

陈剑: 怀匠心 践匠行 做匠人



本报记者 李刚殷

本报通讯员 胡伟泉

新年伊始,杭州春雨绵绵。在杭州萧山国际机场 60 多米高的莲花型机场塔台里,一群“空中交警们”正在紧张忙碌地工作着。一架架飞机在空管员陈剑的指挥下,陆续滑行至跑道,等待、加速、起飞,冲向天空。

陈剑出生在上世纪 70 年代,是全国航空管系统优秀共产党员、优秀管制员一等奖获得者。

18 岁时,高中毕业的陈剑通过招工进入原民航浙江省管理局工作,先从报务员干起。

报务工作主要就是收发电报,通过摩尔斯电码传输。电码通过不同的排列顺序来表达不同的英文字母、数字和标点符号,其中 4 个数字组成一个汉字,一个优秀的报务员每分钟要正确敲打键盘 80 码以上。如今,报务工种已经消失了,但在当时却技术含量相当高,要求也很严格。

报务工作要用脑记用手敲。跟着师傅学习 3 个多月后,陈剑每分钟能敲打 40 码左右,但与优秀报务员的要求还有很大距离。于是陈剑就不停地练习,每天坚持练 10 小时。半年后,陈剑做到了每分钟能正确敲打键盘 80 码以上,每天至少拍发电报 300 份以上。

1989 年,陈剑调岗从事话务工作。话务工作简单说就是将管制员的指令一字不漏地通过超短波或甚高频与机组通话传达,这份工作不简单,它直接影响到飞行安全。

陈剑说:“这可不是一个传话筒的工作。优秀的话务员,除了要将管制员的指令发出外还需要正确全面理解管制员的意图和指令才行,既要有高度的执行力还要有敏锐的发现力,这样飞行安全才能得到保证。”小小话筒重千斤,正因为不做简单的传声筒,从事话务工作两年多,陈剑及时发现纠正了两起管制员指令错误,从而避免了可能造成的飞行冲突。

两年后,陈剑转岗成为一名管制员。管制员又称“空中警察”,责任更大。

在之后担任“空中警察”20 多年的日日夜夜中,陈剑不但严谨踏实地完成了北京奥运、世博会等重大航空运输保障任务,还先后 10 多次正确、果断处置航空器特情和飞行冲突。2009 年 5 月的一天,某航班执行长春至杭州任务,在杭州机场着陆过程中航迹偏离跑道 2 公里,被正在管制大厅负责带班的陈剑及时发现,他马上提醒管制员通知机组注意修正并建议复飞,而机组未予复述。此时航班距离跑道入口 8.2 公里,高度仅有 200 米,飞机极易提前着地,后果不堪设想。在此危急时刻,陈剑当机立断,立即命令管制席指挥该航班左转上升到 1200 米高度,随后机组报告复飞。这起特情的果断处置成功避免了一起可能发生的严重安全事件,得到了民航局空管局、华东管理局、华东空管局和浙江分局的通报表彰和奖励。

20 多年,作为民航空管人,陈剑专心专注于岗位工作,恪尽职守。他先后获得民航局空管局空管系统优秀管制员二等奖、一等奖。

(漫画 法明)

她心里装着农民工

本报记者 李昱霖

本报通讯员 刘香萍

日前,来自河北卢龙县的吴艳辉等 13 名农民工走进秦皇岛市北戴河区群众工作中心,对信访中心及其工作人员表示感谢。

原来,在某宾馆打工半年,但老板刘某却对工资只字不提,电话也不接,躲了起来。北戴河区信访联合接待中心的宗晓静接到上访后,将情况通报给涉访宾馆老板所在镇的负责人,请求配合。最后,迫于压力,刘某主动给吴艳辉等人打了欠条,约定了还款计划。

从事信访工作 13 年,接待过 1700 多批 7000 多人次,其中多是讨要工资的农民工,宗晓静总是热情地对来访的农民工说:“我们一起来想办法。”

