

编者按

每年夏天,我们都会做一系列报道,向那些炙烤在高温下依然坚守岗位的工作者致以敬意。正是这些在“极端温度”中依然故我的战士,才给我们这座大城市带来了安全、有序……本报“高温下的战士”系列报道,有如一部每年夏季不见不散的固定番剧——不管出到第几季,只要这批战士的汗水不停流淌,年年岁岁朝朝,我们都将为他们笔耕不辍。

持续高温外加暑运高峰 上海两大机场一线岗位“热战” 在超60℃的机坪上监护航班起降

自7月11日以来,申城已经连续一周维持高温天气,其中12日起更是天天拉响高温橙色预警。如此的高温酷暑天里,在上海两大机场毫无遮挡的机坪上,地面温度轻轻松松就能超过60℃,而无数一线员工正是在这样的环境里,用汗水和辛劳保障着暑运高峰的每一个航班正常运行。

青年报记者 刘春霞



下午2点,停机坪上的工作人员忍受着高温继续工作,当时地表已达62℃。青年报记者 施培琦 摄

监护员监护一架飞机 要在烈日下站1个多小时

7月14日,上海的最高气温一路飙升到了39.7℃,创出了今年入夏以来的新高。当天下午2点左右,青年报记者来到虹桥机场停机坪的一处远机位,此时,春秋航空从重庆飞来的9C8898次航班刚刚抵达,正在下客,明晃晃的太阳下,走下客梯的旅客无不快步跑上摆渡车。

尽管已经有所心理准备,但青年报记者一来到飞机下,立即感觉滚滚热浪从四面八方涌来,让人有些喘不动气。而虹桥机场安检护卫保障部监护科监护员葛长军就这么顶着大太阳、笔直地站在离机头五六米的地面上,眼睛盯着春秋航空的这架飞机,一动不动。

作为安检监护科的监护员,葛长军的职责是对飞机进行安全监护,防止无证、无牌人员和未经安全检查的行李物品登上飞机,并负责以飞机为中心,周围30米范围内的安全监管,防止无关车辆和人员进入监护区域。也就是说,他在工作时,除了身体上要承受烈日“炙烤”,精神上也要高度集中。

下午2点多正是一天中最热的时段,而在毫无遮挡且是水泥地面的机坪上,气温更是远远高出气象预报的气温。青年报记者注意到,从车上下下来没几分钟,记者手持的温度计在葛长军旁边实测的气温就达到了63.2℃! 在这样的高温下,记者站了

10分钟就觉得胳膊、双腿的皮肤被热浪灼得有些疼,凉鞋鞋底也热得发烫,手中的手机更是成了“烫手山芋”,而穿着黑色短袖制服、安全背心、长裤、厚底皮靴的葛长军,虽然满脸是汗,但一直以标准姿势站立。

葛长军说,他们每人每天要监护6架飞机,正常情况下,监护一架飞机的时间在1-2小时左右,一个班上下来,要在烈日下站9-10个小时。考虑到这段时间天气太热,监护科制定了轮岗调休制度,如在航班监护期间,一个监护员的监护时间超过1小时10分钟,就安排别的监护员接替他,调休轮岗,确保监护员有足够的休息,始终保持最佳岗位状态和身体状态。此外,机场各级组织还为一线员工配备了高温防护用品、药品和解暑饮料。

校准进近灯就像 徒手捧着一个热锅

每个航班的起降、滑行、停靠都离不开助航灯光的指引,为确保飞机正常起降,有一些灯光必须24小时开启,因此“掌管”这些助航灯的灯光维修人员在高温天里也非常忙碌。

目前,虹桥机场两条跑道从早上6点50分至凌晨进港航班结束,平均每小时起降43架次航班,其间十分繁忙。虹桥机场飞行区管理部助航灯光科的工作人员白天要冒着酷暑巡检跑道外围,停航后至天亮前要徒步或开车巡检跑道和滑行道。其中,白天工作人员要在机坪巡视约4

个小时,特别是在箱式变电站等设备密闭空间,空气温度能达到70℃左右,光进门检查一个环节就能让人大汗淋漓。遇到一些设备故障或施工保障任务时,更是需要长时间在机坪作业。

14日下午,青年报记者在虹桥机场跑道一端看到,这里有一排进近灯,这些灯“肩负”着帮助飞行员安全起降飞机的责任,不但要24小时开启,而且必须要校准。烈日下,支撑进近灯的铁架子热得烫手,而灯光维修人员则要爬上架子对灯进行校准。

