

劳动光荣·劳动圆梦

讲述劳模故事



郦云平,民航华东地区空管局浙江分局云和导航台台长,2016年全国五一劳动奖章获得者。

从杭州驾车行驶5个多小时,在云和城北凤凰山湾,记者见到了郦云平。

他穿着一件运动夹克,皮肤黝黑,头戴一顶太阳帽,走起路来一跛一跛地。看见记者疑问的眼神,他似乎漫不经心地解释说:脚是去年不小心摔断了,现在留下了后遗症。化疗后头发一直长不出来,就戴顶帽子遮一遮……

3个人两个台

轮船在茫茫大海上航行,靠的是航标指引方向,那盏永不熄灭的灯塔,用以引导船舶航行或指示危险区。同样,飞机在蓝天飞翔,也需要“空中灯塔”的指引,需要地面的精确导航。

因技术要求,导航台需架设在电磁干扰少的相对高地,于是,远离居民区、独立、高山成了首选。

浙江空管分局所属的4个独立导航台站,分布在浙江省内东南西北4个方位,一般说起来就是:南云和、西桐庐、北南浔、东嵊州。云和台站,承担着中国民航A470、H17等航路导航任务。每天,上百架次的航班正是通过云和导航台的精准定位,准确地沿航路安全飞行。

建台之初,由于地处浙西南山区的云和县缺乏专业人才,很多工作进度缓慢。1996年,毕业于浙江大学电机专业,已经在贫困山区工作了10年的郦云平,被调往云和导航台工作,这一干就是20年。

除了郦云平,台站还有另两位职工——陈多多、官少华,3个人负责新旧两个导航台的运行管理。

郦云平说,两个导航台相距5公里,台站虽小但事情不少,且责任重大。老台为飞机提供无方向信标,新台为飞机提供有方向信标,台站的正常运行直接关系到空中航班的飞行安全。

“绝不能让导航信号中断”

郦云平形容自己的工作“平静的海面下随时都有惊涛骇浪”。

凤凰山湾青峰顶,海拔324米,这里是云和DVOR/DME导航台架设地。直径40米的巨大钢架圆盘是发射天线反射网,几十根发射天线矗立在上面。

郦云平指着那高高的天线对记者说,一般来说,飞机的航线是固定的,但它需要导航信号。飞机在万米高空飞行,就是通过它发出的电波指引。我们的工作就是24小时发射精确信号给飞机。

值班楼修建在山脚,机房与值班楼由一条盘山小道相连。记者跟着郦云平走到机房旁,他打开机房的门,“这就是导航台的‘心脏’,24小时不能停,由它将导航台的所有信息传到值班室;边上的这个是发电机,一旦停电要即刻自行发电,所以我们仨,24小时吃住值班室,24小时待命,一步也不敢离开。”日复一日,就这样枯坐深山,守着一台机器,郦云平自嘲道:寂寞得“想跟空气说话”。

山区条件差,早几年,郦云平最担心的是冷不丁

停电,有时候一周要停好几次,除了导航机组的安全运行,时刻准备发电,成为当时的主要工作之一。

“平日里,只要机器出现故障,发出警报声,必须第一时间往山上铁塔上跑,把它修好。我身体好的时候,10几分钟就能到,现在得要30分钟了。”郦云平说。

这就是郦云平和两个同事的日常工作状态。

在一旁的陈多多介绍说:“我们仨,小郦的文化程度最高,技术也最好。他是学电机出身,对台站柴油发电机工作原理非常了解,每次遇到故障总是他自己动手修理。20年来,我们两个台的发电机从没有请外人修过。”

按照原理,机房设备要经过高温和低温的测试。2010年2月的一天,天气异常寒冷,呵气成冰。凌晨四五点,郦云平爬上青峰顶,打开机房大门,关闭机房空调,进行低温试验。山顶冰天雪地,北风刺骨,因机房空间小,降温很慢,他连续在冷风中工作4个小时,顺利完成了设备低温敏感问题确认。

南方夏天多雷暴雨天,还多台风,碰到恶劣天气或突发状况,考验的不是导航台,而是导航台的工作人员。

郦云平对记者说,“云娜”台风那次,太惊险了,至今想起来还心有余悸。那天深夜狂风骤雨,受强台风影响,导航台围墙外一棵大树突然被吹倒,导致导航台铁塔拉绳断裂,铁塔上部歪斜,并随大风摇晃。郦云平知道,如果铁塔倒下,会造成机房受损,导航信号中断,后果不堪设想。“绝不能让导航信号中断!”狂风暴雨中,郦云平和同事爬上铁塔,紧急修理,确保铁塔稳固,保证了设备的正常运行。

