



虎虎生财

华西都市报-封面新闻2022春节特别报道

复兴号首次开进大凉山,记者随车体验—— 刷身份证即可乘车 4个多小时直达昆明

一路向南 动车开进大凉山

1月10日上午11点10分,D843次复兴号动车组沿新成昆铁路从西昌西站驶往昆明,这是凉山彝族自治州开行的首趟复兴号动车组。经过4小时21分运行后,该动车组抵达昆明站。

线路运营初期,共开行5对动车组列车,其中西昌西至西双版纳1对、西昌西至昆明3对、西昌西至攀枝花南1对。

座椅扶手下方 加装电源插座和USB充电口

1月10日上午10点40分,记者在刷身份证、完成正常安检流程后,来到西昌西站站台,全程不需要取车票。

10点50分,一辆“绿巨人”复兴号动车组停靠在西昌西站站台,鲜艳的绿色与流线型的车头吸引了所有人的目光,大家纷纷驻足欣赏、合影留念……这是凉山州开行的首趟复兴号动车组——D843次复兴号动车组,它将沿新成昆铁路从西昌西站驶往昆明。

随后,华西都市报、封面新闻记者登上这列动车组,一路向南……

据了解,车厢内部采用LED照明,座椅扶手下方加装电源插座和USB充电口,采用隔热胶层隔热高寒车窗,提高密封性能,降低噪音,提高乘坐舒适性。

这趟列车采用9辆编组,全部为座车,总定员720人,长约234米,9号车设一等座椅,其余为二等座椅,4号车设置无障碍卫生间、残障人士轮椅存放区、餐吧、机械师室,5号车设播音室。

线路运营初期,均由CR200J型复兴号动车组担当,运行时速为160公里;共开行5对动车组列车,其中西昌西至西双版纳1对、西昌西至昆明3对、西昌西至攀枝花南1对。

新成昆铁路 剩余路段正加紧施工

复兴号满载乘客,以时速160公里一路向南,穿过山间河谷。只见从前的



▲ 1月10日,在西昌西站,身着彝族服饰的大凉山群众在复兴号D843次列车前留影。
新华社发

▲ 1月10日,在复兴号D843次列车上,德昌县傈僳族妇女安娜妮维(着民族服饰者左一)向乘客赠送当地的水果。
新华社发

荒凉山脊如今遍布着风电机组,陡峭山腰嵌起了银色线条,那是一条条通村公路。沿途一处处镇村、一栋栋居民新楼,掩映于树下、花前、塘边……

川滇之间山势连绵险峻,地质条件脆弱,灾害频发,曾被外国专家断言为“铁路禁区”。筑路者“穿云破雾走山川”,付出每公里铁路牺牲约两人的代价,于1970年建成了全长1096公里的成昆铁路。后经电气化改造,仍受制于

当时水平,线路绕,速度慢,雨季时线路易中断。

“新线通过创新设计的隧道桥梁,将成都至昆明里程缩短236公里;设计时速由80公里提升至160公里;新建双线与老线三线并发,充分释放运能。”设计方中铁二院新成昆铁路项目负责人王维说。

“傈僳木瓜,书谷仔歌……”(傈僳语:傈僳人家,架起金桥)上车的凉山

州德昌县傈僳族妇女安娜妮维情不自禁唱起歌来,她家原在大山最闭塞处,5年前通过扶贫全家人搬迁下山。如今她组织团队表演傈僳族传统歌舞,常受邀到云南丽江、大理等地演出,丈夫在家搞特色种植,两口子年收入超过6万元。目前,德昌全县22.5万人中有8万余人已集聚在县城,这是凉山脱贫巨变的缩影。

“全州公路网总里程超3万公里,建成和在建高速公路里程超过1500公里,未来将实现县县通高速。除新老成昆铁路这‘一纵’外,还规划昭通经攀枝花至大理铁路、宜宾至西昌铁路‘两横’。”凉山州发展和改革委员会副主任陈星说。

目前,新成昆铁路昆明至攀枝花段、攀枝花至西昌段已陆续开通,剩余的冕宁至峨眉段正加紧施工,全线通车后将向北衔接成兰铁路等,串起丝绸之路经我国西北、成渝、云南直达东南亚的“南方丝绸之路”高铁新格局,驱动我国西南基础薄弱地区的农业农村现代化发展。

华西都市报-封面新闻记者 宋潇 综合新华社

对话

凉山首发动车司机姜海亮: 要用动车送学生们去更远的地方

1月10日上午11点10分,D843次复兴号动车组沿新成昆铁路从西昌西站驶往昆明,姜海亮作为大凉山首批复兴号司机,担任该线首发任务。自此,他的驾驶履历中又增加了一种新车型——“绿巨人”复兴号动车组。

“值乘‘慢火车’时,学生看到火车经过都会敬礼。”从前,姜海亮是成昆线上“慢火车”的一名司机,如今,“慢火车”转变为动车后,他有一个小心愿:希望复兴号能运送越来越多的凉山学生走得更远,去看看外面更广阔的世界。

作为凉山首批复兴号司机,当得知自己即将担任凉山州首发动车司机时,姜海亮并不意外。年仅30岁的他,已是



凉山首发动车司机姜海亮

一位名副其实的老司机:2014年参加工作,至今已有8年工龄,先后驾驶过韶山、东风系列共计8种型号的机车,是西昌机务段最年轻的拥有J9、J6、J5机车驾驶证的“全能火车司机”。

“‘慢火车’和‘绿巨人’最明显的区别就是操纵方法,就好比驾驶手动挡和自动挡汽车的区别。‘绿巨人’的操纵更顺畅,驾驶室布局更具模块化和科技感,各类设备使用起来更加人性化,操控界面一目了然,前方瞭望视野更加开阔,这是前所未有的感受。”姜海亮说,驾驶感受最大的不同就是站停和对标。由于“慢火车”需要根据站台上旅客的人数和货物地点来灵活对标,每次

停车的地点都不固定,这样才能最大程度方便工作人员将站台堆放的货物均匀放置到每个车厢。“绿巨人”则是固定的停车标,每次都需要精准对标,在160公里的最高时速下,前后对标误差不能超过10厘米。

火车头的改变,也记录着沿线交通的历史变迁。

在近3年的“慢火车”值乘工作中,姜海亮先后排除了6起机车故障,安全行车20万公里,出勤率达100%,服务旅客超过100万人次,成为“慢火车”司机队伍里的“金牌司机”。

李朔 巩惠玲
华西都市报-封面新闻记者 宋潇