

# 西十高铁首发司机秦岭隔空相逢

## 350公里时速下完成硬核“握手”



任少发确认目标速度和线路设备情况。图/通讯员 谭振亚



班鑫(右)驾驶复兴号动车组从西安东站开出。图/通讯员 郝凯航

6月30日9时16分,随着两位司机分别将主手柄推至牵引位,两列复兴号智能动车组首发列车分别从高铁十堰东站、西安东站对向驶出。银白色的列车一东一西相向而行,翻山越岭,渡桥穿隧,成为十堰至西安高速铁路上最亮丽的风景。

驾驶CR400AF-Z型G3969次列车从十堰东站出发的,是襄阳机务段动车组司机任少发;驾驶CR400BF-Z型G3966次列车从西安东站出发的,是西安机务段动车组司机班鑫。虽然素未谋面,两位司机却在同一时刻同一线路上,联手完成一场穿越秦岭汉水天堑的双向奔赴。■记者 吕伟 通讯员 秦涛 焦键 万斌超

### 穿越秦岭汉水天堑

西十高铁首发当日,任少发驾驶的G3969次列车从十堰东站出发约半小时后,在漫川关站至山阳站区间,与班鑫驾驶的G3966次列车交会,350公里时速产生的巨大气压差,是两位首发司机之间唯一的“对话”。

“列车每秒钟运行约100米,司机必须全神贯注、不间断瞭望。”任少发说,前窗玻璃带有减速效果,在驾驶室内感受不到外部视觉上的“飞快”,这种设计保障了瞭望的精准与安全。

高铁司机之间有没有特别的沟通方式?任少发说:“两车交会的时候,高速行驶会产生一定的压差,车身互相‘挤压’,就相当于一次无声的握手和相拥。”

对于这次首发,两位司机有着不同的心境。任少发已是第二次担当首发,去年9月,他曾驾驶襄荆高铁首发列车;班鑫则是首次担当高铁新线首发。两人最终都以过硬的技术完成首发亮相,并分别给予自己9.8分、9.5分。

任少发扣掉的0.2分,留给了未来对季节性行车操作的持续优化,班鑫则将0.5分扣在“心态略微紧张”。事实上,两人首发行程零失误、零异常、安全正点,均严格按照标准化作业流程完成全部操作。

西十高铁正线全长约257公里,综合桥隧比超90%,有42座隧道、14处长大坡道。这样的线路条件,对动车组操纵的平稳性和安全性要求极高,必须选拔专项尖子司机。

给任少发留下深刻印象的,首先是以汉江特大桥、天竺山隧道等为代表的基建工程。谈及列车穿过隧道时的感受,任少发描述:“马白山隧道全长22.9公里,是目前国内已贯通的第二长双洞单线高铁隧道,车头灯照亮的白色公里标,像雪花一样‘嗖嗖’闪过。明暗交替对眼睛的考验很大,恶劣天气下经过隧道口还可能遇到强横风,需要做好充足的预判,进行科学调整。”同时,西十高铁线路多处坡度较大,需要司机谨慎驾驶、精准控制。

班鑫表示,每次经过桥梁和隧道,内心都充满敬畏、震撼、感动。作为司机,他能直观感受到建设者的艰辛、大国工程的力量。“开车经过时,我会更加专注、更加谨慎,心里也充满自豪感。因为我们驾驶的不仅是一趟列车,更是几代铁路人的奋斗成果。”班鑫说。

### 首发前的1200趟试开

西十高铁开通前,中国铁路西安局集团有限公司从千余名司机中精挑细选36名业务尖兵组建首发突击队,以“丝路长风”乘务组为骨干,全员零违章、零事故,应急处置能力突出。班鑫正是其中之一。他认为自己能脱颖而出,核心在于三点:业务基础扎实,多年坚持标准化作业,零违章、零隐患、零责任问题;新线经验丰富,一直参与联调联试,熟悉新线摸索、研判、处置等流程;心态稳、执行力强,关键时刻能扛重任。

而在秦岭的另一侧,任少发已经是第二次担当高铁新线首发任务。能够再次被选中,他也总结为三点:常年零违章、零事故的安全履历;熟练应对各类复杂区段的操纵技艺;作为襄阳机务段“驷龙精英”品牌骨干,先后荣获“金牌司机”“银牌司机”称号。

不同的选拔路径,指向的是同一份职业素养:零违章、零事故、关键时刻扛得住。

正式首发之前,两位司机都经历了漫长准备。

今年3月27日,西十高铁联调联试正式启动。任少发与7名同事组成攻坚团队,奔赴秦岭腹地。近三个月时间里,他们累计开行试验列车近1200趟,将表格里的一组组冰冷数据,“跑”成直观的领航提示卡、精密的坡度曲线图。他们梳理出西十高铁列车操纵示意图、安全风险提示卡等技术资料16册,整理各类注意事项209条,制定安全卡控措施3类18项,完成应急模拟演练45项。任少发对全线长大坡道、特殊分相地段、变速点等逐一攻关,把每一米线路的参数都刻进脑海。

班鑫的准备同样扎实:熟背线路资料,吃透全线坡道、曲线、隧道、桥梁、线路关键点、特殊地段注意事项;反复练习进出隧道、特殊区段控速、平稳操纵、应急处置;全程参与联调联试,跟车熟悉不同环境、天气变化、线路细节;反复自查作业流程,确保每一项操作标准化、零差错。

### 两位少年的铁路梦

任少发今年35岁,是湖北随州人。他的铁路梦,始于儿时家乡的山坡。“小时候在山上放牛羊,没事时就数山下铁路经过的火车车厢。但火车太快了,根本数不清。”那时他就在想,两条钢轨上,火车怎么就能跑那么快?这份好奇最终将他引向武汉铁路职业技术学院动车组驾驶专业。2013年大学毕业后,他进入襄阳机务段,从普速机车学员、副司机、司机一步步成长为动车组司机,先后驾驶过SS6B、HXD3、CRH380A、CRH380B以及CR400系列复兴号动车组等20余种车型。

班鑫今年37岁,西安机务段动车组司机,拥有17年工龄、8年高铁驾驶经验。他从小对火车、铁路有着特别的热爱,大学时选择西安铁路职业技术学院铁道机车车辆专业。进入铁路系统工作后,他跟随老师傅学习,一代代铁路人严谨、踏实、奉献的精神深深影响了他,推动他一步步成长。

一个在湖北的山上数火车,一个在陕西的铁轨旁仰望,两条不同的成长轨迹,在2026年6月30日的秦岭深处交会,又驶向不同的地方。但他们的目的相同:让旅客安全、舒适地穿越这片大山,驶向更广阔的远方。

西十高铁开通后,武汉至西安不再绕行郑州,里程缩短300余公里,3小时内可达。十堰从汉十高铁的“末梢”一跃成为秦楚“枢纽”,全面融入西安“一小时经济圈”和武汉“两小时生活圈”。千年秦岭地理阻隔被彻底打破,秦楚大地迈入互联互通的崭新发展阶段。

如今,任少发已经值乘多趟往返车次,他说:“身边的旅客和朋友都说去西安又快又方便,这是对我最大的认可。”班鑫同样投入紧张的运营值乘,他说:“组织给机会,是对我多年坚守的肯定,我会倍加珍惜这份荣誉。”