

政治操弄病毒溯源研究,卑劣险恶!

人类是一个命运共同体,只有用科学战胜愚昧,用团结战胜孤立,用合作战胜偏见,才能重建我们的美好家园

新华社记者

近日,一些西方人士相继发表两封由前美国白宫官员起草的所谓公开信,对世界卫生组织的工作和新冠病毒溯源研究国际专家组进行无端攻击,拒不承认世卫组织国际专家组和中方联合发布的研究结果。信中宣扬的种种谬论,本质是对病毒溯源研究的政治操弄,行为卑劣,用心险恶。

明明世卫组织和中国开展的是联合溯源研究,公开信非要站在“有罪推定”的立场称之为“调查”;明明世卫组织和中方的研究成果推进了人类对疫情的重要认识,得到国际社会认可,公开信非要凭空臆想、拒不承认;

明明参与联合溯源研究的国际专家组成员具有广泛代表性和科学独立性,公开信非要歪曲事实、颠倒黑白,字里行间充斥政治偏见。两封所谓公开信,几乎是同样一批人干的,都由前美国白宫国家安全委员会委员孟天行起草。发表时间经过精心选择:一封选在世卫组织即将发布溯源联合研究报告前夕,一封选在报告发布之后。操弄者为了博取眼球、制造烟雾,可谓苦心孤诣。翻开这些所谓公开信,人们看到的不是以科学态度、专业精神为病毒溯源研究建言献策,而是打着科学的幌子,不遗余力地对病毒溯源研究进行政治操弄,对世卫组织和专家组施压,对中国展开有预谋、系统化的攻击和抹黑。

疫情暴发以来,病毒溯源工作长期受到政治因素干扰,所谓公开信不过是再次泛起的沉渣。美国一些人出于政治私利,执意将病毒溯源问题政治化,企图破坏中国同世卫组织及其他国家的抗疫合作。这些人的卑劣行径,严重阻碍全球溯源合作,毒化全球抗疫氛围,损害的是全人类的共同利益。失道者寡助,他们的政治操弄令人不齿,也注定失败。中国为全球抗疫所作的贡献有目共睹。就拿病毒溯源研究来说,中方在国内疫情防控任务十分繁重情况下,两次邀请世卫专家来华开展溯源研究。世卫组织专家组在武汉工作期间,中方提供必要协助,充分展现开放、透明、负责任的态度。中方的行动得到了

专家们的高度赞赏和充分肯定。多名世卫组织及国际专家表示,中方开放程度“始料未及”,武汉之行成果“超出预期”。作为负责任大国,中国为推动病毒溯源国际合作作出了表率。

病毒溯源研究事关全球公共卫生安全和数以亿计人的生命,是极其复杂和严肃的科学问题,容不得伪科学家“搅局”,容不得无良者政治操弄,迫切需要全球携手合作。全球抗疫的历程一再向世人昭示,人类是一个命运共同体,只有用科学战胜愚昧,用团结战胜孤立,用合作战胜偏见,才能重建我们的美好家园。

(新华社北京4月11日电)



中车动车组在马来西亚运营

4月11日,在马来西亚吉兰丹州首府哥打巴鲁,马来西亚交通部长魏家祥(左)与动车合影。

由中车株洲电力机车有限公司(中车株机)为马来西亚研制的混合动力米轨动车组11日在马北部吉兰丹州上线运营。

新华社记者朱炜摄

火星无人直升机

董沛

火星上第一架直升机的首飞日,又要往后延了。

当地时间4月10日,美国航天局称,“机智”号直升机前一天进行了旋翼高速旋转测试,在直升机电脑从飞行前模式转为飞行模式期间,系统发现问题并提前终止测试。

虽然直升机本身没有受到任何损坏,但控制人员需要分析数据,找出电脑问题的原因。因此,“机智”号的火星首飞时间至少要推迟到14日。

按照原计划,“机智”号火星直升机预计于北京时间4月12日10时54分在火星耶泽罗陨击坑起飞,然后在距离火星表面3米高的地方悬停30秒。如果首飞成功,这将是人类飞行器首次在异星表面进行受控动力飞行。

人类开启太空探索的旅程后,在异星实现低空探索飞行就是一直以来梦寐以求的事情。但受不同星体重力和空气环境影响,这件事不容易。

火星的半径只有地球的一半左右,平均密度也小于地球,这意味着火星表面的重力很小;与此同时,稀薄的火星大气层却带来了更多的麻烦。

火星地表的空气密度差不多相当于地球34000米高度的空气密度,这样的空气密度,对于地球的表飞器来说,已经近于工作极限。直升机要在这样的空气密度中获得升力,几乎是办不到的。