“爬上去的时候,可以戴手套,但校准进近灯时,需要在毫发之间感觉角度和力度变化,所以我们一般都不戴手套。”助航灯光科技术组组长于毅俊说,进近灯的外壳是铝制的,大太阳一晒,就像徒手捧着一个热锅。

青年报记者了解到,整个虹桥机场内,有3个灯光站,8000余套助航灯具,365块引导标记牌,135块机位标记牌,580块桥位指示牌,122基机坪高杆灯,107个控制电缆回路,450公里灯光电缆,6000多只隔离变压器、灯箱,147台调光器,3台应急备用发电机,这些设施设备的安全有效运行都要靠灯光科的工作人员来保障。于毅俊介绍说,这段时间天气太热,助航灯损坏率也有所上升,工作量比平时翻了一番。但助航灯光科的年轻人,始终确保“助航灯光开启率100%,设备设施完好率98%”的高纪录,保障飞机每次起落安妥。

■隔壁战壕

铁路桥梁工高温下 检修大桥梁体支座

本报讯 记者 刘春霞 通讯员 胡晓炜 入伏以来,长三角多地迎来持续高温天气。距离京沪高铁苏州北站不远处的一处高铁桥墩下,身着工作服、头戴安全帽、肩挎检修包的桥梁工正在进行搭梯作业,计划对身旁的丹昆特大桥进行区段检修维护。上海工务段苏州北高铁线桥车间桥梁工区副工长龚明华就和工友们负责这座桥的梁体、支座检修任务。

除隐患,桥肚里面“洗桑拿”

与其他露天作业相比,箱梁内检修作业虽然没有日晒雨淋,但也非常辛苦。因是相对密闭的空间,箱梁内部通风不好,夏天在里面边走边检查,不出十分钟,汗水就能把工作服全部浸湿。室外30℃多的天气,梁箱内部温度至少达到40℃以上,由于混凝土热传导效率较低,随着时间推移,箱体内部温度还会不断攀升。“到了下午,箱体内部温度已将近50℃,梁体内部就会像一个蒸锅一样,我们一天要免费洗几把桑拿。”技术员陶三东说道。

由于气温变化,桥梁有时会“患上”混凝土掉块、钢筋外露等影响设备使用寿命的“疾病”,每当这时,除了日常的检查,桥梁工们还要按照任务要求,对桥梁病害及时修复。他们事先准备好灌浆材料,由人力背上梁箱后,再现场调制,针对梁箱内的病害点,进行灌浆作业。一套动作下来,年轻力壮的小年轻都得走到梁体连接处大口呼吸。

保平安,桥体上的千锤百检

支座是桥墩和箱梁的关键受力点,整个丹昆特大桥正是一个个支座支撑起来的。而连接支座和箱梁的螺栓是关键中的关键,它们将桥的上部和下部紧紧的连成了一个整体。桥梁工的主要工作就是对支座、梁箱、螺栓、防落梁装置等进行全面“体检”,保证大桥的安全。

刚来到一处桥墩支座旁,龚明华便四处查看起来,看支座位移有没有超限。除此之外,他和工友还要用小锤敲击支座上的螺栓,检查是否松动,一个螺栓需要敲击3-4次,“每次出来,至少要敲上5000多次锤子。”刚进单位没多久的贾海平刚接触这项工作时,下班后经常手酸得抬不起来。

每次检查,桥梁工至少需要在梁箱内行走1.5公里,在黑暗的箱梁内行走、检查、到了梁体连接处再顺着检修口下到桥墩,开始支座部件和混凝土的检查,这套动作一天最少要重复50次。检查结束后,他们还要返回到上桥的地点。“往返3公里的路程中,至少需要在箱梁内部待上6个小时,十分考验体力和耐心。”龚明华说。



[相关新闻]

两大机场推出高温运行服务保障措施

面对持续的高温天气和暑期大客流,浦东机场预先对两座航站楼937台空调机组、2000余台风机盘管做好设备保养,更换了4000多片滤网。根据航班高位运行情况,加强对航站楼内体感温度的监测和调控,对客流密集区域启动人员密度监控系统,实时关注客流动态,及时化解短

时高峰拥堵现象,提升旅客候机体验。

同时,根据候机楼旅客候机情况增加应急座椅,机场安检部门设立了6个便民“清凉”服务点,现场为有需要的旅客免费提供清凉油、藿香正气丸及常见的便民药品,为身体不适的旅客提供帮助。

虹桥机场抽调力量持续做好候机楼空调设备检修和各区域环境温度检测,努力让旅客候机体感舒适。航站楼根据客流情况为旅客增设临时座椅、移动充电桩、手推车等服务设备,手推车服务员也主动关爱老弱病残孕旅客,帮助不方便的旅客在车道边提取行李、推送轮椅等。