

G 聚焦班组·元旦现场

-32℃在钻台跨年，“挺有意义”

侯红丽

2020年12月31日晚上,在准噶尔盆地西北缘,几部井架直插云霄,钻机轰鸣,打破了沉寂的荒原。西部钻探克拉玛依钻井公司XDW55010钻井队正在玛湖油田玛18井区进行钻井作业。

此时,温度计显示的温度为-32℃。井队上员工正有条不紊地作业。9米高的钻台四周虽然围了一圈保温墙,但寒风仍然无孔不入,感觉比地面还要冷很多。

一圈灯把钻台上照得如同白昼,司钻

马强带着班组人员忙碌着。他们全副武装,穿着厚厚的棉靴子、棉衣棉裤,戴着围脖棉帽,呼出的热气凝结成了霜花,许多泥点子在身上冻成了冰。

深蓝的夜幕下,风硬如刀。“虽然有极寒,充电的发热马夹,但因为实在太冷了,工人在钻台上1个小时必须轮换一回,到值班室暖和暖和,要不大家都冻得受不了。”XDW55010队队长张程豪说。

岁月不居,时节如流。井还有800米才能打完,跨年不能回家,大家依然坚守岗位。马强一边盯着井口的操作一边说:“对于井队的人来说,开钻就是命令,开了就不能停,没

考虑过休息的问题。”

“大家都没想那么多,就想着扎扎实实把井打好。下了班再给家里打电话。”外钳工马海龙向上推了一下帽檐说道。

玛湖是新疆油田重要的产能区域,之前,克拉玛依钻井公司打破冬停的惯例,在此连续进行了4年冬季作业。几十部大钻机纷纷迁徙于此,与严寒拼搏,最冷的时候气温低至-46℃。

“今天晚上进行提钻作业,全队会在岗位上迎接2021年的到来,作为一名钻井人,这也挺有意义。”在10年的钻井生涯中,张程豪多次与同事们共同奋战在节日的一线,每次

都有不同的收获和体验。

“目前队上可以进行小倒休,每个人轮休三五天,每个班8人,能保证正常施工。”他说。

在钻井人眼中,为之努力奋斗的井场和充满温情的家庭,都是自己的向往之地,当工作与家庭难以协调之时,他们会坚守岗位。

节日虽然不能与家人团聚,但交班后回宿舍和同事们一块儿聚个餐、聊聊天,同样令大家快乐和满足。“明天队上加几个硬菜,大家一起聚个餐,好好过个节。”钻台上,张程豪向员工们许诺。

-16℃在元旦卸车,“不好意思”

杨林

“真不好意思,现在是新年第一天的凌晨4点,温度是-16℃,要卸掉7节装满套管的车皮,咱们这30多人要注意安全。”在位于塔克拉玛干沙漠北缘的西北油田物资供应管理中心库区铁路专用线上,现场作业组组长廉俊良在给卸车人员进行班前安全教育。

廉俊良确实感到“不好意思”面对大家。昨天火车站通知有7节车皮今天凌晨1点进入库区,按照车皮进入库区6个小时

必须卸完的规定,大家不到1点就到专用线等候。库区四周全是戈壁,无遮无挡,大家在严寒中等了半个小时,车站又通知车皮入库时间改为4点。

时间紧,任务重,刚才一片静寂的戈壁瞬间吊车轰鸣,套管钢铁的碰撞声响彻茫茫戈壁,操作人员爬上车皮,把1吨多重的套管用钢丝绳捆绑,吊放到大型平板车上,再拉到600多米外的管材区堆放。“装车时注意,今天是7种型号的套管,要分别堆放。”现场管理员赵砚军不时提醒。

西北风通过冰凉的戈壁吹在脸上,像针扎一样,又吹透厚厚的棉工衣,直往骨头缝里钻,痛!

“啊!”司索工买买提的惊叫声把廉俊良吓了一跳。走近一看,他的棉手套可能沾水冻在牵引绳上拽不掉,猛一扯,手套烂成两半。买买提摇晃着手腕说:“我现在浑身麻木,好像手都不是自己的。”

廉俊良摘下自己的手套塞到买买提怀里。“戴上吧,我不冷。”见买买提不肯接,廉俊良搓着麻木的手说,嘴巴却冻得发抖。

“老廉,咱们得想个办法让大家暖和一点。”赵砚军也急了。

“抓紧让家里烧两桶开水。”

开水送来,大家喝在口里,暖在心里。经过5个小时的苦斗,350.26吨套管全部卸完就位。廉俊良明知故问:“冷不冷?”

“不冷!”大家虽然有点哆嗦,但声音很大。

“说不冷是瞎话,过节了,今晚我和赵砚军请大家喝酒。”说话间,手机发出短信提示音,廉俊良低头一看,笑了,“今天喝不成了,火车站调度通知,今天23点或明天凌晨1点,有3节车皮入库。大家好好休息一下,晚上继续卸车。明天请大家喝酒!”

