



他是一名普通的火车司机，有30年与火车打交道的经验。

他曾作为京张高铁的开路者，先后担当过京张铁路和京张高铁的执乘任务；他曾作为“京·心”乘务组成员进入闭环管理，圆满完成北京2022年冬奥会和冬残奥会运输服务保障工作；他曾走出国门，驾驶着中国火车在印尼驰骋……他就是安秀旗，中国铁路北京局集团公司怀柔北机务段清河动车组运用车间动车组司机安秀旗。

参加工作以来，安秀旗扎根一线，恪尽职守，先后驾驶过DF7型内燃机车、NDJ3内燃动车组、CR400BF型智能动车组。他用汗水和努力续写着自己与火车的不解之缘，也见证了中国铁路的快速发展……

与火车的30年不解情缘

——记怀柔北机务段清河动车组运用车间动车组司机安秀旗

□本报记者 杨琳琳/文 彭程/摄

带着乘客驶向春天

2008年8月，北京奥运会开幕之际，北京首条市郊铁路S2线正式开通运营。每年3月下旬，线路两侧山花陆续开始绽放，S2线行驶在群山花海之中，蜿蜒前行，被网友亲切地誉为“开往春天的列车”。也就是在这一年，安秀旗通过层层选拔，成为了一名S2线司机。线路两侧有白色的山桃花，也有粉色的樱花，一路繁华似锦，美翻了！“所以每年三四月份车票一票难求，车上最宽敞的地方就是我们火车司机的驾驶室。”安秀旗笑着说。

在此之前，安秀旗一直是一名火车副司机。“我比较喜欢开车，1994年退伍之后，就来到了南口机务段，系统学习火车司机的各项知识行规，之后便在工作岗位跟着师傅一起学习，当时是火车副司机，开的是拉货车。”

2007年前后，安秀旗30多岁。爱钻研、爱学习的安秀旗希望提升一下——考司机证。那段时间，下班后总能看到安秀旗认真学习的身影，单位领导和同事也都很支持他。最终安秀旗凭借扎实的理论知识和过硬的实操水平，顺利拿到了司机证，成为了一名S2线司机。

“虽然前后驾驶的都是内燃机车，但它们的机车型号不一样。开车时依然有很多值得注意的地方。”刚刚担任S2线司机时，已经有十几年火车驾龄的安秀旗依然不敢掉以轻心。安秀旗坦然，成为客车司机后，自己身上的责任更重了。检查火车、熟悉线路、详细记录每一个参数……每一个环节，安秀旗都有条不紊地进行着。

“前期的试车，很重要，我们要及时发现存在的各种隐患，并且妥善处理，这样才能确保乘客安全。”安秀旗说。在一次试车过程中，火车突然紧急制动了。“当时我们机机组有4个人。大家赶紧下车检查，寻找事故原因和解决方法。”这个时候对火车司机来说，是一个不小的考验。通过检查，安秀旗和同事发现是一条线路接地导致的，合理处理后，他们又行驶在路上……

京张高铁的开路人

一百多年前中国人自主修建了第一条铁路——京张铁路，如今京张高铁是由我国自主设计建造，第一条采用自主研发的北斗卫星导航系统、设



安秀旗圆满完成北京2022年冬奥会和冬残奥会运输服务保障工作



2023年4月，作为中方运维人员，安秀旗（右）与同事们奔赴印度尼西亚担任雅万高铁运维任务

计速度350千米/小时的智能化高速铁路，也是世界首条智能高铁。

京张高铁全程174公里，从北京北站出站后，一路向北，将依次穿越居庸关长城、水关长城、八达岭长城。其中，在古老的八达岭长城下方，这里有世界上埋深最深、规模最大的暗挖地下高铁车站——京张高铁八达岭长城站。一切都是未知，一切都有待探索。如何让火车安全地行驶在智能化的高速铁路上，是火车司机们面临的挑战。

