



追梦·一线职工风采录

乘务长的“最后一飞”

本报记者 刘友婷 本报通讯员 孙海英

10月25日凌晨4时30分,任永芳像往常一样,认真化妆,穿戴整齐,准备飞行。这次执行的CZ3151航班是她职业生涯的“最后一飞”。

7时50分,伴随着那声熟悉的“你好,欢迎登机”,任永芳开始熟练地提供客舱服务。与往常不同的是,航班上有了离别的味道——客舱里有鲜花、蛋糕,还有一张张熟悉的面孔,她曾经带过的徒弟们悄悄买了机票,陪师傅飞完最后一班。

任永芳是南航深圳分公司的主任乘务长。1985年,20岁的任永芳以优异成绩成为空姐,当时她激动得好几天睡不着觉。

她格外珍惜空姐这个职业,第一次飞行,任永芳很早就起床,赶到机场才早上5时30分,足足在机场等了一个半小时,其他同事才陆续赶到。

1992年,任永芳来到深圳,加入南航,执行的第一个航班就是深圳飞北京的CZ3151航班。“每一次执行航班,我还是有一种兴奋和激动,每次登机前,总有一份期待。”

寒去暑来,迎来送往,任永芳成为旅客们的“摆渡人”。35年的飞行中,她没被投诉过一次。

有一年春节,深圳飞郑州的航班因天气原因延误,塔台通知要等待4小时,归家心切的旅客情绪激动。任永芳硬着头皮一遍遍跟旅客解释,她脸上挂着微笑,给旅客送热水、送毛巾,看到有人打盹,马上送上一条毛毯,用贴心服务安抚旅客。飞机终于在郑州落地,客舱里响起一片掌声,这是送给任永芳和团队的。

任永芳的先生杨国康、儿子杨光都是南航的机务人员。普通家庭一家人在一起的生日餐、年夜饭,对他们来说有些奢侈,聚少离多是他们的生活常态。

今年新冠肺炎疫情期间,任永芳主动请缨保障特殊疫情航班,儿子一边劝她“快退休了还这么拼命”,一边自己偷偷申请了去执行湖南常德航班的保障任务,一走就是半个月。回到深圳后,母子俩在不同的酒店隔离,再次相聚已是1个月后。

任永芳曾参与非典、汶川地震、维和部队、奥运会等重要航班保障任务,全部出色完成。

“35年,3万多个飞行小时,2000万飞行里程,没有辜负与旅客的每一次相遇。”在北京回程航班上,任永芳做了最后一次客舱广播,跟旅客告别——“再见了旅客,再见了蓝天。”



“喜新念旧”的工匠

阅读提示

今年是劳模林玉登当模具工的第26个年头。一方不足4平方米的工作台、9把游标卡尺、50多本笔记、1万多张模具设计图纸伴随他走过岁月,也见证了他从“工”到“匠”的成长轨迹。对老手艺的“念旧”是他创新的动力。

本报记者 李润钊

首次接触模具时,如今的全国五一劳动奖章获得者、上润精密仪器有限公司工模中心高级技师林玉登还不到14岁。

26年前,他听村里的同乡说“当钳工有前途”,就挤上了开往省城的班车,去堂弟当学徒的工厂参观,车间里的老师傅现场给他车了一枚戒指。“那枚戒指漂亮极了。”从那时起,林玉登下定决心要学好这门手艺。

从在技工学校加工巴掌大小的模具,到跟着公司师傅学习制作尺寸不到5厘米的时钟机芯部件,直至今日,他所制作的部件精度已经达到微米级,还不到一根发丝直径的1/10。

不断研发新技术、挑战新精度的林玉登对老手艺很“念旧”,他常常想起当年那枚戒指,“透过那枚戒指,我看到了机床背后有着热腾腾的生命力。”

