。

张勇参加过广西所有高铁线路的精调工作,经验丰富,一双眼睛炯炯有神。线路上哪些地方不够平顺,他只需用探照灯一照,一眼望过去便能准确判断是哪根轨枕出现偏差,

随后在对应的位置上划上标志。

8月28日以来,张勇和他的工班一直在南昆客专上连续奋战。高铁对轨道间距的要求是误差不能超过1毫米,细如头发丝,而张勇对自己的要求是尽可能实现0误差。张勇说,南昆客专所经地区地质条件复杂,膨胀土、溶洞等病害多发,线路基础也相对较差,必须要毫厘必争,严要求才能干出好质量。

通信机房里的“啄木鸟”

□ 周璐萍

甘昌帅是南宁通信段平果高铁通信工区工长,在南昆客专联调联试工作中,甘昌帅主要负责机房故障隐患排查工作。因为他拥有一双发现问题的“火眼金睛”和一副务必整改的“铁石心肠”,所以被大家称为是机房隐患的“啄木鸟”。

“防灾配电箱没有切换功能,无法实现电源保护”,“设备电池未使用缓冲脚垫,必须整改。”在南昆客专联调联试工作中,他时而掀起地板检查电缆,时而拿出仪表测试线路,并不停

记录着。有一次,机房地线沟深度不达标被他发现,他马上拿出记录本登记,在一旁的施工工人员说:“工长,再整改多麻烦,算了吧。”甘昌帅听后并没有因麻烦而忽略,他提出整改措施,坚决要求返工。当时快天黑了,又下着小雨,可这只“啄木鸟”一直坚持着,直到“害虫”被彻底消灭。

从联调联试开始至今,这位“啄木鸟”工长带领工区职工共发现问题249个,已整改243个,其余5个也正在整改中。

所有的坚守只为那一刻

□ 姚伶珍

11月10日,清晨4点半,天还没亮,覃政猛用最快速度穿衣洗漱,因为5点30分,又要开始新一天的联调联试。

作为此次南昆客专南百段联调联试运输组织的成员之一,覃政猛的工作状态只有一个字:忙!

从9月份进入工作组以来,覃政猛就彻底和周末和节假日说“拜拜”。

联调联试每天常常需要从早上6点到晚上

22点开行十几趟动车,通宵达旦是家常便饭。这一切,对于覃政猛来说已经习以为常。

作为联调联试运输组织日计划的执行部门人员,覃政猛关心的每天计划上的线路、接触网、信号、通信等项目中几十个细小点的推进情况,因为任何一个节点都可能影响整个线路的联调联试的推进工作。对此,覃政猛不敢有丝毫的懈怠,他说,哪怕打个盹可能都是事故,所有的坚守,只为开通那一刻。

联调联试的“马前卒”

□ 陈孚平 韦增乐

11月11日早上8时35分,一列普通综合检测列车经南昆客专专线南百段驶抵百色站,稍作休整后便折返南宁站。这便是“确认车”,其一个往返运行就是为了当天“黄医生”上线前对线路进行一次检查确认。

“我参加过管内所有高铁线路开通前的联调联试工作。”刚走进轨道检测车驾驶室,当班的工务处检测所技术员熊志景便笑着谈到,自豪之情溢于言表。当天,这趟确认列车

6时25分便从南宁站出发,他们这个作业小组在凌晨5点多便要起床准备。

熊志景告诉笔者,经过多天的联调联试,线路测试值有偏差的情况越来越少,说明线路质量越来越好了,最终要达到开通运营的条件。虽然他们默默无闻,但他们作为安全“马前卒”,能够伴随黄医生完成检测任务,陪伴动车组上线试运,直至全线开通,这让他们心里有足够地骄傲和自豪。

0.1欧姆的较真

□ 周璐萍

“小马,你测的贯通地线阻值合格吗?”“1.1欧姆应该没事吧。”“作业标准应是小于1欧姆,马上重做!”10月的一天深夜,南宁通信段田东高铁通信工区工区长陈庆军带着徒弟来到田东北站,开展机房地线的标准验收工作。

