

春运期间 北京南站、丰台站送上暖心服务 方便抵京旅客安心回家

本报讯(特约记者 王天淇 孙宏阳) 春运期间,北京各大车站迎来返程客流高峰。大年初七深夜,北京南站和丰台站里依旧人声鼎沸,返京的旅客们拉着行李箱、提着抱着大包小包的家乡特产,从出站口鱼贯而出。

出租车:11支党员车队齐上阵

大年初七23时许,北京南站出租车调度站,在候车通道里排队的旅客已有百余人。“有空车就可以上,注意脚下,照顾好老人孩子……”候车通道外的上车区域,几位党员车队成员忙着维持秩序、引导旅客们上车。一辆辆党员车队的出租车陆续赶到,两辆并排停下。“您看,一排是两辆车,一般8排16辆车,我们就放一拨,因为咱们还有其他旅客要从这条道去停车场,这样能保证交通安全和秩序,也不会让等候打车的乘客等太久。”一位维持秩序的党员车队成员说着,帮行李多的旅客把行李搬进了后备箱。

“等了差不多20分钟吧,还不算久,可以接受。”从山东德州返京的邱女士待丈夫放好行李后,一家三口坐上了出租车。另一边,同样是从山东老家回京的周先生手里拎着两个泡沫箱,正准备上车,“老妈一定要我带上,拎这么多东西不方便坐地铁,还好,等出租也不慢”。

“考虑到今年春运客流量比较大,我们针对

返程高峰,集中安排运力。”北京银建公司的工会主席任铁军介绍,大年初七夜间到大年初八凌晨,北京南站的运力保障以共产党员车队为基础,号召其他驾驶员加入,参与运营的车辆大约在340辆到350辆。“有些驾驶员也会灵活调节,比如从西边送乘客去东边,那可以到朝阳站进行运力保障,从东边送乘客去西边,可以到西站、南站进行运力保障。”任铁军说,按照前一天统计的数据,该公司针对全市“七站两场”整体布局了约3000辆出租车的运力参与夜间接驳。

市交通委丰台运输管理分局四级主任科员费秋实介绍,针对返程高峰,丰台运输管理分局协调了辖区内三家骨干出租企业和11支党员车队,安排了约千余辆出租车在大年初七夜间参与北京南站“保点”运营。“我们针对大客流的基本接驳措施是一日一定,根据每天的客流情况动态调整。大年初七、初八、初九这三天,基本上11支党员车队能上都上。”费秋实说。



出租车参与夜间接驳。

开通高铁专线 增设“小憩驿站”:让等候不再寒冷

2月16日晚,丰台站迎来返京客流高峰,凌晨一小时客流达到七八千人次。为了保障旅客顺畅接驳,丰台站地区协调公交客三公司,在初六至初八返京客流高峰期间,开通由丰台站至六里桥东和木樨园的2条高铁专线。

此外,丰台站在出租车调度站增设“小憩驿站”。提供热水、药箱、座椅等暖心爱心服务。在出租车蓄车区、旅客等候区设置隔离围挡、提示牌等引导。同时,科学研判每日客流情况,推动调度站旅客乘车点动态调整服务常态化,缩短步行距

离。新增站区餐饮服务。在二层候车大厅东南角二楼,协调引进麦当劳、吉野家、马兰拉面、庆丰包子铺、真功夫共5家快餐连锁店,涵盖中餐、西餐、小吃等多种美食。餐饮广场环境通透敞亮,可供百余人同时就餐。在南广场和地下出租车调度站,为有需要的旅客和司机朋友提供红糖姜水。

同时,专设夜间暖心休息区,提供约400个座位,在二层候车大厅检票口(21B—26B)区域,为大客流情况下夜间到达无法回家的旅客提供休息服务。



地铁延长运营时间。

地铁:延长运营信息在高铁上就广播了

应对返程高峰,地铁也延长运营时间,为旅客出行归家提供更多选择。临近23时30分,北京南站地铁站里依旧热闹。“咱们乘客往里走走,把楼梯口让出来,车厢中部还有位置。”地铁4号线的站台上,站务人员巡视的同时,不断引导旅客分散排队等候乘车。

“在高铁上就有广播提示说今晚地铁延长运营,这个挺贴心的,让我能提前安排好出行方式。”从江苏苏州返京的王女士说,原先还担心打车会等很久,得知地铁延长运营时间后,果断选

