

三个岗位三种坚守 守护旅客平安归途

客运员牵起视障女孩的手,用陪伴点亮回家路;夜间高铁随车机械师,在旅客熟睡时默默巡检车厢;两代动车师徒,春运中展开“双向教学”。三个岗位,三种坚守,他们在马年春运的滚滚人潮中,化身铁轨上的“护航者”、旅途中的“贴心人”,守护每一位旅客的平安归途。

■采写:新快报记者 许力夫 通讯员 程志远 徐峰 赵晓航 康雄伟

千里接力照亮视障女孩回家路



■广州白云站客运员毕毓佳日常服务旅客。

近日,一段“接力护送视障女大学生回家”的视频引发网友热议。视频记录了视障旅客李怡瑾乘坐G416次高铁从广州到武汉途中,被民警、高铁工作人员等十多名热心人士接连帮助。有网友细心统计,一路上李怡瑾一共说了97次“谢谢”。

时间回溯到1月26日下午,李怡瑾在提前预约了车站重点旅客服务后,便打车前往广州白云站。15时44分,出租车司机将李怡瑾送到站后,考虑到她出行不便,便联系了车站民警

协助送站。民警第一时直接到了李怡瑾,将她一路护送到了进站口。

15时49分,在实名制验证口,等候已久的客运员毕毓佳看到女孩后,赶忙迎接上去,“您是16时11分的车,在广州白云站就停5分钟,我送您上车。”毕毓佳接过行李,挽起李怡瑾的手臂,向候车室走去。“前面要右转”“准备下电梯了”……毕毓佳一路轻声提醒,在同事张芝娜、区显凌的相继帮助下,一路经过了安检、检票口。16时06分,两人到达站台,毕毓佳找到列车

长,将李怡瑾的手搭到她的肩上,并嘱托她仔细照料。看到李怡瑾落座后,毕毓佳才返回继续工作。

在车上,李怡瑾也受到了其他旅客和列车工作人员的帮助。19时44分,列车抵达武汉站,李怡瑾安全到了家。事后,李怡瑾上传了一条3分多钟的视频,引来许多网友的点赞和评论。

“平常遇到需要帮忙的旅客,我们都会主动照顾,受到网友关注,我们也很开心。”毕毓佳说。

“听诊师”守住夜行高铁最后防线



■广州动车段随车机械师劳文。

“制动系统压力正常,总风缸压力正常,车门锁闭状态良好。”2月8日19时59分,广州动车段随车机械师劳文在广州南站站台完成发车前最后一次巡检。他手持摄像手电,光束精准地扫过车身显示屏、侧门密封胶条和车顶受电弓,在每一个关键部件上短暂停留,检查确认设备状态良好。

“坐夜间高铁最方便,不耽误白天工作,睡一觉就到家了。”车厢里,去往河南漯河的周女士正整理着行李。她特意选了20时03分发车的G4756次列车,既能收尾手头工作,又能赶回家过小年。

22时59分,车厢陷入沉睡的静谧。劳文站在监控室,紧盯屏幕上跳动

的实时数据——轴温、网压、牵引电流,每一项参数都像列车的“生命体征”。“夜间行车,防困是第一要务,旅客大多在休息,我们的眼睛就是列车的‘探照灯’,容不得半点马虎。”他每隔两小时就要完成一次全列巡检,手电筒的光束在配电柜、空调出风口、卫生间设备上快速掠过,耳朵同时捕捉着设备运行的细微声响,不放过任何异常。

9日1时59分,列车穿越华北平原的夜色,劳文依旧步伐稳健,仔细检查着每一扇车门的锁闭状态,侧耳倾听配电柜内的设备运行声响,不放过任何一处细微异常。路过车厢连接处时,他用冷水洗了把脸,将眼底的倦意一扫而空,但眼角的红血丝又深了几

分。这一夜,他完成了两次全车厢巡检,再完成一次,便能护送列车平安抵达终点。

“随车机械师是高铁运行的‘最后一道防线’。夜间行车视线差、应急响应时间紧,全靠机械师的经验与责任心。”凌晨3时16分,G4756次列车准点抵达漯河西站,旅客们揉着惺忪睡眼走出车厢,奔赴各自的目的地。劳文来不及歇息,立刻提着工具包开始返程前的检查,为列车的返程之旅做好准备。

“G4756次列车返程作业准备完毕。”话音刚落,新的车次编号已显示在电子屏上,等待着这位“列车医生”护送下一拨归乡人。

动车师徒展开春运“双向教学”



■动车师徒陈湘衡(右)和韩春晓。

在广州动车段广州南动车运用所的地沟里,50岁的陈湘衡师傅戴着老花镜,手里拿着一个平板电脑,神情专注得像学生。一旁对他传授技巧的,是他30岁的徒弟韩春晓。

这个春运,一段温馨的“反向教学”正在这对师徒间悄然展开。徒弟教老师傅使用智能终端,老师傅则用

三十年积累的经验,为智能系统补上“教科书外的知识”。

“春晓,这个功能怎么用来着?”“师傅,你点这里,就能看到车组的实时位置。”地沟里,韩春晓指着平板上的PDA系统耐心讲解。陈湘衡依言操作,眼睛紧盯着屏幕上跳动的图标。“以前找车得在股道表上找半天,现在一目了然啊。”他感叹道。

1995年,陈湘衡第一次拿起检修扳手时,韩春晓刚刚出生。那时的铁路检修,工具是手电筒和检车锤,知识靠老师傅口传心授。如今,老师傅要向年轻徒弟请教如何使用智能设备——陈湘衡手中的PDA,正是广州动车段检修安全过程管控系统的移动终端。

“陈师傅,您看这个界面,可以查询到作业指导书。”韩春晓继续指导着,“需要什么标准、什么流程,随时能调出来。”陈湘衡点点头,手指在屏幕上滑动:“这个好,像是把一整个资

料库揣兜里了。”

韩春晓教给陈师傅的,不仅是一个工具的使用方法,更是一种全新的工作模式。通过PDA系统,检修人员可以实时查看车组位置、接收派工任务、回填故障处理情况、进行库内作业联控。而PDA的背后,是一个更庞大的智能体系。

近年来,广州南动车所先后建设了地沟检查机器人、360综合检测系统、智能临修库、公铁两用车自动对位牵引系统等一系列智能装备。在提升检修效率的同时,也在改变着生产的模式。

依靠丰富的工作经验,陈湘衡对这些智能化系统的价值有着深刻理解,也清楚它们的边界:“春晓教我用的系统,大大提升了我的检修效率,而且总能告诉我要点,但现场工作中,也会出现它们处理不了的情况。”

在一次检修作业中,系统显示所有传感器参数正常,韩春晓正准备结

束作业。陈湘衡却将手搭在冷凝器回流管路上,眉头微皱:“数据说正常,但这根管路的温度和平时有点不一样。”三十年积累的触觉记忆,让他捕捉到了系统尚未报警的异常。师徒二人顺着这个线索细致排查,最终发现冷凝器回流管路接口松动了两个螺纹。这种隐患不会触发传感器阈值,却可能随时间推移影响空调效果。

“系统再智能,也替代不了这双手三十年的‘肌肉记忆’。”陈湘衡说着,看向韩春晓,“但通过这个系统,我能把我的判断更快地记录下来,让经验变成系统能学习的数据。”韩春晓若有所思:“陈师傅的经验,正是智能系统最需要学习的‘隐知识’。”

在韩春晓的指导下,陈湘衡也学习着在系统上回填故障信息,将自己的经验性判断,转化为可供系统优化算法的基础数据,“再好的系统,也需要懂现场的人来‘校准’。”