

■追梦·一线职工风采录

手到病除的“设备医生”

本报记者 刘友婷
 本报通讯员 鹿秋媛 郑阳

“总是‘跪式服务’!”春节后的一个早上,在广东深圳机场塔台,一个瘦小的身影从塔台桌下爬出来,拍了拍身上的灰尘笑着说。
 说话的是空管技保人李海彬,戴着一副黑边眼镜,皮肤黝黑。只有一米六出头身高的他,却有着出众的技能,就像《复仇者联盟》中的超级英雄“蚁人”。
 “今年已经是我参与保障的第12个春运了,每年的春运就像是我们的期末考试,总得多检查几次卷子才能安心交卷。”李海彬与他的团队守护着塔台上近乎所有的设备,是航空管制员们最信赖的工作伙伴。
 深圳空管站技保部终端室负责着 SCHMID 内话系统、PAE 甚高频系统、自动化系统等塔台重点设备的维护保障工作及技保部领班岗位职责,是塔台设备最主要的保障部门。
 2013 年 11 月 26 日,深圳机场转场搬迁前两天,在机房里对设备做最后检查的李海彬发现,紧急频率的通话质量不稳定,但并不频繁,一向认真负责的他并没有放过这个细节。“一旦出现紧急情况,机组如果通过紧急频率叫不到管制员就有可能造成极大的安全隐患,立即组织人员排查。”李海彬说。
 经过紧张排查,发现是制作工艺问题,整个批次 1000 门的克隆模块都有可能出现接触不良问题,而此时距离转场搬迁只有不到 48 小时。时间紧任务重,李海彬与团队的 16 名成员连续两个通宵,更换所有模块,最终确保顺利转场。
 一次,李海彬发现,作为管制员“顺风耳”的甚高频设备故障率高且备件不足,如果整机送回厂家维修,周期较长且费用昂贵。李海彬决定主动出击,一头扎进了设备机房,对设备进行各项检查和测试,一直持续到深夜 12 点多。经过反复拆解并逐个比对甚高频设备的各个功能模块,逐步查找故障模块,分析故障原因。用多种方案进行现场测试后,他终于找到了问题所在。看到可以正常使用的设备,他揉了揉充满血丝的眼睛,伸伸酸胀的脖子,露出了难得的微笑。
 “就好像一直在黑暗中行走,忽然发现了一缕阳光,心里甭提有多美了!”李海彬回忆此事,仍难掩激动。
 “做一个手到病除的‘设备医生’”,这是李海彬对技术保障岗位的理解,也是他的职业承诺。

质量与安全的守护者

本报通讯员 徐 斌

每天成百上千趟列车奔驰在千里铁道上,将旅客平安运到家乡,将物资运往各地。在每一台牵引机车的背后,有一群默默的守护者,他们就是机务检修人。中国铁路沈阳局集团锦州机务段锦州检修车间质检员余佳珞就是其中之一。
 2017 年以来,和谐内 3 型内燃机车陆续配属锦州机务段,和以前使用的东风型内燃机车在工作原理上有很大区别,车上大多数部件都由微机控制,给检修工作带来许多困难。原来,一台即还未到段时,余佳珞就托朋友从兄弟单位借来相关资料,潜心研究机车原理,休息时间都用来学习。遇到有不理解的地方就及时找工程师请教,或把问题带到车上进行试验。靠着这股子“韧”劲,在第一时间内 3 型机车到段时,他已经成了检修专家。
 “机车质量无小事,必须死看死守。”这是余佳珞对待工作的原则。自从接管内 3 型机车质检以来,不论是日常质检还是机车抢修,余佳珞只要接到电话,就会立即赶到现场。一次,电器组的小郝跑过来求助,“余哥,能帮忙看看吗?”“怎么了?”余佳珞边说边拿起手电筒和小郝一同来到电器间。电器工作是繁杂琐碎的,每根导线、每个触头、每个压子都要检查测试。他蹲在狭小的电器间,就像一位“老中医”,给机车成百上千的线束“切脉”。凭借扎实的业务功底,利用短接线排除法,短短 10 分钟,症结就找到了,快速处理后,机车恢复了正常。
 又是一年春运到。检修人迎来了一年当中最繁忙的季节,确保机车质量是他们献给旅客和用户最好的礼物。余佳珞是车间“春运抢修机车小分队”骨干成员,负责内燃机车柴油机和传动部分的故障应急处理工作。1 月中旬的一天夜里,电话突然响起,正在熟睡的余佳珞立刻抄起电话。原来,一台即将出库的机车由于传动系统故障不能运用。他立刻穿上衣服,急匆匆赶到单位。上车检查后,他迅速判断出故障原因,组织人员进行处理,8 分钟后,机车正点出库。像这样的电话,余佳珞不知道接了多少次,每一次都能圆满完成任务。为了让机车少出现这种突发故障,他平日对重点、较大修程的作业过程都认真检查、卡控,多走一步,多看一眼,多敲一锤;对各部门短间隙尺寸都亲自测量、核对,不放过一个部件,在基本质量上做到“严防死守”。

