

正值伏天,本报记者走近酷暑中的一线劳动者,体验他们的艰辛,感受他们的敬业——

高温下,他们挥汗如雨

本报记者 吴铎思

本报通讯员 张淑琼 吴刚毅 张文尧

正值伏天,本报记者走进酷暑中的空调安装工、氧气乙炔熔接工和水厂检修工,近距离体验一线劳动者的艰辛与敬业。

“太阳晒着,墙面烤着,腾不开手,汗水迷了眼,只能耸起肩膀,把头别过去擦”

7月20日下午3点20分,福建省永安市室外气温41.1℃。“这最高温的时段无法错开。”空调安装工罗庆聪和罗长辉不得不把安装时间定在下午3点以后,“午休时间动静太大。”

他们骑着摩托车找到含笑新村2号楼。一个斜背着工具包,扛着52公斤的外机,一个右手扶着肩上32公斤的内机,左手拎着冲击钻工具箱,“吭哧吭哧”地,沿着单元楼梯拾级而上。喘着粗气,敲开了602室的门。

这是上世纪80年代末建成的7层老房子。穿好鞋套,进入主卧室。打开窗户,刺眼的强光带着热浪迎面扑来,罗庆聪不由得后退一步:“外墙贴马赛克,这温度应该在60摄氏度以上吧!”

空调内机安在主卧室床铺的正对面,排气管要从靠窗的外墙导入。两人配合着,铺开垃圾收集布,打孔凿洞,设置电源插座、安装内机,接着用冲击钻把外墙钻出个直径10厘米的洞,让排气管经过。

窗户被铁栅栏围着,外机要安在窗台下的外墙上,人要从屋顶下来。他们扛着外机,带着工具,来到8层屋面。罗庆聪绑上安全带,绳子一端系紧,另一端让罗长辉缠绕在腰上。

罗庆聪沿着外墙小心翼翼地悬空,从高空降下,来到6层主卧室的窗户铁栅栏下。调节好安全带上安全绳的长度,把两个安全挂钩分别固定在铁栅栏的两处。“绳子要别在固定的东西上,不打滑,又省力。”

身子紧贴着墙面,60多摄氏度的高温烤着,移动空间不到50厘米,霎时就有了窒息

的感觉。接过窗内递出的毛巾,罗庆聪擦把脸定了定神,把毛巾围在脖子上,开始在墙面上标定钻洞的位置。

调整好空中姿态,罗庆聪启动冲击钻的开关。一阵接一阵刺耳的响声,一股接一股呛鼻的烟尘。“太阳晒着,墙面烤着,腾不开手,汗水迷了眼,只能耸起肩膀,把头别过去擦。”罗庆聪说,“钻一两个洞,就要换下湿毛巾。”

开好6个墙洞,安上膨胀螺丝,再安上外机支架——窗户栅栏底部与空调支架的距离是62厘米,60厘米宽度的外机安装时只有2厘米的余量,“要从侧面挪进去”。

褪去包装箱的外机从空中徐徐降下,降到罗庆聪身边。他右手把挂着重机的绳子拉近,左手托着外机底部,一点一点地把机器导入预留的空间。

还是悬空的身姿,又过了10来分钟,外机在铁架上固定好了,“还要安装排气管,排水管,之后试机,程序一个不能少。”罗庆聪说,顺利的话,安装一台空调1个小时就行了,“今天的安装任务是6台。”

脸上的汗珠一滴滴往外冒,手一拧口罩,汗水汩汩地顺着指缝往外流

7月26日,福州最高气温39摄氏度。记者走进福州东车辆段繁忙的检修车库,一股热浪扑面而来,墙壁上工业壁扇吹出来的风都是热的。这个段三名熔接工正专心致志地切割一个车体上破损的钢板,2000多摄氏度的氧乙炔焰穿透钢板后,依然冒着一尺多长的金红色火焰,燃烧的钢铁熔渣四处飞溅。