2010 年 3 月,区里发生了一起农民工信访事件,来自外省的 130 多名农民工因被拖欠工资来到信访中心。这么大规模的集体上访对一个当时人口不足 7 万的小区来说还是第一次。

区领导召集人社、住建、公安、信访以及欠薪单位召开协调会,但因工人提出的诉求与开发商同意支付的标准差距较大,协调会陷入了僵局。矛盾一触即发。

刚成为专职信访干部的宗晓静,这时主动走到几个班组长中间,拉起了家常:你们要工资的急切心情我理解,但是这么多人一起来,如果有人意气用事,发生冲突,后果就严重了。再说如果出了事,你们又怎么跟这些工人的家人交待?通过计算,你们现在提出的工资标准高于市场价格,这只会增加解决问题的难度。现在,重要的是让大家静下来,统一大家的想法,以解决问题为目标。

几个班组长觉得她说得有道理,主动去做工人的工作。就这样,持续了一天一夜的僵局被打破了。这个信访事件的成功解决,给北戴河区解决农民工工资问题积累了成功经验。宗晓静也跟农民工结下了不解之缘。

2015 年春节前,区领导交给她一个特殊的任务。市政府责成市财政以解决农民工工资名义拨付戴河三号桥工程款 300 万元到北戴河区财政,并要求配合用于解决津秦客专所涉卢龙县双望镇 108 名农民工工资。

有人劝她,这不是咱们属地的责任,“别引火烧身”。但她硬是把大大小小相关单位的十几位负责人集中在一起开了一个调度会,研究了资金到位的流程和相互配合的细节,约定谁也不能截留这笔款项。

最终,108 名农民工顺利拿到了工资。

劳动光荣·劳动圆梦 讲述劳模故事

让自己“沉淀”

——记上汽集团汽车设计师、全国劳模邵景峰

本报记者 邓崎凡

邵景峰微胖,中等身材,国字脸,浓眉大眼,短发是时尚的式样。

记者初见他上汽集团乘用车公司设计部。邵景峰是设计总监,他一边带着大家参观,一边用东北话介绍他设计理念中的“律动感”。

看着西装革履的他以创业者向投资人介绍自己项目的激情,连珠炮似地向记者介绍他的设计产品和理念时,我不禁好奇上海滩精致的时尚改变了他东北人粗犷的外在,为何没能改变他满口的乡音?

这在我心中是一对矛盾,正如他一边介绍“首款互联网汽车”荣威 RX5 的高科技,一边不断强调这辆车上的“中国美学元素”一样,是我心中的一对矛盾。

这些矛盾更加深了我的好奇。见面之前,我就知道邵景峰是全国劳模,作为汽车设计师的全国劳模,是第一次听说。走在时尚前沿,思维活跃灵感迸发的设计师和全国劳模这一“老字号”的荣誉,为何会在他身上产生交集?

我需要寻找这位“非典型”劳模的答案。

“做外型设计更适合我”

大街上,能认出邵景峰的人,肯定不如认识他设计的车的人多。

从早期合资品牌朗逸、桑塔纳 VISTA、帕萨特领驭到上汽自主品牌荣威、名爵,出自邵景峰之手的作品,“满大街都是”。

邵景峰的家乡是吉林——新中国汽车工业的发祥地。从吉林工业大学工业设计专业毕业后,邵景峰南下上海,加入上海大众汽车设计中心。

不过,邵景峰没有做一颗“安分守己”的螺丝钉,由于不满意被分配到内饰设计部,入职 10 天后,他找到当时上海大众的第一任总设计师,毛遂自荐提出调到外型设计部。他在一个星期之内画出一张充满动感的车,打动对方后如愿以偿。

现在回想起来,邵景峰觉得自己是幸运的,“内饰设计并不是没有外型设计重要,我只是觉得做外型设计更适合我。”