丰富职工生活 凝聚发展合力

太原铁路房建段临汾尧铁物业公司为喜迎“三八”妇女节的到来,丰富女职工的文化生活,依托“建功新时代,巾帼展风华”迎庆“三八”主题活动,组织女职工开展了家属到班组访岗,观摩关键岗位作业;家庭文明建设,书香飘万家阅读征文;手工剪纸、编织、摄影等巧手才艺展示,激发女职工立足岗位,创先争优的积极性,引导女职工学先进、作贡献、创佳绩,展风采,形成了比学赶帮、争当先进的生动局面。
（张亭森）

远程教育开启职工提素工程

近日,在湖南机务段的大数据中心,中国第三代重载司机代表人物景生启正通过远程教育平台,向 650 公里外的秦皇岛地区职工进行授课。该段不断深化“大数据”应用,探索职工提素方式,对全段 18 个车间、134 个班组和 13 个异地公寓进行网络覆盖,搭建了一网直通、送教到岗的远程教育平台。通过聘请 20 名“景生启式”技能大师进行“网络直播”授课,解决了多个职教瓶颈,被职工们称为“身边课堂”。
（孟越）

劳动光荣·劳动圆梦
 讲述劳模故事

张国樑从事动拆迁工作 30 多年,参与和组织动迁居民近 4 万户,动迁房屋面积逾百万平方米,被誉为“阳光动迁第一人”——

打破“心墙”,把动迁“晒”在阳光下



本报记者 钱培坚

“我已经到了退休年龄,但我的服务宗旨没有变,还想用我的余温服务于征收工作。借助张国樑房屋征收创新工作室带动一批志同道合者一起为这个事业努力,有志于从事征收工作探究并愿意为之付出的,欢迎报名加入我的工作室团队……”

近日,张国樑在自己的朋友圈发布了一条动态,广泛征求志同道合者。
 动迁,被称为“天下第一难”,很多人畏难而退。而全国劳模、上海安佳房地产动拆迁公司总经理张国樑投身动迁工作 30 多年,参与和组织动迁居民近 4 万户,动迁房屋面积逾百万平方米。他精耕细作,把自己首创的“阳光动迁”进行到底。

把动迁信息“晒”在阳光下

一个旧房改造项目,拆了十几年都拆不掉,导致整个拆迁点成了一片城中废墟,这种情况屡见不鲜。
 2002 年 5 月的一个晚上,在瑞金医院小礼堂,黑板上写着“瑞金医院门诊大楼工程改造拆迁通气会”,涉及的 60 户居民来了 100 多人。
 居民说:“我们要对话!”整个会场,七嘴八舌,各说各的,情绪激动。
 听了足足半小时,张国樑接过话筒,“大家好,我是否可以申请 15 分钟。”这突如其

来的声音,让会场一下静下来。

张国樑说:“大家刚刚把动拆迁的问题都归纳出来了,一怕操作不透明,二怕政策不公平,三怕安置不方便。那么我提个建议,你们选 3 名代表,与动迁公司和院方共同探讨怎么做才能公平、透明。”

张国樑的临场提议收到了奇效。三方果然组成了一个团队,共同监督、参与动迁的全过程。不到 1 个月,就完成了 60 户的签约工作。张国樑不禁感言,要打破百姓心里的这道“墙”,就必须把所有动迁信息放在阳光下“晒”出来。

初尝“阳光”的甜头,张国樑决心把这一办法制度化。2005 年启动的世博动迁中,“阳光动迁”进一步取得良好效果,788 户居民、24 家企业全部顺利签约,没有一个“钉子户”。

