

## 工会周刊



责任编辑：王维砚  
E-mail: ghxwghzk@126.com

## G 追梦·一线职工风采录

## 特种车辆驾驶员的“战靴”



赵春青绘

本报记者 那生祥 本报通讯员 焦玉娟 孙晓雨

“你瞅瞅，这双鞋都破成啥样了，还舍不得扔？”妻子对张明灿埋怨道。这不是妻子第一次劝他换掉这双鞋了。去年秋天，妻子来柴达木盆地花土沟生产基地看他，见他脚上的这双鞋已经掉了皮、脱了色，走起路来鞋面上满是褶皱，就劝过他，但他舍不得。

张明灿是青海油田井下作业公司压裂大队的特种车辆驾驶员。最近，他一直在涩北气田执行压裂任务，110天里，他驾车行驶了上万公里。结束任务回到花土沟基地，他脚上的旧工鞋又裂开了两道口子。

张明灿和他的宝贝“战靴”的故事，得从10年前说起。2012年，张明灿刚刚走上特种车辆驾驶员岗位。单位配发劳保用品时，他第一次见到了这双工鞋。这是一双驾驶员专用工鞋，牛皮材质，鞋型细长，轻便，他对这双鞋爱不释手。

10年来，他执行压裂施工任务上千次，行程数十万公里。这双工鞋陪着他一次次穿越高原千里戈壁、翻越山峦沟壑，成了他驾车途中最靠谱的伙伴。特别是行驶在“搓板路”、浮土路上，他必定要穿着这双工鞋，“穿上它，安全系数高，心里才踏实。”

每趟出车回来，走进宿舍，他做的第一件事就是脱下这双“战靴”，拿起擦鞋布，仔仔细细地擦拭，再端端正正放回鞋架的最里面。

有时，这双“战靴”也是他在危险路上的“生死之交”。

那是张明灿第一年驾驶压裂车执行任务时，车子驶进狮子沟，眼前窄窄的山路只能容下一辆大车通过，一座陡坡成30度以上倾角。他倒吸一口凉气，脚下半天不敢松懈。事后，他庆幸：“还好，穿了这双合脚的工鞋。”

有一回，张明灿紧紧握住压裂车的方向盘，重达几十吨的车子像巨兽一样小心翼翼地向前行驶。突然，前方道路收窄，坡度变得更陡，偏偏这时，刮来一阵黄沙，卷起路上的浮土，前方视野变得模糊。“我的心紧张得快跳到嗓子眼了，我告诉自己，必须冷静下来。”张明灿立即抬脚，踩刹车，挂低挡，降车速……那一刻，那双工鞋就像长在脚上一样，特别听使唤。终于，车子顺利通过了那段陡坡。从那以后，他更加小心地爱护这双工鞋。

对和他的“战靴”来说，最大的荣誉在于，10年来行驶在路上从没发生过事故。如今，历经“沧桑”的“战靴”不得不光荣“退休”了。张明灿拿出一个崭新的手提袋，小心地把它们收起来，也珍藏起了一份特别的回忆。

## 以车为家的探伤“医生”

本报记者 裴龙翔 本报通讯员 宇汝军

近日零时10分，57959次钢轨探伤车飞驰在京港高铁阜阳西至合肥线路上，探伤车检测室内灯火通明，电脑显示屏荧光闪闪。徐蔡鹏和同行的探伤工正目不转睛地盯着显示屏，通过波形图研判钢轨损伤情况。

春运期间，列车开行密度大，钢轨经过长期、频繁的动荷载碾压可能出现裂纹、不规则磨损等损伤，需要及时对钢轨进行探伤检测，确保钢轨“健康”。

29岁的徐蔡鹏，是中国铁路上海局集团有限公司上海大机运用检修段钢轨探伤车间技术员。当天，他们的任务是，利用钢轨探伤车，对阜阳西至肥东站间240公里的高铁钢轨进行春运安全“体检”。

车外的夜色仿佛无边的浓墨涂抹在天空，探伤车检测室内，每分钟250帧的波形图从检测人员眼前不停划过。“检测途中，我们需要盯控一闪而过的波形图，还要及时调整探伤位置，对可疑损伤信息进行标记汇报。”徐蔡鹏说，如有明显的损伤图形，要第一时间联系兄弟单位工务段进行现场复核确认，确保不错判、漏判故障点。

