



奖章背后的故事

撑起偌大维修车间的小个子组长

——记北京市劳动模范、海淀环卫五队维修组组长吴军

□本报实习记者 赵思远 文/摄

这里没有雅观别致的工作室,只有杂乱拥挤的维修间;这里没有光鲜亮丽的面庞,只有一张张脏兮兮黝黑的脸;这里没有丰盛美味的菜肴,只有清淡简单的工作餐;这里没有干净整洁的床板,只有一箱箱布满油污的零件。这里是海淀环卫五队维修组,在布满污垢的垃圾车下,在打磨零件的车间里,总会有一个不到一米六的小个子,穿着已经洗不出底色的工服,拿着各种工具,根治清洁车辆的各种“疑难杂症”。他就是海淀环卫五队维修组组长、北京市劳动模范吴军。

把工作当成生活的劳模

300多辆各式清洁车承担着整个海淀南部的垃圾清运任务。平均每天出车135辆、620余车次,清运生活垃圾1200吨,粪便650吨,餐厨、厨余垃圾25吨,这就是海淀环卫五队艰巨而繁忙的工作。

也正是这样高的工作效率,使得每辆车每天最多要跑五六次,整支车队全年累计行驶四百万公里,需要大大小小400多次的二次保养。“这些车辆常在路上跑,运输频次高,加上各种垃圾对车辆的腐蚀,故障就免不了会经常出现。”吴军说,“尤其是垃圾车重载爬坡的时候,会使离合器等零件损耗过快,就要在第一时间进行故障维修,保证按时出车。

对每一辆车的故障检修,过程需要按部就班,不能有丝毫的步骤跳跃。司机在出车前检查车辆,如果发现有问题,就要报修到维修组进行检测。吴军举例说:“比如一辆车的离合器打滑,需要一名维修工人先试车判断故障,发现离合器片薄,将外面的闸箱卸下,再更换压盘、离合器片。”一辆车从检测到修理完毕,像吴军这样的修理高手大约需要1个半小时,可对于刚刚上手的修理工来讲,可能要两到



脏累中工作的幕后英雄

人们或许能看见运输垃圾的车辆每天一如既往的奔跑在路上,却看不见那些战斗在肮脏的车底,忍受着难闻气味进行维修的无名英雄。人们或许知道吴军在2015年成为了北京劳动模范中光荣的一员,殊不知这背后他是在怎样的环境下雕刻着丰碑。

“有一年夏天的中午,垃圾车坏在了六里屯填埋场,我们只能去垃圾山上修。”吴军想起那一幕,依然记忆犹新。“四周全都是垃圾,空气中弥漫着酸臭味。举头望去是乌鸦、苍蝇、灰尘,低下头是遍地的垃圾和泥土。”两个多小时,吴军顶着炙烤,忍受着异味,毅然将车辆故障排除。“这些其实还都不算什么,我们之前的工作环境更恶劣。”吴军向记者介绍,在清洁车密闭化之前,垃圾就直接装在卡车上,尤其是夏天,很多垃圾发酵后,即便是被倒掉,垃圾汤液也会残留在车上,进而渗漏到车底。即使维修前大家先把车底的残留物质清理干净,很多次垃圾汤液仍会滴在吴军等人的衣服上,更有蛆直接掉进维修工的嘴里。面对艰苦的工作条件下,吴军和同事们都熬了过来。

“我刚参加工作,那些老师傅对我的影响很大。他们技术精湛到坐在一边看着你操作就能发现问题,对新人也是照顾有加,传授技艺毫无保留。老师傅的敬业精神也一直激励我到现在。”吴军也曾在右手受伤无法活动的情况下还坚持单手带病指导上工,而这也只是他在工作中忘我奉献的一个缩影。

学透一门技术,为别人谋幸福,一直是吴军的精神坐标。在一个个平凡而又平凡的事例中,这个不到一米六的小个子,撑起了海淀环卫五队维修组的一片天,用坚守证明了工匠的追求,用行动诠释了劳模的价值。

三个小时。活儿忙的时候,吴军和他的同事们一天要修理三四个大型车辆,零碎活更是数不清。虽然每天实际上是8点上班,可吴军每天6点钟就来做上工准备,预防有临时的出车故障,周末主动过来干活更是吴军的家常便饭。车队的每辆车以前每年只做一回二次保养,为了延长车辆以及零部件的使用寿命,吴军和同事们将频次增加到每三个月做一次。“二十多年来我都没怎么歇过年假,有时要是我不来上班都觉得难受。”在吴军看来,这份工作便是他的生活。

