

“五一”特别策划

# 第一视角 感受劳动之美

## 劳动是人世间最美的风景

邓崎凡

劳动会带给我们什么？如果说劳动创造人类并推动人类进步这样的话语太过宏大，那么只要我们具体参与劳动，便能感知到一个朴素的常识——人世间的一切，皆由劳动创造。

“半蹲”在高空的电线上，固定了松动的脚钉、螺栓后，吴维国眼里的电线是那么安全、那么美；一个人扛一提矿泉水爬上6楼，都不带喘粗气的，安江芬得意自己虽个子小但也有力量之美；每一次吊钩稳稳地降落，在狭小的空中驾驶室，艾思文都会为自己操作如此之精准而微笑；检修完毕从车底的沟槽爬出来，刘忠飞习惯于听听列车驶过的声音，安全没杂音对他来说是世间最悦耳的音乐……

是的，劳动是美的源泉，由劳动产生的美是多姿多彩、无穷无尽的，而在劳动中的你我，第一视角看到的劳动之美最真实，最璀璨，让我们不顾汗流浹背、油污满身，嘴角不由自主上扬。

说劳动是美的，并非要美化劳动背后的艰辛。不管是哪个行业、哪个岗位上的劳动者，都有着别人看不到的艰辛和付出。如果我们足够坦诚，便不能对这些艰辛和付出视而不见。但是，如果我们有足够的智慧和勇气，也会承认，这些不可避免的艰辛和付出，让劳动的美丽更加醇厚。

嗯，身处劳动的人，自然懂得，劳动之美是那种纵然辛苦但不以为苦，是那种纵然劳累但由心底流淌出来的满足。正如先贤所言：“一切乐境都可由劳动得来，一切苦境都可由劳动解脱。”

参与劳动，便拥有了欣赏劳动之美的第一视角，成为诠释劳动之美的哲学家。因为，劳动之美不仅存在于我们个体的发现和集体的成果之中，劳动者在劳动时体现出的才能、智慧、品格、意志、情感、力量才是劳动之美无与伦比的所在。

只有劳动，才会创造人生的幸福；人世间所有的奇迹，皆由劳动创造。劳动者也是创造者，更美。劳动是最美丽的风景。

### 高空“走线”

口述人：吴维国 安徽送变电工程有限公司运检分公司带电作业班班长、全国五一劳动奖章获得者

今天是4月19日，天气预报午后有中雨，因此我和徒弟王庆闵要在大雨来临前，“抢”出半天时间“走线”。

在新建超高压线路正式运行之前，“走线”是一道必备程序，主要是对刚架好的超高压线路进行逐条检查，找出可能影响线路运行安全的隐患。

今天我们要走的线路是安徽利辛电厂二期送出工程新建500千伏线路，计划4月全部完工，5月投产。因此，我和同事们最近一段时间都在抓紧时间“走线”。

我曾经在111米的高空开展±1100千伏带电作业，也因此有幸成为世界上第一个进入±1100千伏电场的人。这次“走线”不同于之前的特高压带电作业，杆塔高度只有70多米，这个高度对我来说，轻松“拿捏”。

行走在高压线上，放眼望去，一大片翠绿的麦地尽收眼底。不过，我暂时还顾不上欣赏眼前的美景。我身体微曲，“半蹲”在高空的电线上，身体随着电线的摆动摇摆，稍有不慎就有可能出现翻覆的危险。

“走线”的关键不仅是“走”，更是“检”。我们通常两人一组，一前一后，一个人侧重检查间距，另一个人侧重检查导线，相互补充和补位，确保线路上任何一个小缺陷都能及时发现并消除。

这次“走线”，我们发现有个别脚钉松动、螺栓不紧，有些地方留有小绳头等异物，我们都及时进行了处理。这些问题如果处理不及时，在后期长期运行过程中，很有可能会造成严重后果。

通常，我们只要上了杆塔，都会连续工作四五个小时，因此我们会自带干粮和水，其间的午饭就在高压线上解决。这期间，由于无法上厕所，除非口渴到极点，否则我们都不会喝水。

有人说我们是“高空的舞者”，也有人说我们是在“生命禁区”穿梭。其实我更想说，我们是光明的使者。

(本报记者 陈华 整理)



### 在海拔3400米“追风”

口述人：陈超杰 国投集团雅砻江公司腊巴山风电项目风机运维工程师

四川省凉山彝族自治州德昌县，是雅砻江腊巴山风电项目所在地，我们9位“追风人”在崇山峻岭中守护着51台风力发电机的“健康”。

早上8点半，我和同事赵培森像往常一样来到主控室检查风机运行情况。在开展预防性维护工作前，要在生产管理系统中开具当日的工作任务、操作票和派车单，还要整理今天所需的工具包、配件……这一系列规范化准备流程，是我们高空作业时的安全保障。

带好装备、反复检查后，我们从升压站驱车出发。腊巴山风电项目海拔在2700米至3400米之间，海拔落差大，机组位置分散。经过半个多小时的颠簸，车辆停靠在19号风机的安全距离范围内，我们戴好安全帽、背上工具包，下车作登塔准备。腊巴山风电机组高110米，塔筒内均配备了爬梯。