一块、两块……破损严重的车厢上分布着20多块大小不一的切割窗,三名熔接工防护服的后背全湿了,还隐约可见衣服上白色的汗渍,豆大的汗珠顺着短发发痒脖子上淌。

林永峰停下活,放下氧气乙炔枪,摘下墨镜和口罩,脸上的汗珠一滴滴往外冒,手一拧口罩,汗水汩汩地顺着指缝往外流。他端起一大杯水猛喝两口,看见记者,一边擦汗一边说道:“快成海绵了,每天喝好几大杯盐水,全跑衣服上了。”

“每天要烤火五小时!一放下氧气乙炔枪,我立马感觉凉快了。”据了解,该段有11名氧气乙炔熔接工,每天他们都要一边承受炎炎酷暑的高温,一边承受2000多摄氏度的火烤。

来自黑龙江的刘军是一名电焊工。当天,他碰上了一个焊修大难题:厂修车车厢地板截换80%,车厢四面的墙板截换50%,他要在两天内焊好所有的地板和墙板。火花飞溅,焊烟蒸腾,刘军的脸整个埋在防护面罩后面,蹲着身子,头部距离地板一尺多,手移动着焊条,弧光背后,火红的焊缝在延伸。每天他要用掉气体保护焊焊丝近60米。

说起电焊,刘军深有体会:“蹲着焊、站着焊、仰着焊,各种姿势都要保持稳定”“有时,焊花会蹦到手套或者鞋子里,那烫得真叫酸爽”“我忍着电焊的烘烤,怀念老家的清凉”。

在厂房里,整整齐齐停放着15辆货车车厢,每一辆车上都能看到电焊工忙碌的身影。据了解,该段每天要维修25辆车,电焊工每天要用掉100多斤电焊条。

脸距离820摄氏度的热浴板仅40厘米,汗水从额头流下来,还没流到脸颊就烤干了

7月28日中午12点40分,室外气温40.7摄氏度。

福建省泰宁县城南门外大街的右侧,水泥路面刨开一个长4米、宽1.5米的大坑。路边停着自来水110抢修车和挖掘机。

这是泰宁县第16个高温超过37℃的红色预警日,中午水泥路面温度超过60摄氏度。

“关死来水阀门,发电机启动。”泰宁县自来水厂检修班的6位员工从被热浪包围的抢修车里鱼贯而出。戴好安全帽,穿好齐胸的橡胶防水裤,班长何福文下到1.6米深的故障坑,“水泵抽水,切割机准备。”他拿着铁锹和清淤的塑料桶,扒开过脏的泥污,爆裂的PV管裸露出来。

“凌晨3点抢修中心电话通知,接着发来了储水2500吨的4号混清罐失水和控制中心南线水管失压的微信图片。”何福文



2000多摄氏度的氧乙炔焰穿透钢板后,依然冒着一尺多长的金红色火焰。本报记者吴铎思 摄

擦着汗说,他与两个故障排查组花了5个小时才找到漏水点,“用听音器,听了4.2公里主管的流水声。”在漏水点,施工队又用4个小时才挖开故障面。“故障点电缆和其他管线交错,机械使用十分谨慎,基本用人工。”

坑里不透风,炽热的阳光打在潮湿的工作面上,蒸气一样的热浪升腾而起。坑口的路面可以煎蛋,坑内的蒸气可以蒸馒头,用口罩包着脸,怕被有毒气体熏倒。

“切割机!”坑内的何福文一声招呼,切割机“呼呼”地响了起来,“裂口0.6米,要切除1.2米。”切割机的声音停了,被切断的1.2米破管被扔上路面。

“做备接管,要注意两个法兰盘厚度和两个橡皮垫圈的厚度。”何福文带着泥水的手拿开勾在右耳的口罩带,大口大口地喘了口气,“抓紧点,这么热的气温下熬不了多久。”谢绝了要下坑替换的工友,何福文开始打磨抛光切割面,用棉絮和黄土把来水方向管子的余漏堵死。

猫着腰,汗如雨下的何福文清理着裸管两端的淤泥。“热溶时,管口受力会变形,变形就接不上了。”他接住递下来的垫板,一边两片,沿着管子纵深1.2米,把600PV管完全

封闭,只留着待接管口。

“别看这6分钟,其实最最难熬。”坑口递下的热浴板,何福文两手接着,左边贴着管口,右边贴着法兰盘压紧。脸距离820摄氏度的热浴板仅40厘米,汗水从额头流下来,还没流到脸颊就烤干了,“身上的每一个毛孔都紧缩着”。