心怀旧物

在车间里,林玉登身边一定会有一把游标卡尺。

卡尺单独装在专用工具盒内,使用前他会将尺面和量爪上的灰尘、油污擦拭干净,仔细检查卡尺零点位置和游标零刻度线是否对准。移动游标时,他总是轻柔缓慢,以减少磨损。这些习惯是他从技校老师和车间师傅身上习得的,这么做都是为了确保测量精度。

游标卡尺所能达到的精度极限是0.02毫米,这和车间里进口的电子千分尺、模具投影仪动辄0.001毫米的测量精度相比,差距不啻天渊。

人来人往

邓崎凡

在当下这个讲求创新的年代,各行各业都把创新念在嘴边、付诸实践。创新固然好,但守旧就真的无一是处吗?

劳模林玉登给我们打开了一扇重新观察和思考这个问题的窗口。在他的车间,进口的电子千分尺、模具投影仪能达到0.001毫米的测量精度,但是他却对精度极限仅为0.02毫米的游标卡尺近乎固执的钟

历经工具机械迭代升级,模具工匠林玉登的制作精度已经达到微米级,但他始终不放弃对手上功夫的打磨,“老手艺是技术创新的动力,也是挑战新精度的‘地基’”——



轻放在自己拇指的指甲盖上摩擦,对林玉登来说是一种工作仪式,也是他提高打磨精度的秘诀。

“摩擦给指尖带来的震动感,能让我精神高度集中,也能帮助我更准确地调整操作的力度和角度,为后续的打磨带来更高的精度。”虽然这台气动打磨机已经有10多年的“工龄”,仍然需要工人进行手工操作,但它所能达到的打磨精度却能达到微米级,比车间里的自动化打磨机器精度更高。

让他们备受打击。有人甚至说:“这是不可能完成的任务。”

当初车间搬迁时,这些“过时”的老机器险些就被留在了废弃车间里,是林玉登的坚持,让这些“老家伙”住进了新厂房。

“无论老机器还是新机器,对模具制造工人而言,要做出好产品,都需要沉下心来一点点打磨、调整。”林玉登说,“无论时代怎么变迁,设备如何升级换代,工人都不能丢了老手艺,现代化车间里也要有岁月的‘惯性’。”

守“旧”是为了创“新”

2019年4月10日,对于全世界的太空迷来说是一个重要的日子。当天,人类历史上第一张黑洞照片发布,这张图片的诞生离不开一个重要设备——“中国天眼”射电天文望远镜。而这个望远镜上安装的500米天线桁架结构轴,就出自林玉登带领的劳模创新工作室团队之手。

天线桁架由1.9万多个结构轴组成,每个结构轴的尺寸要求都不相同,精度还要达到0.01毫米。最初,林玉登和团队成员按照设计图做了多次试验,结果做出来却都是废品,这

虽然生产的模具部件、使用的工具机械每年都在迭代升级,但模具制造的工艺流程却一如他最初在技校教材上看到的樣子,没有改变。在他看来,每一个微米精度提升的背后都是一道道工序工艺的积累。

看到如今技校学生们从自动化到工业机器人等五花八门的课本,他感叹:“技术创新不能空谈,老手艺是技术创新的动力,也是挑战新精度的‘地基’。”

今年,林玉登被推荐为全国劳动模范人选。“念旧”的他继续走在创新的路上。

摄影:李润钊 制图:陈子蕴

李主任的“黑账本”



赵春青 绘

本报记者 田国奎 本报通讯员 管李峰

“在施工现场,就怕李主任掏出他的黑本子,只要上了他的小本子,接下来就是毫无回旋余地的现场教育、整改、处罚‘三步走’。”胜利油田临盘采油厂注采101站站长李舰亭告诉记者,他自己就曾上过“黑账本”,后来,通过严格落实岗位职责,做实现场施工监护,又走上了荣誉榜。

李舰亭所说的李主任是胜利油田临盘采油厂采油管理一区安全主任监督李朋,他的工装口袋里随时都装着一个本小本子。本子虽小,里面内容可都是“真材实料”:抽油机曲柄销子松、螺杆泵接地不规范、减速箱漏油、岗位员工安全帽不系下颌带等,他都一一记录在小本子上。正因有爆的都是安全工作的“黑料”,所以这个记录本成为管理区人人敬畏的“黑账本”。