择了地铁出行,“从南站出站口出来就是地铁口,很方便,我也不用换乘,一会儿就能到家了。”

京港地铁北京南站高级站长陈斯介绍,2月16日,地铁4号线北京南站上行开往安河桥北方向的末班车延长至次日零时23分;地铁14号线北京南站上行开往善各庄方向的末班车延长至次日零时43分。此外,地铁4号线北京南站地铁站还制作了便民指路卡,内容涵盖乘客经常询问的乘车信息,放置在客服中心供乘客取用,方便乘客出行。

公交:地铁末班后公交加密车次

23时50分许,北京南站公交枢纽,一辆满载旅客的夜17路缓缓驶出场站。返程高峰,夜班公交和高铁专线也为旅客提供接驳服务。

“我们在北京南站加开了夜班机动车以及高铁专线,根据旅客到站情况适时发车。”北京公交集团电车客运分公司运营管理部经理刘默楠介绍,北京南站有三条夜班公交,分别是去往北京站方向的夜17路去往和平东桥的

夜24路和去往北京西站广场方向的夜15路,夜班公交线路运营时间为23时20分至次日凌晨4时50分。开通的两条高铁专线,一条去往国贸方向,另一条去往公主坟方向,计划运营时间是23时至次日凌晨2时。“返程高峰,我们的高铁专线根据旅客到站情况,进行一个适当延时。夜班公交在地铁末班车以后将会加密车次。”刘默楠说。



公交开通高铁专线。

丰台好邻居



郎云霞(右一)在街头做垃圾分类宣传动员。

在志愿服务的道路上默默前行

郎云霞,42岁,女,党员,家住北宫镇张郭庄5号院。郎云霞是中车北京二七机车有限公司的一名普通职工,她也是张郭庄社区的志愿者。多年来积极响应国家号召,爱党爱国、敬业奉献、家庭和睦、孝老爱亲,家庭成员之间互相理解、互相关心,广受周围同事、朋友和邻里的好评。

郎云霞是一名勤俭持家、和气友善、孝老敬老的好邻居。为了让老人享受天伦之乐,夫妻俩一有时间就会去看望双方父母,陪父母聊聊天、吃吃饭、剪剪指甲、剪剪头发,带他们去旅游。郎云霞夫妻俩结婚19年,从未红过脸,遇到问题永远是以理智的态度去沟通交流、解决问题,孩子也教养得谦逊有礼,温馨和谐的家庭氛围常常引来邻里、同事、亲朋的羡慕和称赞。

身为张郭庄社区的居民,郎云霞号召爱人一起加入了社区志愿者的行列,坚持以党员的标准严格要求自己,努力践行志愿者精神,任劳任怨、保质保量完成每一项工作。不论酷暑严寒,他们都能按时到岗,积极参加志愿服务工作。她响应政府垃圾分类的号召,积极宣传指导垃圾分类和投放;疫情期间,她全力配合社区工作,协助疫情防控现场工作、维持核酸检测秩序等;她积极参与“志愿者送温暖”活动,上门帮助孤寡老人解决家庭困难,使寂寞、孤独的老人得到亲人般的抚慰,还经常主动帮助邻居到离家很远的地方取奶,受到群众的欢迎和上级领导的一致好评。

火箭院余梦伦:攀登航天技术高峰

本报讯 他是投身于航天基层岗位60多年的“超级码农”,是在大家束手无策时灵光一闪的“蓝领院士”……中国运载火箭技术研究院火箭弹道设计专家余梦伦院士今年87岁,是我国弹道式战略导弹和运载火箭弹道设计的开创者之一。

为证明方案可行性
他们足足算了两三个月

1960年,余梦伦从北京大学数学力学系提前毕业,被分配至当时的国防部第五研究院一分院总体部,为导弹和火箭的发射计算飞行路线。1965年3月,我国开始了东风系列某型号导弹的研制工作,余梦伦是弹道设计小组中的三名成员之一。

面对超长的飞行距离,如何进行试验成了摆在他们面前的一道难题。正当大家束手无策的时候,余梦伦提出了一个大胆的想法——低弹道和高弹道相结合的特殊弹道方案,将全程试验拆分成两次分别进行。

