



你知道吗，这“延伸的一小时”，意味着夜间设施设备的维护时间缩短，对于负责上海地铁维护保障任务的工作人员而言，也意味着肩上的担子更重了……这是上海地铁的夜间常态，也是这座不夜城的另一面。在地铁停运，城市沉睡之时，仍有那么多人在彻夜工作，他们就是忙碌在地下铁的城市“守夜人”。在上海这617公里的地铁正线上，每天晚上平均有300多个施工点、1500多名工人在夜间作业。正线之外，还有22个基地同时开工，共同为500多列列车、轨道、隧道进行检修。

许亮就是这芸芸维修人员中的一位。或许，他每天的工作内容都很平凡，但是，作为一名青年党员，作为一名地铁列车的守护者，他深知肩上的责任和使命是多么重要。

头戴安全帽，手拿记录板，他登上了一列停在检修库里的列车。首先，上车挂上禁动牌。接着，进行开关门操作测试。然后一一测试列车上的电子设备是否正常，只见他熟练地拨动着停放制动按钮、空调按钮、雨刮器按钮、远光灯和近光灯按钮……他还要进行报站广播及人工广播的测试。检查完驾驶室后，许亮就走向客室，一节车厢接着一节车厢地巡视。哪节车厢有垃圾、小广告都要一一标明，还得看看座位上是否黏着口香糖，看看座位底下有没有掉落交通卡，“有些乘客连手机都会掉进去”，许亮一边仔细地检查，一边告诉记者。

你以为走完整辆列车，他的工作就结束了吗？不！列车的“上”和“下”也十分重要。地铁突发触网故障影响运营的新闻你一定有所耳闻，为了保障乘客的安全与运营的顺畅，许亮就会像“蜘蛛侠”那样爬上列车车顶，检查顶部各受电部件；而列车车底的设备更是事关地铁运行安全，他也会细心勘察、一点都不马虎不得。

抢险排危的魂

对于上海这样的特大型城市而言，地铁是至关重要的城市命脉，系统庞大复杂，又和老百姓的生活息息相关。2016年，上海地铁路网施工总量约34万个。每年随着地铁设施折损、路网增加，这个数字只多不少。列车多跑1小时，将会增加5.5%的折损，推演到维护上，也就是一些零部件本来1个月修1次，现在可能2个月修3次。延长运营1小时后，所有列车一年总共多跑约30万公里，路网施工量可能会达到50万个。

除了平常的日检维修之外，各类故障抢修和突发问题也是许亮工作的重中之重。8月6日夜班，也是立

秋的前一晚，随着列车的一辆辆回库，陈太路基地停车场灯火通明，大家像往常一样在各个岗位有条不紊地开展日检工作。不久，随着检查的深入，一个个故障信息向班长季永强传来，列车控制管理系统无效、高速牵引故障、司机室侧门故障、抗侧滚扭杆螺栓断裂。



为了确保7号线正线运营38列车的任务，也就是说必须当晚把所有故障车都抢修出来，否则就可能面临次日正线缺车的情况。季班长当机立断，一面嘱咐许亮等人先集中力量把常规的车辆日检修保质保量做好，放弃中间的所有休息时间，尽量提前完成；一面又为修复四个故障点做好工具、备件的准备。凌晨2点，正常日检作业一结束，马上对当前的4个临修故障进行了人手分配。奋战近两个小时后，所有故障都已排除，列车恢复正常，此时天空已露出了鱼肚白。

大家还没来得及松口气，运转来电话告知发车预检时突发故障，许亮和另几位维修人员立即上车检查，确认故障点为DX数字输入输出模块，仅仅用了半小时便排除了故障，甚至没对列车发车次序造成影响。随