

G“最班组”拍摄手记⑥

致敬每一位冲锋在前的人

钟巍

2020年新冠肺炎疫情突袭,全国人民都处在焦虑不安、阴沉压抑的氛围之中,为了积极抗击疫情,快速复工复产,即便前方是刀山火海,是生死未知,仍然有这样一群人,冲锋在前,敢他人之不敢为。他们勇往直前的奉献精神可歌可叹!

《敢为》讲述了以工业工程科改善班为代表的风神襄阳人为了顺利复工复产不计个人得失全力以赴的感人故事。短片开篇交代了疫情的故事背景,选择3名代表人物展现员工

的付出,分别是改善班班长、90后员工和医护人员家属。不同于以往的第一人称叙事方式,短片以3位主人公亲人的视角,展现了在疫情期间,风神襄阳人在奔赴前线时,家中妻儿的担忧不舍,父母的关切叮嘱,以及与医护家属的风雨同舟。影片中没有过多复杂的场景,主要通过眼神、语言、动作来展现人物的内心世界。

我是班长,军人出身,信奉服从上级命令就是天职。当接到通知要为复工复产做准备时,我二话不说,迅速召集兄弟们到公司待命。应防疫要求,复产前,食堂餐桌上需要摆放隔板,阻断同桌就餐人员间的飞沫传播。

由于疫情期间材料无法采购,我带领兄弟们到处找可以利用的材料,最终提前完成制作任务。我父亲是一名老党员,也许正是父亲的影响,让我们看到了一代代党员薪火相传的奉献和奋斗精神。

秦仕伟,90后改善员,一名奶爸。面对孩子依依不舍的哭喊,妻子担忧的眼神,他毅然前行,按下了前往战场的起始键。为了保证生产的顺利进行,他加班加点对现场设备进行排查,坚决不放过任何一个隐患。勇于担当的精神,在这样一位年轻人身上展现得淋漓尽致。

夏峰,妻子是此次抗疫的医护人员。夫

妻双方一个挽救生命奔赴在前线,一个为复工复产在奋力拼搏,他们互相鼓励、互相打气,没有怨言,只有对未来的祝福和希望!

2020年是极不平凡的一年。风神襄阳积极响应国家号召,为实现“六稳”“六保”全力以赴贡献自己的力量。3月12日打响湖北乘用车企复工“第一枪”,3月20日单班复产,4月20日双班复产,实现了“零疑似、零确诊、零事件”的目标。

疫情期间涌现出的感人事迹、奋斗故事远远不止视频中展现的这些。但在这个班组的一群人身上,我们看到了敢付出、敢奉献、敢担当!



“疫”路同航

新冠肺炎疫情暴发后,长江航运总医院处在疫情救治一线,发热病人就诊量暴增。医院迅速采取措施,调集最精锐的医护、最先进的医疗设备、最急需的防疫物资,组建抗疫医疗队,全力开展患者生命救治工作。在抗疫医疗队专家组组长许绿叶、危重症抢救组组长李卜军、呼吸内科主任杜鹏的带领下,这支队伍逆行向险,义无反顾冲上抗击疫情最危险的一线阵地。

图为“最班组”短视频大赛第二季中,该院拍摄其抗疫医疗队工作时的场景。

长江航运总医院 供图

当他们潜行在深夜,如同“变身”一般,越河穿林,钻洞爬梯

京广高铁线上的“孤岛奇兵”

本报记者 叶小钟

本报通讯员 戴倩仪 孙思媛

京广高铁线上的动车从广州南站开出,向北进入北江流域,北江上有座孤岛,被河流与山岭所围绕,人烟稀少。可在岛上却屹立着两处基站和直放站,它们的无线通信信号稳定与否影响着京广高铁正常运行。

这里有来自广州局集团公司广州通信段英德西通信工区的12名通信工,他们迎着酷暑,冒着严寒,爬山涉水,日夜守护着京广高铁85公里通信线路、19个通信基站、22条地道以及45个区间直放站的通信设备。

越河穿林孤岛半夜集结

工长梁俊是一名退伍兵,2014年工区成立便与工友扎根粤北山区,为管内通信设备保驾护航。高铁作业时间都是在0点到5点的天窗点进行。前往孤岛作业地点还颇为曲折,先坐1个半小时的车到河边,再利用木船划过北江,在岛上的登陆点上岸,穿过一片杉树林,才能到达。