其实,这样的事情在郦云平的职业生涯中很普通。

“郦云平在导航台工作20年,这20年里导航台发出的信号没有中断过1秒钟。”浙江空管分局党委书记鲁彦说。

“我愿意在岗位上倒下”

就在郦云平调入空管局之后的2009年,上级要求云和再建一座“有方向信标”的导航台,在新台站建

空管导航,郦云平的工作内容对于大部分人来说既陌生,又神秘。我们都知道,在地面上时,人们能够通过肉眼记住各种地标,准确识路和辨别方向。而一旦到了天空上,那可是没有任何标志物,一望无际的。这时候,飞机飞行只能是通过地面的精确导航,由地面上的工作人员在看到飞机和航线情况后,对飞机发出各种信号进行指挥。

可以说,郦云平们就是飞机的“眼睛”。

由于工作性质特殊,飞机在飞行中没办法停留,所以郦云平必须24小时守在机房,随时待命,因为“导航信号中断,后果不堪设想”。

由于技术要求,导航台必须架设在电磁干扰少的、远离居民区的高山,所以郦云平枯坐深山,日复一日,寂寞得“想跟空气说话”。

20年,郦云平驻扎在远离居民区的浙西南云和山区,只为做好做一件事——当好飞机的“眼睛”,确保每一架航班顺利飞行。

他已经将工作视为自身的责任,将坚守视为极致的追求。

设中,从选址、设计、土建、安装、调试及校飞等,郦云平全过程参与,并投入其中。

新台站位于山凹里,进出没有路,要翻越60米的山坡才能进入,途中要经过一处山林地。一开始林权所有者坚决不同意修建公路,为修建进站6公里长的公路,郦云平天天到这户人家里“拉家常”,动之以情晓之以理,最终这户人家被真情感动,同意修建。

进站公路打通后,又一道难题摆在郦云平面前:导航台重要设施信号天线需要架设在360米的山顶上,山下到山顶还是没路,建材和设施怎么才能运到山上?毛驴起了作用,两头毛驴每天上下山12次,硬是把所有设备“驮”上去了,确保了工期。

新台刚修建完,老台又需要重建。那时候,郦云平每天需要协调和解决大量繁琐的事情,“施工进度、质量要协调要紧盯,周边村民居民也要协调,设备安装更是马虎不得,一切都是我们仨亲力亲为。比如导入设备里所有线路的线头,50根天线,一根天线4个节头,几百个线路接头,都自己做,质量绝对保证。并且松紧程度,都要心里有数,包给别人我真不放心呢!”

2015年8月,郦云平不幸被查出患上肺癌,40多次的放疗和6次化疗使他的身体状况急剧恶化,剧烈的咳嗽经常让他在夜里无法入眠。分局领导来看望他,反复叮嘱他安心养病,但郦云平却不愿意离开岗位。

还处在化疗之中的郦云平,往返杭州、云和之间,参加2016年1月云和DVOR/DME台及NDB台校验飞行工作,并顺利完成任务。

考虑到台站专业人手紧缺,在出院后第二天他就赶到台里上班。

郦云平说,刚查出时,我心里接受不了,大哭了一场。人生就像一列火车,谁都要下车,如果哪天我提前下车也只是早点找个好“位置”而已。所以我还要快乐生活,积极工作,万一哪天倒下,我也要倒在岗位上!

(制图美术 李黎明)

编辑点评

■人物点击

唐育珍：用青春书写“娘家人”的故事

本报记者 吴雪君

别人送温暖,可能只是锦上添花;唐育珍送温暖,绝对是雪中送炭。

海南省三亚市二轻集体企业联社的现状,可以用“雪”的寒冷来形容——1990年前后,联社下属企业相继停止生产,职工多数下岗,生活无依,留下了许多个“烂摊子”。27年来,联社工会联合会主席唐育珍却扛起了这些历史遗留难题,用青春书写了一个个“娘家人”的故事。

建立帮扶制度雪中送炭

书架上,堆满了职工的各种资料。一本一本,整齐排列。这些资料来之不易,都是唐育珍一份一份收集上来的。“每一个职工,我都会给他们建档、记录。”唐育珍对记者说。

在这个企业,“下岗”,是刺痛职工的一个字眼。联社现有9家城镇集体所有制企业,这些企业早年是当地的手工业基础,上世纪80年代后,随着市场的放开,手工业产品陆续退出市场,企业也陷入困境。

1988年,岁月已远,但唐育珍仍记得刚担任工会主席时肩上的担子。

几百名职工,如何服务?摸清职工基本情况是基础。唐育珍开始了一场跨时甚长的走访——每家每户,入户调查,“生病的,家庭困难的……都要搞清楚”。腿脚酸痛自不必说,走访中的所见所闻,刺痛着这位工会主席的心,“有些下岗职工太困难,太需



唐育珍在工作中。

要帮助了!”

