



王岭 带领上海机务段司机创世界铁路运营线最高时速

# 我为“中国速度”自豪！

王岭曾先后荣获上海世博先进个人、全路和谐号十佳动车司机、铁道部火车头奖章、铁道部优秀共产党员等称号。他曾带领团队,在京沪高铁先导段上创造了时速486.1公里的世界铁路运营线最高速度,这一纪录至今没被打破。“中国高铁在世界范围内,从最初的‘学生’变成现在的‘领跑员’,我为‘中国速度’感到自豪!”王岭说。

## 驾驶京沪直达列车

如今一个火车司机,从专业学校毕业,最初只能做机车副司机,负责瞭望、故障排除等工作,起码2年才能考上机车司机,操作列车,再至少学习、历练3年,才能成为动车司机。

1993年,王岭从苏州铁路机槭学校毕业,到上海机务段成为一名副司机,当时他才19岁,凭着勤学好问、刻苦钻研,3年后他顺利考上司机,终于可以驾驶机车驰骋在铁路线上。1999年,他被选调入上海机务段“周恩来号”机车组担任司机。

2004年,全国铁路准备实施第五次大提速,上海与北京之间将开行5对一站直达列车,这将面临单司机、长交路、新区段、新机型等从未遇到的各种难题。在不少司机流露出畏难情绪时,王岭毫不犹豫地报了名。脱产学习过程中,从未受过高等教育的王岭,没有被大专教材吓倒,认真听,不懂问,查资料,多练习,以优异的成绩取得了全路首批直达车单司机驾照和大专文凭。

第五次大提速后,王岭担任了

今年45岁的王岭是土生土长的上海人,现任中国铁路上海局集团有限公司上海机务段职教科科长,他现在的主要工作是培训火车司机。



王岭正在教授学生

本报记者陈梦泽 摄

京沪直达列车的机车司机长。1462公里的“一站式”牵引方式,运行安全和机车质量成了首要解决的关键问题。“直达车采用‘东风11G’双组机车重联牵引,这样牵引功率更大,安全性更高。有一次,我驾驶上海—北京的Z6次列车,机车从上海到了苏州,‘主机车’就发生了故障,接下来苏州到北京怎么办?我看了电路图,临时接通了重联信号,用短接线把‘主机车’的燃油输送到‘从机车’,顺利跑完了全程。”这一故障和处理办法被反馈到厂家,从此双机车的重联装置得到了优化。

## 成为中国首批动车司机

2007年4月18日,全国铁路第六次大提速,这次提速最大的亮点就是开行最高时速250公里的动车组。但在这之前,中国没有一

个动车司机。

2005年12月,作为全路首批学习动车组驾驶技术的司机,王岭和其他17名司机到日本川崎重工车辆厂接受短期培训。日本专家在关键技术上的“含糊其辞”,促使王岭更加刻苦地学习、思考。“动车组列车由成千上万个部件组成,非常复杂,日本给的所有资料都是日文版的,光是动车组控制电路图,就是厚厚的一大本A3纸,我就用翻词典的‘笨办法’把电路图全部翻译成中文。”王岭说,如今这本电路图被收藏在上海市总工会劳模纪念馆。

学完理论知识,王岭等人又回到国内,进动车组驾驶室实际操作。2006年5月至9月,全路8名动车组司机先是在中国铁道科学研究院的环形试验场学习驾驶操作,“大约30公里的环形线路上,我们驾驶动车组列车,天天绕圈,

每天起码五六个小时,由于一直在逆时针绕圈,即便走出驾驶室,我们还是‘左肩膀低、右肩膀高’。”随后,又转战胶济线试验,那时正值暑期,从铁科院到即墨站,由于采取的是附挂其他列车的方式,动车组列车没有电源,没法开空调,而且完全封闭,人就像在锅里煮。回忆那段经历,王岭激动地说:“没有对高铁事业的忠诚,绝对拼不下来。”

从2006年12月到2007年4月,王岭等3个教员把所学所感“倾囊而出”,培养出了上海铁路局的首批约150名动车组司机,顺利保证第六次大提速时动车组上线。而说到原来的机车与动车的区别,王岭说:“内燃机车就像开桑塔纳,动车则好比大奔。”

## 创时速486.1公里纪录

目前上海通往外省市的高铁

线,主要有沪宁、沪杭、京沪这三条。从2009年开始,王岭参与了沪宁线的联调联试工作,到了沪杭线、京沪线,他已经是上海机务段联调联试工作组组长了,“联调联试,等于‘裸奔’,全靠人工操作,因为此时的高铁线各种设备还没发挥作用,就等着联调联试来检测设备是否符合运营要求。联调联试就好比新飞机的‘试飞’,只不过我们试的不是列车,而是线路及信号等各种设备。”