多年尝试后,现在,上海形成了在征收中采用“数砖头加套型保底”的新机制。“数砖头”,就是把被拆除房屋作为补偿依据,形成统一严格的补贴标准,规避了原来“数人头”造成的不透明、不公平;“套型保底”就是对安置后仍有困难的居民进行保障托底,确保居者有其屋。

2008 年,上海先后出台了以“二轮征询”和“数砖头加居住困难托底保障”为主要内容的动迁新政,以规范文件肯定了“阳光动迁”的理念和做法。

把自己当“靶子”

张国樑有句口头禅,“我总是拿自己当‘靶子’”。用最严苛的标准请别人来监督自己,赢得对方信任的同时,也会倒逼整个行业越来越规范。
 在 2005 年世博动迁中,一位陈姓居民气势汹汹地找到张国樑,还没开口就先拿出录音机,说要留下

■人物点击

拥有丰硕创新成果的崔志刚,仍然在不断超越自我,在他看来——

发明没有“最终版本”



化为创新成果,帮助工友提高劳动效率、降低劳动强度,提高安全系数,才是崔志刚持续不断开展技改创新的最大动力。

问题就是创新的动力

由于钱家营矿多是立井,升降大罐载重空间有限,无法将几十吨重的液压支架整组运至井下。2000 年以前,液压支架都是被拆分后运至井下,依靠平轮、绞车、钢丝绳将支架吊起进行重新组装。

绞车晃动大,组装孔的公差又很小,往往需要四五个人配合 3 个多小时才能完成 1 个液压支架的组装。不光劳动强度大、效率低,而且平轮基本是靠螺丝固定在矿壁上,很容易松动脱落,砸伤工人。

问题就是创新的动力。崔志刚深入井下一线盯现场,定方案、做样品、反复改,研发了一款主要供综采工作面大型液压支架组装使用的“矿用大型液压支架组装平台”。此装置投入使用后,组装效率提高了 300%,大大降低了劳动强度,更重要的是保证了

居民不信任,甚至抵触。为了提高队伍素质,老张开始“换血”。

现在,安佳公司里大学毕业生有 120 多人,其中硕士 3 人。“大学生法律意识强、业务素质高,又有亲和力,在一线搞动迁,居民非常认可,我们就是要培养专业化的高素质队伍。”老张专门为大学生成立了学习小组、动迁理论与实践小组,培养他们的创新意识,并安排专门课题经费,优秀人才还可以不拘一格被提拔。

为了实现动迁工作全透明,张国樑匠心独运,将自己团队研发的电子触摸屏设置在动迁基地现场,所有人都可以随时查询每户居民的人员、面积、补偿、房源等信息,杜绝“暗箱操作”。

张国樑的首创不胜枚举。譬如,他把手机号码向动迁居民公开;设立请律师到动迁现场指导机制,方便居民的法律咨询需求等等。但有一项首创,张国樑最为看重,那就是动迁居民“回娘家”制度。世博动迁结束后,他把最早签约的 40 多位居民全都请回“娘家”,让他们检验是不是公平,有没有不满意的地方。

如今,张国樑和他的团队已取得 3 项国家发明专利,成为动拆迁业内的“工匠”。

2015 年,张国樑劳模工作室成立。他内招成员,外聘专家,如今已有 60 多位成员。张国樑透露,眼下,工作室正在筹划组织征收工作技能大赛,希望通过竞赛进一步提升征收人员政策业务水平,并适时将赛场搬进电视节目,让市民共同参与,了解征收工作和国家征收政策。

“越相信居民,依靠居民,越能得到居民的认可。”张国樑由衷感言。
（制图:张青）

工人的安全。

如今,崔志刚已经把“矿用大型液压支架组装平台”更新到第 4 代,能够组装最重达 40 吨左右的液压支架,进一步提高了工作效率。对崔志刚来说,每项发明创新成果都不存在“最终版本”,不仅如此,每项成果的设计方案也都是“几易其稿”。崔志刚就是这样不断追求着精益求精的工匠精神。

崔志刚深知设备质量关系重大,稍有闪失就可能给企业安全生产带来巨大隐患。经过多年的潜心研究,他练就了一双验收液压支架设备的“火眼金睛”,所以,公司将外出验收设备的重任交给了他。在外人看来,崔志刚的验收标准近乎苛刻,立柱镀层厚度微米级的误差都逃不过他的眼睛。在参与公司对外索赔验收过程中,崔志刚已累计为公司挽回经济损失 2000 余万元。

