



目前济南铁路局总共有168名动车司机,这168名动车司机是从3000多名报名者中经层层选拔出来的,学历、经验等许多硬指标缺一不可才可报名参加选拔。可以说,动车司机都是火车司机中的精英,都是铁路局的“宝”。下面就让我们通过三位动车司机的经历,看看他们是怎样“炼”成的。

动车司机是怎样“炼”成的

3000人中才选出168名

文/本报记者 沈振
济南机务段动车车间供图

安全行驶10万公里 才有资格报名选拔

“参加选拔的都是在职的优秀司机,一般从报名到成为一名真正的高铁司机往往要4年。”济南机务段动车车间主任于涛表示,培养一名优秀的动车司机非常困难。一位普通机车司机必须具有中专及以上学历,同时还要担任司机职务两年以上,并安全行驶10万公里以上。只有这些条件全部同时合格,他才能有资格报名参加选拔。

9月初刚刚在动车车间定岗的孙树勇,被安排到地乘这一岗位上,也就是负责每天晚上将动车由济南站送到济南西的动车车检所。虽然只能开14分钟的路程,但对于这一天他等了很久。

今年38岁的孙树勇,2000年成为聊城运务车间的一名学习司机,13年来他一步一步成为聊城车务段最优秀的司机之一,而这并没有让他满足。

2010年孙树勇决定报名参加动车司机选拔。“有着这么高端的火车,自己也想驾驶最好的东西。”孙树勇这样解释自己报名的原因。自行驾驶客运列车3年以上,10万公里无事故,持有电力机车驾驶证等一系列严格的条件,孙树勇全部都满足。

经过初轮选拔后,随之而来的各种理论知识培训与考试,这些给孙树勇带来极大的挑战。“所有的知识都是新的,许多东西还颠覆了以前学到的,学起来还是非常困难的。”培训期间高强度的各种学习与具体操作,给孙树勇带来一次又一次的挑战,同时也给他带来一种成就感。

在通过路局的考核后,孙树勇又去北京参加了铁路总公司组织的各种考核,之后又被送到成都进行了封闭培训,经过一轮又一轮各种形式的考核后,孙树勇在2012年底拿到了动车驾驶证。“拿到证的时候,感觉以前吃的苦都值了。”孙树勇说。

2014年6月,孙树勇从聊城客运队调到了济南动车车间,调来后又是长达3个月各种理论学习与操作学习。9月初定岗后,孙树勇第一次单独正式上路开车,“所有的理论和操作程序都熟记于心,但还是紧张。”孙树勇说第一次把车开到站后,自己长舒了一口气。

现在孙树勇还要在地乘的岗位上磨练一段时间,才能执行客运任务。“考动车司机很苦,但能开高铁再苦也愿意。”他打算继续学习,下一步尽快拿到高铁驾驶证。



▲53岁的马兆玉,现在是济南铁路局内年龄最大的动车司机。7年动车司机生涯,他已经安全行驶了190万公里。

◀一位普通机车司机必须具有中专及以上学历,同时还要担任司机职务两年以上,并安全行驶10万公里以上。只有这些条件全部同时合格,他才能有资格报名参加选拔。

货车司机需有3年驾驶普通列车的过渡期

宿志华今年35岁,原本是济南西的一名重载6000吨的货运列车司机。按照铁路部门的规定,货运列车司机如果满足报名条件后,在培训合格后还有从事3年的普通列车驾驶的过渡期,即使是这样,宿志华还是义无反顾地在2008年年底报名参加选拔。

报名参加初选后,宿志华的条件符合各项标准,有些数据甚至高出一些客运司机。过了初选和铁路总公司的各种考

核后,2009年3月被送到成都培训,在2010年初他拿到动车驾驶证。

因为必须要有3年的无事故客运驾龄,2010年12月宿志华被调到济南机务段驾驶客运列车。“这规定也是从为旅客安全着想才制定的,我自己也能接受。”之后宿志华在3年期间顺利完成了安全运行。2013年年底,宿志华来到了动车车间,又是一系列的各种岗位培训后,他被安排从事地乘工作。

现动车司机每天的工作非常简单,除了当班就是学习和睡觉。“学习成为现在每一个高铁司机,每天生活中必不可少的一部分。”现在高铁技术进步很快,几乎每天都要技术改进,司机必须每天学习各种资料,才能确保自己掌握最新的驾驶技术。”宿志华说。

现在宿志华,依然在地乘的岗位上锻炼,说起自己急不急担当客运任务时,他说:“说实话我自己心里也有点矛

盾,一方面自己很想能担当客运任务,另一方面一旦执行任务身上的安全压力很大,毕竟一列车的安全在自己手里。”然而当问起他哪种想法占据上风时,宿志华直截了当地说“前者”,他对自己能担起安全责任很有信心。

就在前几天,车间告诉宿志华,他即将从地乘岗位上调到运输队里,这预示着他将要驾驶高铁驰骋在中华大地上。“下一个,就是我!”宿志华高兴地说。



7年的老动车司机 安全行驶190万公里

今年53岁的马兆玉,现在是济南铁路局内年龄最大的动车司机。从2007年4月18日第一次执行济南到青岛的客运任务以来,马兆玉已经安全行驶了190万公里。说起这7年的动车司机生活,“每一趟下来都精疲力尽。”马兆玉这样总结。

2005年,44岁的马兆玉决定报名参加第一批动车司机选拔,这个年龄在当时的报名者

中也是最大的。根据规定报名者必须在45岁以下,“当时很多人都奇怪,我这么大年纪还能学习那么多新知识吗?”但马兆玉用实际行动表明自己能行。在通过层层考核后,马兆玉在2007年初拿到了动车驾驶证。

“我干司机36年了,从蒸汽机车到电力机车都开过,没想到还能开上这么快的动车。”马兆玉对自己能开上高铁列车很是自豪。然而,驾驶动车组比他

想象中的还要难得多。因为动车的速度非常快,在运行时必须时刻保持精神高度紧张,“以前连跑着几趟都能撑住,现在年纪大了,一趟下来就觉得累了。”其实动车司机最难受的是,一趟下来连口水都没机会喝。“那滋味太难受了。”马兆玉说。

7年的动车驾驶经验,让马兆玉成为同事的“宝”,没事就找他请教驾驶技术,听他

讲驾驶经验。“做动车司机,遇事必须冷静沉着,还要平时多学习各种故障的处理办法,这样才能是一名合格的动车司机。”

还有2年就要退休的马兆玉,对退休这事一直很在意,平时也怕别人提起这事。“不愿意,开了一辈子车舍不得。想一直开下去,开更快的中国高铁列车。”说着,马兆玉呵呵地笑了起来。