1时40分，57959次钢轨探伤车通过凤台南站。“你看这个B型图，这里有几个红色的45度栅格，说明这里可能存在疑似损伤或蛇形磨耗。”徐蔡鹏对身边的监控人员说。徐蔡鹏告诉记者，钢轨探伤车具有自动探测、实时数据反馈和伤损提示等功能，又被称为探伤“机器人”，这台最高检测速度能达到时速80公里的“机器人”，探伤效率是人工小车的30倍，且不受恶劣天气影响。

3时22分，探伤车抵达沪蓉线肥东站。这期间，徐蔡鹏和同事共观看近4.8万帧波形图，发现两处疑似损伤。

由于探伤工作需要随车流动，一个作业周期完成后才能回家，因此7名工友吃住和工作都在同一辆车上，一待就是十几天。工长黄华风趣地说：“探伤车就是我们流动的家。”

“每年春运都是我们最忙的时候，有好几年的年夜饭都是在车上吃的。”徐蔡鹏告诉记者，今年春运，7台探伤“机器人”全员出动，每天夜间利用高铁停运间隙的“天窗点”对长三角铁路线进行探伤检测，计划完成23351公里的钢轨检测任务。

张杰从事单轨道岔检修近20年，与星光相伴守护列车安全行驶——

## 山城“夜行人”

本报记者 李国

2022年12月26日凌晨1点，随着最后一班列车进入车场，山城重庆从忙碌的喧嚣中渐入寂静。这也意味着，张杰和工友们这群“夜行人”要开始忙碌了。

穿楼而过、跨江而行……轨道交通的“上天入地”离不开一个特殊装置——道岔。由于道岔是无替换设备，一旦出现故障就会导致列车停运。因此，每天都要对道岔进行“健康体检”，重庆轨道集团运营三公司工务维保部副经理张杰就是这些道岔的专属“医生”。

凌晨1点~4点的3个小时，是留给张杰和工友们的“天窗”作业时间。他们要用深夜的疲惫，守护列车一天的安全运行。

验电接地、切断道岔驱动电源、拆卸防尘罩……每完成一个作业项目，张杰就会在工单对应的位置打上标记。

从事道岔检修近20年，这样昼伏夜出的工作节奏张杰早已习惯。多年来，他先后主持单轨道岔技改创新项目近30项，节约成本超2000万元，获7项实用新型专利，并在不久前获得第十六届中华技能大奖。

## 30多本笔记“炼”成“活字典”

嗒、嗒、嗒……凌晨1点30分，重庆轨道交通3号线道岔梁上，机械养护作业的声音此起彼伏。此时，张杰的身旁摆放着一个重约10公斤的工具包、一本笔记本和一支笔。

“列车每日运行，发现小问题要及时解决，不要拖成大问题。”张杰一边叮嘱身边的年轻同事，一边用随身携带的点检锤，敲打了一下轨道梁之间的接缝板，一声清脆的回响传来。

“声音清脆，表示轨道梁间结合紧密，如果回声低沉，就说明轨道梁之间的螺丝可能

有了空隙或者松动，需要检查确认问题所在。”张杰说。

这些检修“秘籍”都“藏”在张杰的30多本笔记里。

2004年，张杰进入重庆轨道集团，从事单轨道岔检修维护和技术革新工作。此前，他已经在重庆一家机电厂干了13年机械设备维修。

当时，国内第一条跨座式单轨线路——重庆轨道交通2号线刚刚开通运营。跨座式单轨交通技术和设备大都从国外引进，车辆、轨道梁、道岔等核心技术也都遵循国外标准和规范。面对技术壁垒，张杰和同事们的脑海里有了明确目标：掌握核心技术，早日让单轨道岔实现国产化、重庆造。

在道岔专家带领下，张杰和同事们把“家”搬到了工作室：他们买来专业书籍，白天自学技术资料，在现场进行测量、对比、绘图；晚上讨论技术问题，记录读书笔记和学习心得。

也是从那时起，无论走到哪里，张杰总是随身带着笔记本，遇到不懂的技术知识、总结出来的独家“秘籍”都会马上记下来。十几年来，这些笔记本摞起来有厚厚一摞，记录的资料数据超过数十万字。因为对道岔的上千个标准数据了如指掌，张杰也被同事们称为道岔“活字典”。

