



追梦·一线职工风采录

在“蒸笼”里给高铁消毒



赵长青 绘

本报记者 钱培坚 本报通讯员 赵金爱

8月6日13时,台风“黑格比”过后的上海迅速恢复高温天气。位于上海西北部的上海铁路集团公司南翔动车库停车场上停放着几十组高铁动车组车体,它们要经过消毒员、保洁员的消毒、清洁后才能踏上新征途。

上海华铁旅客服务公司的消毒工张国良和3名工友将要对停车场上的7组车体、56节车厢进行防疫消毒。穿上防护服,戴上防护手套、口罩、护目镜,带齐消毒工具和冰镇盐汽水,全副武装的他们赶往消毒战场。

阳光暴晒下的停车场像个大蒸笼,记者看到张国良穿着一双白色篮球鞋。“上高中时喜欢打篮球,现在工作一天累得都不想动了。”他说。

“我的爸爸、妈妈在我上幼儿园时就来上海打工了,开始还能回家陪我过年,自从妈妈从事高铁保洁工作后,过年也不能回家了,我最大的愿望就是能天天和爸爸妈妈在一起,所以高中毕业就来上海当高铁保洁员了。”2000年出生的张国良轻声细语地说。

打开车门踏进车厢,令人窒息的闷热像许多看不见的针扎进全身,汗水条件反射地冒出来。“冬天还好,夏天穿上防护服就像是在桑拿房里披了一床棉被,不过,再热消毒工作也不能马虎,这关系到千万旅客的出行安全。”

4个人快速走到作业区开始对车体进行全方位消毒,张国良和张雨负责车厢消毒,文春刚负责厕所消毒,王会武负责洗脸间、车厢连接处消毒。

“只要是旅客能接触到的地方,我们都要用消毒液消毒,而且不同部位要用不同颜色的抹布。为了减少更换抹布的频次,我们4个人划定了作业区域,这样消毒工作效率更高。”张国良和工友快速擦拭消毒座椅小桌板、扶手、窗台、行李架等部位,透过护目镜可以看到他睫毛挂上了汗珠。“一组车体消毒下来,乳胶手套和防护服手腕、脚腕锁口处积聚的汗水可以倒满一纸杯。”他告诉记者。

一节车厢一般有90个座位,张国良和工友们像拧紧的发条,快速且一处不漏地做好消毒工作。

半小时左右,他们完成了一组车体的消毒,从车头到车尾,每个车厢里都弥漫着一丝淡淡的消毒水气味。张国良拉拉手腕,脚腕束口的地方,袖口、裤腿里积攒的汗水像涓涓细流一样流出来,鞋子里的汗水直往外溢。

“小字辈”也有大能量

本报记者 彭冰 本报通讯员 高筱薇

“有技不在年高,这小子虽然年轻,但绝对不输咱们这些老家伙……”近日,因巧用创新操作解决了一项安全生产隐患,吉林石化化肥厂合成氨车间24岁的王硕,着实让工作了30多年的老师傅们竖起了大拇指:“这‘小字辈’还真有大能量!”

王硕所在的合成氨车间,是吉林石化公司重要的原料供给基地,而分子筛则是合成氨车间净化工序的重要设备。以前,每次检修都有分子筛再生这一项目,52个步骤全部需要手动完成。

“手动控制程序阀,风险很大,那些设备中的介质很容易出现高压窜低压情况,稍有闪失,就可能造成着火、爆炸这样严重的后果。”自入厂以来,这个安全隐患就成了王硕心中一个结。

当王硕第一次把想要攻破这个安全隐患的想法说出来时,被老师傅们兜头泼了一盆冷水:“一个‘娃娃丁’,进厂不过1年多,就想搞技改?”