有一位姓吴的女职工,住在工地旁的一个茅草棚里。屋子里除了一堆杂物,一无所有。下岗后,为了养育两个孩子,这位女职工给工地的工人做饭赚点生活费。听到她的情况,当时唐育珍的眼泪就流下来了。

“我们必须把帮扶做成一项制度。”唐育珍下定决心。通过唐育珍多年的努力,职

工住院、退休、遭遇重大困难,工会都一定会慰问。而在工会的运作下,联社领导的“三必访”制度,也写入了联社的规章中。

吴女士便被列入被访问的名单中。更多的人,也得到了这份温暖人心的“炭火”。

定制度保障职工权益

麻雀虽小,五脏俱全。

根据《城镇集体所有制企业条例》规

定,集体所有制企业的资产属全体职工所有,职工在企业中享有广泛的民主权利。然而,在现实中,这种权利却时常受到侵害。多年前,唐育珍便发现了一个问题:联社下属企业存在厂务不透明的情况。

企业停产,收入主要靠各类铺租收入。唐育珍发现,铺租到期,在重新招租的时候,往往是企业领导一个人说了算。职工意见很大,质疑之声不绝于耳。

“问题的症结便是不公开。”唐育珍认为。

一个透明的厂务公开制度呼之欲出。“二轻的厂务公开必须要公开内容、公开形式、公开时间。”唐育珍和工会一班人着手制定了相关制度。按照制度,每个单位都必须让职工对企业开支有充分的了解,“让企业接受职工的监督”。在招租的时候,企业不但要公开公正,还要实行同等条件下内部职工优先的原则。

三亚市二轻藤竹制品厂厂长蔡运华是制度的坚定支持者。“很多厂的财务不透明,容易产生违规操作。”蔡运华说,财务公开之后,各厂请客吃饭等开支明显减少,“没公开的时候,很多事情都是一把手说了算,公开后,大家都可以参与进来,有利于发扬民主。”

一时间,二轻联社职工对工会这个“娘家人”生发出了很多信任。

2016年2月,二轻服装厂和二轻贸易公司的铺面租赁期届满,为给企业争取最大效益,在唐育珍的参与协调下,两家企业采取公开招租,分别成立由职工代表参加的铺面公开招租工作小组,将铺面招租方案向社会公开。最终,服装厂的两间铺面租金由31万元提高到53.85万元,贸易公司的一间铺面年租金从25.2万元提高到44.4万元。

效果是立竿见影的,唐育珍用努力为员工争取权利,赢得了职工的心。

解决“疑难杂症”稳定员工情绪

二轻服装厂早年停产,老职工多,下岗职工多。职工间也不团结,经常出现群众性上访事件。唐育珍找到在职工中有威信 of 孙华(化名),了解情况并希望通过孙华做通大家的工作。一开始,孙华并不待见唐育珍。“我是代表工会来的,也是带着大伙的希望来的。”唐育珍说。慢慢地,孙华说出了自己的想法。

“我了解之后发现,服装厂出现的问题,主要是企业管理者作风不民主导致的。”在工会的建议下,联社及时对该厂的主要管理者进行了调整,缓和了职工和企业间的矛盾。

“人心都是肉长的,通过她去做工作,大家的要求也得到了满足,之后再没有出现上访的。”二轻集体企业联社领导说。

■追梦·一线职工风采录

雅鲁藏布江畔的“百灵鸟”

本报记者 邢生祥

本报通讯员 赵凤斌 刘森



“工作人员请注意,Z8801次列车闭塞进一道,请做好接车准备。”“旅客朋友们,请您照看好身边的老人和孩子,准备进站上车。”每天早上9点,青藏铁路拉萨至日喀则曲水站的候车室和站台的广播里,都会准时响起甜甜的播音声。

随着列车的前行,这百灵鸟般婉转的声音又会相继出现在西藏尼木、仁布、日喀则的车站广播里。而每天对各站进行远程播音的是青藏铁路公司拉萨车务段日喀则站的年轻播音员常振华。

白皙的圆脸上嵌着一对甜甜的酒窝,26岁的常振华依然稚气十足,说起自己的工作,立刻兴奋起来。

“除了播报每趟列车信息,列车进站时,每个站要播放迎车曲‘天路’,列车开车时,要换成萨克斯曲‘回家’,一定要让旅客有一种温馨的感觉,想想许多人能在不同的地方听到自己的播音,心里就很自豪。”说话时,常振华的声音清脆、明快。