很少有人怀疑这话是他此时此地的心声袒露,但更少有人怀疑,如果缺少了当年的激情和胆



邵景峰介绍设计理念。

识,就难有今天的邵景峰。

1995 年,邵景峰踏入吉林工业大学,当看到校门口摆放的巨大的迎新宣传板上高达两米的手绘汽车效果图时,他整个人都被“震住”了。之后整个大学 4 年,他一直是汽车学院画大型汽车海报的主力。他后来回忆,当年踏入大学校门的那一刻起,汽车设计师就成为自己立志终生从事的职业业。

入职 5 年后,邵景峰便在马路上看到自己参与设计的汽车了。荣誉接踵而至,他的设计产品屡获国际国内大奖,邵景峰也成了汽车设计界响当当的名字。2015 年,不足 40 岁的邵景峰被评为全国劳模,这是他专业之外最大的荣誉。

“徒弟分分钟就能超越师傅”

邵景峰是国内首位获得全国劳模殊荣的汽车设计师,他知道这份荣誉的重量。

1995 年邵景峰大学入学时,中国满大街跑的汽车基本上是老三样:桑塔纳、捷达和富康,汽车造型设计师当时绝对是个小众群体。如今,仅邵景峰的设计团队,就有 200 余人。

设计部挂着“邵景峰劳模创新工作室”的牌子,可已是“资深”设计师的他 and 团队里的年轻人交流起来,从不以“师傅”自居。

“在设计领域,徒弟分分钟就能超越师傅。这是一个创新性极强的行业,和团队里的年轻成员交流,更多的是碰撞思想、激发灵感。带领这样一支队伍,更多的是理念的引领,而不是技艺的传递。”邵景峰从没把自己当师傅,他称团队里的小青年为“兄弟”。这些 32 岁到 35 岁之间的年轻人,思维活

高压下的“超越”

——福州供电公司输电带电作业一班班长、全国劳模冯振波记事



冯振波和同事们扛着器具上山。

本报记者 吴铎思

“新的劳模创新工作室就要启用了,到时将承担更多任务。”2 月 14 日,虽然当天不安排巡线,但冯振波的日程依旧排得满满当当,上午约了设计公司更改课件;下午去闽侯县交流如何推动班组长建设……

冯振波是国网福州供电公司输电带电作业一班班长,作为电力系统的一位名人,他是全国劳模,享受国务院特殊津贴。

高压下工作的男人

成为一名电力工人,在高压线路下带电工作是冯振波人生中的第一次超越。

1986 年,福州电业局招工,高中还没念完的冯振波成为一名电力工人,被分配在高压线路带电作业班。“一开始不清楚带电班天天要和高压电打交道,以为就是做电路检修方面的工作。”冯振波回忆说。

带电作业的危险不言而喻,而且大部分时间都是野外工作,要翻山越岭,夏天烈日当空,冬天寒风刺骨。行内流传着这么几句话:“汗滴杆下土,线路工最苦;晒得像煤球,吓跑俊媳妇。”当年和冯振波一同进企的员工,几年后都通过各种渠道调离了线



冯振波等电位操作。

的高压输电线路故障点。从深夜走到晌午,饿了,啃口干粮;渴了,喝口水。找到事故点,立马投入抢修。

带电作业的“研究生”

研究出升降式变电站带电作业绝缘平台,在岗位上创新,是冯振波人生中的第二次超越。

“去年,我们创新项目还有不少呢,比较大的有无人机带电水冲洗。”在常人眼里,带电线路工只不过是线一工人,靠一双手和两条腿吃饭,无需太多文化。可冯振波认为,输变带电作业是电网核心技术,要靠知识与创新来提高效率。

冯振波是一名“创新达人”。凭着对岗位的热爱,他成了工作中的有心人。

2006 年 5 月,水口电厂升压站的一个刀闸发热,停电抢修会造成重大损失。冯振波的带电班被请去紧急抢修。在抢修中,他发现一个大家都习以为常的细节——传统绝缘梯没有工作平台,作业人员工作时只能站在绝缘梯上,缩手缩脚,既吃力又危险。