这些话,让一向自信的王硕脸上有些挂不住,但他没有灰心,而是在心里暗暗憋着一股劲儿。

白天在单位,他一头埋在工艺组观察、记录、总结经验、查找资料 and 文献。晚上回到家,他捧着书籍,继续学习专业知识,“我可不是‘花瓶’,我要让所学知识转换成解决安全难题的利器。”

聚沙成塔,王硕的努力终于有了成效。上个月,他联合净化工序的青工们一起进行研讨,经过反复推敲,终于找到了破解方法,成功研究出一套新程序。

前段时间,在合成氨装置短停过程中,王硕首次将自己的研究成果进行了实践。原本52个手动控制的步骤,全部实现自动操作,一次性完成了设备之间的平稳切换,实现分子筛开停工无差别自动控制,得到了大家的一致肯定。



尼玛丹增

洛桑朗杰

毕佑

阅读提示

航油供应是为“空中生命线”提供支撑的“生命线”。毕佑、洛桑朗杰、李鹤、陈根凤、尼玛丹增……一代代航油职工在高原机场,像一群无畏的斑头雁,践行着“飞机飞到哪里,中国航油就加到哪里”的誓言。

本报记者 蒋蕊

在中国航油西藏公司的院子里有一株特殊的葡萄树,大家都叫它“毕佑树”。“这是当年老书记从老家昌都移植过来的。”西藏公司副总经理李继航对《工人日报》记者说。

又是一年8月,这株树上已经果实累累。而老书记——西藏公司第一任党委书记毕佑,已经走了整整10年。

“宁可透支生命,决不辜负使命”——10年来,毕佑的精神鼓舞着一批又一批职工扎根雪域高原。

在公司陈列室里,有一张职工们的合影,他们身后是巍峨的雪山,还有一群正飞越山巅的斑头雁。“据说,只有斑头雁能飞越喜马拉雅山。”李继航说。

老书记并不老

西藏人常说“苦在那曲,远在阿里”。从拉萨到阿里的距离是1425公里。

2009年9月,中国航油收到阿里机场第一次校飞供油保障的请求,决定“不计代价、不惜成本”全力完成保障任务。

此后的11个月里,毕佑先后6次驾车带着同事们向阿里机场运送航油,往返奔波2.6万多公里。他在最后一次返回拉萨后病倒,再也没有起来。

航油保障部副经理洛桑朗杰清晰地记得,2010年3月,他第一次随毕佑去阿里,带上牦牛肉、糌粑和饼子就上路了。路上旅馆少,他们基本不住店,累了就在车上休息会儿,洗脸则在小溪里解决。

从拉萨去阿里路况极差,走北线有975公里的土路,需要穿越多个无人区,途中大部分路段无法进行补给。



人来人往

坚守在精神的高原

徐新星

有一种远方,叫一往无前;
有一种海拔,叫顶天立地;
有一种平凡的美,叫“劳动美”。
在既有险境又有仙境的雪域高原,有那么一群人,他们坚守的身影成了最美的风景。

在一些“驴友”看来,“无阿里,不西藏”。去过了有着“世界屋脊之屋脊”“生命之禁区”等标签的阿里,就足以炫耀一生。

“那曲的搓板路颇得厉害,把车上的螺丝都颠松了,半天就得紧一下。”洛桑朗杰说,“抖习惯了,到柏油路上反而不适应。”

最困难的是,当时没有导航系统,只能边开车边找路,用石头在路上做好标记,遇到断头路,又得重新返回标记点。

毕佑本可以安排年轻人去阿里的,但他总爱把苦活、难活、累活都扛在自己肩上。“只要有老书记在,哪怕困难再大,大家都觉得有依靠。”洛桑朗杰说。

行政人事部副经理刘博清也曾随毕佑去过几趟阿里,他印象最深的是,有一次从阿里回来一路上没什么吃的,大家一回拉萨就想吃口热乎饭。可一上完菜毕佑就不高兴了,说4个人为什么要点6个菜?当时刘博清刚参加工作不久,听了这话还有点不乐意,后来才慢慢理解了老书记。