在潜孔钻研技术的同时,崔志刚也毫无保留地把自身掌握的技术知识分享给工友。由他编写的《液压支架故障排除 280 法》《钱家营矿液压支架和乳化液泵站操作法》等技术手册,已被工友们奉为“宝典”。

为使更多职工参与到技术创新中来,公司抽调 11 名技术骨干组建了崔志刚液压创新工作室。崔志刚带领这个创新团队先后完成 25 项技改攻关成果,提出合理化建议 360 多条,创效 5860 多万元。由于表现突出,2013 年,崔志刚被河北能源职业技术学院聘为客座教授。从此,他又利用新的技术传播舞台,把液压支架技术传播得更广、更远。

大秦重载运输线上的守护者

近日,太原铁路房建段湖东房建供热车间认真落实春运工作要求,分别组建房修设备、供热设备、机电设备巡检组,对管内 120 万换算平方米房建设备进行巡视检查,全力确保供热温度达标。机电设备巡检组对管内的 200 处配电柜进行了一次全覆盖清理处置。特别是对管内最大的 90 千瓦循环水泵电机做了拆装润滑保养。他们的主动作为,连续作战做法得到了兄弟单位的认可,先后收到公安部门、行车公寓、运输一线单位送来锦旗 3 面和表扬信 3 封。
（沈译）

全能铁路桥隧工老赵

“老赵”叫赵义州,是信阳工务段漯河桥隧车间的一名桥隧工,自 1986 年参加工作以来,在桥隧工这个岗位已经摸爬滚打了 30 余年了,说他“全能”主要“能”在业务上。漯河大桥桥面晃车信息频繁,总是整治不彻底,这个病害像一根钉子一样扎在老赵心里。老赵看在眼里,急在心上,他通过分析桥面设备状态,观察桥面动态变化规律。和工长一起精心制定了解决桥面晃车的方法,通过调整轨下垫板厚度等技术措施,使桥面晃车信息逐步减少,确保了行车安全。
（闫新胜）



连接员在调车作业中瞭望指挥

“每年扫雪,棉裤湿透了,冻透了,也成了网红‘裤坚强’。因为冷,我们有时候带着围脖,呼出的哈气在围脖上结成了冰,变成了一个圆筒,可以在地上滚着跑。”调车长马宁说。

2017 年该站完成运输收入 19.7 亿元,每天编解列车 12 列左右,日均装车达到 700 辆,作业钩数 100 钩左右,是中国铁路郑州局集团有限公司最大的装车站。

（赵作建 姚峡阳）

奋战在亿吨煤运通道上的调车人

3 月 6 日,太行山下杨柳吐翠,春雨浙沥,山上却是寒风萧瑟,雪花飘飘。春节刚过的嘉峰车站不停忙碌,拥有 19 条线路的站场上车流穿梭,汽笛声声。“侯月线是中国铁路总公司确定的 2018 年‘六线六区域’扩能增运的重点线路,从今年年初开始,这里就一直非常忙碌。”中国铁路郑州局集团有限公司龙门车务段嘉峰车站副站长兰吉鹏说。

嘉峰车站位于太行山上的侯月线,是龙门车务段管辖的一等站,也是候日亿吨煤运通道,保障“晋煤外运”的重要支点车站。滚滚煤龙出太行,在嘉峰车站的各个工种中,调车组担负着非常重要的责任。

嘉峰这地方,一年四季多风,因盛产煤炭,到处都是煤灰。“车站处于偏远山区,前几年,我刚结婚,媳妇好奇要来看看我的工

作环境,她来的时候正逢我下班,差点没认出我。媳妇形容我们说,你们是远看像挖煤的,近看才是调车组的。”连接员吴星浩说。

相比赶,陪才是大家更为关注的。在我们调车组里流传着“调车如调虎”的俗语。“每列车载重 5500 吨,每辆车就有 90 多吨,按照每列车 60 个车计算,一列车的长度就达到了 900 多米。这样一条钢铁巨龙,就要靠调车组来对他们进行编组、解体、防溜。无论刮风下雨,如此长度、如此重量,保证列车的安全连接和自身的安全是他们的重中之重。

有时候因为站内要接发列车,股道没有空闲,调车人员要在站区边缘处等待、避让,车站南头、北头都是太行山的风口,冬天零点以后是最冷的,必须原地蹦着取暖,大家都说这是跳“广场舞”。