

嫦娥六号中法氦气测量仪完成探测

留在月球背面已成“永久居民”

记者近日从中国科学院地质与地球物理研究所(地质地球所)获悉,该所科研人员与法国同行共同组成的嫦娥六号任务中法氦气(Radon, Rn)测量仪合作团队,已顺利完成中法氦气测量仪的探测任务,完成使命的氦气测量仪也已成为月球背面的“永久居民”。

圆满完成人类首次月球背面采样任务返回的嫦娥六号月球探测器共携带4个国际载荷,氦气测量仪是其中之一,也是法国在月球表面部署的第一个探测仪器。该载荷是用硅基探测器测量月球表

面的电离辐射,主要探测目标是月壤中氦222和氦220同位素及其衰变产物发出的5.3兆电子伏特至8.8兆电子伏特的阿尔法(α)粒子,并测量太阳高能粒子、银河系宇宙射线和月球表面的反向散射粒子等来自空间环境的带电粒子。

嫦娥六号氦气测量仪探测任务旨在研究非常稀薄的月球大气层的起源和动态,月壤的热和物理特性以及表面尘埃的运移情况,同时首次测量月球表面的氦和钍,从而改进对铀的遥感测量精度。

据中法氦气测量仪合作团队介绍,

嫦娥六号氦气测量仪载荷设备发射前已暴露在地面大气中数月,5月6日在距地球32.7万公里的月球巡航期间首次开机,持续工作10个小时,首次开机测量的目的,是测量空间环境的背景噪声和任何地面自然污染;5月17日,即5月10日至11日历史性太阳风暴过去几天后,该仪器再次开机,开始在环月轨道上进行测量,共持续工作32个小时。

通过分析传回地球的数据,合作团队确定氦气测量仪的16个探测器都正常工作,获取太阳风中带电粒子通量的数

据,并跟踪它们随时间的衰减情况,还观测到月球对这些粒子通量的屏蔽效应。

嫦娥六号探测器进入环月轨道后,氦气测量仪5月23日晚重新开机,对月球上的氦和钍分布进行连续111小时轨道测量;6月2日,嫦娥六号在月球南极艾特肯盆地的阿波罗环形山完美成功着陆,在采集第一批样品后不久,氦气测量仪就开始了月球表面的测量,直至6月4日嫦娥六号上升器携带样品在月背起飞升空,其结束探测任务并永久留在月球背面。

据央视新闻



国际中文夏令营里感受中国传统文化

7月3日,外国学生在了解中国造纸术。

近日,第二届英华国际中文夏令营在天津市武清区英华实验学校开营,来自蒙古国、保加利亚、印度尼西亚、澳大利亚、尼泊尔、乌兹别克斯坦、俄罗斯等7个国家的118名中学生通过为期三周的课程学习、中国传统文化体验等活动,提升中文水平,了解中国文化。

近年来,英华实验学校积极开展共建“一带一路”国家间的教育交流,已与泰国、马来西亚、乌兹别克斯坦、保加利亚等8个国家的14所学校签订合作协议,共建友好姊妹学校。

新华社记者 李然 摄

塞拉利昂

通过法律禁止童婚

塞拉利昂总统朱利叶斯·马达·比奥7月2日签署新法律,禁止在该国发生童婚行为。

据美联社3日报道,新法律规定,任何与不满18岁未成年女性结婚的男性,都将面临至少15年有期徒刑及约合4000美元的罚款。女童的父母以及参加婚礼的宾客也将受到处罚。

一名不愿公开姓名的21岁塞拉利昂女性对媒体记者说,她在14岁时被迫嫁人,得知新法律出台后,她正考虑向法院提起诉讼,因为新法律规定在童婚情况下可以解除婚姻关系。

塞拉利昂卫生部门表示,在童婚状态下,由于女性身体发育尚不完全,会导致孕产妇死亡率较高。

妇女儿童权益保护人士希望,新法律的出台不但可以保护塞拉利昂本国女性,也能为其他童婚现象严重的国家树立榜样,促使其尽快制定并通过类似法律法规。

据新华社

餐食变质

达美航空

一客机备降纽约

由于发现向乘客提供的餐食变质,美国达美航空公司一架原定从底特律飞往荷兰阿姆斯特丹的客机7月3日改降位于纽约的约翰·肯尼迪国际机场,机上20多人随即接受了医生诊疗。

这趟航班号为136的客机当地时间2日23时许起飞,3日凌晨4时在纽约安全降落,机上载有277名乘客。

美联社援引达美航空的声明报道,此次备降缘于“经济舱的部分机上餐食变质”。目前尚不清楚机上有多少人吃了变质食物。

负责约翰·肯尼迪国际机场运营的纽约州和新泽西州港务局的一名发言人说,该客机降落后,机上14名乘客和10名机组人员接受了诊疗,不过没有人需要住院。乘客们被安排到酒店休息,并将继续完成原定旅程。

达美航空公司的发言人向受此事影响的乘客致歉。该航司的食品安全小组已与供应商沟通,以隔离相关产品,并对此次事件展开调查。

据新华社

韩国:出租车司机老龄化引乘客担忧

近年来,受劳动力短缺等因素影响,韩国出现了越来越多65岁以上,甚至八九十岁的老年出租车司机,引发民众对乘车安全的担忧。

据韩国《中央日报》7月1日报道,首尔市政府和韩国交通安全团体的数据显示,截至去年年底,韩国有近23.6万名出租车司机,其中逾10.7万人年龄在65岁以上,占比约45%。与2019年相比,老年出租车司机人数增幅超过29%,最年长的出租车司机已有92岁。

老年出租车司机增多引发民众担忧乘车安全。韩国警察厅数据显示,老年司机更容易引发交通事故。

一些年轻乘客拒绝乘坐老年司机驾驶的出租车。令年轻人乘车体验差的经历包括司机听错目的地、开车时需佩戴助听器、驾驶过程中频繁急刹车、不会使

用导航等。

然而由于劳动力短缺,韩国出租车行业离不开这些老年司机。首尔市政府数据显示,2019年首尔约有3.05万名出租车司机,到今年3月降至约2万人。首尔出租车企业的车辆运营率仅为30%。

获得驾驶出租车资格相对简单是老年出租车司机增多的原因之一。依照韩国相关规定,自2021年起,只要在过去5年没有发生过交通事故,并完成了出租车培训课程,就有资格成为出租车司机,这吸引了许多退休老人。

此外,与企业运营的出租车不同,私人出租车由韩国地方政府管理。以首尔为例,由于此前出租车牌照供过于求,市政府已多年未发放新牌照,这意味着新入行的出租车司机必须从即将退休的出租车司机手中高价购买牌照。由于物价

不断上涨,一些老年人将此视为一种投资手段,打算干上一段时间的出租车司机后以更高价格转售牌照。

对此,韩国专家建议提高相关资格认证的标准。目前,包括出租车司机在内的运输专营企业的司机,如果超过65岁,必须每3年参加一次驾驶适应性测试。如果年满70岁,则须每年测评一次。测试内容主要是评估他们的视力、听力和空间感知能力。然而自2019年起,这些测试可在私立医院进行,这引起部分人对其准确性和有效性的质疑。

韩国大林大学汽车工程系教授金弼洙(音译)说,需要制订计划,评估每个年龄组的实际驾驶能力,同时寻求更好的安全保障系统,包括在商用车上强制安装安全装置。

据新华社