



响水县人民医院
德技双馨 严谨求实
团结拼搏 争创一流
服务热线
86882847



响水专卖热线
13905119069



响水农村商业银行
XIANGSHUI RURAL COMMERCIAL BANK
您身边的银行
服务热线
86886801



中国农业银行
Agricultural Bank of China
大行德广 伴您成长
服务热线
86882063 86884703



海拔三千米以上哨所官兵吸上自制氧



近日,记者从军委后勤保障部卫生局获悉,目前全军驻地海拔3000米以上哨所官兵全部吸上自制氧,我军高原官兵吸氧基本实现由依靠山下送氧到高原哨所自制氧的历史性变化。

该局领导告诉记者,平时供氧,驻地海拔4000米以上部队氧气可直通单兵床铺,驻地海拔3000米至4000米部队实现成建制集中保障;训练和非战争军事行动供氧,机动和基地保障一体衔接,部队急进高原预置储氧和应急保障综合配套;保障模式由局部定点转变为全域覆盖,制氧方式由零星间歇转变为足量持续,供氧对象由部分一线官兵转变为全体高原部队;战时供氧,按照全程伴随、立体成链模式组织实施;推动“救命氧”向“打仗氧”转变。

制供氧建设事关高原官兵平时保健用氧、战时医疗用氧。2013年至2016年,上级对驻地海拔3000米以上部队组织实施制供氧工程建设,涵盖青藏、帕米尔高原20余万平方公里地域。军委首长多次带工作组赴高原一线调研用氧诉求,军委后勤保障部领导全程指挥指导建设。解放军总医院等7个单位近百名专家,在不同海拔梯次高度设立6个研究基地和实验室,构建“现场-实验室-临床”三结合模式,颁布实施《高原部队官兵吸氧标准》国家军用标准,高原官兵用氧步入科学化标准化时代。

他们坚持“建、管、用、修、训”配套建设,安装170多套制氧站、高压氧舱,配发12辆高原制氧车,补充4800多台小型制氧机,军地设立12个联合维修点,技术人员分管共用、配件耗材合储通用、维修保障一体联动,军民融合消除部队后顾之忧;制定《军队高原制供氧设备管理规定》和《高原部队制氧站油料补助标准》,解决高原哨所制氧机油料、业务补助经费、维修保障等问题,确保哨所供氧“用得起、用得好、用得久”。

据悉,全军驻地海拔4000米以上哨所,吸氧已纳入日常作息制度,官兵每天最少吸氧1小时,实现“保健氧疗”;驻地海拔3000米至4000米哨所,制氧装置配备到所有基层点位,官兵遇有症状可随时吸氧,实现“应急氧疗”。

(来源:解放军报)

中国赴黎维和部队参加“猛虎”演练

当地时间11日上午,联合国驻黎巴嫩临时部队,在位于黎巴嫩南部省辛尼亚村的中国赴黎维和多功能工兵分队营地,举行代号为“猛虎”的撤离与营救演练。

此次演练旨在检验爆发大规模冲突时,联合国雇员及其家属的应急疏散能力和中国维和部队提供安全保护的能力。

早晨8时,演练正式启动。接情况通报后,我维和分队迅速进入戒备状态,第一时间启动应急预案,警戒哨兵、医护人员、保障人员等依次就位。当有联合国雇员及其家人抵达中国营区门口,营门警戒立即检查车辆、核对人员信息;心战组、翻译组一边安抚情绪,一边进行现场取证;保障组、医疗组和心理服务组,及时提供饮食、医疗和心理疏导服务。

9时20分,我维和分队接到重要道路被炮火封锁、人员等待营救护送命令后,由12人组成的紧急救援小组立即前出,赶往距离营区20公里的危险区域,护送被救人员返回营区。经过近一小时的持续救援,中国营周边50公里以内的19名雇员和38名家属,全部抵达中国维和分队营区。此外,中国营还为他们建立临时休息区,帐篷内,儿童游乐区、中国美食、功夫茶、医疗保障、心理服务等应有尽有,能够有效缓解冲突环境下人员的心理紧张情绪。掩体内还放置防弹衣、头盔,水和战备干粮,用英文和阿拉伯语双语标注。演练共持续近3个小时,中国维和分队圆满完成紧急避险、营区防卫、武装护送等6个课目的演练。

(来源:央视网)



中国第一艘航母背后的故事——

“辽宁号”航母前世今生大揭秘!

