

班组有了“新式武器”

本报讯(记者李丰通讯员永国任梅)“你还别说,用这个小东西真方便,扫一下就能学习里面的工艺工法,比之前单调的培训效果好多了。”3月23日,中铁五局贵州公司安六铁路项目部开挖班班长游克文站在工地前的一个二维码展板前,边摆弄手机边说道。

近年来,随着智能手机和二维码的普及,中铁五局贵州公司创新学习手段,在全公司施工现场推行扫码学习制度。作业班组的施工人员只要路过二维码展板时用手机扫描,即可学习施工理论知识。对于有些不会使用二维码的农民工,项目部技术人员会主动教他们。

安六铁路是贵州开建的第三条城际铁路,该项目部所负责的10座大桥具有高桥

墩、施工条件复杂、技术要求高、工期紧、安全风险大等特点,而且10座大桥均设计有简支箱梁,采用钢管柱支架现浇施工,是管段内的难点工程。6座隧道有3座是瓦斯隧道,其中岩脚隧道被列为全线“高瓦斯突出第一隧”,是全线一级高风险控制性工程。面对这种高难度工程,项目部将施工工序、技术交底、工艺工法、作业指导书、安全质量卡控要点等方

面的知识转换成二维码,并制作了展板放置于施工现场醒目位置,便于作业人员随时随地扫描学习。

“以前每次安全培训还得拿着笔拿着本,专门跑到项目部去学。现在好了,现场拿着手机一扫就行了。”运输班装载机司机岳发林告诉记者,工友们将其称作“码上学堂”。其实,二维码的用处还不止这些。在5号钢结构加工中心的加工现场,记者发现,整

齐堆放的钢格栅上也挂着“二维码身份证”。拿出手机“扫一扫”,焊接人、焊接时间以及焊接部位等信息就跳了出来。“在隧道初期支护施工中,钢格栅起支撑作用,焊接质量直接关系到初支结构安全。”项目经理赵宇介绍,这里的每一幅钢架都有二维码,在后期施工和管理中,随时能刷二维码直接追溯到电焊工本人,由此可提高工人的责任心和钢格栅焊接质量,保证隧道施工的安全。

如今,在每道工序转接时,施工班组已习惯拿起手机先扫二维码。二次衬砌钢筋工黄礼德在工地摸爬滚打了几十年,他感叹道:“干了一辈子,真没想到能用手机帮助我们施工,先进技术就是不一样!”

因接触网人工安装容易造成较大误差而研制的汇流排液压布放平台提高了供电设备安装的精度和效率。

VR技术应用课题于2016年3月在该工作室立项,通过项目团队的不断努力,基于VR技术的工艺工法培训系统包括冷缩电缆终端头制作、光纤熔接制作已成熟运用,开展技术培训两次。基于VR技术开发的变电所模拟操作系统和轨行车辆模拟驾驶系统也在研发中,将在后期运用于施工生产一线。

将VR技术运用于工程建设领域是一项颇具应用前景的研究课题,也为一线职工技能培训开辟了新的天地。

【班组现场】

“希望各位师傅不要保守,尽心尽力;希望各位徒弟虚心请教,学有所成”

隆重拜师

倡导尊师

本报记者 张翀
本报通讯员 宋伟卿 郭永亮

“今天,我们在这里隆重举行拜师仪式,就是要倡导尊师重教的氛围,为机务段发展培养更多的优秀人才。”在武汉铁路局江岸机务段日前举行的拜师仪式上,该段运用副段长高志刚说。

“古之圣人,其出人也远矣,犹且从师而问焉;今之众人,其下圣人也亦远矣,而耻学于师……”早在一千多年前,唐代著名文学家韩愈就在《师说》中指出从师学习的必要性,批判了当时社会上“耻学于师”的陋习。而今天,师徒相敬、相携、传承的美德在一些企业有所淡化。为营造良好的师徒关系,江岸机务段举行了这次意义深远的拜师仪式。

仪式上,24位徒弟分别向自己的师傅鞠躬行拜师礼,给师傅敬茶,与师傅签订《师徒合同》,24位师傅则向徒弟赠送了自己心爱的业务书籍。

“南线运用车间机车乘务员李卫平,三十年如一日敬业爱岗,标准作业,防止各类行车事故47件,安全行车120多万公里,创造了路局百安赛安全行车3000趟的优异成绩,荣获火车头奖章。他不光自身业务过硬,还把精湛的业务悉数传授给徒弟。在他的影响带领下,他的一名徒弟在路局技术比武中取得机车检查项目组第一名。”高志刚说。

