

坚守制衣“毫厘之间”

■ 何先撑 浙江宁波 制衣工人

每年10月，是新季羽绒服试样定型阶段，这也是一年中忙碌的时光，我和16位小伙伴全身心投入。

今年是我走上制版之路的第20年，目前在雅戈尔服装控股有限公司工作。还记得20年前，第一次接触制版手艺，师傅抛来一件风衣，让我学拓版，要求每一条线段跟原衣一模一样。在此之前，我当了4年手工裁缝和车工、3年熨烫工，还有1年样衣裁剪工，最难的却是制版工作。当时，我把花了3天才制出的版样交给师傅，师傅竟拿出了公分尺，测出了两毫米的差距。我心里一紧，拿着被打回来的版样，默默记下师傅说的话：“制版的水平，就藏在小数点后几位数字的变化中，毫厘之间都马虎不得。这也是同一款衣服，打出不一样版型的原因。”

两个袖子、两个前片、两个后片，看似简单的组合却是一件衣服舒适和平衡的关键，而想要达到舒适度和平衡性，精确度是制版师不懈追求的标准。

制版师靠“尺”为生，但又不能时刻依赖手中的尺。因此，我把逛街当作“找茬”的机会，经过

一番钻研，我的眼睛就是“标尺”，误差成功缩小。从3.2厘米到2.8厘米，再精确到小数点后一位。

制版上的创新没有捷径可走。一毫一厘的改动，都是靠时间反复试验。比如，茄克领口由3条布块拼接而成，制版时需要分开调整，先试分割线的那一片布条，将它往上移1厘米进行打样，没达到效果的话，再移动，再打样。

这几年，我在行业内小有成就：主持企业旗下6大品牌版型建立的开发项目；完成《茄克翻领的结构和工艺制作研发》课题项目，每年产生经济效益可达5000万元；编写省职业技能鉴定《缝纫品整型工》评价标准……

现在，我吃透了师傅的教导，也成为了一名老师并有幸成为浙江省（劳模）工匠创新工作室领办人和宁波市何先撑技能大师工作室领办人。但在我的心里，制版师始终是一个常学常新的工作。这也时刻提醒着我要坚持参与一线打样，适应多变的材质和款式。

（本报记者 窦瀚洋采访整理）

让制鞋行业更加智能

■ 吴亦彬 福建晋江 智能化研发工程师

在晋江，传统制鞋行业仍以人工密集型为主，近年来，有鞋企面临招工难、用工难的问题，我们就负责解决这些问题。

我在福建博璋智能科技有限公司工作，公司主要负责制鞋智能化产线的设计和研发，团队集合了电气控制、机器视觉以及软件工程等多方面人才。公司在调研中发现，以成型生产线为例，一条人工生产线通常需要50—60人，产能较低，品质相对不稳定，而且胶剂等挥发性原料暴露在空气中，有损工人健康。

2019年开始，在详细了解制鞋生产流程的基础上，我们开始针对制鞋流程、制成工艺以及机械制造等进行生产线的设计研发，希望在不改变现有生产流程的前提下实现智能化升级。

研发和生产的过程并不容易。产能和精度要求如何满足？胶枪堵塞问题如何解决？不同材质面料与多种处理剂如何实现同时生产？生产中如何做到更为低碳环保？一个个问题摆在我们面前。

还记得在处理胶枪堵塞问题时，我们发现机器

人在夹带喷枪工作时，会受到环境温度、气压、压缩空气温湿度、胶水浓度、胶水黏合度等多种因素影响，为此，我们进行技术攻关，仅用15天就重新构建了机器人工作区域和胶水存储区域。这期间我们加班加点工作，付出了很多心血，最终成功解决了胶枪堵塞的问题，为后续环保系统的建设打下了基础。

2023年底，我们已经完成产品4次迭代升级，实现了21台机器人联合工作，达到智能化生产和柔性定制的功能。当我们对传统产线进行智能化升级后，工厂能节省21—25个人/班次，还可以实现柔性换款以及混码混型体生产，明显降低生产成本。

目前，我们研发的产线在福建、江西的工厂都有投入使用，2年来已生产近250万双鞋子，广受客户好评。如今，制鞋行业正变得更智能，作为一名在制鞋行业中的工程师，我希望在未来和其他技术人员一道，推动制鞋行业继续发展。

