作业前准备调试仪器。

帮带年轻职工。

铁轨焊缝探伤作业。

济南西工务段季风运:

给高铁铁轨探伤的首席“神探”

人们在乘坐高铁时,接触最多的是美丽的高姐,而在高铁安全高速运行的背后,有更多铁路人在为高铁保驾护航,被人称为“神探”的济南西工务段首席铁轨探伤技师季风运便是其中一位。每天晚上高铁停运后,季风运就会带着同事,来到京沪高铁线路上给磨损了一天的铁轨进行“体检”,确认铁轨是否安全。他是如何一步步成为铁轨“神探”的,请跟随记者一起走近他的工作。

文/本报记者 沈振 片/本报通讯员 付德水

一个人带出三个技师

5月21日下午,记者在位于济南西站西1公里处的京沪高铁济南保养点的宿舍内见到了被济南铁路局称为高铁“神探”的首席探伤技师季风运。此时他正在宿舍整理最近工作记录的各类高铁铁轨伤情的材料。

“我以前是记笔记,现在都是做PPT,成为习惯了。”季风运说,自己把这些铁轨伤情报告整理出来是要给他的组员看,帮助他们提高自己的业务水平。记者在电脑上看到,季风运整理的铁轨伤情分析报告多达60多页,每一处伤情他都认真做了分析,十分直观。“这些都是我每次探测铁轨时随手做的记录。”

季风运告诉记者,现在高铁的运行速度太快,他们作为铁轨安全的守护者丝毫不能大意。所以身为工长的他便时刻要求自己的组员时刻抱着学习的心态去提高自己的业务能力。“我们是一个团队,我一个人水平高不算高,大家都得提高才行。”季风运说,他希望自己组员的水平以后都能超过自己。

为了帮助大家提高探伤的业务水平,季风运在平时的工作中便通过各种方式激励自己的组员。在众多的激励方式中,季风运最常说的就是提高技术后能带来多少实实在在的利益。“考上技师后每个月能多拿200块钱,级别越高拿得越高,其次要是能考上高级技师,住房也能住面积大的……”季风运给记者罗列一堆提高业务水平后能带来的好处。

正是在高铁安全的高标准要求下以及季风运平时的言传身教与鼓励下,季风运12人的班组中,他自己带出了3个技师,其中一个已经通过了高级技师的考试。

师傅不教就立志超越他

说起自己为何如此支持鼓励自己的组员学习技术,季风运说,“我这么要求他们学习技术,是因为我当年吃过这方面的苦。”

时间回到1992年。由于泰安探伤工区缺人,季风运被一纸调令从干了4年的线路工岗位上调到了探伤工区。因为自己没有一点专业知识,对于探伤这个技术要求极高的工种,季风运开始并不愿意干。他说,“我心里没底,怕学不会。”但由于调令已经下来,季风运不得不过去。

“干什么都得问师傅。”刚到探伤工区,没有一点专业背景的季风运便犯起了愁。然而,最让季风运头疼的并不是自己需要从头学起,而是每一次去问师傅,他得到的都是冷冷的“自己看书去”,这让季风运备受打击,不服输的他一次在得到一句“看书去”后,便当着师傅的面回了一句,“你不教我,我早晚要超过你。”而师傅听到后,只是笑一笑走了。

此后,为了不让师傅笑话,季风运每次上班时都会跟在师傅的后面,自己用笔将各种铁轨伤痕的波纹形状画下来,自己回去后再一点一点学习。“谁测时,我都跟着记,前后记了七八本笔记。”而现在,季风运当时的这些笔记早已经被当成探伤工的宝贝传开了。

除了平时上班时记录各种铁轨伤痕,晚上季风运和同宿舍的工友便搬一块铁轨试块到宿舍去,留着自己模拟探伤。每天晚上季风运便和工友一起练探伤,他们互相鼓励,而每次练都近5个小时,这样的夜晚,他们持续了大半年。不仅如此,为了能尽快提高自己的业务水平,季风运便让妻子教自己学习三角函数,让文化底子好的同事教他物理知识。