G 班组影像



建桥

元旦,四川省泸州河东长江大桥纳溪岸13号墩施工现场一派繁忙景象。正值长江枯水期,他们抓紧施工,力争大桥早日建成投用。 廖胜春 李月 刘精华 摄



装车

1月1日,中石化中原油田油气储运中心油库装车班马不停蹄地把一车车原油拉到周边指定的炼化厂,当日装油55车,合计1700吨。 范明摄影



护路

2021年的第一天,安徽淮北矿业集团公司铁运处烈山工务段的巡道工封海生迎着朝阳开始了一天的线路巡查工作。一个班下来,他要走1万多步。 李建摄影

G 党员在一线

新年添『新丁』

1月4日,浙江省首台链斗式卸船机在宁波舟山港穿山港区中宅矿石码头二期工程顺利完成滚装上岸。该卸船机在环保、节能、便于自动化改造等方面优势突出,可满足40万吨级矿船的作业需求,能耗比传统抓斗式卸船机降低约20%,额定作业能力提升1.4倍,达每小时3600吨。

图为链斗式卸船机整体上岸场景。

蒋晓东 陈华 摄

打磨打磨再打磨,所有的努力都是为了营造更好的沉浸式体验

梦幻乐园里的造梦工匠

本报记者 蒋苗 本报通讯员 郝帅 赵晨晨

经历812个昼夜,累计投入近万名施工人员,2020年12月22日,北京环球影城项目目标段二的8个单体完成竣工验收,将陆续进入实体移交阶段。

在游乐园玩一个项目可能只要数分钟,排队往往要数小时,而建一个乐园需要数年。如果说影城是个梦幻乐园,那么影城的建造者就是一群造梦工匠。

中建二局北京环球影城项目书记王鹏向《工人日报》记者介绍,北京环球影城主题公园占地100.61公顷,包括七个主题景区,中建二局作为唯一一家参与主题公园全面深化设计的总承包单位,负责侏罗纪世界努步拉岛乐园和小黄人乐园两大主题乐园建设。

25种专业,9400个钢构件

“在哥斯达黎加海岸外的努布拉岛上,一群恐龙因基因工程得以重生,栖息于豪华的恐龙度假区之中。一只残暴的转基因恐龙逃出监笼并在努布拉岛上引起混乱。”这是电影《侏罗纪世界》中的震撼场景,如今在一群工匠手中化作可知的逼真情境。

复原努步拉岛,以标志性建筑假山为例,山体上的每一道褶皱、每一个灯具、每一条瀑布,都经过巧妙的设计。

山内有两圈复杂的过山车轨道,山下有裙房结构和空调机组,山间有瀑布、灯光,整个假山涵盖了25种专业,这使得假山设计工作压力巨大。

147个主题照明灯不规则地镶嵌在假山

之上,13个电源回路和24个控制回路又是调节这些灯光亮度和颜色的幕后“操盘手”。假山表面呈不规则状,内部钢结构又错综复杂,稍有不慎,就会出现灯具和穿梭山间的过山车相碰的情况。与此同时,假山还有四道瀑布,最大高度达37米,通过假山下面水景泵房内的4台总功率240千瓦的水泵从相邻湖区抽水,这需要水景专业在假山内部铺设4根50毫米直径的不锈钢管。

“3个瀑布能否顺利挂下来?这不是自然冲刷出来的,又不能积水,还要考虑防水、防雷、灯光打哪个位置效果最好、检修的时候留哪个位置、施工平台与内部结构一体等等因素。”项目总工程师王贺说。

“把它比作史上最难假山毫不为过。”项目经理邢义志说道。不同于传统的照图施工,作为工程总承包单位,建设团队拿到的只有一个非常简单的模型。

49.5米高的“钢山”,是由9400个钢构件“合抱”而成。在钢构件组装之初,建设者面临这样的选择——是搭积木一样一件一件地组装,还是一部分一部分地组装?前者施工难度小,但精准度不容易控制,后者可以提高组装的精度,但施工难度加倍。

经过组装后的单元化钢构件,至少拥有5个以上的拼接点。装配式住宅构件组装中都是上下对齐、拼接,但钢结构单元化组合中,

不能只盯住一个维度,上下左右都要兼顾。

为了保质保量完成安装任务,工程师首先在计算机中进行假山的安装模拟,在模型中确定哪些构件可以组合成一个单元,再根据每个组合单元的特点确定拼装胎架和测量控制点,以此为基础,对现场安装的相关人员进行可视化的模型安装交底。

更像是做艺术品,更有成就感

在侏罗纪世界努步拉岛乐园,古朴的一草一木传递着亿万年时间更迭的印记。“高仿、做旧、上色”是项目的一大特色,一山一石都是根据创意工程师手绘的效果图制作,再结合现场工程师意见进行微调。

