

城市地下大动脉里的“热火朝天”

记者昨日探访上海轨道交通梅陇基地

见习记者 王戴然

作为一种便利公共交通方式，地铁自上世纪 90 年代初期至今，一直是上海许多市民出行的一大选择。而自今年暑运开始以来，上海地铁日均运送客流量高达 1084.24 万人次。

在超大城市的地下大动脉中，有这样一群人每天在为列车的安全运行保驾护航。记者昨日走进上海轨道交通梅陇基地，感受这座城市地下大动脉里每日都在上演的“热火朝天”。

触网巡视 保障列车供电

9:30



供电是地铁运行中至关重要的组成部分，负责为车辆、通信系统等设施提供电能。上午 9:30，记者准时到达梅陇实训线，此时触网班组正在穿戴防护设施，准备开启练兵作业。

“高温天里，我们重点要检查下锚补偿装置，接触网设备是沿线路纵向设置的，由气温的变化造成的纵向移位是相当大的。”维保供电分公司触网一部副经理汤赛舟向记者介绍道，“一旦下锚补偿装置失效或者卡滞，线索松弛了，可能会引起严重的弓网故障。”

地铁接触网主要用于承载和传输电能，列车运行时，靠的是从沿线的接触网中获取电力，而接触线又是通过吊弦挂在承力索上，因此吊弦就是支撑接触线的“支架”，调节吊弦的长度可以保证接触线和接触线距轨面的高度，从而保障列车的正常通行。

“平时我们在列车回库的空闲中抽空工作，一般是中午 11 点到下午 3 点，我们在这段‘天窗’时间做检修工作。”记者在采访中得知，在每日早高峰结束后和晚高峰开始前，部分列车会回到基地车库中，这段时间被称为“天窗时间”，触网巡视班组便要在这段时间进行例行检查工作。

“现在是高温天气，每天下午 2 点都要进行触网巡视，气温有 40 度的话，上面铁管部分就接近 60 度。”采访中，汤赛舟还告诉记者，班组工作人员穿戴的防护装备大约四公斤重，“尤其是高温天里，当班组穿戴好防护装备后，后背就已经湿透了。”

“我跟班组一直说，虽然触网检修看似简单，但每一个零部件都至关重要，与上海地铁安全息息相关，我们的责任重大。”已经入行 18 年的汤赛舟如是说。

轨道巡检 “轨道医生”的午间问诊

13:00



午后 1 点，轨道温度高达 53 度，记者看到“轨道医生”们正在进行午间“问诊”。

钢轨在地铁列车巨大的冲击下，每天都会发生一些细微的变化。“高温天里，每天下午 1 点钟进行轨道巡检，日常巡检是每周 2 次。”维保工务分公司技术主管樊丹青告诉记者，“我们今天用的轨检仪，相比人工检查，精确度更高，一些细小的问题能够及时发现并处理，还能够出具数据报告，为维护策略的制定提供更科学的依据。”

“轨检仪放在钢轨上，并在钢轨上推行，实时数据会通过传感器显示在电脑上，例如在曲线处半径是多少、偏转角度是多少，我们会把参考值和实际值

进行比对。”通过樊丹青的介绍，记者了解到这样的设备为“轨道医生”开具“处方”提供了外部智力支持。

“咱们现在来推行轨检仪，轨道几何尺寸的指标，包括三角坑、水平、轨距等，就能在电脑上显示出来。”记者跟随班组师傅走了一段后，发现实时数据形成了几组折线图，在显示屏上实时展示出来，“现在就能看到显示屏上，轨距这条线在下降，说明轨距跟刚才那一段比变窄了，看数据显示是两毫米左右，如果这个用人工检测的话是非常费时费力的。”

炎炎夏日的正午，“轨道医生”们用脚步丈量轨道，维护轨道的健康状况。



高温天下的地铁维保人员

本版摄影 记者 王湧

聚
焦



行了工作服
高温天，
地铁维保
人员，在
进



10:30

道岔维护 确保列车接收精确指令

上午 10:30，气温逐渐攀升至 35 度，记者来到道岔维护基地时，正看到维保通号分公司维护一部 1 号线轨一副班组长沙勇带着两位“00 后”徒弟进行道岔维护，他告诉记者：“这两位小伙子都是上海工程技术大学毕业的大学生，一毕业就到我们这里来了。”

记者在采访中获悉，道岔维护主要是对转辙机的内外部做系统“保养”。据了解，转辙机可以给列车精准传送指令，例如转换道岔位置、改变道岔开通方向、发出停车或行车指令，是轨道上重要的信号基础设备。

“梅陇基地共有 76 台转辙机，正线一周一次，站场一月一次，包括外部螺丝紧固、注油，内部的清洁、固件等。”维保通号分公司维护一部 1 号线梅陇站场负责人张琪君向记者介绍道。

此时，两位“00 后”小伙熟练地打开箱体，开始对一个转辙机进行例行检查。而他们在这个岗位上也已经是第

三个年头了。

“我大学学的是机电设备维修，跟现在从事的专业并不是特别对口，我也是工作之后现学现用。加入班组后，老师傅们无论在工作还是生活上都非常照顾我们。”杨桢昊说道。“上海地铁在我国发展得比较早，取得了很多‘世界第一’，加入地铁公司也是源于我的个人兴趣。我的工作就是保障地铁稳定运行，让乘客们安全出行，每当想起每天有几百万人都要坐地铁出行，我就很有成就感。”俞韵凯对记者说。

“早高峰车子回来我们开始干活，差不多中午 12 点到下午 3 点多，下午晚高峰车子发出去，晚上收回来还要进行调车作业，因为正线只能在晚上施工，真正开始工作可能要到凌晨 1 点。”沙勇说道，“每到节假日我们反而更忙，因为要保障大客流出行。”说话间，两位小伙在沙勇的指导下完成了一个转辙机的例行检查，汗水顺着草帽边缘一滴滴落下。



14:00

列车日检 “调温师”带来清凉

在难耐的酷暑中，每当进入车厢便感受到一丝清凉。这是车辆的检修工作中，乘客们最能直接感受到的。这背后，离不开“列车调温师”们的默默付出。

走进闷热的列车检修库，记者登上列车车顶的工作平台，看到师傅们开始了更换空调滤网的工作。“今年上海高温天数比较长，我们一个月更换一次空调滤网，更换完滤网还要清洁出风口，保障车厢空气清新，给乘客营造舒适的环境。”维保车辆分公司 1 号线站场主管易坚忠表示，“针对可能到来的雷雨天气，我们也会对列车避雷器进行检查。”

记者获悉，目前，上海地铁已试行“分区调温”，即：头尾两节车厢为“弱

冷车厢”，其他车厢维持原状。为了确保列车运营期间车厢环境舒适，“列车调温师”们在正线巡检时，还会穿梭在各个车厢间，对车厢温度进行测量和记录，维保车辆智能运维平台还可实时监控正线上各列车的空调状态，包括回风温度和新风温度。

“列车回库后，我们每月都会对列车空调进行检修和清洁，车辆分公司会定期汇总乘客投诉情况，并通过车辆智能运维平台收集列车温度数据，优化空调温度调控策略，让乘客感受到清新、清凉。”易坚忠说道，“车顶温度比下面还要高七八度，在上面站着不动已经大汗淋漓了，检修师傅进行作业也确实很辛苦。”