2010年7月,毕佑从阿里回拉萨,待了不到两天又要去。大家都劝他别去了,可他坚持要去。他最后一次从阿里回来是个周末,还主动要求值班,可迟迟未见他来公司,同事们去宿舍找他,发现他躺在地上,已经失去知觉。送到医院后,被确诊为脑梗。

2010年7月13日,毕佑醒了,说了句“安全工作要做好”,下午又陷入昏迷。那是他留下的最后一句话。

一个月后,8月11日,45岁的毕佑走了。

黑发人上去,白发人下来

“任何时候看到老书记,他的眼睛几乎都是通红的,那是累的。”刘博清说,“他的精神在高原上筑起了一座丰碑!10年来,他的精神一直鼓舞着我们,带动着我们。”

阿里机场正式运营后,公司需要有人去那里工作。洛桑朗杰主动请缨,登上了“世界屋脊的屋脊”。

“本以为我这西藏人不会有啥高原反应,没想到,在阿里也头痛、睡不好觉。”洛桑朗杰说,那里的四季是“夏冬冬冬”,只有七八两个月暖和。更难耐的是寂寞,阿里机场一天只有一个航班,上午9点加完油就没事了,“有时候真想大叫几声”。

在平均海拔4500米的阿里,他一个人坚守了6年。

2019年11月,已在西藏工作22个年头

的西藏公司总经理、党委副书记李鹤迎来了他的继任者——43岁的蒋志东。黑发人上去,白发人下来——这句话不仅适用于两人的交接,也贴切地描摹出李鹤的经历。

1996年初,时任中国航油西南公司基建处助理的李鹤被任命为西藏拉萨贡嘎机场航油工程监理,主要负责油库建设。那时,拉萨机场无水、无电、无通讯设备,住的房子也是四面透风。

2004年,李鹤负责编制西藏航油建设规划。当时青藏铁路尚未修通,但李鹤从西藏航油长远发展的角度考虑,首次提出了利用青藏铁路实现航油铁路运输并建设航油配送中心的构想,对西藏航油的发展影响深远。

“西藏需要有人来建设,我这辈子就想干好一件事,就是把西藏航油建设起来。”他用22年光阴兑现了这个初衷。

透支生命的接力

同样扎根西藏的还有陈根凤。

1993年7月24日,她踏上进藏的旅途,一待就是27年。她先后担任押运员、地面加油员、行政管理等工作,为筑起西藏“空中金桥”贡献着自己的力量。

27年前的场景历历在目。那时每天清晨,天还未亮,陈根凤就出发运油。西藏的冬天,寒风凛冽,可是那台破旧的装油车不仅没有空调,还关不紧车窗。那种寒冷,后来者难以想象,唯有亲历者印象深刻。

西藏公司副总经理尼玛丹增是一名土生土长的藏族人,他渴望有更多西藏人能坐着飞机“走出去”。他患有脑供氧不足,呼吸间歇性暂停等疾病,每晚需要供氧才能睡着,可每天第一架航班还未落地,他就会准时来到机坪巡查。同事劝他不要过度劳累,他总是开玩笑地说:“没事,反正睡不着,来看看也挺好的。”

正是一个个他和她,兑现了“飞机飞到哪里,中国航油就加到哪里”的誓言。

国际民航组织把海拔2438米以上的机场定为“高高原机场”。在中国航油提供供油服务的机场中,有19个高高原机场。

“没有强烈的责任感,没有攻坚克难、勇攀高峰的强大精神力量,不可能在高原地区,尤其是高高原地区保证好供油。”中国航油集团公司党委书记、董事长周强说。

刘博清说,每年大家的体检结果出来后,都不愿意拿出来“晒”,因为每个人都有问题,一半以上都有心脏病问题。

周强坦言,在高原机场工作的员工几个月都不能回家,年轻人不容易找对象。“我们已经连续3年对高原等边远艰苦地区员工调薪、增长职级,加大补贴津贴,改善食堂、宿舍条件,让职工有家的感觉,有情的归宿。”

