

嫦娥五号上升器月面点火 成功实现我国首次地外天体起飞

挖土完成，“打包”完毕，回家喽！

新华社北京12月3日电(记者胡喆)记者从国家航天局获悉,12月3日23时10分,嫦娥五号上升器月面点火,3000牛发动机工作约6分钟后,顺利将携带月壤的上升器送入到预定环月轨道,成功实现我国首次地外天体起飞。

专家介绍,与地面起飞不同,嫦娥五号上升器月面起飞不具备成熟的发射塔架系统,着陆器相当于上升器的“临时塔架”,上升器起飞存在起飞初始基准与起飞平台姿态不确定、发动机羽流导流空间受限、地月环境差异等问题;此外,由于月球上没有导航卫星,上升器起飞后,需在地面测控辅助下,借助自身携带的特殊敏感器实现自主定位、定姿。

点火起飞前,着上组合体实现月面国旗展开以及上升器、着陆器的解锁分离。此次国旗展开是我国在月球表面首次实现国旗的“独立展示”,根据回传影像显示,五星红旗在阳光照耀下,“中国红”格外鲜艳。

点火起飞后,上升器经历垂直上升、姿态调整

和轨道射入三个阶段,进入预定环月飞行轨道。随后,上升器将与环月等待的轨道组合体交会对接,将月球样品转移到返回器,后者将等待合适的月地入射窗口,做好返回地球的准备。

新华社北京12月3日电(记者胡喆)记者3日从国家航天局获悉,12月2日22时,经过约19小时月面工作,探月工程嫦娥五号探测器顺利完成月球表面自动采样,并已按预定形式将样品封装保存在上升器携带的贮存装置中。

采样和封装过程中,科技人员在地面实验室根据探测器传回数据,仿真采样区地理模型并全程模拟采样,为采样决策和各环节操作提供了重要依据。着陆器配置的月壤结构探测仪对采样区地下月壤结构进行了分析判断,为采样提供了数据参考。

自动采样是嫦娥五号任务的核心关键环节之一,探测器经受住超过100摄氏度的月面高温考验,克服了测控、光照、电源等方面条件约束,依托全新研制的地外天体样品采集机构,通过机械臂表取和钻

具钻取两种方式分别采集月球样品,实现了多点、多样化自动采样。

其中,钻具钻取了月面下的月壤样品,机械臂则在末端采样器支持下,在月表开展多种采样。为确保月球样品在返回地球过程中,保持真空密闭以及不受外界环境影响,探测器在月面对样品进行了密封封装。

嫦娥五号探测器配置了降落相机、全景相机、月壤结构探测仪、月球矿物光谱分析仪等多种有效载荷,能够在月表形貌及矿物组分探测与研究、月球浅层结构探测等科学探测任务中发挥重要作用。探测器钻取采样前,月壤结构探测仪对采样区地下月壤结构进行了分析判断,为采样提供了数据参考。

▶▶扫描二维码,观看新华社视频报道《嫦娥五号上升器月面点火,成功实现我国首次地外天体起飞》。



嫦娥五号上升器月面点火 成功实现我国首次地外天体起飞

资料来源:国家航天局 新华社记者秦迎 编制

“帮缴公积金”“办贷款不用还”……

很多农民糊里糊涂背上二三十万元债务



新华社成都12月3日电(记者陈健、袁秋岳)“帮缴公积金”“办贷款不用还”……在这些诱人的话术之下,很多农民稀里糊涂背上二三十万元债务。

最近,四川眉山市警方破获“垫缴公积金”新型金融犯罪案件。据警方最新掌握的情况,此案诈骗银行贷款超过12亿元,涉及全国多家银行和6000多个农民。

据了解,犯罪团伙通过“垫缴公积金”这一方式,把四川、广东、湖南、天津、山东、重庆等多地农民“包装”成公司职员,再利用他们的身份信息,向银行骗取信用贷款。

“帮缴”公积金,农民背上巨债

不久前,重庆籍50岁农民陈小菊来到眉山市公积金中心,要求提取公积金。然而离奇的是,她无法提供必要手续,对自己的公积金账号、单位名称,也是一问三不知。

工作人员还发现,这段时间,有许多外地人前来提取公积金,他们都是不久前集中补缴的,然后又集中提现。公积金中心报警后,眉山警方迅速介入,四川省公安厅挂牌督办。

据调查,陈小菊在外务工时,一名不认识的男子鼓吹可以“帮她缴纳公积金”,还可以帮她办贷款“不用还”。之后,该男子操作一公司账号为她缴纳公积金,并在手机上以她的身份信息向银行申请信用贷款20多万元。但陈小菊只拿到2万多元,其余被男子转走。

“白捡”2万多元,陈小菊很高兴,即使贷款逾期,她也无动于衷。直到后来,她想起自己还有公积金,缴纳地点在眉山,前去取现时,才东窗事发。

同样背上巨债的还有四川省青神县白果乡虎渡社区农民陈奎林。去年10月,附近村民告诉陈奎林“有老板可以帮忙办贷款”,并且“贷款不用还,想拿来自啥都可以”。于是他提供团伙身份证件、办理银行卡、人脸识别一照做。犯罪团伙为陈奎林垫缴公积金后,向银行成功申请信用贷款18万元,他本人拿到1.3



万元。直到民警找上门来调查,他还心存幻想地说:“不是说了不用还的吗?”