（本报记者 施钰采访整理）

一直走在电力抢修的路上

■ 申友强 贵州遵义 电力工人

1986年，我参加工作成为一名基层电力工人，目前在南方电网贵州遵义供电局工作。工作38年来，我只做了一件事，那就是电力抢修。父亲曾对我说：只有练就过硬的技术，才能更好地服务群众。“点亮万家灯火”就是我最初的梦想。

记得二十年前的一次抢修，因为一位老大爷反映拨打报修电话复杂，启发了我向群众公布手机号码的想法。从此以后，无论白天黑夜，我的手机从不关机，从不拒接电话。

同事们都说，我不是在抢修，就是在去抢修的路上。2013年，遵义供电局党委成立了以我的名字命名的“申友强服务队”，服务队由最初的32人逐渐扩大到现在的80余人，我们用实干赢得了群众的信任，被群众亲切地称为“电力抢修110”“电力雷锋”。

10余年来，我们出色地完成了数十次冰灾、特大暴风雨等急难险重抢修任务以及数十次大型保供电任务，执行配网故障抢修20余万次，倒闸操作指令2000余次，始终保持安全生产“零事故”、保电任务“零差错”、操作任务“零失误”的安全生产纪录。2016年，“申友强服务队”被南方电网公司评为“优秀共产党员服务队”。

遵义是红色旅游城市，近年来，为助力旅游产业高质量发展，提高故障抢修到达现场及时率，我们采取了“分区抢修模式”，极大降低了客户停电频率感知度。

每逢重要节假日，我们“申友强服务队”都来到遵义会议纪念馆，对所有设备、回路开展特巡，了解设备运行情况，及时处理安全隐患，确保保电工作万无一失。正因为严谨细致的态度，近10年遵义会议纪念馆从未发生过一次故障停电。

作为一名基层电力工人，我们的初心就是为人民群众提供满意的供电服务。每天的工作结束时，已是华灯初上，望着车窗外璀璨的万家灯火，我心里很踏实、安稳。

（本报记者 陈隽逸采访整理）

走近产业工人



何先撑在进行制版工作。 孙勇摄



吴亦彬在研发一线。 受访者供图



申友强在进行巡视检查。 艾启军摄



李燕燕（右）正在查看设备。 田宇摄



王冉宇在工地现场。 陈博林摄



艾子洋在调试城市轨道交通列车。 受访者供图

不断改进铁塔工艺设计

■ 李燕燕 重庆 工艺工程师

在一线工作中，跨越技术难度的过程很痛苦，但是成功之后的快乐也很纯粹。

2005年毕业后，我便投身铁塔工艺设计中，目前在重庆广仁铁塔制造有限公司担任工艺工程师，每天都奋战在生产一线，我们公司是重庆市北碚区的一家民营企业。要说这份工作最吸引我的地方，那就是在一次次调整优化中达到了我们想要的效果，为我们的加工生产节约了时间，提高了产品质量。

我仍然记得，在2016年的某一次，出现了一个特高压线路跨越塔产品加工工艺实现的问题。当时，为了使工艺上的变量达到产品设计要求，我作为负责人，连续一个月起早贪黑，在生产车间内不断试样、不断调整，终于使工艺设计满足了特高压需求，产品设计实现了突破性发展，并以此形成了特高压跨越塔较为稳定的加工工艺流程。

这样的事情发生过不止一次，但我从来没有想过退缩，因为一次有突破一个瓶颈，才能提高自身的技术本领。长期在生产一线，我积累了丰富的经验，并尝试将实践成果向理论成果转化，并参与了与重庆大学、哈尔滨理工大学、院士专家工作站、博士后科研工作站合作的相关研究。

由于我工作久、经验足，公司信任我，让我带领一个技术团队，协同团队智慧，释放出更大的能量。我们团队先后成功申报发明专利9项，实用新型专利24项，许多成果实现了转化投产。例如，我们团队协同院校研发的转角铁塔、直线铁塔产品被评选为2019年度重庆市技术创新指导性项目推荐目录，投产后，每年新增产值达3亿元以上，解决就业500多人。

围绕设计理念，确定工艺路线，实现产品创新。这是我的工作，也是我热爱的事业。在不断求索的过程中，看到新产品成功研发出来的结果后，那份快乐无法比拟。我将不断提高自己，继续在热爱的事业上奋战。