根据余梦伦的回忆,为了用数据证明方案的可行性,他们五六个人足足算了两三个月。

1980年5月18日,东风系列某型号导弹首次海上全程飞行试验成功,实现了我国超长距离导弹从无到有的跨越,彻底打破了超级大国的长期垄断。

年过四十,从零学编程
成功将返回式卫星送入轨道

“东方红一号”卫星发射后,为了便于国土普查和地面测绘,发射返回式卫星被提上日程。返回式卫星重达1800千克,是“东方红一号”重量的十多倍,因此承担发射任务的“长征二号”对运载能力的要求要高得多。

解决火箭速度和运载能力问题的任务落在了余梦伦的身上。然而,此时的余梦伦已经40多岁了,计算工具也换成了微型电子计算机,于是他开始从零学习计算机编程。

作为我国最早的一批计算机编程工作者,余梦伦和同事们在摸索中逐渐克服着程序出现的问题。经过无数次最优推力程序的分析,余梦伦提出了一个让所有人眼前一亮的“小推力弹道方案”。

“五个发动机——一个大推力的发动机、四个小推力的发动机。我让大发动机工作时间短一点,小发动机工作时间长一点,这样等于平均的推力就降下来了。”

余梦伦的“小推力弹道方案”,使火箭的运载能力提升25%。1975年11月26日,载着我国第一颗返回式卫星的“长征二号”运载火箭准时点火升空,成功将卫星送入预定轨道。

而在随后的三年,“长征二号”火箭又连续两次成功发射,标志着我国已具备设计研制高性能、高可靠性运载火箭的技术能力。

面对美国提出的苛刻条件
他超负荷工作 18 个月,如约完成

1978年,我国开始在“长征二号”的基础上对运载火箭进行适应性技术改进,从而衍生出我国目前最大的运载火箭家族。

其中,长征二号F运载火箭是我国目前唯一可以执行载人任务的火箭,负责运送航天员。而它的前身,就是余梦伦参与全过程研制的长征二号捆绑式运载火箭,简称“长二捆”。

余梦伦说:“当时,美国的航天飞机搞得不成功。我们要搞‘长二捆’,用它专门打国外卫星,严格来说打美国卫星。”

1986年是世界航天史上的灾难年。美国、法国发生多起火箭爆炸事故,国际商业卫星发射市场几乎瘫痪。而此时,中国航天人带着还是两张设计图纸的“长二捆”火箭进入了国际发射市场,开始了与各国艰难的合作谈判。

1988年11月,在经过近两年的谈判之后,中美正式签订了两颗卫星的发射合同。余梦伦表示,和美国人签合同后,美国要求18个月必须成功地发射

一次,如果不成功就要赔钱。

为了能够如期发射,余梦伦和研究院的同事们开始超负荷工作。44万多张设计图纸、5000多套特殊工装、几十个部件和十几万个零件、300多项大型地面试验,都在短短18个月内完成了。

1990年7月16日,作为我国首枚大推力捆绑式火箭——“长二捆”成功首发,创造了世界航天史上的奇迹。

然而,在随后的4年里,“长二捆”经历了两次发射失败。余梦伦提出了高空风对火箭飞行影响的假设,经过对1000多次西昌发射基地的高空风数据进行演算,成功化解了阻碍。“长二捆”不仅仅打开了国际航天发射市场的大门,也正式开启了中国载人航天事业的新征程。

扎根航天一线 60 多年
科研班组以他的名字命名

余梦伦是浙江慈溪人,两岁时为了躲避战乱随家人搬到上海。从小成绩名列前茅的他,却被严重的口吃问题深深困扰,“有一次上数学课,老师提问,这个问题我会做,但我说不出来,那时候自己感到很痛苦”。

因为口吃,年少时的余梦伦变得沉默寡言、性格内向。但也使他更专注于学习,尤其是在数学的世界里寻觅自己的快乐。

1955年,19岁的余梦伦考取北京大学数学力学系,毕业之后被分配到国防部第五研究院一分院。从此,60多年一直扎根在同一班组里。

2009年,他所在的班组被全国总工会命名为“余梦伦班组”,这也是第一个以院士名字命名的科研班组,被誉为中国航天第一班组。

在余梦伦工作的60多年里,他的学生中有很多人已经成为了航天领域的总师、副总师,可是年近九旬的他却依然从事着自己最初的工作。在余梦伦看来,永远工作在科研的一线,为中国火箭设计出完美的飞天弧线,是他最大的幸福。

(央视新闻)