“在这一新型金融诈骗案件中,涉及最多的是来自偏远地区、没有偿还能力的农民,其中不乏残疾人、贫困户。”眉山市公安局高新区(甘眉园区)分局案件主办侦查员周峰说,这些农民被犯罪团伙利用,在银行欠下二三十万元,自己只拿到一个零头,有的人甚至一分钱没拿到,稀里糊涂背上巨债。

控制130余家公司账号补缴公积金,伪造银行“优质客户”

住房公积金是在职职工的长期住房储蓄,这些犯罪团伙是怎样将农民“包装”成公司职员,为其缴纳公积金的呢?

警方已基本查明,2019年5月以来,以向某、周某、黄某等人为首的犯罪团伙,找来农民这种“纯白户”——征信纯洁得像一张白纸的客户,为其垫缴公积金,以公积金作为银行进行信用评定的参考物,申请信用贷款。

据专案组初步统计,这些团伙分别控制了上述省市130余家公司账号,找来全国各地6000多个农民,为其垫缴公积金1.2亿元,诈骗银行贷款超过12亿元。

“虽说犯罪团伙花了不少钱,为农民垫缴公积金,但是贷出来的钱更多,获利10倍以

上。”一名办案民警说。

截至目前,专案组已抓获犯罪嫌疑人119人。肖某是其中一名嫌疑人,据他交代:“我们这种犯罪手法,大概是从去年年初开始兴起的,在各地有很多人在做。”

“这种新型犯罪还有发展的势头。”专案组组长、眉山市公安局副局长王正祥说,犯罪团伙被打掉后,已经开始瞄上企业税贷,即买下要倒闭的企业,变更法人成农民,再利用增值税缴纳记录等进行贷款,一个企业能贷款300万至500万元,为害更甚。

追赃困难,金融“防风险”多环节需加强

目前,几个团伙的犯罪嫌疑人已被警方抓获归案,并移交检察机关,但损失却难以追回。周峰表示,涉案人员有的不是本人持卡,有的通过POS机套现且一机多户,有的通过第三方支付、微信转账,有的在ATM机取现,还有的以购买虚拟货币的方式将资金转移到境外,追赃十分困难。

四川某银行相关负责人说,去年10月,该行接到500多人此类贷款申请,贷出去1.03亿元。风控发现问题后,紧急冻结了资金,但也只挽回了2000多万元。而这些贷款人的电话很快就换了,催收找不到人。

据了解,在这一案件中,一些吸毒人员也能轻易拿到贷款。专家表示,犯罪团伙掌握公积金缴存渠道,骗取银行线上贷款,暴露金融“防风险”仍存多种问题。

“针对借贷人员的风险防范提示需细化。”四川师范大学经济与管理学院副教授邱静说,针对缺乏金融常识的高风险人群借贷,应加强借贷时的风险提示,提高其防范意识。贷款转出时,应予以贷款用途、还款义务等提示。

另外,一些机关事业单位的网络安全意识、防护能力还需提高。业界人士表示,当前网络攻击呈现增多趋势,机关事业单位要重视相关人才培养和制度建设,特别要强化信息系统与信息安全同步规划、同步建设、同步运行的“三同步”原则,加强网络安全防护。

新华社北京12月3日电(记者孔祥鑫、郎思思、吴文诩)中国残疾人联合会数据显示,当前我国各类残疾人总数已达8500万。对于这部分群体而言,乘坐公交车、地铁等公共交通工具出行顺畅与否直接关乎他们的幸福指数。在12月3日国际残疾人日到来之际,记者走访了解公共交通线路的无障碍设施。设备老旧造成改造难度大、先期规划不合理、司乘人员服务意识淡薄等问题长期存在,给残疾人群体出行带来不少困扰。

公交车无障碍踏板仍是“新鲜事物”

无障碍环境是面向所有社会成员建设,使其在从事社会活动时能够自主、顺畅、安全通行和使用的环境。面对人民群众对无障碍出行的迫切需求,全国不少省份都在公共交通工具的无障碍改造上进行尝试:上海市新型低地板无障碍公交车均安装有气囊,具备侧倾功能;山东省青岛市2018年引进的新型纯电动公交车配有“侧跪”、无障碍通道、上下车警铃等七项助残人性化设施。

尽管各级政府大力提倡加强无障碍设施建设,但无障碍设施“有而不优”、闲置、使用率低现象仍然存在。

作为多年的轮椅使用者,北京新起点公益基金会创始人之一杜鹏乘坐公交车的次数却屈指可数。“我们残疾人都会乘坐无障碍公交车,但我第一次乘坐的时候,无障碍踏板不仅无法使用,上下车还得靠车厢内的安全员与其他乘客合力抬下去。”杜鹏说,与其麻烦他人,索性也就不再坐了,不如乘坐地铁或直接打车。