（本报记者 沈靖然采访整理）

向“建筑匠人”转变

■ 王冉宇 广东深圳 建筑工人

今年是我从事建筑行业的第16个年头。刚从河南郑州农村老家出来打拼时，我才20岁，从泥瓦小工干起，在工地上搭架子、垒砖头，手提脚蹬、肩挑背扛。那时候，我绝想不到，今天我能成为全专业机电安装工人，成为中建二局深圳南山红花岭项目这一大型产业园的机电安装班班长。

这16年，我在中建二局的很多个建筑工地干过，在郑州市高新区建设安置房，在深圳建设广场、摩天大楼，现在建设的这个产业园是高标准厂房。这些年，建筑工地上有了翻天覆地的变化，很多以前的人工作业都被大型机械替代了，智能建造也逐渐从理念落到现实，对工艺水平要求越来越高，对建筑工人的技能要求也越来越高。

现在，工地上招工更偏好“有一技之长的”。在这种情况下，我要求自己，必须从“工人”转变成“匠人”。

技能都是“学”出来的。红花岭产业园项目是全国首个“工业上楼”示范项目，相当于将铺在地上的“平面厂房”变成装进大楼的“垂直厂房”，对

施工工艺要求极高，且几乎没有可参考的先例。如何能够迅速进入状态，跟上项目建设需求？只有加强学习培训。

为此，项目挑选技术骨干组建培训团队，办起了“工地夜校”，推出多样化的“传帮带”培训课程。我们采用“晨工夜读”模式，白天，一头钻进施工现场，边干边学；晚上，挑灯夜战，恶补技能知识。现在，已经有好几位工友取得了二级建造师、暖通工程师等证书，吃上了“技能饭”。

从“工”到“匠”，不仅要加强技能学习，更要在实践中勤思、敢革新。“工业上楼”项目有很多定制化设计，常常需要在施工时“匠心独运”。比如，我们连续18个小时推演图纸，终于敲定管道“折弯”工艺，解决厂房“缩柱”设计带来的管道施工难题。

现在，我们每天的早班会都要研究施工技术难题，工友们集思广益搞创新。今年以来，大家已经优化施工工艺20余项。

（本报记者 程远州采访整理）

为列车运行保驾护航

■ 艾子洋 吉林长春 列车调试工人

2008年，我入职中车长春轨道客车股份有限公司，从事城市轨道交通列车调试工作。调试是列车出厂前的最后一道工序，相当于“唤醒”列车。经过我们的调试，列车的灯亮了，雨刷动了，各项功能得到验证，才能安全出厂，奔驰于世界各地，服务亿万乘客出行。

入厂以来，我参与了北京、上海、深圳等20多个国内城市以及美国波士顿、澳大利亚墨尔本等10多个海外城市地铁、轻轨等列车的调试工作。

列车调试不仅对技能水平要求高，同时还要根据不同的车型和线路特点进行不断地创新和实践。2010年，我受公司委派，赴沙特阿拉伯进行出口列车的现场调试和维保工作。当地气温酷热、风沙大，我在对列车进行调试的过程中，特别针对空调系统进行了改良提升，提高了空调出风口净度，并且解决了空调长时间运行冷凝风机过热的的问题。

随着城市轨道交通装备的智能化、自动化水平越来越高，调试工人的技能水平也面临新的挑战。

2015年，公司研制国内首列采用自主知识产权、全自动运行系统的北京轨道交通燕房线列车。列车可以自动完成自检出库、站间行驶、到站精准停车、自动开闭车门、自动发车离站等一系列运营工作，全程无需人工操作。为了保障列车无人驾驶的安全性和稳定性，我主持发明了“无人驾驶车辆脱轨及碰撞检测系统模拟装置”，用信号模拟的方式验证自动驾驶关键系统的可靠性，这项发明获得了国家实用新型专利授权。工作以来，我已有13项成果获得国家专利。

在攻坚克难的过程中，我的技能水平不断提升，工作也获得了国家和行业的认可，相继荣获全国技术能手、全国青年岗位能手标兵、吉林省劳动模范等荣誉。

如今，公司的产品出口到越来越多的城市，我和调试团队成员也在不断搞攻关、做转化，解决生产实际难题，用我们手中的技能连接世界，服务百姓出行。

（本报记者 门杰伟采访整理）