2010年12月3日,在王岭带领下,上海机务段动车司机团队在京沪高铁先导段(枣庄西—蚌埠南)创下时速486.1公里的世界铁路运营线最高速度,至今未被打破。“当列车时速在400公里以上,挑战就已变得很大,不能使用制动,只能靠列车的惰力,让时速降到400公里以下才能‘刹车’,要不然制动闸片会直接被损坏。”但王岭说,即便是486.1公里的最高时速,安全也依然有保证。

而令王岭更加自豪的是,如今拥有自主知识产权的中国标准动车组“复兴号”早已驰骋在祖国广袤的大地上。“2017年6月26日,‘复兴号’在京沪线上首发,后来最高时速又提高到350公里,而且扩展到越来越多的线路上。”王岭说,“我们自己设计、制造的高铁更加先进,比如以前有的动车组型号上,牵引和制动分属两个手柄,要制动,先要把牵引归零,而‘复兴号’把牵引和制动统一到一个手柄上,且实现了自动切换,对于我们司机来说,操作真的方便多了。”

本报记者 金志刚

# 上海铁路端午预计发送旅客169万

将增开列车51.5对,客流高峰预计在6月7日

本报讯(记者 金志刚)记者昨天从铁路上海站(下辖上海站、上海南站、虹桥站等站)获悉,2019年铁路端午小长假运输期限为6月6日起至6月9日,为期4天。上海地区预计发送旅客169万人,比去年多发送8.4万人,同比增长5.18%。其中上海站发送旅客49万人,上海南站发送旅客23.3万人,虹桥站发送旅客95.9万人,安亭北站、南翔北

站和上海西站发送旅客0.8万人。客流高峰日预计会在6月7日,当天发送旅客将达到55万人。

端午期间江浙地区多个城市都将开展划龙舟的比赛,届时将吸引不少往来长三角地区的观光游客。

为满足端午小长假旅客出行需求,铁路上海站安排增开旅客列车51.5对(上海站24对、上海虹桥



## 机器的刻板

董纯蕾

打客服电话,最怕有二:一怕俄罗斯套娃般的“何事请按几,输完请按星号键”,极端者,按完所有数字和星号键以后,问候你是“目前座席全忙”;二怕客服无论有多理解你的烦恼,却无法许你一个明确的解决方案,而在此之前,你可能已试遍了所有看似相关的自动语音回答,并且已遭遇了前“一怕”。

不止一次听闻,在未来最容易被人工智能取代的职业中,客服排名靠前。据说,AI可以提高客服中心的应答效率,改善消费者的客服体验。我有些将信将疑。

前几日,家中网络罢工,电话报修,从头至尾,没有转人工座席。机器语音明确地告知,经远程检测,您的网络工作正常,建议重启十分钟后仍无法使用再报修。重启无效,再次报修,没有悬念。这通“无人应答”的电话,前后持续5分56秒。

一个多小时后,维修工程师来电称马上来修。当晚,网络真的修好了,只是工程师比约定时间晚来了两个多小时,只是由于等待的过程中那一头的掌控者始终

是机器,通话记录和短信“沟通”显示的是运营商的名字和号码,我甚至没有机会通知工程师“改天再来”或者“别来了”。

这大概就是AI客服的雏形,但并不令人愉快,因为报修流程没有删繁就简。几乎在每个阶段,机器语音都会预报当前环节大约耗时多久。然而,预报耗时这个环节本身就挺费时的。自动识别着语音的人工智能,刻板遵守着程序里每个细枝末节,你可以称它“有板有眼”,我其实觉得挺“繁文缛节”的。

正嫌弃着,转念一想,这要是搁从前,6分钟可能还没拨通一次人工座席呢。不懂因地制宜的AI,至少有本事让客服中心同时接听更多电话。但问题来了:令人烦躁的忙音,刻板的机器,你会选择哪一个?

中国新一代人工智能战略咨询委员会组长潘云鹤院士曾说过,未来新一代的人工智能应用将在三方面面临挑战:如何创造智能产品,如何创造新的智能应用系统,如何让社会治理增加智能。说真的,机器越来越智能已没啥稀奇了,让社会治理使百姓生活真的能“智能”才是真稀奇。



## 一片粽香万般情

今天上午,静安区彭浦镇、宝山路街道的两家社区公益组织浦善公益服务中心和浦善公益服务事务所,组织数十位社区志愿者和优抚对象,在彭浦镇老年助餐中心、宝山路街道优抚俱乐部,开展“包粽子送爱心”活动。一片粽香万般情,包好的6000多只“爱心粽子”,由志愿者分批送到军烈属优抚对象,及孤老、失独失能老人、助餐老人家中,让他们感受到温暖。据了解,这两家社区公益组织常年开展献爱心送温暖活动。

本报记者 江跃中 张龙 摄影报道