



N海都记者 唐明亮
马俊杰 文/图



关注高温下的劳动者

福州连日的高温,让大家巴不得躲在房内吹空调。不过,高温并没有吓退建设者的脚步。在福州滨海快线(F1)2标段1工区乌龙江大桥跨江段,现场依旧一片热火朝天的施工景象。眼下,跨江段正在进行钢箱拱吊装、焊接施工作业,施工人员不惧“烤”验,与火花为伍,用坚守的背影、滚落的汗珠、湿透的衣服和烈日对抗,保障项目有序推进。

据了解,滨海快线乌龙江大桥位于帝封江站至祥谦站区间,由北向南跨越乌龙江主航道,全长588米。大桥设计有三连跨钢箱拱,可使桥梁跨距加长,满足乌龙江通航要求,保障列车后期运行时的行车动载,兼具美观的作用。

依旧要抵御火花四溅的高温
即便是在阴影处作业,切割部件的师傅



焊枪口上千摄氏度 需忍受三重“烤”验

7月7日,艳阳高照。当天上午9时,记者来到福州滨海快线跨江段施工现场,室外气温已达37℃,桥面的空气中充斥着一种袭人的热浪。

此时,51岁的焊工龙春华正在桥面的高空平台上进行焊接作业,只见平台上不时溅出火花。

“他正在加固平台临边护栏,为即将进行钢箱拱部件吊装做前期的准备,上面的温度还要比桥下高上几摄氏度呢。”中铁十二局该项目书记曾剑锋告诉记者,焊工露天作业是非常辛苦的,除了要面对烈日的炙烤,他们在焊接作业时,焊枪口发出的温度能达到上千摄氏度,受此影响,作业时焊枪辐射出的高温使周边的温度也能达到近60℃。正因如此,自入夏以来,他们通过合理安排施工人员的作息时间,尽量避开高温时段作业。

10多分钟后,记者见到从高台下来的龙春华,他的脸上、头发布满汗水,厚实的衣服早已被汗水浸透,就连放置安全帽内的吸汗巾,也不时滴出水渍。

为何天气这么热,却还要穿着如此厚实的衣服?龙春华在一口气喝下一瓶矿泉水后,向记者道出了原因。原来,他们在焊接时会有火花飞出,为了不被烫伤,他们不得不全副武装,穿上厚厚的阻燃服及防护鞋,戴上手套,把全身裹紧。这意味着,烈日下,他们往往需要忍受三重“烤”验。

烈日下 他们与 火花 为伍



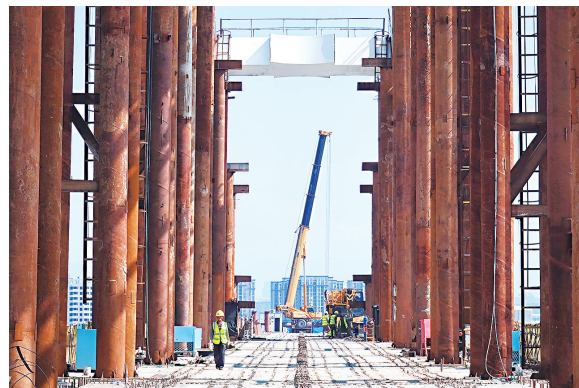
为了不被烫伤,
这么热的天也得戴着
厚厚的手套



夜间在钢箱拱内焊接作业,工人师傅依旧
要经受住高温的考验



在钢架上施工,不仅要克服高空作业的不便,还要在无遮无挡的平台上顶住太阳的暴晒



桥上施工用的钢结构,在烈日暴晒下散发出大量的热量

拱内焊接全封闭施工 几分钟就热汗难挡

“除了白天的焊接,还有晚上的拱内焊接。”曾剑锋告诉记者,钢箱拱构件吊装完成后,需要对部件节段衔接处缝隙进行焊接。与普通焊接作业不同的是,箱内焊接施工,作业环境狭窄且相对封闭,为保证作业人员施工安全,既要通风,又不能使焊接部位受风,一旦焊接部位受风,焊缝会出现气孔,影响焊接质量,将极大地影响钢箱拱的抗拉强度、抗弯性能等,后续可能还会出现返工的情况。由于钢箱拱白天经过烈日炙烤,拱内温度很高,只能将该工序安排至晚上。

“晚上施工虽能避免被太阳直晒,但箱内的温度还是能达到40℃左右,在闷热狭窄的环境下,对于普通人来说待几分钟就会觉得呼吸不畅、热汗难挡,更何况他们还要在里面进行焊接工作。”据介绍,为了避免长时间作业,项目上将焊工进行分组,以两人一组,采用一人焊接、一人辅助轮换施工的方式,既保证每个焊工作业时有所缓解、休息的时间,也确保项目有序推进。按照目前进度,跨桥段钢箱拱吊装、焊接施工已完成过半,近期内将进行跨江段最后一部分的合龙作业。

记者从福州地铁集团了解到,截至今年5月底,福州地铁滨海快线(F1线)15个车站已全部开工,17个盾构区间已有11个区间双线贯通,3个区间单线贯通,3个高架区间完成。项目建成通车后,可实现市中心至滨海新城30分钟内通达,福州火车站至机场40分钟通达,助力实现闽东北协同发展区中心城区1小时交通圈。



建设中的滨海快线帝封江站至祥谦站区间乌龙江大桥