

匠心

上汽集团最年轻的“全国技术能手”罗良苦练“铁腕”维修术——

# 把汽车钣金做成“艺术活”

■本报记者 张晓鸣

2015年8月11日,罗良至今还清晰记得那个日子,年仅19岁的他在巴西圣保罗举行的第43届世界技能大赛上连续奋战22个小时,最终摘得车身修理项目银牌,斩获了我国在该项目上的最好成绩。如今的他,已是上汽集团最年轻的“全国技术能手”、“技师”职称获得者。

训练时把车子“大卸八块”

“我们平时焊接,焊上了就算完成了,国际同行对焊缝的厚度、平整度要求很高,焊好后打磨,打到几乎看不出是两块板拼接的。”在罗良看来,“他们把修理活儿当成艺术活儿在做”。

比赛中,选手需要在规定时间内完成车身诊断与校正、模拟结构件更换、非结构部件更换、面板修复4个模块的任务;而比赛选用的具体车型会提早3个月告诉选手。罗良记得,当时正式比赛的考题是,更换前纵梁、更换车尾翼子板、修复被砸坏的车顶,而且比赛时间持续3天半、共计22个小时。

罗良至今记得当年比赛的一项要求——保险杠、车门被撞出一个凹坑,参赛选手要对比汽车出厂数据,将凹坑修复到误差在1毫米以内。而在国内汽车维修行业,这一数字只要控制在5毫米以内即可。

为了备战比赛,罗良早就把比赛车型“大卸八块”,反复练习,做到心中有数。不过,到了比赛现场,实际的试题和预先训练的方案有些差别,真正考验罗良实战能力的时候到了。当时需要在车辆的翼子板上进行焊接,翼子板非常薄,很容易焊穿,对参赛者的操控能力是个非常大的挑战;而且板上的焊孔也和之前训练用的不同,由常规的6毫米直径的焊孔改成了更大的8毫米直径焊孔,要严密地完成焊接,难度进一步加大。

罗良处变不惊。“比赛本来就会出现各种意外情况,我事先也有一定



“薄板焊接”是世界技能大赛的一个技术难点,选手要仰头进行焊接动作,焊接机自重就有20多公斤,如果没有足够的“腕力”,动作就容易变形。为了提升手腕肌肉群的力量,罗良每天在手腕处绑上2公斤的沙袋进行训练。到了比赛现场,罗良“铁腕”焊接的动作让评委们惊讶,一位评委甚至录下了罗良“薄板焊接”的视频。

左图:罗良在车间进行钣金操作。  
(资料照片)

的心理准备,而且焊接是我之前下功夫最多的项目,”罗良告诉记者。尽管板材薄,焊孔大,但是经过罗良的巧手,焊接最后还是顺利完成。

“铁腕”焊接让评委们惊讶

这枚沉甸甸的银牌,得来并不容易,背后是罗良整整两年的艰苦训练。

罗良小时候比较喜欢做各种小玩意,动手能力比较强。上了职校之后,他的这个特点有了更大的施展空间,尤其是手工制作更是强项。“很快,老师就注意到我,经常让我课余时去操作室多练习。”罗良有些腼腆地回忆,“不久后,老师告诉我,国家要选拔选手参加世界技能大赛,学校挑了4个人集训,共同参加上海市的选拔,我的竞赛之路就这样开始了。”

这之后是残酷的淘汰赛,罗良最后脱颖而出,代表上海参加全国的选拔。然后又是一轮淘汰赛——8进4、4进2,最后2进1。等到所有比赛项目完成,已经过去了整整两

年。在这期间,罗良几乎每天都会进行高强度的训练,不断提升自己的操作水平。

这不仅是对选手技能的考验,更是心理素质和体能等多方面的综合测试。为此,团队为罗良特别设置耐力训练和腰、腹背肌等强化训练。“薄板焊接”是整个比赛中的一个技术难点,选手要仰头进行焊接动作,焊接机自重就有20多公斤,如果没有足够的“腕力”,动作就容易变形。为了提升手腕肌肉群的力量,罗良每天在手腕处绑上2公斤的沙袋进行训练。到了比赛现场,罗良“铁腕”焊接的动作让评委们惊讶,一位评委甚至录下了罗良“薄板焊接”的视频。

对技术工艺的不懈追求

比赛归来,2015年10月,罗良入职上汽,成了试验认证部试制车间车身股的一名钣金技师。由于上汽自主品牌试制研发的技术要求,以往招收技师,学历要求起码大专以上,这次绝对属于

“破格”。

目前试制车间有45名技师,而90后只有3个人,罗良就是其中年纪最小的一个。头顶着世界亚军的光环,刚进公司那会儿,罗良也面临不小压力。作为一名钣金技师,其职责就是要将工程师完成的改制设计图纸在实车上实现,但在当时,罗良连改制图纸都看不懂。

为了让罗良尽快成长,上汽特意安排上海市首席技师张荣新担任他的带教师傅。师傅是试验认证部试制工程科系统经理,平时很忙,可总会抽空到他这边转转,让他有问题随时问,还为他借了不少汽车结构方面的专业书,最常挂在嘴边的要求是“三多”:多做,多学,多用工具。半年之后,罗良不仅能够看懂改制图纸,还能够给出几套技术解决方案。

从一张图纸到一辆汽车走进千家万户,依靠的是无数个“罗良”在每一个岗位上充分发挥才能,对技术工艺的不懈追求。

录。之后,“纵横号”再深入苏州河时,将直面连续急曲线转弯施工的重大技术难题,其中最小的转弯半径仅500米,属“国内首次、世界少有”。

今年年底,北横通道Ⅱ标段西段中江路工作井到申山公园工作井,有望实现贯通。整个北横通道新建工程Ⅱ标段建成后,将满足双向6车道、车速60公里/小时的通行要求,相当于再建了一个“地下延安高架”。

今年年底,北横通道Ⅱ标段西段中江路工作井到申山公园工作井,有望实现贯通。整个北横通道新建工程Ⅱ标段建成后,将满足双向6车道、车速60公里/小时的通行要求,相当于再建了一个“地下延安高架”。

录。之后,“纵横号”再深入苏州河时,将直面连续急曲线转弯施工的重大技术难题,其中最小的转弯半径仅500米,属“国内首次、世界少有”。

今年年底,北横通道Ⅱ标段西段中江路工作井到申山公园工作井,有望实现贯通。整个北横通道新建工程Ⅱ标段建成后,将满足双向6车道、车速60公里/小时的通行要求,相当于再建了一个“地下延安高架”。

今年年底,北横通道Ⅱ标段西段中江路工作井到申山公园工作井,有望实现贯通。整个北横通道新建工程Ⅱ标段建成后,将满足双向6车道、车速60公里/小时的通行要求,相当于再建了一个“地下延安高架”。