热溶后,把法兰盘贴紧管口,液压夹紧稳定冷却15分钟,一左一右……

清除塞入管子前端的黄土和棉絮,接过备接管子,给坑里的断管两头装上橡胶垫片,安上螺丝,三圈半回半圈,何福文熟练且专注地完成一系列操作。他说,即便动作熟练,一般也要90分钟,“后面还有30分钟的排污、试水,还要从坑里上上下下……”

随后,何福文要了块干净的布,把坑里水管的两个接续口擦干,又要来一瓶带喷嘴的洗洁精,围绕两个管接口喷了一圈,“30分钟后再来检查,接点没有冒泡就行了。”

爬出故障坑的何福文摘下口罩,向在坑口一直关注抢修进度的工程队长点头示意:“已经恢复供水,拉沙子回填,恢复水泥路面,清理施工垃圾的任务就交给你们了……”

黄石举办班组长综合技能竞赛

本报讯(记者邹明强 通讯员占金菊)7月23日至26日,湖北黄石市总工会主办、大冶有色金属公司承办的全市工业企业班组长综合技能竞赛举行。本次大赛为黄石市工业企业搭建了一个学习与交流的平台,也为培育“东楚工匠”、推动黄石转型发展助力。

7月26日时,竞赛现场实操安全隐患排查项目。该项目考察的主要是危险标识的识别、现场隐患的识别等。随着裁判一声令下,两组队员面对一堆零散的危险标识拼图迅速行动起来。每组5名成员,要在20分钟内共同完成该项目的所有环节。

看似简单的拼图却暗藏陷阱。在时间的限定,陷阱的迷惑以及对手带来的压力下,选手们表现各异。那些零散的图片原本放在桌面上,有的参赛组为了抢时间,直接在桌面上拼图,太过窄小的桌面,让队员们的拳脚施展不开。而另一组将零散的图片放到地面铺开,转身之间,反而为本队赢得了更大的空间。拼图的过程,检验的是对危险标识的熟悉程度,体现的是团队在遇到问题与危机时的解决能力。

据悉,此次班组长综合技能竞赛共有该市29支参赛队,145名选手参加,大家同场竞技,大大促进了班组长综合素质的提高。



护 航

7月24日,宁波舟山港北仑矿石码头分公司机修分部现场修理班班员吴文浩(左)和技术员周苛在高温下抢修设备。当天,连接宁波钢铁有限公司输送皮带机的185千瓦驱动电机联轴器发生了故障,现场修理班立即启动应急预案,为钢厂生产保驾护航。

蒋晓东 摄

无尽视野,无敌海景,但这里不是观景平台,而是国内最繁忙机场之一的心脏所在

深圳空管塔台的“空中交警”



记者进班组 ⑮

本报记者 刘友婷

本报通讯员 郑阳

“海南7235,跑道外等待。深圳9822,可以滑出。”

在近百米高、360°环窗的广东深圳空管塔台顶层上,管制员田福彪、陈维达握着话筒,通过嘈杂的波道发出清晰的指令。

无尽视野,无敌海景,但这里不是观景平台,而是国内最繁忙机场之一的心脏所在——深圳空管塔台。深圳空中交通管理部门的管制员就像是“特区空中交警”,在这里指挥日均起降约950架次的航班,连续26年保障安全运行无事故。

团队协作很重要

7月18日,在近百米的塔台上,34岁的田福彪沉着而有序地指挥着往来航班。

2006年7月,田福彪加入管制队伍,目前已是空管站管制运行部塔台管制室领班主任,带领着15名班组成员,深圳空管塔台共设

有六个席位,若遇到大面积航班延误时,则增加一个放行协调席。“不同席位负责不同的工作,一个席位完成任务后将航班交给另一个席位,因此,团队协作很重要。”田福彪告诉《工人日报》记者,放行席发布放行许可,东地面席将放行席移交过来的已经关闭门的航班安排好起飞次序,并指挥其滑行到主滑行道上移交给东塔台,而东塔台负责指挥起飞的飞机,西塔台则负责指挥飞机落地,西地面席指挥落地的飞机脱离跑道后滑行到停机位。