记者调查发现,无障碍踏板对于很多人而言仍然是“新鲜物件”。不少网友表示:“无障碍踏板设计很棒,但是第一次见。”“经常看到,但不知道怎么用,也没见人用过。”“大家都是早晚高峰出行,几乎也见不到残疾人出门,所以看不到他们用无障碍踏板。”

中国社会科学院社会学研究所助理研究员宋煜表示,由于相关设施不常用,乘务员也不甚了解,设备老化导致无法使用的问题比较普遍,企业也没有动力自主进行更新维护工作。同时,公共交通相关的无障碍规范标准也非强制性的,在具体执行过程中往往难以获得关注。

公共交通系统“无障碍”还有多远?

据了解,北京市建立了1475人的专业无障碍监督员队伍,同时还有不少社会无障碍监督员参与日常的无障碍设施改造、监督、验收工作。不少残障人士表示,当前,公共交通系统仍存在接驳高差不标准、线路设施老旧、司乘人员服务意识不强等问题。实现公共交通系统“无障碍”依然任重道远。

——接驳高差不标准,车站成了新障碍。杜鹏表示,目前,不少地铁线路都配备了无障碍直梯以及方便轮椅行动的坡道,但出了地铁站的人行道就开始出现问题,记者在地铁14号线金台路站一出入口看到,与地铁站接驳的人行道上不仅堆满了共享单车,而且人行道距离地面高度近10厘米,也没有后续坡道供残疾人使用。中国残疾人联合会副主席吕世明表示,辽宁省大连市曾建设过一批港湾式车站,车站人行道窄、柱子多,加上垂直路面的站牌,使轮椅很难通行,车站也成了新障碍。

——线路设施老旧,只能寻求替代性措施。受访专家表示,虽然不少新建公交站、地铁站都配备了无障碍设施,但一些老旧线路因设施年代久远,无法大面积改造,只能寻求替代性措施进行辅助。例如,残疾人乘坐北京地铁1号线、2号线进站时,可联系站台工作人员帮忙使用“爬楼机”上下楼,但需要换乘时,由于换乘走廊狭窄,无法使用替代性设备,只能依靠人力帮助残疾人换乘。住建部科技与产业发展中心副处长田永英表示,公共交通线路内空间狭小,无障碍设施的改造范围不大,但难度很大。

——服务意识有待提升,客观因素影响大。杜鹏表示,在使用无障碍设施的过程中,虽然大部分司乘服务人员态度友好,愿意主动提供帮助,但部分工作人员服务意识仍有待提升。同时,记者发现,由于早晚高峰等原因,公交车无法完全保证停靠在有坡道或方便踏板衔接的站台旁,这也加大了残疾人乘坐公共交通工具的难度。

残疾人“乘车难”全面改善期待“破冰”

根据2018年1月多部门联合出台的《关于进一步加强和改善老年人残疾人出行服务的实施意见》,到2035年,覆盖全面、无缝衔接、安全舒适的无障碍出行服务体系将基本建成,服务环境持续改善,服务水平显著提升,能够充分满足老年人、残疾人出行需要。受访专家表示,距离实施意见中的要求,公共交通方面还可进一步改善提升。

宋煜表示,公共交通硬件设施要系统规划,车辆硬件缺失、破损要及时整改。譬如站台边缘坡道、盲道、标识等公共交通硬件设施在建设前应提前系统规划,科学设计和施工,便于无障碍环境的整体建设。北京新起点公益基金会创始人之一唐占鑫表示,对于车辆内轮椅踏板、安全带、轮椅防滑固定装置等设施缺失、破损等问题要及时整改,方便残疾人使用。

中国肢残人协会副主席汪凯燕表示,目前无障碍环境系统化建设、规范化运行机制还需进一步完善,其中关键问题是根据国情变化修订相关法律,进一步明确主管机构的职责。同时,政府各相关部门要加强联系,做到各自管辖系统间无缝衔接,使无障碍环境建设管理和更顺畅,确保残疾人享有安全便利的出行环境。

无障碍环境是衡量城市温度的一把尺,公共交通系统工作人员的无障碍理念、对残障人士的服务态度仍可进一步提高。受访残障人士表示,相关部门应加强对司乘人员、车辆安全员的无障碍知识培训,培养无障碍理念,为残疾人提供更好的服务。

宋煜认为,“无障碍受益人群”包括了残疾人、失能半失能老年人以及患病的失能半失能人士等,也包括孕妇、儿童和存在需要的人员,强调无障碍环境要普惠全龄人群。只有突破了以往只有残疾人是无障碍受益群体的观念,才能扎实推进无障碍环境建设,促进相关产业的良性发展,为建立全龄友好型社会奠定基础。

残疾人人群体如何解决“乘车难”?

?