工程师们并未放弃努力,从2014年到2019年,他们研究发现,有可能制造出一种重量轻、能够在火星稀薄大气中产生足够升力的飞行器,并在模拟器上进行了不断的改良。

最终制造出的“机智”号太空飞行器,结构非常简单,除了太阳能充电板和飞行部件外,只安装了两个摄像头和一个无线传输设备。虽然总重量只有1.8公斤,造价却高达8500万美元。

这个拥有4片旋翼的小家伙,受电池限制,每个火星日(火星上一昼夜的时间)能飞行一次,每次持续90秒,飞行离最长300米,飞行高度最高5米。

“机智”号直升机的设计初衷非常简单,就是为了验证无人直升机飞行技术在火星或其他星球表面能否自主安全飞行,并能够为火星探测车提供线路规划,为任务提供更多信息。

通过摄像头,火星无人直升机能够为探测车提供清晰的地表图像,分辨率约为轨道卫星图像的10倍。

2020年7月30日,“机智”号被折叠安装在“毅力”号火星车的腹下。半年多后,2021年2月18日,“毅力”号携“机智”号成功登陆火星。

4月4日,“机智”号成功与“毅力”号脱离,着陆在火星表面。随后,等待它的是严酷的挑战,全部通过后才能实现飞行。

首先是要能在极度寒冷的夜晚生存。直升机上的电池将为加热器提供能量,以维持大约零下15摄氏度低温条件下的稳定温度。

其次,“机智”号要能够在火星的白天,通过太阳能电池板自动充电。有工程师表示,火星表面光照明,充电时间可能会很长。

再之后,直升机要解锁旋翼,并测试所有电机和传感器。4月8日和9日,“机智”号先后进行了叶片慢速旋转测试和高速旋转测试。但在后一测试中,“机智”号出现了点小问题。

“机智”号的首飞虽然会推迟,但人类“看清”火星的努力,却终将收获回报。



地震过后

印度尼西亚抗灾署官员4月10日确认,印尼东爪哇省南部海域当天下午发生的6.1级地震已造成6人死亡、1人重伤。

▲4月11日,救援人员在印度尼西亚东爪哇省玛琅一个村庄的震后废墟展开搜救行动。

新华社发(巴尤·诺万塔摄)

▼4月11日,一名男孩在印度尼西亚东爪哇省卢马姜一个村庄查看震后废墟。

新华社发(库尔尼利亚万摄)



福岛核污水不能一排了之

毕振山

日本政府近日决定将福岛核电站处理后的核污水排入大海,引发日本国内和国际社会关注。有分析认为,排污入海不仅将对日本周边海域造成影响,还可能对太平洋沿岸国家和全球海洋生态环境产生危害,日本政府应该慎重决定并做好详细计划和预案。

据日本媒体近日报道,日本政府已基本决定将核污水排入大海,并将于4月13日召开会议正式作出决定。日本政府呼吁地方政府和水产业者共同加强对排放时核污水内放射性物质的监测,并承诺将援助当地渔业和旅游业振兴。

2011年3月11日日本大地震后,东京电力公司运营的福岛第一核电站发生灾难性辐射泄漏,4个核反应堆不同程度受损。东京

电力公司引入海水对反应堆进行冷却,由此产生的核污染到今年3月已达到125万吨,储存在特制的储存罐内。

日本媒体认为,日本政府之所以决定排污入海,是因为储存罐的容量明年9月就将达到上限。日本政府去年就曾计划排污入海,但因外界反对而暂缓。日本首相菅义伟多次表示,处理核污水一事不能“一拖再拖”。

按照东京电力公司的说法,核污水排放入海前将经过二次处理,除去锶、铯等高放射性物质,只剩下对人体危害较少的氚,且氚的含量将仅为世界卫生组织饮用水标准的七分之一。为此,排污入海前的准备工作需要2年左右的时间。

不久前,日本政府还就排污入海与国际原子能机构达成合作意向。国际原子能机构表示将向日方提供专业帮助,同时还会向国

际社会发布关于核污水处置情况的信息。

然而,日本政府这一番准备,并未能打消外界疑虑。

东京电力公司此前就曾将其声称“安全”的一些核污水排入大海,但该公司后来承认核污水中除了氚还有其他放射性物质。有环保组织也发布报告称,核污水中还含有碳-14,可以进入生物体内,可能损害人类DNA。

日本全国渔业协同组合联合会近日表示仍反对将核污水排入大海,担心这将导致水产产品安全性受质疑。

据日本媒体报道,福岛核泄漏曾让日本渔业遭受重大打击,迄今仍有15个国家和地区因安全性问题而对日本食品维持进口限制。

日本排污入海还将对海洋环境和周边国家造成影响。

据韩国媒体估计,被核污水污染的海水只需220天就会抵达济州岛,400天后就会到达韩国西海岸。德国一家海洋科学研究所的研究结果也显示,核污水排放后57天内辐射就将扩散至太平洋大半区域,半年后将大规模扩散,3年后影响将到达美国和加拿大。