接近凌晨,高铁的呼啸声渐息,他们出发了。戴上头灯,穿上统一的橙色带反光标服装,背上工具包,他们排队来到河边上岛的“老地方”,就蹲下来,几个头灯的光柱聚在一起,仿佛在黑夜中开一个秘密的圆桌会议。随后他们便坐船前往孤岛作业地点。

当他们潜行在深夜,如同“变身”一般,越河穿林,钻洞爬梯,他们也自诩为“孤岛奇

兵”。每次上站点对设备进行检修或故障处理,都需要到附近的村落跟村民租用捕鱼的木船。“刚开始与村民借船时,村民们大多都不愿意晚上出船上岛。在一次次借船中,我们与村民的关系也越来越好。”梁俊对记者说。

一次,村民因为家中孩子走丢,异常着急。梁俊与工友想着小孩子爱玩水,可能是跑到河边玩耍忘了时间,便沿着河边一路寻找,果然在河边的一个小水潭旁找到了孩子,村民那颗悬着的心终于落了下来,对梁俊他们十分感激。

“我们与村民就像一家人。有一次基站发生紧急告警,村民半夜划船送我们过河后就一直守在岸边,处理完故障时都已经凌晨三四点了,特别感激这些可爱的村民!”梁俊说。

“早鸭子”巧遇大草鱼

因为站点的特殊性,游泳早已成为工友们的必备技能。刚来工区时,一大半的工友都是“早鸭子”,虽然坐船过河都会按要求穿戴救生衣,但大家自发地都学会了游泳。

“今晚WG2408/R1直放站故障处理,作业负责人尹院行,防护员袁胜彬,作业人员叶宝龙。现在布置安全注意事项,今晚去直放站要坐船,必须带上救生衣,在船上不要晃动,不能睡觉。”9月初的一个晚上,梁俊召开班前布置会。

工区管内通信设施采取“包保到人”的方式,每个人都有自己负责的站点。但夜晚不能单人作业,都是小分队行动。

“行车不上道,上道不行车”。由于站点

出现红光带,造成后续列车晚点,天窗点比预计晚了一个小时,凌晨1点才给点。等故障处理完毕已是凌晨四点,回去的路上随着船身的晃动,大家都有些昏昏欲睡。这时“砰”的一声,一道白光闪落在船上,当时大伙都被这个突如其来的“怪物”吓了一跳,定下神来一看,原来是一条大草鱼跳进了船里,大家都笑坏了。“工作的疲惫感顿时一扫而光。”工友蒋林佑津津有味地说道。

让高铁“耳聪目明”的小分队12人中,蔡肇发年纪最大,人称“发哥”。51岁的他是英德西通信工区的元老。“上班几十年了,很多亲人也不太清楚我在铁路干什么,只知道我经常要夜晚上去上班。”

在这里成长

在蔡肇发看来,通信工作就如同在维护高铁的“耳朵和嘴巴”,使其在运行时既能够“听”到别人发来的信息,又能将自己的情况“说”出去。

通信工是全能型的,即要熟悉所有通信设施维护的业务,也要依据每晚“天窗”作业内容的不同,进行相应分工,一般有作业负责人、作业人员、现场防护员、驻站联络员和司机五种角色。

“天窗作业”不是每天都有,依据年度、季度的检修计划,每人每月大约要去15次天窗。但对于英德西通信工区的12名通信工来说,最累的还是计划外的紧急任务。收到紧急任务通知必须在5分钟内出发——这是铁打的规定。

职工必须要有良好的体魄才能胜任高强度的工作。今年51岁的蔡肇发和熊德文两位师傅没有因为年龄大而要求特殊照顾,而是积极锻炼,保持身体素质。游泳、打球、太极拳,样样精通。“去一次“天窗”还是很累的,就算不是紧急情况,一般的故障处理也要快天亮了才回来,但习惯以后就好了,主要是你要明确要干什么,要怎么干。”熊德文说,“工作时间长了,身体还累,心却不累了。”