打开塔筒门、挂好安全标识、关闭塔筒门……随着风机慢慢停止转动，运维工作正式开始。打开爬梯、再次检查安全设备穿戴情况，挂好防滑垫块，我们依次乘坐“电梯”登上机舱。

走入机舱，我们仔细观察风力发电机组的每个细节。每次的工作都要严格执行操作票，逐一进行步骤确认。在我们眼中，一行行数据在确认无误后被画上对勾，有一种特殊的美感。

在机舱上爬一段梯子，推开机舱舱门，腊巴山尽收眼底。漫山的格桑花争相绽放，新绿的树林郁郁葱葱，一台台风机整齐地矗立在山间……自然之美和工业之美完美融合。这样的景色，是“追风”之路上的“专属馈赠”。

出舱作业危险性极高。作业过程中，我们每前进一步都需要将安全扣挂在相应位置。我们手指灵活地操作着仪器，细致入微地检查风机的每一处细节……直到下午12点，19号机组的运维工作终于告一段落。

上车前，我和赵培森总会站在风力发电机组旁，注视着旋转的叶片，听着它们发出低沉的嗡鸣声……(本报记者 陈俊宇 本报通讯员 孙胜男 整理)

### 与高铁一路飞驰

口述人：刘伟 广铁集团长沙机务段动车组司机

从21岁进入铁路系统至今，我已经工作了33个年头。到目前为止，我已安全行车395万公里，这个数字相当于绕赤道98圈。可以说，我把整个青春都献给了铁路。

1991年，我从广州铁路机械学校毕业，分配到长沙机务段工作。那时候，铁路上跑的还是内燃机车。我接触的第一款机车是“ND2型”，时速只有100公里。一到夏天，这款车需要时刻关注油温、水温，每20分钟我就要跑一趟机械间。机械间没空调没风扇，热得要命。直到现在，我还能想起当时那种大汗淋漓的感觉。

1996年，我正式晋升为一名机车司机。算起来，从内燃机车到电力机车，再到如今的动车组，我开过的机型有10多种。可以说，我亲身见证了中国铁路运输的飞速发展。

我在2014年正式成为一名动车组司机。但实际上，早在2004年，我就已经踏上了学习驾驶动车组的道路。当时，广铁集团着手培养“单操司机”，为即将到来的高铁时代储备人才。当时三四十个人竞争12个培训名额，我幸运地成了机务段第一批受训的“单操司机”。

2014年，沪昆线开通，我终于开上了梦寐以求的高铁。说实话，第一次独立驾驶动车组时，我很紧张。开车前，我把已模拟过无数遍的呼唤应答标准、作业步骤、操作流程在心里过了一遍又一遍。即便如此，手握操纵杆时，手心还是直冒汗。

现在，我值乘最多的是长沙南站至深圳北站车次，手眼跟着口呼，全程3个小时都得聚精会神。值乘过程中，只有到站时才能上个厕所、喝一口茶。

马上就要实现“安全行车400万公里”的职业目标，想想还是挺有成就感的。明年就要退休了，我要站好最后一班岗，为自己职业生涯画上一个圆满的句号。

(本报记者 王鑫 方大丰 整理)

### 深夜地铁“出诊”记

口述人：刘忠飞 中铁电气化局太原中铁轨道交通公司客车检修工

深夜，飞驰了一天的地铁列车“下班”了，这也意味着，我的“出诊”时间到了。检修地铁列车需要查看的细节成百上千，每扇窗户、每道螺栓、每条管线……都要做到手指、眼看、口呼。

“17车上电了！”开始带电作业前，我大声喊道。这是为了提醒工友离场，此时车下是不允许有人作业的。随着设备嗡嗡作响，列车仿佛从沉睡中苏醒过来，进入自检程序。

我检修的太原市地铁2号线，建设标准达到了轨道交通线路自动化程度的最高等级，实现了全自动驾驶。不过，自动化程度高，不代表检修就更轻松。接着，我们沿着列车两侧，从车头部位的车辆是否松动，到车轮是否擦伤，再到闸瓦是否磨损，一一仔细探查，确保列车跑得稳、刹得住。

我们还要登上车顶，重点检查列车受电弓，对各风管接口进行密封性测试。受电弓有4条形似“滑雪板”的碳滑板，容易磨损，需要逐条测量7个点的厚度，及时确认磨损程度。有时，我们还需要用3种不同规格的砂纸，手工打磨碳滑板，几百甚至上千次的用力摆臂过后，感觉胳膊都不是自己的了。整晚的检修流程走下来，夜行2万步是我们的作业常态。

在太原地铁2号线，像我这样的车辆检修工有80余人，平均年龄25岁。地铁开通3年来，一直保持着安全运行，列车正点率99.99%，11项指标均优于国家标准……这些成绩的取得都离不开我们的努力。更让我们自豪的是，这支年轻的队伍，人人都练就了一手给列车“望闻问切”的“体检”绝活。

(本报记者 刘建林 李彦斌 整理)

图①：国投集团雅砻江公司腊巴山风电项目，陈超杰正在进行风机运维作业，他的脚下树林郁郁葱葱，一台台风机整齐地矗立。

图②：刘伟在高铁驾驶室看到的风景。

图③：艾思文在天车驾驶室里俯瞰到的车棚。

图④：刘忠飞在进行地铁列车自检。

图⑤：安徽省池州市东至县胜利镇，吴维国在230米高空检查±800千伏特高压复奉线长江大跨越工程的导线绝缘子。

图⑥：吴维国在高压线上“走线”。

图⑦：深夜，刘忠飞在检查地铁车厢空调出风口。 本报记者 李彦斌 摄



更多精彩内容  
请扫描二维码

(本报记者 刘旭 本报通讯员 高尔敏 整理)