李朋的“黑账本”,记录内容大体可以归结为3类。

记录全员安全培训学习考勤情况。每一堂安全培训课,李朋都会到场,认真核查参加培训的人员名单并详细记录,月底在绩效考核中予以体现,做实全员由“要我学习”到“我要学习”的转变。

记录施工现场安全监护情况。只要注采站有施工作业,李朋必到现场,将施工现场的防护措施、施工人员资质、班站监护人员是否履行职责等具体情况逐一记录在本子上,现场就地整改。对“黑账本”上记录的安全违规现象,每月清算一次,考核兑现到班站和岗位。

记录隐患问题治理整改情况。长期奔波在生产一线的李朋,对发现的设备故障点源、物的不安全状态、人的习惯性违章行为随查随记,并对屡查屡犯的隐患问题在本子上做好重点标示,不定期“回头看”,根据记录实行一月一通报一考核,形成隐患排查、治理整改闭环管理。

“李主任的小本子作用很大。通过考勤记录,让员工学有成效、干有标准;通过现场记录,做到监护到位、保障安全;通过整改记录,保证处罚有据、治理落地,夯实了持续攻坚创优的安全根基。”临盘采油厂工会副主席王书江如是认为。

邓崎凡

在当下这个讲求创新的年代,各行各业都把创新念在嘴边、付诸实践。创新固然好,但守旧就真的无一是处吗?

劳模林玉登给我们打开了一扇重新观察和思考这个问题的窗口。在他的车间,进口的电子千分尺、模具投影仪能达到0.001毫米的测量精度,但是他却对精度极限仅为0.02毫米的游标卡尺近乎固执的钟

本报记者 张昀 本报通讯员 尹翌 李卿

全长10.68公里的西双版纳隧道位于云南省西双版纳州境内,是玉磨铁路17座重点隧道之一。该铁路建成通车后,从昆明至西双版纳仅需3小时,至老挝万象有望夕发朝至,这个傣族之乡也将结束不通铁路的历史。

日前,记者来到位于深山中的西双版纳隧道建设工地,探访这里的建设者——中交二航局项目部隧道工区生产经理、2020年云南省五一劳动奖章获得者钟亚,记录下他的“掘进”人生。

伴着冰块掘进掌子面

一台巨大的鼓风机不断从洞内抽出滚烫的热气,尽管这样,走进洞内不到两分钟,整个人全身上下就会汗湿。

“这条隧道最大埋深750米,最小埋深20米,地质条件非常复杂,尤其是高地热,洞内常年温度在34~36摄氏度,对施工影响很大。每天要运送20吨冰块,才能把洞内温度降下来。”钟亚对于汗水湿透衣背的生活已经习以为常。

守“旧”与创“新”

爱。他用卡尺测量模具的不同位置,一天下来要测量的数据多达300多个。

就是这样一个“念旧”的一线劳模,带领团队用旧机器打磨出的模具精度要比车间里的自动化打磨机器精度更高,还做出了拍摄人类历史上第一张黑洞照片的“中国天眼”射电天文望远镜上的500米天线桁架结构轴。

守旧和创新同是林玉登上鲜明的标签。可见,守旧未必都不好,创新也不见得一定要和过去划清界限。关键在于如何定

义“新”和“旧”,尤其是如何理解守旧与创新。

林玉登所念所守的旧,首先是过去工人们那种工作中一丝不苟、精益求精的“旧精神”。时代在变换、技术在进步,但无论如何,各行各业都离不开这种工匠精神、敬业精神。正是这种精神,激励人们做好手头工作,点燃创新火花。