陈庆军先把连通的设备甩开,拿出地线测试仪开始测量。测量时,他坚持对每个测试点测试三遍,只要有一遍不合格必须重新对地线进行“体检”。经过反复测试,陈

庆军发现问题所在:贯通地线和扁钢之间连接点超过标准,连接点多而导致地线阻值偏大,他立即采取措施进行调整。

南昆客专南百段联调联试开始以来,沿途各车站的机房地线质量验收成为南宁通信段的主要工作。如果地线阻值不合格,使用地线连接的通信仪器很可能因为雷击而瘫痪,造成列车与车站的联系通信中断,后果严重。所以,对于陈庆军而言,即使是0.1欧姆的差别也必须较真。

证年底顺利开通运营。

为保证联调联试的顺利进行,现场指挥组坚持“科学、严谨、安全、达标”的指导思想,制定了精密详细的联调联试运输组织工作实施细则、运行试验应急预案及试验列车开行前安全条件确认管理办法等15项安全保障措施,实行分工负责,逐级管理。

10月13日,随着一声令下,联调联试全面启动!

高铁的绝对安全,精良的设备质量是基础保障之一。南昆客专南百段联调联试工作内容主要包括通过开行检测车进行线路安全

状况确认、信号设备检测、接触网检测、行车组织办法执行及检测列车开行前安全条件确认办法落实等情况进行检查,同时对沿线配套施工情况和振动噪声等进行验证。

在联调联试中,12个专业组成员克服了多个难题。在工务保障组,面对检测出来的线路质量不达标的问题,他们摸索出“人工、大机各占50%”的最佳整治方案,结合现场实际情况,认真分析数据,重新制定工作方案,对照发现的问题,现场一一整治销号,使2700个二级扣分减少到了现在的69个;在通信信号保障组,面对南昆客专引入南宁枢纽



南宁机务段动车司机梁海浪自从参加南昆客专南百段联调联试以来,以“百分百安全”为自己的驾驶目标,目前已经安全驾驶检测动车72趟。图为梁海浪在驾驶检测动车。

优质服务背后的“魔鬼培训”

□ 罗朝霞 刘伊思

松开紧固螺栓,抽出伸缩板,卡扣车门槽,安装防护杆、防护绳……9月24日,在南宁动车所的一列动车上,南昆客专段动姐王昕和其他两位姑娘仅用2分30秒时间就搭好一架20多公斤重的紧急用梯。

为保证年底南昆客专南百段线路动车组

列车能够安全顺利运营,王昕和其他122名动姐参加了南宁客专段为期一个月的综合培训,提高他们的服务意识以及应对各类突发事件时反应能力。

说到此次培训,王昕有着一种“痛并快乐”的感觉。“培训是魔鬼式的。”白天是理论

拼搏过后尽开颜

□ 韦增乐 陈冠鹏

桂志勇,是南宁电务段隆安高铁信号工区工长。在去年8月份,段上成立“平果筹备工作小组”时,桂志勇主动请缨加入,一直负责南昆客专南百段线路工程施工过程中的隐蔽工程、关键工程以及设备材料质量进行监督和把关,确保工程质量。

南昆客专上的高铁“传教士”

□ 董浩

尹刚是百色车务段职教科的干部,主要负责该段高铁行车业务培训。在百色高铁时代即将到来时,如何掌握新技术,熟悉设备成了大家共同面临的一个难题。为此,尹刚摇身一变,成为了南昆客专上的高铁技术“传教士”。

南昆客专联调联试期间,他又来到平果站高速场值班室“传教”了。“大家注意了,区间辅助改方操作是在反方向接发车后无法将区间轨道电路方向恢复正常,或者无法使用‘允许改方’按钮办理改方的其他情况下使用的。”尹刚一边讲解一边在电脑上操作演示。

两次错失的“相亲”