毕业于景德镇艺术学院的专业美工师李君宁只有25岁,但拿起上色刷的他没有丝毫躁气,双手粗厚,全然不像年轻人的手。

他介绍,要营造出山体不同的色彩,就必须拿捏好色调的尺度,而每次调色都是根据现场的感觉来确定。为了能最真实地还原在无任何灯光的情况下也完美的色彩效果和荧光效果,有时只能摸黑操作。

“这份工作需要百分之百的沉浸,投入之后,就会忘记时光的流逝。”聊起这份工作,李君宁眼神笃定。

“你肉眼看到的地方基本都是我们这个

岗位的活。”建筑装饰设计经理李登杞说,做这个项目的过程中,他加深了对专注和严谨的理解,“比如抹灰也会带来不一样的肌理,毛点、光滑一点还有颜色深浅,感官上是不一样的。单单油漆的光泽度,就有高光、缎光、弹壳光、半光、亚光,以前没听说过。”

李登杞以前是建酒店的,转而投身文旅项目,他的感受是“更像是做件艺术品,蛮有意思,也更有成就感”。“不断修正,打磨打磨再打磨,整个过程中我学到不少,脾气也被磨得差不多了。”他感慨。

“在这里‘差不多’是不行的。”演艺布景负责人熊斌印象特别深的是,有个4米多高的布景窗,为了美观,考虑用细框,但从安全性考量,又不能太细,还要满足安装和检修维护的需要,前前后后沟通1年多才确定方案。

“无限协调”是这里工作的常态。有个3吨多重的大构件,厂里已经验收通过,可到了现场布置时,艺术总监说不行。“他就是感官上觉得不行,那怎么办?只能退回厂里,再改,直到他觉得行。”李登杞说。

两个乐园一共要用到多少张图纸?设计经理白学永告诉记者,从几百张概念设计图到几千张设计图,再到施工用的六七万张扩充图。

至于设计中涉及的方方面面细节要求,更是包罗万象。比如从几百种颜色到几千种主体色的效果图,才是最终实物显示出的颜色。比如节能、消防、防腐等都有国标,而作为乐园,更要考虑小孩的安全,建筑设施没有锐角就是一条基本的要求。

“小黄人乐园整体色调鲜艳明快,这里的餐厅也体现了这种风格,哪怕地板上的纹理也精心制作。”白学永说,“我们是造梦人,所有的努力都是为了营造更好的沉浸式体验。”

G 党员在一线

我为列车做“美颜”

大家都觉得油漆工岗位技术含量低,而且又脏又累,可王喜存认为,党员就应该带头冲到艰苦困难的岗位上去

刘燕勇

当旅客走上站台,看到一列列客车整齐地停靠在站台边,那整齐划一的着色、光洁如新的漆面,是不是感觉每一列客车的“颜值”都是满满的?其实,让列车时刻保持“颜值”在线是很不容易的。在旅客列车“高颜值”的背后,有一个不为人知的工种——车辆油漆工。

快速列车车厢的使用寿命大约在45年,除了每隔4年进行一次车体漆面整体重喷以外,日常漆面维护就全靠车辆油漆工。每当有车辆漆面发生龟裂、破损、腐蚀、脱落等问题,他们会立即对漆面进行修复。

今年52岁的王喜存是太原车辆段大同运用车间的一名车辆油漆工。回想当年,从车辆乘务员转岗干油漆工,身边的朋友和家人对他有很多的不理解。大家都觉得油漆工岗位技术含量低,而且又脏又累,说他是“扔了扳子,拿刷子,脑子不灵光”,纷纷劝他不要去。可王喜存认为,无论什么样的岗位总要有人去,自己是一名党员,应该带头冲到艰苦困难的岗位上去。

清理、刮腻、打磨、刷漆、抛光,看似简单的工作流程,可实际操作起来,王喜存却发现没有自己想象中那么简单。有时看上去很小的一道漆面裂纹,等清理完漆皮的时候,就会变成一大片。这个时候,工作进度和作业时间就变得很难把握。“抢时间”就成了王喜存工作中的首要问题。

为了争取到更多的作业时间,列车一入库,王喜存就抓紧时间做漆面检查,然后根据检查情况制定工作计划。大同运用车间管辖范围有12个车次23列车,每个车次入库时间都不一样。有的是凌晨,有的是中午,有的是晚上,无论什么时间,只要车列一入库,就能看到王喜存的身影。

比“抢时间”更难的是“等时间”。由于油漆工作的特殊性,每道工序必须等到上一道工序完全晾干后才能进行。刮腻子,要等到腻子全干了才能打磨刷漆;刷完油漆,要等到漆面全干了才能进行抛光处理。无论处理多少处漆面故障,王喜存都要在库里待上一整天。同事们都打趣地说,“王喜存不是在刷漆的路上,就是在等刷漆的路上。”

12年来,王喜存用自己的辛勤坚守换来了1万多辆旅客列车的“高颜值”。“我觉得我干的这一切都是值得的。”他笑着说。