现在提起中国第一艘航母“辽宁号”,可以说是无人不知无人不晓。可提起它怎么从瓦良格变成辽宁号,恐怕知道的人就不多了。

1985年12月4日,当时的苏联,“定单106”在乌克兰尼古拉耶夫黑海造船厂开建。1988年,“定单106”船体建造成功,并于当年11月25日下水。1990年7月,“定单106”被命名为瓦良格号,以纪念在1904-1905年日俄战争中沉没的瓦良格号巡洋舰。

1991年11月,苏联解体,工程停工,当时瓦良格号的建造率已达68%。苏联解体后,在分家时出于“因地制宜的考虑”,瓦良格号由今天的乌克兰共和国获得。但由于乌克兰经济状况不佳,无力继续建造,工程就此停工,半途而废。所以这艘航母仅具外表,形同一艘海上浮台,被长时间遗弃在尼古拉耶夫市的海岸边。期间,俄罗斯也曾与乌克兰方面商谈瓦良格号航母的赎买问题,但谈判均以失败而告终。乌克兰无力建造,于是决定拍卖。

1998年,澳门创律旅游娱乐公司通过竞标,以2000万美元的代价买下瓦良格号,声称要将其改造成一个大型海上综合旅游设施。1999年7月,创律集团雇用一艘拖船,拖着瓦良格号开始了漫长的航程。当该船驶抵土耳其北部黑海水域,通过土耳其控制的博斯普鲁斯海峡时,土耳其政府加以拦阻,强行命令瓦良格号退回黑海。随后在8月,瓦良格号又试图通过海峡,又遭到土政府的拦阻。瓦良格号被阻挡在黑海中,漂荡了很长时间后,又返回原海港。

2001年,尽管中国不断强调,将完全负担瓦良格号通过海峡的安全保险费用以及万一造成损失的赔偿问题,并从中国派遣几艘大马力拖船来协助推行瓦良格号,保障通过海峡的航行安全。中国与土耳其的交涉一直僵持着。由于中国方面以对土耳其输出武器技术等条件,原本支持国防部部长米拉扎欧普立场的土耳其军方,态度开始转变。在2001年7月,土耳其军方总参谋长凯维内柯鲁应邀访问北京,由中国国家主席江泽民亲自接见。随后在8月初,土耳其军方照会总理府,建议放行瓦良格号。在此同时,土耳其政府也提出经贸上的交换条件,要求中国开放对土耳其的旅游,争取每年有200万人次中国观光客到土耳其,估计可让土耳其赚进20亿美元外汇。在8月,中国外交部副部长杨文昌访问土耳其,期间双方达成协议,中国向土耳其提供3.6亿美元经济援助,并同意对土耳其开放观光旅游。随着各项



条件谈妥,土耳其国家安全委员会遂在8月25日作出决议,同意让瓦良格号通过博斯普鲁斯海峡与达达尼尔海峡。2001年11月3日,由6艘拖船拖曳的瓦良格号航母,在爱琴海斯基罗斯岛附近的国际海域遭遇前所未有的风暴,它与拖船连接的拖缆相继被刮断。这个庞然大物就像一匹脱缰的野马,在海上失去了控制,横冲直撞。瓦良格号脱离拖船之后漂向埃维亚岛,距该岛岸边只有80公里。不过,希腊商业海运部表示,这艘航母并无沉没或搁浅的危险。救援人员竭尽全力拯救,花费很长时间,基本控制了船只。

2001年11月7日,3艘拖船和1艘希腊船只用拖缆固定住瓦良格号,最终将其控制住。瓦良格号舰体脱离后,经地中海,穿直布罗陀海峡(苏伊士运河不允许其通过),出大西洋,经加那利群岛的拉斯帕尔马斯。

2001年12月11日绕经非洲好望角进入印度洋,经莫桑比克的马普托。2002年2月5日通过马六甲海峡。2月11日晚抵达新加坡外海,2月12日进入南中国海,2月20日进入中国领海。2002年3月3日,经过627个昼夜,这天注定是个低调而不平凡的日子。这一天,瓦良格号终于抵达航行的终点——中国大连港口。2005年4月26日,锈迹斑斑的瓦良格号航母形单影只地停泊在大连港51区码头,一晃便是三年。当天瓦良格在大批拖轮的护航下,被缓缓地拖进了大连造船厂的干船坞,整个过程约3个小时。大连港轮驳公司的六艘大马力拖轮全部出动,大连港航道全部封锁,大连造船厂也加强了保卫措施。至此,瓦良格号改头换面,变成了壮我军威的中国第一艘航母辽宁号。

(来源:中国军事网)