航油供应是为“空中生命线”提供支撑的“生命线”。2007年9月中国航油西藏公司成立后,开辟了世界上海拔最高、运距最长的航油补给线,13年来累计保障航班11万余架次,安全保障航班供油30余万吨。

制图:陈子蕴 受访者供图

无奋斗,不青春。人这一生,最值得留念和回看的,是无悔的青春,是镌刻在骨子里和生命中的理想与信念。它们,既是雷锋日记里“做一颗永不生锈的螺丝钉”的追求,也是《平凡的世界》里为自己的那个世界的存在而战斗的执念。

没有比脚更长的路,没有比人更高的山,奉献让生命绽放瑰丽。身处雪域高原的航油人,或许无暇也无心看圣山神湖、天光云影,但他们拥有着自己的精神高原,那些坚守的身影、默默奉献的模样,何尝不是最美的风景?

武汉大学人民医院检验科主任李艳先后转战武汉、吉林、北京三地的抗疫战场——

“猎毒女王”战疫记

停地想办法。

在最早期湖北省核酸检测能力不足的情况下,李艳带领团队主动接受武汉市及湖北地区等46家机构送检的样本,为武汉市及湖北省的疫情防控工作作出表率 and 贡献。

核酸检测“假阴性”一度让民众感到恐慌。李艳带领团队深入分析,在排除试剂盒因素后,判断出部分是因为咽拭子采集方式的问题,并总结出鼻咽拭子采集“要深、要转、要取细胞”等关键点,迅速制作“鼻咽拭子采集图谱及操作视频”进行科普。

针对更深层次的“假阴性”问题,她联合武汉大学生命科学院的蓝柯和药学院的刘天罡共同攻关,研发了基于数字PCR技术的新冠状病毒核酸检测方法,直接将检测灵敏度提升了两个数量级。经过持续科研攻关,他们已能做到13分钟快速提取核酸,将核酸检测时间从6小时缩短至3小时。

转战三地打全场

5月18日,吉林市突发疫情,国务院应对新

冠肺炎疫情联防联控机制医疗救治组“点名”李艳赴吉林支援。她深感责任重大。

来到吉林后,她白天对吉林省核酸检测机构进行现场查看、调研与测评,及时发现制约核酸检测质量和提速增量的瓶颈,有针对性地开展核酸检测现场指导和培训工作。晚上根据当天发现的问题及时调整次日调查及培训材料。

根据疫情防控经验,李艳和童永清博士很快找出破解吉林“检测难”瓶颈的办法:采用回头看、两步走来“提速增量”,使吉林当地检测能力实现10倍增长。

赴吉9日,李艳带领团队圆满完成任务。6月初,北京新发地市场出现聚集性疫情。由湖北省卫健委派遣,6月20日,李艳带领18人的核酸检测团队驰援北京。奋战21个日夜,共完成1.1万余人次的核酸检测。

内外兼修的医者良师

早在1994年,李艳受国家公派赴日本留学,在东京大学病毒感染实验室专研病毒感

染的分子诊断。1998年,她放弃高薪选择回国,加入了当时的湖北省人民医院检验科,也就是现在的武汉大学人民医院检验科。

在人员结构差、检测设施设备简陋的条件下,她组建专业团队,引进各专业技术平台,并逐步将国外先进管理经验引入国内,实现了实验室自动化。

随后,她将先进的分子诊断作为学科重点发展领域,经过10余年努力,该项目已经达到国内领先水平,获批首届“国家临床重点专科建设项目”。

“一个人的优秀,并不代表一个学科优秀,一个学科优秀更不代表一个领域的优秀。”这是李艳常说的话。

她将技术和管理的经验无私分享给基层医院。同时,作为武汉大学第一临床学院临床诊断学教研室主任,从教20年里,为检验医学发展培养了大量青年骨干和学科带头人。

“中国医疗卫生行业不仅具备了科学防控的强大基础,更锤炼出了快速的应急应变能力。我们有信心、有能力打赢这场战役!”李艳说。