2012年，张杰通过观察、测试，发现道岔推杆故障大多因刹车垫磨损导致。经过200多万次试验，耗时1年多，张杰团队成功将道岔锁定装置使用寿命延长了3~6年，节约了数百万元设备采购资金。

## 眼睛就是尺子

凌晨2点，张杰和工友们在已经在线上忙碌了近1个小时。

只见张杰打开探照灯，保持半蹲姿势，屏住呼吸，以便找到最佳状态。很快，仅靠

目测他便得出结论，“两个接缝板之间的高差没有超过2毫米，符合标准。”

同行的工友用游标卡尺一番测量后，果然没问题，于是调侃道：“你的眼睛就是尺子啊。”

这个好眼力是张杰在日复一日的积累中练就的。

此前，重庆轨道交通线路上的进口装置设备到达一定使用年限后，各种小毛病频出。为降低维修成本，把技术掌握在自己手中，张杰和团队通过对检修中的问题进行归纳总结，一步一步攻克了技术难题。

那段时间，他白天，跟随专家现场学习，深夜，奔波在轨道线路上检修设备。经过连续数月的高强度学习和工作，张杰带领同事们编制出了国内第一本单轨道岔维护手册，不仅为单轨道岔维护维修作业建立了“标准”，更为单轨道岔国产化奠定了基础。到2016年，重庆单轨道岔设备已实现90%国产化。

近年来，张杰带领团队相继完成轨道交通2号线关节型道岔指形板技改、宝桥三开道岔锁定装置技改、船舶单开道岔锁定装置制动系统整改等多项技改及科研任务。

他们最新研制的信号继电器快速检测仪，能一次性快速自动检测继电器所有触点，将工作效率提升8倍以上，且体积小巧便携，成为日常检修作业中的“神器”。

## 守护列车安全运行

接近凌晨4点，城市在薄雾中露出微光，张杰和工友们终于在首班列车出站前处理完了所有事项。这群“夜行人”带着一身疲惫离开工作现场。

张杰告诉记者，经过10余年的努力，重庆轨道集团已经打破了国外对道岔设备的长期垄断，完成了从标准到研发、运营的全链条国产化，并在重庆建成了国内首个单轨交通



凌晨，张杰在进行单轨道岔钢梁连接部位检查。 本报记者 李国 摄

科技示范工程及单轨交通装备产业基地。与重庆轨道交通事业的发展共成长，张杰也收获了第十三届全国人大代表、全国劳动模范、第十四届全国技术能手等荣誉，成为在山城小有名气的“技能明星”。

2012年，张杰技能大师工作室挂牌成立。在这间工作室里，张杰积极发挥“传帮带”作用，将自己笔记里的“秘籍”传授给同事。

“杰哥对工作极其认真，对细节问题严格把控，遇事冷静，有很强的判断能力，他分享的经历和培训让我受益终生。”重庆轨道集团运营三公司单轨道岔综合维修一组组长、张杰技能大师工作室成员余建平深有感触。

目前，张杰劳模工作室累计开展培训110多期，直接培训2000人次，培养高技术人才20多名，整个单轨道岔专业高技术人才比例大幅提升。

每天的高峰和晚高峰，车厢里都挤满了人。张杰说，想到自己在守护列车安全运行的同时，也是在守护城市追梦人的梦想，就觉得心里很踏实，很有成就感。

早上6点30分，3号线首班列车载着追梦的山城人开始了一天的忙碌，列车飞驰而过，变成一个亮点消失在远方……

## 图片故事

## 中国最北夫妻警务室温暖一方

1月8日，史先强和妻子沈欣在洛古河夫妻警务室前敬礼。

洛古河村位于“中国北极”黑龙江省漠河市北部90多公里外，中国“最北”夫妻警务室——大兴安岭边境管理支队北极边境派出所洛古河夫妻警务室就坐落在这里。

2020年7月，史先强和辅警沈欣夫妻从第一任警务室夫妻手中接过这个“小家”，成为洛古河村的“第72户”村民。

洛古河村冬季长达近8个月，最低气温零下40多摄氏度，村子里的很多生活物资需要靠单位定期补给。夫妻俩战胜严寒与孤独，坚守在这里。除了日常巡逻边境、入户走访，夫妻俩帮着各家忙活柴米油盐事，让村民们感受着极寒里的温暖与安心。