正因如此,有日本学者认为核污水排放将影响全球鱼类迁徙、人类健康和生态安全等多个方面,绝不仅仅是日本国内问题,而是一个国际问题。不少分析也认为,日本社会在决定核污水处理方式时应与周边国家充分协商。

一直以来,韩国等周边国家都对日本核污水处理计划密切关注,呼吁日本政府慎重决策。

事实上,此前日本已有一些专家指出,在现有技术下,在陆地上用大型储存罐储存仍是处理核污水的最佳方式。福岛第一核电站周边有一些因辐射量过高不宜居住的区域,完全可以用来存放更多的储存罐。

G时事观察

不到半年又停飞 波音公司频出事

赵晓晨

复飞不到半年,波音737 MAX又出问题了——这次是它的电气系统。

当地时间4月9日,波音公司宣布,已建议16家客户停止部分该机型的运营,以解决一个潜在的电气问题。

此时,距离解除波音737 MAX停飞令不到半年,波音公司昔日引以为傲的机型,到底出了什么问题?

据《华盛顿邮报》报道,这一电气问题影响到了一个备用电源控制装置,由制造失误导致,与此前两起坠机事件中的飞行控制软件无关。

波音公司在声明中表示,提出停飞部分

737 MAX,是为了验证一个电力系统组件具有足够的接地路径。目前,波音公司正与美国联邦航空局密切合作以解决这个问题。

声明说,波音公司还向客户通告了受到影响的飞机编号,并将提供关于适当改正措施的指导。

美国有线电视新闻网(CNN)则援引了航空安全专家戴维·苏西的观点,他认为这个问题涉及飞机的备用电力系统,有引发火灾的隐患,所以波音才会做出停飞建议。

2018年10月和2019年3月,印度尼西亚狮子航空公司和埃塞俄比亚航空公司分别发生空难,总计346人遇难,失事飞机均为波音737 MAX系列客机。

阅读提示

因“存在一个潜在的电气问题”,波音公司再次“叫停”737 MAX客机,此时距离该机型复飞尚不足半年。在外界看来,比起解决飞机的故障,重建信任才是波音公司面临的最大难题。

接连两起空难导致波音737 MAX自2019年3月起遭全球停飞。

20个月后,2020年11月18日,美国联邦航空局才宣布解除对波音737 MAX机型的停飞令。

当年12月29日,一架执行美国航空公司718航班的波音737 MAX型客机,搭载87名乘客从佛罗里达州迈阿密机场起飞,经过两个半小时飞行后降落在纽约拉瓜迪亚机场,成为这一型号客机在美国恢复商业飞行的第一个航班。

二

然而,复飞后的波音737 MAX,仍然难

以让人放心。去年12月25日,加拿大航空一架波音737 MAX客机从美国亚利桑那州飞往加拿大蒙特利尔市的测试飞行途中,因发动机故障被迫返航后紧急降落。

今年1月22日,加拿大西捷航空的首架复飞波音737 MAX从卡尔加里准备起飞时,因飞机监控系统显示存在潜在故障,航班被迫临时取消。

率更高的A320 NEO飞机。

为与之竞争,波音匆忙于2011年8月批准了737 MAX计划,并称将比空客还要省油4%。而为加快生产进度,波音仅用3个月就完成了技术图和设计方案。

该机型起初没让波音“失望”:首飞不到一年,就获得来自全球100余家客户超过4700架承诺订单,成为波音历史上销售最快的机型。

737 MAX的一个卖点,是装配了MCAS(机动特性增强系统)。这是波音公司开发的自动驾驶控制系统,设计初衷是阻止飞机失速。

然而,这一系统却最终成为737 MAX的“滑铁卢”:狮航和埃航的两起空难均与MCAS系统被错误激活有关。

今年1月7日,美国司法部要求波音对这两起空难进行赔偿,总额超过25亿美元。

而737 MAX遭全球停飞,更导致波音公司出现了20年来的首次亏损,直接损失超过200亿美元。同时,受2020年全球疫情的影响,波音已经连续2年处于亏损状态。

尽管最新出现的电气问题与导致737 MAX两起空难的控制系统无关,但这无疑让波音原本就艰难的复苏之路雪上加霜。

对于此次停飞,波音公司表示,尚不确定解决这一问题需要多长时间,电气故障维修或将维持数天。

不过,在评论人士看来,比起解决飞机的故障,重建信任才是波音公司面临的最大难题。