其次,林玉登钟爱游标卡尺也好,琢磨过去的模具图纸也罢,都是为了更好地使用新工具。那些别人眼中过时的、扔进废品堆里的老物件,却成为他理解新技术、新

设备,研究改进新工艺的助推器。

可以说,如果没有他数十年如一日对这些老物件的研究琢磨,就不会有他对行业前沿技术的开拓应用。

林玉登的故事说明,守旧未必都不好,关键是看守的是什旧。那些符合事物发展规律、能激发人们开拓创新的好传统,不仅不能“破”,还要好好地继承发扬。

科研是站在巨人肩膀上看远方,创新同样需要在继承过去的基础上图发展。从这个意义上说,守得好“旧”才能创得好“新”。

10年间,钟亚历经10座隧道的施工建设,在实践中成长为专业大拿——

向大山深处掘进

正在施工的掌子面地上,一大堆白色冰块冒着丝丝凉气,逐渐消融成水流,将施工面浸湿。“这条隧道几乎全为高风险V级围岩,集中了涌水、滑坡、高地应力等不良地质条件,为此,我们采取钢架紧贴掌子面、加长加密小导管等措施防止掌子面溜坍、变形。”钟亚向记者介绍着“掘进秘籍”。目前,该隧道已完成89%的施工进度。

1989年出生的钟亚虽是建设者中的“后浪”,却已是隧道施工的行家里手,10年间,他历经了10座隧道的施工建设,在实践中成长为专业大拿。

拼命三郎的“三多原则”

2010年底,钟亚进入中交二航局五分公司西宝客专项目部实习。作为实习生,与同期进入二航局的同事相比,钟亚没有经验,也没有学历上的优势,要想在企业站稳脚跟,得到更多认可,他需要付出更多努力。

还是实习生时,他就给自己定下了“多看、多学、多问”的三多原则,时常向同事、有经验的工人师傅请教。

2014年,中交二航局承接西成铁路项目,在该项目,钟亚首次接触隧道施工。他从基础

学起,不管是前期的方案制度编制,还是现场施工管控,不放过每一个学习机会。每一次混凝土施工,从开盘到浇筑,他都全程守候,不浇筑完最后一方混凝土,绝不离开现场。

2015年,钟亚走上管理岗位,在蒙文砚高速公路项目担任隧道工区经理。当时,施工条件恶劣,他带领团队克服山区地段隧道施工场地狭窄、隧道进洞条件差等困难,率先完成隧道进洞及各项施工节点任务。

以西宝客专项目为起点,历经西成铁路、蒙文砚高速公路、文麻高速公路、山海高速公路等多个项目,钟亚这个敢冲敢干的“拼命三郎”,逐渐成长为独当一面的技术骨干。

临危受命挂帅

2019年7月,钟亚临危受命,担任西双版纳隧道工区生产经理,此前,该项目的施工曾因为高温和复杂地质环境陷入停滞。

钟亚进场后,一方面明确各部门、各岗位职责,落实责任到人,短时间内解决内部混乱;一方面重新建立生产调度群,提供交流沟通平台,对于各部门及班组反映的问题,由专人落实整改。

为提高现场施工效率,他从细节出发,要

求技术员跟班作业,寻找施工进度薄弱环节,压缩各工序循环时间,并制定奖励激励制度,大幅提升工人作业积极性、主动性,实现工序间的“零耽搁、负交接”。

同时,他推行“平行作业”施工方法,经过一定时间调整,隧道正洞及平导的工序循环时间明显提升,其中,正洞循环时间由原先20小时压缩至15小时,提升25%;平导循环时间由原先12小时压缩至9.5小时,提升21%。施工进度分别达到104米和182米,较原先分别提高60%和50%,大大缓解了工期压力。

为解决洞内高温问题,他组织课题小组优化通风结构,增设储风室,采用接力通风,辅以加冰、洒水等物理手段,有效将洞内平均温度从38.5摄氏度降低至30摄氏度,改善了工人的作业环境。

在钟亚及团队努力下,西双版纳隧道施工正稳步推进,力争年底实现全隧贯通。



更多精彩内容
请扫描二维码