“在我们段,正是因为有一大群像李卫平这样的职工,才有安全生产的今天。希望各位师傅不要保守,尽心尽力;希望各位徒弟虚心请教,学有所成。”说完,高志刚向在场的师傅和徒弟们恭恭敬敬地鞠了个躬。

“好久没看到这样的场景了,我真的很激动。希望这种尊师重教的风能一直延续下去,在全段形成人人热爱学习,人人争当先进的良好氛围。”师傅张云中说这话的时候,眼眶都有些湿润。

“我以后要多向师傅请教,尊重师傅,虚心学习,争取在业务上早日独当一面,为机务段发展贡献自己的力量。”青年职工唐永乐说。

若在工作场所多了一位“手机控”,就多了一份安全隐患

工班长成了“手机保管员”

本报记者 康劲
本报通讯员 张蕊

夜班前15分钟,刘建军一边在登记本上记录,一边检查着工友们的手机,确定每部手机使用状态正常后,他利索地放入写有职工姓名的小袋内,然后统一归置在所属班组的盒子内,进柜保管。

刘建军是嘉峪关车辆段嘉峪关车间上行四班副工长,像他一样的工班长们在这里还有一个身份——“手机保管员”。

如今,“机不离身”已成为一种生活方式,不时刷刷微博、玩玩游戏、发发微信是日常生活中随处可见的场景。但对于生产一线的检车员来说,若在工作场所多了一位“手机控”,就多了一份安全隐患。

从职工生产作业安全的角度出发,假如企业实施上班期间禁止携带手机也无可厚非,但如此一来,企业不“操心”了,职工们肯定会“闹心”。于是,工班长们就成了兼职的“手机保管员”。

针对运用车间职工站场作业、车辆检修等实际情况,该段实行了手机“一班一盒”“一机一袋”管理制度。当班职工的手机,班前由班组统一收齐存放、下班班归原主。同时,公布各个班组工班长电话,家中有急事可与其联系。

通过几个月的试行,这种方法收效良好。该段安全科长朱良光说:“自打实施新的手机管理制度,职工能够更加集中精力工作了。”



杆塔上的“啄木鸟”

时值3月,气温逐渐回升,正是线路春检的黄金季节。3月16日7时,冀东油田供电公司电气工程队的队员们来到柳北19-18平台,对柳北512线路进行检修。班长李强按照“三交一问”进行工作安排后,大家各自散开,系好保险绳,像一只只“啄木鸟”,扑棱着翅膀飞上一根根杆塔。

图为电气工程队配电线路上正在进行变压器紧线施工。 杨军 张猛 摄

下水道里绽放的“白百合”

女队员们大都是和着眼泪与委屈,才慢慢走完“从适应,到接受”这段心路历程的

本报记者 彭冰
本报通讯员 崔波 李丽珍

提起下水道,人们首先会想到“阴暗臭”,然而,就是在这样的环境里,却有一丛“白百合”默默绽放——她们就是白玉晶率领的辽源市水务集团女子排水维护队。

“想找队长?你得去清掏现场!”日前,记者赶赴该集团采访,却扑了个空。

在福镇某路口一下水井旁,记者见到了刚爬出井口的白玉晶。

“今年天气转暖早,冰雪融化得快,我们必须把辖区内上万个下水井、下水管道都检查一遍,及时清掏。”白玉晶正要握住记者伸来的手,又急忙把手收了回去,反复在衣服上

擦,“真不好意思,这又脏又臭的……”

“8点还不到呢,队长就带我们到清掏现场了!”队员小王挪了挪口里的安全锥。

该队共有33名职工,但除了操作机械的司机外,其余13人都是女工。

“我们负责维护的排水管网,大都是上世纪六七十年代铺设的,堵塞、破损时有发生。加上管径窄小,多在70厘米到120厘米之间,机械设备无法发挥作用,只能靠身材瘦小的女工下井钻管,日复一日,蹲着、跪着,趴着,用手把污物挖到桶内,再吊到井上。”白玉晶介绍。

“喝污水、吸毒气,对我们来说,就像一日三餐……”另一位女工笑言。

春节前,队员们在一座山下发现一个千余米长的排水盖板涵,漆黑的洞口近2米高,

阵阵恶臭直逼。什么年代修的?里面是否有堵塞或塌方危险?为探明究竟,必须背负15公斤重的呼吸和照明设备钻进涵洞。现场的几位男职工有的说怕黑,有的说忍受不了那气味,关键时刻,白玉晶和两名女队员挺身而出,钻进涵洞。