□ 李港兴

“4点40起床,5点开确认会,8点施工协调会,下午还有一个碰头会。”百色工务段职工邓参隆一天的工作除了会议之外,每天还要接200多个各种各样的电话,最空闲的时候,是在操作台上两眼目不转睛地盯着现场施工的线路情况。

高铁大机精调师“手到病除”

□ 吴卫文

10月13日,柳州工务机械段机械化维修二车间机一组工长梁庭光领着班组成员,在南昆客专平果至田东北站间的一处曲线上进行线路捣固作业,开始作业1小时后他就发现了异常。

“捣固抄平表指针显示异常,停止作业,

从今年9月份从百色抽调到联调联试工务保障组后,这个脸膛黝黑的小伙子再也没有睡过一个安稳觉;“在这里,每一个成员的工作都很重要,错过一个电话、漏掉一个数据都可能会造成严重后果,24小时都要集中精神。”

立即检查核对输入数据是否正确。”梁庭光沉着地做了短暂思考,判断出是负责抄平的电子摆输出电路接头短路造成,并迅速找到故障点。职工们将故障点重新连接,并用胶布包好,恢复正常工作的大机又“轰轰”向前进行捣固作业。

三过家门而不入

□ 黄孜轶

便上检测车采集数据,检测当日数据情况,在下午收工时把相关数据一并带回整理分析,再将所发现问题下发给各施工单位,督促其整改。大多数时候,跟车结束已将近下午6时,每日晚19时至21时是例行对接会,将当日检查出的各项问题进行统一讨论,并制定

引起的信号设备变化需要进行重新测试的问题,他们加班加点,仅用8个晚上就完成了近500个序列内容的检测。同时区间占用逻辑检查在检测试验中的首次运用,还防止了因线路分路不良造成区间列车数据丢失的问题;与此同时,运输组织组、安全管理组、后勤保障组也先后克服了日计划安排稠密、安全保障压力巨大、送餐地点多等难题,有力地保障了联调联试的顺利推进。

为了提高工作效率,12个联调联试组的成员们还采取了平行施工的作业办法。“只要具备作业条件,就不分先后顺序见缝插针推进作业项目,原来按照铁科院大纲计划的80天的作业目标,我们只用了40多天就完成了。”提前介入办主任韦炳干介绍说。

“白加黑、五加二”!联调联试组成员就是靠着这样的责任感和奉献精神,夜以继日加班加点,为南昆客专南百段联调联试的顺利推进提供了12分的安全保障。

半空中起舞的魅影

□ 莫育杰 潘康

11月的下午,太阳依然火辣,在南宁市江西村变电站附近的南昆客运专线上,有几名工人像蜘蛛一样,双脚勾着接触线,对南昆客运专线接触网进行检查。

只见南宁供电段的郭健站在约6米高的作业梯车上,两根手指粗的接触线分别从他的腰旁和头顶穿过。他腰间拴着安全绳,时而弯腰扳动晃晃的扳手,时而站起调整一根连着两条接触线的钢绳。在平推过程中,郭健的主要工作就是监督螺栓紧固是否到位,以及力矩参数调整是否符合标准。

据郭健介绍,南宁至百色间共有1400根电线杆,每两根电线杆之间有50个螺栓,光南百段需要重新调整的螺栓就有70万个。此外,他们还要更换生锈螺帽、补齐缺失螺帽、解决对地绝缘等问题。为加快工程进度,他们每天六时起床,一直干到十九时才回去。

夕阳西下,郭健和几名工人还在梯车上挥舞忙碌,他们背对着斜阳,金色的阳光勾勒出矫健的身型,宛如在半空中起舞的魅影……

高铁真汉子

□ 蒋艳清

天刚拂晓,在南昆客专K115公里工地上,有一群汉子早已干得热火朝天。人群中只见一个身材魁梧的大汉一边用轨距尺量着线路,一边督促着,时而蹲下来瞄瞄连接零件,时而躬着身子注视着轨距尺。他就是桂林高铁工务段桂林西车间副主任王鑫。