数百次举起手指、伸出手臂，数百次呼唤应答……在试运行的京张高铁智能动车组上，安秀旗和同事一丝不苟地执行指令，从北京北站启动出发了。

京张高铁智能动车组具有优越的空气动力学性能和漂亮外观，能够实现车站自动发车、区间自动运行、车站自动停车、车门自动打开等。虽然可以自动运行，但为确保安全，司机仍必不可少。司机们需要摸透每一段线路、每一个停靠车站的情况。通车前，他们收集了信号机坐标、区间信号标志牌坐标、隧道长度、线路坡度

等大量繁杂的数据资料，精心计算处理后，形成了三大本厚厚的线路图。

在即将穿过世界上埋深最深、规模最大的暗挖地下高铁车站——京张高铁八达岭长城站时，“进站速度必须保持在每小时80公里以下，停车前还需确认行车许可。”安秀旗冷静地说，驾驶智能动车组列车与其他复兴号列车有很多不同，需要学习的东西也更多，必须反复研究故障应急处理办法，将流程烂熟于心。

筹备联调联试之初还是炎炎夏日，结束时已是寒冬腊月，安秀旗觉得付出多少汗水都值得。“开了17年火车后，能成为京张高铁智能动车组第一批司机，是自己的使命和荣光。”安秀旗说。

至此，安秀旗从S2线和谐号内燃动车组司机，成功转型为京张高铁复兴号智能动车组司机，见证了新时代中国铁路的飞速发展。

走出国门擦亮中国高铁品牌

雅万高铁连接印度尼西亚首都雅加达和旅游名城万隆。虽然这条高铁只有142.3公里，只相当于北京到天津

的距离，但是对于中国高铁而言，这是中国高铁人在世界舞台的首秀。对于印尼民众而言，则意味着跨入了一个崭新的高铁时代，具有里程碑意义。“高光”的雅万高铁，离不开在幕后默默奉献付出的守护者，安秀旗就是其中的一名守护者。

2023年4月，作为中方运维人员，安秀旗与同事们奔赴印度尼西亚担任雅万高铁运维任务。

有着近30年的火车经验，且有京张高铁驾驶的丰富经验，让安秀旗对承担的高铁动车联调联试的工作信心满满。而意料之外的风筝却带给他们不小的烦恼。“当地人有放风筝的习俗，通过放风筝祈求风调雨顺和粮食丰收，承载着当地人对飞翔和对信仰最古老而朴素的寄托。这些断了线的风筝常常会缠绕在火车沿线的接触网上，对高速行驶中的火车来说是非常危险的一件事情。火车司机要时刻关注，一旦看到风筝线，就得赶紧断电降功。”回忆起当时的惊险，安秀旗记忆犹新，好在最后都成功地克服了这些障碍与困难。

除了工作上的挑战，安秀旗和同事们还需要面对身体的挑战。有一个“中国胃”的安秀旗，刚到印尼，感觉口味新鲜还行，一个月后，身体就开始吃不消了——水土不服。“那段时间，我们好多人拉肚子，肚子疼，特别难受。”幸好他们是备而来——带了相关药品。于是，安秀旗和同事们一边吃药，一边坚持，慢慢地缓了过来。

当年9月29日恰逢中秋节，这也是安秀旗第一次在国外过中秋节。“那天晚上，没任务的时候，大家就聚到一起包包饺子、做做菜，边吃饭边聊聊工作上顺心的事，烦心的事……像一家人一样，特别亲切。”安秀旗说，那天的饺子在安秀旗的记忆里也格外香。

在印度尼西亚工作期间，安秀旗与同事们攻坚克难，主动作为，高标准高质量完成了雅万高铁开通运营筹备的各项任务。2023年10月，安秀旗结束雅万高铁运维任务，返回了国内。回到国内后的安秀旗，依然会关注雅万高铁的各种消息，他说：“看着我们中国制造的高铁列车在印尼安全地行驶，我特别自豪。”

如今，安秀旗已经重新回到他熟悉的工作岗位。随着2024年暑运的到来，安秀旗将一如既往的精心操纵，平稳驾驶京张高铁列车，守护好旅客回家路。