中国这款军机火了 27个非洲国家组团参观生产线



据航空工业洪都公司和江西省国防科技工业办公室的消息,11月6日,来自赞比亚、尼日利亚、几内亚、喀麦隆、坦桑尼亚等27个非洲国家的驻华使节团一行34人到航空工业洪都参观访问,了解中国航空工业发展现状,加强非洲各国与中国的交流合作。

在参观L-15高教机总装生产现场过程中,洪都公司向使节团详细介绍了这款达到世界同类先进水平

飞机的各项性能,并与大家分享了洪都公司66年的发展历程。

赞比亚驻华大使表示,中赞两国友谊源远流长,与洪都公司近几年的项目合作也非常成功,希望双方能进一步加强交流与合作。尼日利亚驻华大使也表示将尽自身的努力,推动与洪都公司的合作。驻华使节团希望以此次参观访问为契机,进一步了解中国航空工业,推动

非洲各国与中国深化“一带一路”国际合作。洪都公司也希望在现有良好合作的基础上,进一步加强交流合作,实现互利共赢、共同发展。

L-15是中国迄今为止研制最为先进的高级教练机,中国空军已经批量装备该机,命名为教练-10,该机最大起飞重量9.8吨,机长12.27米,翼展9.48米,实用升限16500米,采用四余度电传操控系统以及玻璃化驾驶舱,舱内有多功能彩色显示屏,驾驶舱内配备校准仪,机头装有现代化雷达,装有2台涡扇发动机,发动机配备了加力燃烧室,整个结构的25%采用碳纤维材料,该机整体气动性能好、机动性能高、整机推重大、使用寿命长、结构设计合理、制造技术先进以及任务使用弹性大和发展潜力高的优势,飞机预期寿命为飞行1万小时或使用30年,在整体技术标准上与韩国的T-50(F/A-50)、意大利的M-346和俄罗斯的雅克-130高级教练机相当。

早在2014年2月的公开报道中就提及,L-15的首个海外用户是赞比亚,首批订单6架,这批订单在2013年就已获得。此次27个非洲国家的驻华使节团到访参观洪都公司,除了赞比亚,其中应当还蕴含着相当数量的潜在用户,甚至是签约用户。在不久前的10月11日,洪都公司一处总装厂举行了“高教机总装现场服务保障联合罗阳青年突击队”授旗仪式暨四季度保交付动员大会,公司领导鼓舞大家咬紧牙关,攻坚克难,在各岗位党政领导的正确领导下,按照公司的科研生产计划,大干四季度,确保全年科研生产任务圆满完成。总装厂的现场图片可见,至少有七架飞机成排。可以预见,未来一段时期,是这款高教机的集中交付期。

(来源:环球网)

充电2小时跑80公里 全球首艘2000吨级电动船下水

12日,广船国际有限公司为广州发展瑞华新能源电动船有限公司建造的世界首艘2000吨级新能源电动自卸船在广州南沙整体吊装下水。据悉,该船充电两小时,即可续航80公里。

该船总长70.5米,型宽13.9米,型深4.5米,设计吃水3.3米,配船员6人,是一艘以双电(锂电池+超级电容)为动力,采用2台电动机驱动直翼全向推进器(2x160kW)作为其操纵和推进系统,载重吨为2000吨的内河新能源电动自卸钢质货船,货舱为斗式结构,装

载货品为电煤,主要航行于珠江内河水域等。

据了解,该船建成将填补世界同吨位内河双电驱动散货船空白,由广船国际和广州发展瑞华新能源电动船有限公司共同享有知识产权。船上安装有重达26吨的超级电容+超大功率的锂电池,整船电池容量约为2400千瓦/时,相当于40台比亚迪新款E6“先行者”汽车的电池容量。

该船在设计上突破了大容量新能源电动船舶设计、岸电接驳及快速充电系统的成套技术难点,其双电管理

系统瞬态响应性能优异,能量回收高效,船舶动力强劲。船舶在满载条件下,航速最高可达12.8公里/小时(约7节),续航力可达80公里。在航行中,全程不消耗燃油,碳、硫等废气污染物及PM2.5颗粒实现零排放,达到《内河绿色船舶规范》的绿色船舶-III最高等级。

该船充满电的理论时间为2小时,而该船完成整船货物装卸时间也大约为2小时,所以它在停靠到码头进行货物装卸时,即可以进行充电。由于这种船型在航行过程中不会对环境造成任何污染,将来还可在客船、滚装船、工程船等领域进行积极推广。

该船采用整体吊装的方式下水,目前的船身重量大约为600吨。船舱采用轻型移动式货仓棚,货物在运输和装卸过程中能够做到全封闭操作,其卸煤系统还首次获得了CCS(中国船级社)的认证。(来源:中国新闻网)