深圳9141航班起飞前,在东塔台席位的田福彪正手握话筒指挥起飞。管制员要密切关注修正海压、风向、风速,使用跑道、预计起飞时间等信息,并将数据传送给飞行员。

田福彪告诉记者,深圳机场日均起降约950架次的航班,即不到一分钟就有一架飞机起飞,一架飞机降落。特别是夏天雷雨天气多,航班延误也多。“当遇到大面积航班延误时,最多积压了200多架飞机。在放行席的管制员要同时与五六十班航班的飞行员通话,做好协调工作。”

一句话让波道安静下来

“空中交警”不仅要有快速有序放行航班的能力,还要有极强的安全意识和良好的管制服务意识。

去年冬天的一个晚上,已经10点多了,田福彪正在领班席值班。当时,有一航班准备起飞,正从滑行道滑行至跑道入口。由于飞行员对滑行道不熟悉,试图从跑道脱离道逆向进入跑道,在及时等待线前,塔台指挥席管制员发现了,及时制止该飞机继续前行。

“当时有一架飞机正在33号跑道口滑跑,而误入跑道的飞机试图从33号跑道中间切入,若晚10秒钟发现,后果不堪设想。”回想起当时的情形,田福彪仍心有余悸。“坐在席位上,就要打起十二分精神,要眼看现场,同时注意雷达的监控。”

从坐上席位那一刻起,管制员眼睛、嘴巴、手就必须不停地工作。由于工作时精神高度紧张,每个席位上的管制员一个半小时轮岗一次。

“嘴巴、脑袋要好用力,手要快”是杜思蒙在深圳空中交通管理部门见习一年的心得。1994年出生的他从小就喜欢飞机,一毕业就走上了管制员之路。“我非常喜欢管制这个工作,拿起话筒指挥飞机,看到飞机顺利起飞那一瞬间,我感到非常自豪”。

遇到天气不好时,在放行席往往滞压了五六十班航班,波道比较拥挤。杜思蒙告诉记者,在时间紧、滞压飞机多的情况下,一名优秀的管制员能够一句话让飞行员“服气”,安静等待起飞时间。若经验不丰富,没有讲到点

上,则会越解释越乱,波道越嘈杂。“总有一天我也能做到我师傅那样,一句话让波道安静下来。”杜思蒙说道。

连续26年安全运行

“作为一名‘空中交警’,要防患于未然,能够最安全最有效地把特殊情况解决。”在深圳空中交通管理部门工作了6年的陈维达说。

今年6月的一天,一架飞机飞行中有一个发动机失效了,要求尽快在深圳落地。接到通知后,陈维达和其他值班管制员立即通知服务室、机场中心,协调好停机位,并让消防队就位。“若另一个发动机也失效,麻烦就大了。”陈维达说。

飞机安全降落后,陈维达立即安排人员检查跑道。“飞机有可能漏油,我们必须要将情况落实,避免跑道上还有燃油,其他飞机起飞降落滑行时摩擦引起着火。”陈维达告诉记者,必须将隐患消除,保证每架飞机和每位乘客的安全。

1991年,珠江口东岸还是一片荒凉,2017年,这里已经成为深圳腾飞的标志,方圆100公里内,香港、广州、珠海、澳门四大机场尽在其中。身处世界上最复杂的空域之一,指挥日均起降约950架次的航班,深圳空管的管制员们连续26年保障安全运行无事故。

【班组现场】

他俩默契

徐斌 王阔

7月7日凌晨2时30分,沈阳铁路局锦州机务段待乘室。“王磊、胡大彪,K498出勤了!”叫乘的声音就像起床号一样,把两位复转军人、如今的火车司机从梦乡拉回现实。他们迅速穿戴整齐,下楼出勤。这时屋外大雨瓢泼。

去整备区的路上,两人再次互相检查了对方《汛期行车办法》的掌握情况,都背得一字不差。登上列车后,他们立即对机车进行检查,各部件均作用良好。确认无误后,王磊联控机务段信号楼:“客电K498次机车准备出段!”

