

第2届 北京大工匠

敬业·精益·专注·创新

北京需要千千万万大工匠

安全行车949302公里，相当于绕地球行驶22.5圈，阮卫方在地铁1号线电动列车司机岗位上35年无一起事故。35年近百万公里的安全驾驶带给他的不仅仅是荣誉，更是一份深邃与沉稳，他没有什么豪言壮志，只是用实际行动践行着工匠精神。

反复练习 终成优秀地铁司机

1983年，阮卫方从地铁技校毕业，进入北京地铁公司这个大家庭。“很多司机以厂为家，爱车如命。”阮卫方感受到老工人们吃苦耐劳、努力钻研业务的精神，被深深打动，于是暗暗发誓要向他们一样成为一名优秀的地铁司机。

在最初3年副司机的岗位上，阮卫方努力学习专业知识。“我的师傅叫任定奇，在行车的过程中，他通常会采取问答的形式，把知识点一点一滴传授给我。”阮卫方说。驾驶地铁，是一门技术活，也是一门体力活，每一项技术都需要枯燥地反复练习，其中，最难做好的是车速控制。为了使地铁到站时列车停下车门和屏蔽门恰好对齐，阮卫方练习了两个月才进入状态。

“虽然司机不需要检修车辆，但是一定要了解车辆。”他说。在地铁技校学习时，阮卫方已经掌握了车辆理论，包括制动、制图、电器、电机等，有了理论，就要与实践结合起来。只要值乘时，他就开始留心观察列车的声音和状态，学习师傅的操作经验；列车一回库，他就换上工作服，围着电客列车前后左右地转，还经常去找检修师傅请教。“例如车辆突然没电了，是供电系统问题还是车辆问题，作为一名司机，这些都应该掌握。”阮卫方说。

就这样，慢慢地积累知识，每个车型构造他都烂熟于心。在出库试车时，如果发现部件故障，他都能直接找到故障点，让检修人员拿来新部件直接更换，节省了很多时间。阮卫方还准备了一个本子，对于在运营线上出现的故障，把应急处理的心得都记下来，把别人的行车经验消化吸收成为自己的东西。1986年，经过考试合格，阮卫方正式成为地铁1号线电动列车司机。

35年如一日 用细致服务诠释责任

地铁1号线从苹果园到四惠东共23站全程31.3公里，日客流量都在120万人次左右，高峰时段发车间隔仅为2分钟。跑完一个单程需要56分钟，一天下来一名司机至少要跑上5趟。“这个过程中，司机的精神必须高度集中，不能有丝毫松懈。”阮卫方说。

如果上早班，司机必须在凌晨3点多起床走到车场，然后对列车走行部件、受电装置、客室服务设施进行常规检查……做好一切出车准备。这样的早班，无论节假日，每隔3天一次。如果是晚班，又是最后一班地铁，在最后一站等到所有乘客散尽后，还要完成常规检查才能短暂休息。当被问及工作的辛苦，阮卫方提到最多的是“责任”二字，“既然选择了，就要有担当。”他说。

阮卫方认为，保障安全只是做好运营工作的底线，作为首都服务行业的窗口，优质服务是做好工作的宗旨。他常讲：“无论是在什么情况下，我都要全力做到让乘客满意。”他是这样说的，也是这样做的。适时开启空调，为乘客创造良好舒适的乘



35年百万公里行驶无事故

——记北京地铁1号线乘务中心电动列车司机阮卫方

□本报记者 周美玉 / 文 彭程 / 摄

车环境；运营中遇列车晚点，主动用广播对乘客解释、说明；车门故障时，及时挂好“门故障牌”，以提醒乘客注意；在开关门时尽量做到“跑来等”……这些繁琐的事，阮卫方不厌其烦地重复了35年，他时刻从乘客角度着想，细致入微地做好服务，从没有发生过服务纠纷，服务合格率为100%。

技术过硬 预防多起事故发生

什么算安全行驶？北京地铁有着非常苛刻的标准：列车晚点5分钟以上算事故；某个车门未关闭列车启动算事故……要保证安全行车，必须做到万无一失，只要发生一次事故，不管什么原因，累计的安全里程就会被清零，从头来过。

行车工作看似简单其实非常复杂繁琐，任何一点失误都会带来严重的后果。所以，一定要做到万无一失，仔细再仔细。有一次，列车运行至万寿路车站关门确认后，站务员举牌示意发车。但是在探头瞭望时，阮卫方忽然发现中间车有一个蓝色衣角时隐时现的飘动，他马上意识到不是衣服被夹住，就很有可能是车门传动皮带脱落或折断造成一扇门在移动。于是，他立即按下紧急停车按钮，果断到现场处置，从而防止了开门走车险性事故的发生。