蒋林佑与工区唯一的女生唐逸云是众人羡慕的小情侣。唐逸云原本在集中修工区工作,在一次工会组织的集体活动中两人相识相爱了。广州南站距离英德西站不过40分钟的车程,但因为高铁作业都是在晚上,作息时间日夜颠倒,两人常常一个月才见一次。唐逸云便主动向车间提出申请,去年调至英德西通信工区。

工长梁俊与妻子李菲的爱情故事也颇为曲折。刚开始李菲的父亲并不看好他们,经常鞭策梁俊要努力提升自己。梁俊便在心里暗暗发誓,一定要争口气。英德西通信工区离车间较远,不具备完善的设备条件,梁俊只好找设备厂家借设备,在工区临时搭建起了视频设备的技术比武练习平台。每天下班后,他就一个人待在设备室刻苦钻研,模拟各种故障类型。终于功夫不负有心人,2017年他取得集团级技术比武视频项目实操、理论、全能第一。梁俊拿着沉甸甸的奖状登门探望,他的坚持和努力打动了李菲的父亲,如今他们已经在英德筑起了爱巢。“铁路就像我的老师,我在这里成长,在这里追寻自己的幸福。”梁俊说。

复用计划。

马斌领取材料超额,材料复用计划中也没有申报记录,所以仓库保管员拒绝发放。“赵主任,不发给我螺栓,怎么干活啊。”马斌一脸无奈。

“看来你已认识到自己的错误,这样吧,我让仓库保管员先借给你10条,下月要用回收的螺栓还上。再不能这样大手大脚了。”赵韶亭起身,将《材料回收复用管理规定》小册子塞到马斌手中。

“废旧滚轮罐耳2个、H架5个、电缆钩11个、螺栓62条……”翻开小册子,马斌发现所有回收材料记录历历在册,唯独没有看到自己的名字,立马感觉脸上发烫。

站起身,告别赵韶亭,马斌边走边嘀咕:“看来,我这坏习惯一定得改掉!”

G班组之星

“大家都会了,这项技术就不会丢了” 教会徒弟“乐坏”师傅

本报记者 吴铎思 本报通讯员 李兵德

“看,快看,潘师傅又在玩什么绝活呢?”远远看去,新疆天富发电产业售电公司检修分场焊工班班长潘光明手握一把焊具,前端火蛇吞吐,好不威风。走近了看,原来潘师傅一手拿着焊具,一手拿着一支银色的金属条。火舌扑上去,银色金属熔化,均匀地覆盖在上面,看着挺有意思。

仔细询问潘光明,才知道,这还是一门不简单技术呢。原来这是一副发电机的轴承,通常大家都叫瓦。由于汽轮发电机跳机时,润滑油系统失去油压,导致轴承发热烧毁,现在他做的就是手工修复瓦块。瓦块经过特殊处理后,再用专用的修补合金,用火焊加热溶敷上去。看似简单的操作,可是做起来不是那么容易。

在火焊加热的过程中,有的时候会有一个黄豆粒大小,如同水银般的珠子滚到一边去了。在一旁学习的焊工刘壮壮问:“师傅这是为什么?怎么会这样子?用火焊再烧,只会跑得越快,溶不到想溶的地方?”“这个是因为熔化的时候基层的温度不够,滴到上面就没有溶在一起,旁边的温度更低,所以液体的珠子就滚着跑,焊接的时候必须控制温度。”老潘解释道。

刘壮壮给记者介绍说:“这个工艺和电焊大不相同,温度不好控制,还看不到电焊所谓的溶池。因为这个金属是银色的,温度太高了就把基层烧坏了,温度低又溶不上,真的是考验手、眼的配合,而且还必须有一定的经验。”看了一会,感觉还真的是不简单!补完一半的时候,潘光明给刘壮壮讲了操作手法和注意事项,让他上手试一试。一开始怎么也溶不上,看着银色的珠子乱跑。

经过潘光明的细心指导,手把手地教,补完几道后就有点像样了。潘师傅说,刘壮壮是焊工,多少都有些经验,所以好好教一教,掌握得也快。

检修分场的吴师傅进来看到了,开玩笑地说:“老潘,你把你的绝活都教给他们了,当心教会徒弟,饿死师傅啊!”潘光明说:“都什么年代了,我的技术和手艺巴不得全教给他们呢!大家都会了,这项技术就不会丢了。”