“调车信号!”胡大彪首先握左拳,拳举至与眉平齐,大小臂形成完美的直角,然后手臂伸直,快速指向信号机。“白灯好了!”王磊举起右手以完全相同的动作确认调号。“白灯好了!”胡大彪复诵。两人手势整齐划一,就像是当年走队列一样。

受不良天气影响,这天的K498次客车比以往到达得稍晚一些,这样一来,留给王磊、胡大彪的作业时间就更少了。确认道岔,确认防护信号,确认发车……这一连串的作业流程早已刻在心中,他们仅用6分钟就完成了作业。

列车平稳驶离锦州站,副司机胡大彪终于有时间摘下作业帽,雨水、汗水混杂在一起,把他的头发、衬衫、裤子完全打透了。

锦州至桃园间上行线245km050m,这个地方容易发生倒树侵线。王磊、胡大彪对此格外注意,都瞪大了眼睛,时刻注意着线路、接触网状态,尤其是列车右侧树木的情况。按规定速度通过限速地点后,王磊及时提起手柄,达速运行。

7时16分,列车正点到达山海关车站,王磊、胡大彪圆满完成本次乘务。

王磊、胡大彪都是退伍军人,参军时一个是卫生兵,一个是驻扎西藏的边防兵。他们在一起搭班工作已经两年多,安全走行11万多公里,像今天这样的作业他们已经经历了近千次。“我俩在一起工作特别有默契!”王磊这样评价他们这个机班。

“安全保卫战”

陈聪 孟凡瑞 崔应科

“最后嘱咐一句,工作时间每个人都要时刻保持良好的精神状态,穿戴好劳保用品,遇到违章、安全隐患一定要及时举报。”7月26日一早,在中铁二十二局大张高铁项目部大梁山隧道施工现场,劳务安全员魏世龙与当班的98名工友进行班前安全宣讲。

这是贯通京、津、冀、晋、陕的客运咽喉工程。该局承建的大张高铁标段内桥隧占比线路总长度92.1%,全长5.7公里的大梁山隧道是全线的控制性工程。大梁山隧道穿越5条地质断裂带,软弱围岩占该隧道总长的74.2%,尤其隧道进口段,围岩破碎,多为湿陷性黄土,极易发生突泥、涌水现象,安全风险极高。

一场没有硝烟的安全生产保卫战正在班组中悄然打响。项目部在与劳务队伍签订安全包保责任状的同时,在每一支劳务队中都设立了劳务安全员,成为安全管理体系的重要补充。

“猜,这是个啥东西?”魏世龙笑着拿起一个形同车钥匙的物件问笔者。原来,这是每个班组成员都随身携带的智能定位芯片,一进入隧道,隧道外的电子大屏幕就会自动显示该员工的姓名、工种、进洞时间等信息。

在值班室的电脑屏幕上,实时更新的施工人员位置动态图,让大梁山隧道内班组的施工进度一目了然。隧道工班班组长谢全禄说:“隧道内每隔20米安装一个位置感应器,这是我们确保隧道安全施工的千里眼、顺风耳。”

“工装保工艺,工艺保质量,质量保安全”也使得施工安全有了更好的保障。2016年11月,铁路总公司工管中心提出推广隧道成套技术工装。谢全禄自豪地说:“国内最先进的隧道施工装备,我们这里几乎都有!”为了配合这些先进的工装、工艺,他们制定了爆破施工应急预案、高空作业安全方案等14项安全方案。

项目部还定期召开安全专题研讨会,鼓励班组成员针对现场存在的安全隐患出实招。如今,由班组提出的安装反光条、防撞栏、硬隔离等40多条“金点子”件件有落实。

“安全工作绝不是一个部门的事儿,需要全员的参与。”项目经理兼党工委书记鄂梦宇深有感触地说。

技能竞赛添趣味

抽端盛水、鸡蛋定位、蒙眼装轴承……近日,一场别开生面的职工技能大赛在大原车辆段大原轮轴车间举行。

自“强基达标、提质增效”主题教育活动开展以来,该车辆段根据各班组、岗位的作业特点,在技能竞赛中增加趣味元素,极大地激发了广大职工比学赶超的热情。

刘燕勇 摄