沈欣说：“祖国是‘大家’，边境是‘大事’，我们是‘小家’，‘大家’安宁了，才有我们‘小家’的幸福。”

新华社记者 张涛 摄

援疆农技员方先珍为当地养殖业问诊把脉，用科技赋能动物疫病防控，在牧民心中——

## “看见方大夫，心里就有底”

## 奋斗者正青春

本报记者 吴泽思 本报通讯员 景双善

在牧民眼里，方先珍是“情系农牧区的河南大夫”，在牧场，牧民们说：“看见方大夫，心里就有了底。”

方先珍是河南省第十批援疆干部，也是河南省农科院捐赠的。这种鸡抗病性强，鸡蛋营养价值高。2021年10月，鸡苗送到了哈密，当时哈密已经下雪，气温降到了零摄氏度以下。鸡苗怕冷，养殖户没经验，方先珍和同事临时做起了鸡苗的“代理妈妈”。

2022年2月，鸡苗长成了成鸡，并开始产蛋，方先珍和同事陆续向养殖户发放。“各家对养殖技术的掌握程度不一，饲养过程要手把手地教。”那段时间，她没少往养殖户家跑。

“每户发放30只成鸡，一天能产20多枚鸡蛋，每枚鸡蛋以1.5元回收，月增收近千元。”在方先珍和同事努力下，养鸡成了当地百姓的致富项目。

## 走遍哈密牧区

初次踏上新疆，方先珍有点失落。到哈

密时正是春天，河南早已花红柳绿，哈密却仍旧满目荒凉。从机场到哈密市区的路上，不时可见戈壁荒漠，让人生发出一种“杳无人烟”的寂寞感。

生活上的苦不足为虑，工作上的难才是真正挑战。新疆的畜牧业以开放式放牧为主，管理粗放，牧民对疫病防控知识了解不多，再加上语言障碍，需要反复指导培训。方先珍他们想出了一个办法：承包到户，由工作人员盯着定期检查。

牲畜疫病防控需要定期采样，但哈密的猪舍都是老房子改造的，没有监控，养殖户也不会采样，工作人员只好自己猫着腰钻猪圈。除了采猪的样品，猪的吃吗拉撒都要纳入监测范围。采的点越多，风险排除得越全面，每次采样，方先珍身上的猪粪味两三天都散不掉。

“采样脏臭不说，还要在猪群中左奔右突，如此‘惊险’，怎么做到的？”记者问。方先珍淡淡一笑：“这很正常，干的就是这个活。”

为加强哈密市动物疫病防控工作，方先珍钻牛牛圈、进鸡舍，走遍了哈密市的各个牧区。

## 为动物疫病防控系统添“智”

每年春天是羊羔出生的高峰期，为确保

成活率，方先珍走乡串户，一个一个羊圈挨着看。

现场问题要解决，基础设施建设也要完善。方先珍发现，哈密的动物病理和寄生虫检验存在缺陷，在以放牧为主的养殖模式下，环境不可控，动物更容易感染寄生虫等疾病，因此必须补齐短板。于是，她一边着手建设实验室，一边安排人员到河南培训。实验室建立完善后，为动物疫病防控临床诊断提供了信息参考。

在哈密，一年的动物疫病监测数量将近10万项次，出具检测报告2000多份。之前报告都是人工输入，分析归纳数据后，还要撰写报告，工作量巨大。方先珍带领团队建立了一套信息自动化系统。于是，样品采集、检测流程、监测信息、数据智慧预警等功能，检测结束后可自动生成检测报告，还能对检测数据进行分析，对疫病进行预判和预警。这套“智慧防控”系统也让哈密走在了全疆动物疫病防控工作的前列。

在援疆干部中间流传着这样一句话：不到新疆不知新疆有多大，不援疆不知国情怀有多深。方先珍深以为然，对她来说，这是一段弥足珍贵的经历。至于大美新疆，她打算等援疆结束再好好畅游，“眼下最重要的还是把手头的工作干好。”