在工作中，阮卫方对电动客车的构造、原理、驾驶技术越来越纯熟，并把理论与实际有机的结合，使自己的应急故障处理能力和对突发事件的处理能力有了更大的提高。有一次，他在操纵列车过程中发现操纵车底部有异响，打开地板盖发现是1号线2台车3位牵引电机异常，凭着多年的行车经验，他判断有可能是电机轴承塌架，他果断与行车调度员联系，掉线回段。列车回库后，经检查发现果然与判断相符，防止了一次列车机破堵塞正线的重大事故。

“师傅经常挂在嘴边的口头语是‘没有金刚钻别揽瓷器活儿’，师傅的‘金刚钻’就是多年的行车经验加过硬的车辆理论基础，电动列车的主回路、辅助回路电路图早已经牢牢地印刻在他脑子里，那些图纸上对应的开关、保险、电气箱所在列

车的位置也已经烂熟于心，这也成就了师傅敢于在运营线开箱子换部件的绝活。”地铁1号线乘务中心党总支书记毕文军说，他也是阮卫方出色的徒弟之一。

毕文军还回忆，“那时我刚来乘务队时，有一次列车发电机故障出现明火，师傅说莫慌，去把单车发电机保险断掉，火就灭了。”毕文军非常佩服师傅阮卫方的临危不乱，“如果当时处理不当使用干粉灭火，发电机就报废了。在上世纪90年代，发电机价值近万元。”

工作以来，阮卫方多次荣获全国城市轨道交通行业“列车先锋”“首都劳动奖章”“金手柄奖”等荣誉。2021年，荣获第二届“北京大工匠”荣誉称号。面对诸多成绩，阮卫方并没有骄傲，而是谦逊地说：“我只是众多地铁司机的一个缩影，保证乘客出行安全是我的责任。”

薪火相传 自创行车“宝典”培养新人

地铁事业要发展壮大，新人的培养是一个重要方面。“坚持精神集中，坚持呼唤确实制度、坚持不盲目赶点和不臆测行车；注意弱势群体，注意外地乘客……”阮卫方自创的“三坚持、三熟知、三注意、三步骤”行车口诀，由于简单易操作并朗朗上口，已被中心的青年司机奉为行车必备的经验宝典。阮卫方的徒弟王凯华说：“师傅在传授给我们技能的同时，也让我们懂得相互尊重，懂得维护和谐人际关系。而这其中蕴含的即是‘工匠精神’，就是老一辈师傅们追求卓越的创造精神、精益求精的品质精神，用户至上的服务精神。”

随着地铁的不断发展，各种设备的科技含量不断提高，车辆也不断的更新换代。特别是近两年来，青年职工大批的走上了司机岗位。为了帮助青年司机尽快提高技术水平，阮卫方利用业余时间画出了车辆故障处理简图，给青年司机讲课。他还编制了一些综合性的教材便于学习，使学员对一般故障掌握了一定的判断和处理方法。

传道授业，阮卫方毫无保留地将技术本领和行车经验传授给青年职工，帮助他

们逐渐成长为企业的优秀人才。他的徒弟或者学员晋升到电动列车司机岗位的有10余人，其中有些已经步入管理岗位，成长为团干部、带班主任、主任。

目前，阮卫方已经转岗为地铁1号线的厂验司机，对大修后的车辆和新车型开展试车工作。试车过程中要做很多性能试验，需要平时就对车辆熟悉的人担当。“无论在什么岗位，我将继续为北京地铁事业奋斗，为保障乘客安全出行努力。”他说。

| | |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 职业（工种） | 城市轨道交通列车驾驶员 |
| 工匠档案 | 电动列车司机高级技师。曾获得“列车先锋”“首都劳动奖章”“2015-2016年度北京市交通工作先进个人标兵”“首都市民学习之星”“金手柄奖”等荣誉。2021年，荣获第二届“北京大工匠”荣誉称号。 |
| 匠人匠语 | 行车工作只有起点没有终点，看似简单其实非常复杂繁琐，任何一点失误都会带来严重的后果。所以，一定要做到万无一失，仔细再仔细。手柄轻四两，责任重千斤，只有不断的学习才能担当地铁司机这个岗位。 |
| 技能绝活 | 30多年，驾驶过的列车涵盖了北京地铁至今使用过的大部分车型。通过不断提高应急故障处理能力和突发事件的反应能力，安全驾驶列车35年，安全行车949302公里，没有出现一次事故。 |