G班组现场

坚硬、沉重的钢轨在铁路工人手中竟可以像面条一样“柔软”

这里的钢轨会唱歌

张学鹏 吴健

10月20日,地处小兴安岭南麓的绥(化)佳(木斯)铁道线上,绥化工务段60余名线路工刚拆卸下紧固钢轨的螺栓,瞬间,1600米长的钢轨就像弹簧一样蜿蜒伸展出去,同时发出嗡嗡声,在山谷间回荡。

坚硬、沉重的钢轨在线路工手中竟可以像面条一样“柔软”,还能“唱歌”?原来,这只是铁路工人为了应对气温降低情况下钢轨受热胀冷缩影响内部应力过大所采取的应力放散施工作业。

黑龙江省地处中国最北端,冬夏温差大,冬季最低气温达零下35摄氏度,夏季最高气温40摄氏度,一冷一热,对于钢轨来说是种极大的考验。看似坚硬的钢轨“身体”里就会受到挤压。时间长了,钢轨表面会变得凹凸不平,列车经过时,会产生颠簸,影响旅客乘车舒适度,也对列车安全运行带来隐患。因此,绥化工务段每年春、秋两季,都会提前组织人员对钢轨应力放散,使线路设备适应季节变化。

“在热胀冷缩以后,钢轨会产生伸长或者缩短变化,由于受螺栓紧固的约束,钢轨内部就会产生作用力。如不将这部分作用力放散出去,在高温的夏季,就会发生胀轨偏移;在低温的冬季,则会发生断轨的现象。而且这条线路承担伊春林区木材和三江平原水稻、玉米、大豆,以及国有煤矿的运输任务,一定要保障铁路运输的安全。”这个段线路技术科副科长王鑫介绍说。

这次钢轨应力放散作业大约10公里,600多名职工同时上线作业。现场分成5个区段,人员按照分工,使用60余台电动扳手开始松卸螺栓扣件,突突突的机械震动声如同为钢轨的歌声伴奏。

钢轨完成拆卸以后,紧接着就需要切割了。技术人员划好切割位置,各小组锯轨手使用锯轨机开始切割,钢锯片划过钢轨,打出了一簇簇的火花。

由于钢轨“受束缚”已久,钢轨切开以后,伸展得也并不流畅。120余名作业人员依次排开,相互配合在轨底垫入滚筒。伴随着整齐的信号,每组6名人员紧握手中大绳,拉动撞轨车撞击钢轨,如此往复,钢轨在作业人员合力推动下渐渐移动,失去了“束缚”,如同蛇行一般延展开去。

“我们从10月17号就开始应力放散施工,要等到月末才会结束。”谈起这次作业,绥化线路车间党总支书记杨玉恒觉得,现场工程车停靠不了作业地点是最大的难题,每天作业人员只能推送工机具到现场,近的1公里,远的要走3公里多,一次作业时间要4个多小时,来回走行加上装卸工机具还要1个多小时。

切割后的钢轨再依靠人力、机具配合重新固定、安装、检测,山谷里渐渐恢复了宁静。伴随着西落的太阳,身穿黄马夹的线路工们收拾好工具,喊着轻松整齐的号子渐渐走远。



扫一扫
听钢轨唱歌

本报记者 田国奎

本报通讯员 朱凤金 付金昌

“赵主任,早班班前会结束后我去仓库领螺栓,仓库保管员说啥也不给我,这才耽误了当班检修任务……”近日,山东能源淄矿集团唐口煤业公司提升中心井筒维修工马斌一下班,就跑到该中心主任赵韶亭办公室告起了仓库保管员的状。

赵韶亭见是马斌,一边倒茶,一边忙招呼他坐下。“你汇报的情况,仓库保管员打电话跟我说,现在在公司精益管理细之又细,控制材料成本是他的职责,我认为他没有做错。”

“啥,他没错,那是我的错喽!就算是控制材料成本,那也不能耽误工作啊!”马斌情绪有些激动。

赵韶亭见状微微一笑,将倒好的茶水递给马斌,示意他平复下心情,然后将班组材料领用台账递给了他,让他先看看自己的