季风运和他的探伤团队在开会研究业务。

“媳妇经常嫌我太笨,学得慢。”季风运说,直到现在自己仍然后悔当年没有好好学习,底子太差。

功夫不负有心人,在自己努力学习后的几个月后,季风运便独自发现了铁轨伤痕,此时的老员工也开始对他另眼相看。然而,季风运并没有因此满足,他依然记得自己当时说过“要超过师傅”的诺言。在此后的工作中,季风运依然利用一切机会学习。

2007年,经过不懈努力,季风运考到技师称号,2012年他获得高级技师称号,2014年获封济南铁路局首席技师称号。“我们的工作就得不断学习,不断提高自己的业务能力。”

探伤“神探”被调入高铁工务段

随着季风运自己的不断努力,很快他的钢轨探伤技术便已练得非常熟练。在当时的泰安探伤工区,季风运已经逐步成长为技术骨干。

“我在泰安工区,发现的铁轨伤情是最多的。”季风运笑着说。说起自己的“神探”称号,季风运告诉记者,那是因为2002年自己的一次探伤操作,获得了大家的肯定,随后被同事叫开了。

2002年,季风运在一次上班期间,发现了一处长达60米的铁轨伤情,因为铁轨伤情长达60米,季风运不敢大意,经过反复几次测量后,他确认无误。随后,他便上报至工区。由于更换长达60米的铁轨,涉及的人力物力都非常大,工区里的主任、技术科、甚至段里的领导,都问季风运是否能保证确认无误。“我能对探测负责任。”不论谁来询问,季风运都胸有成竹地回复对方。

在得到季风运的保证后,泰安工区随机从外地借来了长达60米的铁轨进行更换。事后便有同事过来跟季风运说,“老季你真行,那条伤轨刚吊起来就断成了几节。”随后,“神探”的称呼便在同事间传开了。

2010年,已经在泰安工区干了18年探伤的季风运因技术出色,被调到了京沪高铁介入组。谈到在介入组的日子,季风运连连叫苦。季风运说,京沪高铁的线路每隔100米便有一处焊缝,他们需要一个一个焊缝测量。“298公里的线路,我们是两个人一步步走出来的。”

随后,因为在介入组的出色工作表现,季风运被留在了高铁工务段上,从此开始为高铁运行保驾护航。

因为工作,直言“对不起父亲”

在京沪高铁介入组的那段时间,是季风运工作中最为紧张的时刻,同时也是他最不愿提及的一段时间。

时间紧、任务重,每天季风运一起床便被工作塞满了一天。“每天早上7点就要出发,回到驻地已经是晚上八九点钟。”就是这样状态下,季风运从2010年初进入介入组一直持续到年底,其间他根本没有时间回次家。

一次季风运的父亲给他打电话问,什么时间回家。因为工作,季风运对父亲的电话并没有过多在意。然而,过了一段时间父亲再一次打来电话,开口就质问季风运,“你还知道回家的路吗?”季风运知道自己已经很长时间没有回家,但对父亲的话,他并没有多想。

“现在要是知道,我怎么也会回家!”季风运懊恼地说。原来,季风运的父亲此时已经患病,他想让儿子回家陪他看病,但出于为儿子工作着想,他最后还是没有开口。

2011年大年初一中午,季风运的父亲刚刚端起饭碗就发病了,随即被送往医院,经诊断为脑血栓,随便又被查出胃癌晚期。“他连一口饭都没吃,直到走时也没说一句话。”说着季风运便作深呼吸来抑制自己的心情,此时的他已经两眼发红。季风运说,在父亲走之前,用手指了指面前和母亲的合影,希望自己能照顾好母亲。

现在,只要周末有空,季风运都会回泰安老家照看母亲。他说,“我母亲都80岁了,我看一次少一次,我不能让自己再后悔。”