冯振波心里很不是滋味。回去后,他就开始设计,很快研究出升降式变电站带电作业绝缘平台,并在全省变电站作业中推广。

近年来,冯振波主持并参与了 10 多个大型复杂带电作业项目的改造与创新,最大限度地实现了电网不间断供电。2009 年,他参与编写了全国性带电作业教材。

丰富的现场经验,超强的解决问题能力,让冯振波有了探索带电作业技术高地的底气。变电站带电作业,曾经是困扰国内带电作业领域的“老大难”问题。为了啃下这块“硬骨头”,冯振波铆足了劲儿,图画画了一遍遍、方案改了一次次,经过大半年努力设计出“变电站升降式带电作业绝缘平台”。2010

片笑声。

“我不知道他们在笑什么。可能大家印象中的劳模,多是埋头苦干的‘老黄牛’,这跟设计师的形象不同;也可能是大家对汽车设计行业里出了一个‘全国劳模’感到释然。”邵景峰对《工人日报》记者这么说。

邵景峰不觉得好笑,“能当上全国劳模对我而言是个巨大的荣誉,是对我所从事的创新工作的认可,我深感荣幸。”

他对这个荣誉有着自己的理解:“劳动模范,在新时代也具有新含义,设计工作是纯粹是脑力劳动,需要投入巨大精力和不懈的努力。设计工作需要埋头苦干,还需要时代所赋予的创新精神。”

2011 年,邵景峰从上汽大众调动到上汽集团乘用车公司担任自主品牌设计总监。他认为,中国汽车设计大发展的时代已经到来。如今,他琢磨的是如何设计出既符合国人需求、又具有强大竞争力和前瞻性的自主品牌汽车来。

“这种压力有的时候让人透不过气来。”但人生没有止步,设计梦想更没有界限。邵景峰说,他的职业理想是让全世界倾听来自中国设计的声音,让外国人选择并爱上中国车。

他坚信自己会看到那一天。

同事们眼中的“暖男”

“你要退休了吧?”记者冒昧地问。

“还早呢,我白发多,显老。”冯振波倒显得不好意思。

常年野外工作,冯振波皮肤粗糙,比同龄人的确显得老些。但接触过他的人都说,他其实是个“暖男”。

在送电部,无论是刚毕业的大学生,还是新调来的领导,一开始总会被他名气震撼到,心中有些忐忑。但日子一久,大家都难免窃喜:运气真好,遇到这么个没脾气的能人,和他打交道老受益但不受气。

公司领导冯振波出去开会调研,一报家门,人人都认识冯振波。冯振波成了“焦点”,领导则沦为“跟班”。虽如此“招摇”,冯振波偏偏不招人妒。

“性格好,脑子灵活,手脚灵活,工作上的思路,他能很快领会;交给他的任务,没有不快速完成的;再费心的技术难题,有他在,总能云开月明。”送电部领导这样评价他。

“一开始对冯师傅是那种英雄式的仰望,但是接触后发现,他对年轻人很好,经常组织我们培训,并且耐心解答我们的问题。他的想法很多,真的很了不起!”冯振波的徒弟说。

这几年,福州供电公司送电部来考察的人不少,大都冲着冯振波而来。对此,冯振波倒有点不好意思,“外单位的人每次来,总会占用到部门其他人员的时间和精力。”

对于徒弟,冯振波更是关爱有加。为了做好“传帮带”,他将自己的上百个“窍门”和“手法”倾囊传授,指导徒弟对照技术标准精练技能,苦练“高空绣花针”“百米骑飞车”等绝技。

近年来,冯振波的班员连续获得全省输变电作业比武团体、个人双第一,在国网输电带电技能竞赛中又连获个人第 4 名、第 5 名的佳绩。他也先后带出了 9 名高级技师、6 名技师,徒弟中有 3 人成为福建省五一劳动奖章获得者,15 人次获得福建省技术能手、青年岗位能手、技术状元和国网公司技术能手等殊荣。