多少次踩着垃圾和污泥、闻着腥臭气味清掏,多少次在零下20℃的寒风中铲除冰水混合物,她们已经记不清了。

“我刚从学校毕业就分配到了这里,当时并不知道这个工作是什么的。第一次去清掏,我也不情愿,不仅因为体力吃不消,更因为心里觉得丢人。”白玉晶告诉记者,女队员们大都是和着眼泪与委屈,才慢慢走完“从适应,到接受”这段心路历程的。

暴雨来临的日子是这些女队员们最为忙

碌的时候。为保证排水管路畅通,即便深更半夜暴雨倾盆,她们也要不顾一切地赶到分管区域,掀开井盖,排放积水,有时雨急水深,摸不到井盖,她们就憋口气钻进水里,把井盖打开。

去年8月,台风“狮子山”来袭,暴雨连日不歇。白玉晶凭借经验,提早率队对全市抗洪排涝设施进行大“体检”、“大排查”,使辽源安然通过了“狮子山”的考验。

“年复一年在潮湿阴暗的下水道里穿梭,每天和令人作呕的刺鼻污物打交道,虽然工作又脏又累,但看到由于我们的努力,‘城市血脉’畅通了、环境洁净了,心里就有种特别的成就感。”言谈间,白玉晶和队友们收拾起工具,又开始转战下一口作业井了。



最后一焊

3月22日9时30分,在西安工务段茂陵焊轨基地,最后一个钢轨焊头的焊接完毕,标志着西成高铁长钢轨焊接生产任务圆满完成。该焊轨基地160名职工

顾威 刘博

3月20日4时28分,一辆客运列车驶出长春西站开往沈阳北站。这列车上没有一个乘客,它被称为“确认车”。沈阳铁路局沈阳高铁工务段工长王永吉诙谐地说:“我们就是高铁安全的‘探路者’。”

哈大铁路客运专线是我国目前在最北端的严寒地区设计建设标准最高的一条高速铁路。它纵贯东北三省,全长904公里,建在高寒地区,车速快,而铁路各种设备都会随着气温变化发生细微变化,这都将影响行车安全。为此,沈阳铁路局采取了一项特殊的安全保障措施:每天凌晨,从沈阳北、大连北、长春西等不同方向开行几列这样的“空驶”动车组,以便对夜间维修后的高铁线路进行动态确认检查。

工长王永吉从哈大高铁开通运营至今便一直从事确认车的添乘工作,今年已经是第5个年头。他和另外9名专职添乘不但要对哈大、盘营和沈丹高铁2100多公里线路、265组

正线道岔、300座桥梁、527座涵洞和66座隧道的状态进行确认,还要对高铁两侧保护区内外非法施工、外部侵害等进行检查,为当日第一趟客车安全开行做好准备。

“DJ7436次四平东站6时31分通过……”

“确认车”驶过每一个车站,王永吉都要利用微信“添乘群”向段安全生产调度指挥中心进行汇报。在添乘过程中平均每8分钟就要发送一条确认信息,添乘完毕还要将问题汇总发送到群内。通过整理分析后对轨道状态做出判断,给次日高铁线路维修提供参考数据。

添乘“确认车”要求有很强的责任心。添乘人员大都参与过高铁联调联试工作,对所添乘的线路特征和设备都比较熟悉,有几个与王永吉一样也是添乘近5年的老“探路者”,但他们每次添乘都不敢有丝毫懈怠。

高铁列车以每小时300公里的速度运行,一秒钟能跑出83米,添乘人员必须目不转睛地观察着车外线路设备,用心感受动车状态。因为他们知道线路上任何细微的偏差,都可能影响高铁安全运行。

添乘中,王永吉始终站在动车司机的身

为保障我国高寒地区首条高速铁路连续安全运营,沈阳铁路局采取了一项特殊的安全保障措施——

高铁安全的“探路者”

后,双眼平视,目光始终聚焦在前方线路上。“确认车”行程还未过半,王永吉的记录本上就已记满了整整两页数据。

7时12分,“确认车”准时到达沈阳北站。经过短暂休息,王永吉将添乘第一列旅客列车返回长春西站。

近5年来,“探路者”们风雨无阻,每天至少一个折返。哈大高铁开通运营近5年,“探路者”累计添乘93102人次,发现各类问题156942件,消除安全隐患4012个。他们保证安全开行动车组列车159186列,累计安全发送旅客1亿人次。