除了一座播音台,矗立播音台后面的一块监测显示屏以及播音台前的一把椅子,10平方米大小的播音室别无他物。早上9点,Z8801次列车从拉萨站开出,晚上19点40分,Z8802次列车驶离曲水车站,10个多小时的时间里,常振华几乎寸步不离播音室,播音间隙,她还担负着各站站台股道的安全盯控,发现有牲畜破坏防护栏,有路人翻越防护栏进入股道时,她都会及时通知沿线车站处理。

“大学期间,自己除了担任校广播室的主播,还担任文艺部的部长,演讲、播音、拉丁舞,样样都还行,2013年,刚参加工作时,就取得了拉萨车务段职工演讲比赛的第一名。”常振华说,她很享受现在的工作,那小小的麦克风,能让她重新找回舞台的感觉。

看似轻松的播音,在青藏高原上却有着不同寻常的艰难,连续播报几遍列车信息,常振华就会气喘吁吁。但她总是努力控制着自己的呼吸,尽量让自己的声音不露出一点瑕疵来。

今年春运期间,一位来自四川的农民工不慎将钱包丢失在候车室,求助到广播室。接到求助,常振华一刻不停地通过广播帮他寻找,她一改以往风格,在广播里娓娓叙述农民工外出挣钱的种种不易和丢失血汗钱后的万般焦急。动情的播音打动了捡到钱包的中年妇女,钱包完璧归赵,而常振华的嗓子却几近沙哑。

“除了播报列车信息,通过广播还帮助旅客找钱包、找手机、找笔记本电脑甚至找孩子。”常振华说,每次听到旅客发来自肺腑的一声感谢时,她就会有一种深深的满足感和成就感。

每天清晨,当朝霞再起时,美丽的雅鲁藏布江畔,又会回荡起常振华百灵鸟般的声音。

(漫画 李明)

戈壁上的第35个春天

本报记者 康功 本报通讯员 张蕊

“3道11050次,机次24辆的枕簧更换完毕,联系撤号志!”4月的西北戈壁,依旧早晚冰凉,冷风刺面,穿着棉衣奔忙在股道间的徐长江,一边用对讲机联系值班员,一边笑着对工长王海波说:“一夜安全无事!”

此时,天际微红,浅露晨光,在嘉峪关车辆段武南运用车间的检车现场,看到脚下低矮枯黄的高草和骆驼刺,正迎着冷风顽强地显露出些许绿意,老徐知道自己在岗位上的第35个春天来了。

武威南运用车间地处兰新线和干武线交汇处,车流大,职工年龄又普遍偏大,管理上有一定难度。2012年春天,徐长江接到任命,曾干过党支部书记、安全科科长的他,成为管理400多名职工的车间主任。

“车间管理,要有轻重缓急,不怕苦、不怕难,必须要创新,让干部职工跟得上工作推进的步伐。”从此,徐长江的手机24小时开着,第一时间听取信息,作业高峰期,现场调度、协助应急,老徐不敢放松对现场的日夜盯控。

4月以来,“按标作业”专项整治活动开展,徐长江工作起来毫不含糊。“我看过了,后从板座铆钉就是没折断!”“图片显示后从板就是有点歪斜,你可看得仔细喽!”听到现场检车员党万海和TF动态检车员对讲机内的争执,徐长江赶到作业现场,一边听着检车员的汇报,一边跪在地上,钻进低矮的平板车内探头细看,用检点锤挨着敲击从板座铆钉侧耳倾听,他用粉笔划出一道线,笑着对检车员党万海说,“别被表面蒙蔽了,从板歪斜了,再看从板座上的铆钉和牵引梁上的铆钉不在一条线上,一定是铆钉折断而铆钉帽没有脱落。”党万海后来知道此车扣修后,翻开后从板座时,一侧的从板座当即就脱落了,铆钉全部折断,他翘起拇指说,“真厉害,不愧是行家,我愣是没看出来。”

“在徐主任眼中安全无小事”,动态检车员柏秀红深有感触。一次,徐长江在TFDS网络质量对规检查中发现有一辆篷车的人力制动机轴链折断,动态检车员未提报故障,他组织车间主管副主任、技术员、工班长及相关责任者进行了分析。大家都认为他小题大做,老徐却认真地说:“别人讲客车无小事,我说行车无小事,一个小小的货车车辆配件漏检如果不重视,就可能引发恶性发展,造成严重后果。”