把技艺融进血液的大工匠

在海淀环卫五队,修理工们面对一些“疑难杂症”时,只要有吴军在,大家的心里总能踏实许多。2012年,在没有修理大型车辆技术基础的情况下,吴军带

领全组人员攻坚新型单臂吊维修技术,仅在当年就成功解决了80余部车辆在传动轴、离合器和闸箱等方面的故障。针对很多车辆存在的刹车抱死问题,吴军进行刻苦钻研,将产生故障的相互较劲的零部件逐一打磨、修理,奇迹般地使30多辆车的相关故障自此再未发生。“三个老师傅四天都没修好的故障,吴军十分钟就能搞定。”同事眼里的吴军,已经把这些技艺和他的血液融为一体。

在修理技术上,吴军是当之无愧的领头羊。而在大家看来,他还是一名技术创新的能手。修理车间原来用来拧机油滤清器的皮带扳手,都是从一些专用市场上买来的,并不完全适合维修人员的实际操作需求,使用起来费时费力效果也差。吴军经过长时间的观察和总结,逐渐在实际操作中发现废旧车链条是做专用扳

手的最佳材料,于是他将废旧的链条收集起来,改装做成皮带扳手。不仅降低成本,使用起来也比以前方便了许多,大大提高了维修效率。而这看起来简单实际上却蕴含了吴军辛劳和智慧。皮带扳手,仅仅是他众多发明中的其中一个而已。

“我师父带出来的徒弟,都是单位里的维修中坚骨干。”吴军的徒弟刘毅骄傲地说。自己做出成绩不简单,让自己的学徒同样成为行业中的佼佼者更不简单。“干修理工这一行的本来就少,现在也越来越少。这就更要求我们自身要把技艺练精湛,成为全能手。”吴军深知这一行干的是脏活累活,所以但凡有年轻人进了这一行,他就将他们组织起来,毫无保留地把技艺传授给他们。正如徒弟刘毅所说:“我们的师傅从来不会留一手,有什么就教什么。”

职工故事

行进京华大地 讲述精彩故事

线索征集邮箱: ldwbgh@126.com

挂在列车上的80后调车员

——记首钢矿业公司运输部车务段调车员吴登亮

□通讯员 井春苓



斜挎着报话机,拿着手电筒在铁道线上挨个检查着车辆外观。为了提高效率,大多时间还会挂在车厢上随车走,甚至爬上爬下……作为列车的眼睛,首钢矿业公司运输部车务段的调车员吴登亮深知身上责任的重大。

“调车员堪称是列车的眼睛,要挂在车辆外给机车司机当眼睛,并发出正确的减速、停车信号,更要指挥得当。”大学毕业,80后吴登亮离开河北邯郸老家来到这里工作。调车工作基本是在室外,他常常要与铁轨和车厢为伴。遇到运量任务多的时候,忙起来连喝口水的机会都没有,只有等一批作业结束后才能歇一会儿。

为确保安全生产,他不放过每一个细小的环节:几道挂几个,几道甩几个,取车、对车前他都要与调度做好联系确认,认真执行好复唱制度。观车距、看信号、摘连风管,确定无误后才给机车司机指示停留位置。

“别小看这些松紧手闸、提挂车钩、摘连风管等每一项的操作,都必须严格操作。”每天,吴登亮在铁道线上随车辆穿梭,不仅要随时注意摘、挂车辆的车号是否正确,还要爬上爬下。等到进行掏车作业,要检查道掩、车辆及车门的开放情况。机车在推送和牵引中,还要指挥及时向机车发送信号,才能确保着列车的连续安全运行。而每一

趟安全运行的列车,都有他的一丝不苟、按章作业。

今年虽然是他参加工作的第4个年头,可其实他已经连续3年没有回家过年了。今年的除夕夜,他原本已经和父母商量好回去过年,但由于班组人员紧张只能放一人回家休假,为了照顾新人,他主动放弃了回家团聚的机会。“企业是24小时运转,即使在春节也不停歇,今年人员更紧张没办法。”

除夕夜空旷的站场,他努力让自己不受这节日的氛围干扰,放平心态。“尤其是顶车作业通过道口时,因为车辆在前,调车机车在尾,司机看不到前方情况,完全是由调车员来指挥机车

通行,再加上路上的行人、车辆来来往往,要注意线路上的每个细节。和以往相比,更要精神集中,规范操作。”在调车作业中,专业术语就是干一钩活儿。等到几钩活计忙完已是半夜,暂时还没有别的计划,他才得空回到机车室,和同车的两个机车司机趁空歇煮上一份单位发的水饺。

在不断的努力下,他完成了从懵懂学生到优秀职工的蜕变,并连续两年在运输部调车员技术比赛中获得佳绩,并多次被评为运输部党员责任区最佳党员。吴登亮虽离家千里,却用最平凡的坚守见证着矿山年复一年的忙碌,印证着矿山人敢闯敢坚持的精神。