南昆客专进入线路精调以来,桂林高铁工务段组织了245人的精调队伍,由王鑫带队,负责自K112至K153区段双线共82公里的线路及道岔精调任务。他每天起早贪黑,时常与大伙一起加班加点,符合作业轨温条件时便与大伙一起调整轨距、机械捣固,轨温高时又和大家一起均匀道岔整理线路外观。

在联调联试结束时,两个多月来的昼夜精调,高铁工务段管辖区段线路质量得到了大幅提升,动态轨道检查检测无三级及以上扣分,二级分由原来的226处锐减到14处,优良率达100%,线路质量稳步上升,为南昆客专如期开通运营打下了坚实的基础。

80后技术专家的心愿

□ 谭育俊 张诚

凌东,今年27岁,是玉林工务段线路技术科副科长。因在2014年南广高铁精调时表现突出,被单位委以重任,担任南昆客专南百段K64—K112区段的轨道精调小组组长。

“这里轨距还需要改进2mm。”从7月24日的南昆客专轨道精调调整任务启动开始,凌东亲自带领由30名职工与150名民工组成的精调队伍,计划每天精调道岔4组,精调15公里,人工改道6公里,外观整理6公里,一直如此持续工作了两个多月。

随着南昆客专南百段开通运营的日期越来越短,凌东争分夺秒,合理地安排,保证提高精调质量与效益。

“参加南昆客专精调至今累是肯定的,但革命老区的人民能早日坐上高铁是我的动力与心愿。”每次到工地,总能见凌东穿着黄马褂在认真的干活。

四朝元老战精调

□ 陆恨冰

老梁又名梁新清,是南宁工务段南昆客专精调施工队的一名班长。52岁的他,已经参加过南宁铁路局管内柳南、南广、贵广高铁精调的工作,参加这次南昆客专南百段的精调,是施工队里一位名副其实的“四朝元老”。

“今天的作业里程是塔洛站6#道岔改道,夜间作业,大家一定要自己的人身安全……”布置好工作任务和交代安全注意事项后,老梁扛起道尺,带领职工迈着稳健的步伐迈入夜幕中。

“高铁意味着高标准,1个毫米也许就会带来安全隐患,每动一次道,必须保证作业后质量达到优良。”到现场后,老梁仔细地用道尺和道尺进行检查,在经过一次次弯腰核对数据,老梁才确定把右股轨距改进来的方案。

精调伊始,老梁忘记了自己的年龄,重新焕发出青春般的光彩。

大男人的“天平”

□ 刘勇 刘伊思

“今天联调联试的检测计划在南宁至百色间跑四个往返,第一棒由司机梁海浪先值乘……。”在南昆客专联调联试班前布会上,南宁机务段南宁动车运用车间运用副主任谭烈志又与参会人员核对当天的调试任务。

为确保南昆客专运专线联调联试工作的平稳推进,从前期筹备工作、制定方案、细化措施到今天的联调联试正式开始,谭烈志已经在前沿奋战了59天。但对于这个38岁的顾家男人来说,这样“不着家”的行为多少让人有些意外。

每天凌晨,谭烈志与他的联调联试组,便开始根据调试方案不断地驾驶动车组来往往返南宁至百色间,傍晚回到驻地后又组织相关人员对当天的记录进行分析。短暂的间歇时间,让谭烈志与调试组人员只能长期住在联调联试驻地招待所,4至6天才能调休一天。

按照既定计划,南昆客专联调工作将持续到今年12月,谭烈志与他的团队将会继续在最前沿努力奋战。

出下一步解决方案。

从他家步行到工作地点,仅需10分钟路程。然而李林俊已经很久没回家认真吃饭了。先后参加过南广铁路、柳南铁路、贵广铁路联调联试的他,对于这次工作的忙碌,看得很平淡。

历经五个月,施工总长达230公里,李林俊和他的工作搭档共发现供电专业问题2万多个,将零部件不紧固及缺失问题全部消除在萌芽状态,保证了列车检测工作的有序进行。