

我国首个卫生列车军专站启用

如何打造战时“生命通道”

军事微历史

看守、战俘同挨饿

第二次世界大战期间，意大利面是意大利军队的主要食物，但意大利面的原料小麦严重依赖进口。

尽管墨索里尼于战前下令在意大利南部开垦荒地种植杜伦麦（硬粒小麦），以获得生产意面的小麦粉，但因战争爆发未取得成效。

由于面粉缺乏，意南部意军军营意面短缺，而上级给的答复是自己想办法。意南部驻军只得花高价购买面粉，混合杜伦麦粉自行制作意大利面。

意南部当时有一座关押数百名英联邦战俘的战俘营，战俘缺乏食物，无力活动，意大利看守也懒得强制他们劳动。起初，这些战俘以为是意方在虐待他们，后来才发现看守战俘营的意军也得不到补给。饿肚子的战俘，有些逃往瑞士，有些加入当地游击队，留下的其他人在转送至其他战俘营后，一日三餐才得到保障。

晚综

兵器控

以色列展示
新型城市作战无人机



据外媒报道，以色列国防军新组建的联合武装力量（即所谓“幽灵部队”）近日完成首次作战演习。在这次演习中，该部队使用一款可吸附在墙体上的新型城市作战无人机。据介绍，这是一款类似民用无人机的小型四旋翼无人机，可在靠近建筑物时关闭螺旋桨，吸附在墙面上，从而将机上载荷固定在特定位置。

目前，以色列军方未就无人机载荷的具体功能作说明。分析认为，由于该型无人机体积小、噪音低，因此可搭载破墙用的C4炸弹。另外，由于该型无人机在关闭旋翼后可长时间保持静默状态，因此也可搭载某种传感器。考虑到目前贴墙式传感器技术已成熟，该型无人机搭载各种城市作战传感器的可能性较大。

第一种是搭载接触式麦克风。这种麦克风可透过坚固墙体获取清晰的音频信号。

第二种是搭载穿墙式“生命探测仪”。这种载荷可以检测运动，尤其是与人体生理相关的运动，如呼吸和心跳，以确认建筑物内是否有活物。以色列已掌握透过建筑物检测室内人员大致位置的技术，早在2013年就研制出“机载成像无人机”。因此，搭载该类型传感器的可能性最大。

第三种是搭载基于无线网络信号的人体检测传感器。这种传感器通过天线获取无线网络信号，由于该信号会受附近移动人体影响而失真，从而实现对活动人员的检测。英国科学家于2012年开发出这种系统后，相关技术得以迅速发展。

据中国军网



重症监护车厢。

2 手术车厢设备齐全
特殊设计确保稳定操作

被送上卫生列车的伤病员，如果在后送途中出现伤情变化，需要手术，就会被医疗队员用专用推车送到手术车厢。

手术车厢内配置两张手术台，并且安装了空气净化过滤装置和空气消毒机，可满足胸外科、耳鼻咽喉科等战创伤手术需要。为避免列车在运行途中产生的震动影响手术，这里还有液压支架对施行手术的军医和护士进行固定。

列车设有医技保障组，可快速完成以生化、免疫、临检、血液、体液为主的5个大项、68个小项的基础检验任务。而列车的重症监护车厢，可供伤病员手术后的复苏与监护。

3 卫生列车医疗队
50%以上是博士硕士

这趟卫生列车，相当于一个流动的“二级医院”。自2010年正式下线、投入使用，列车多次参与大型医疗服务行动，已运行3.5万公里。

据卫生列车医疗队教导员徐国斌介绍，基于卫生列车的任务要求，医疗队成员主要由骨科、麻醉、普外、呼吸、重症等学科的专家教授组成。他们大多数为现役军人和文职人员，博硕士率达50%以上，是陆军军医大学第二附属医院医疗救治的中坚力量。

据央视

1 电子伤票、信息化平台
保障精准救治

卫生列车医疗队长齐德广表示，卫生列车转运的伤病员，主要是在前方野战医疗场所经过初步救治、病情相对稳定、需要转运到后方医院做进一步治疗的人员。

在演练中，伤病员经过检伤分类，戴上分类乘车标识，被迅速转送到相应铺位。

绿色的电子腕带就是伤员的电子伤票，录有基本信息，比如来自哪个部队、伤情和伤病分类等。到了列车上，电子伤票是后续医疗护理工作的重要依据。

电子伤票是卫生列车信息系统平台的一个终端设备。通过这个信息系统平台，医生和护士可以对伤病员的救治流程，进行全过程管理。信息平台将前方传送来的伤员信息预分类后，进入伤员管理界面。绿色代表伤情较轻，褐色代表伤情较重。医生和护士可以通过这个界面，对病人进行医嘱、手术、会诊申请，以及病历、生命体征和护理记录的录入。



绿色的电子腕带。



全国首列卫生列车接入全国铁路网。

天下军事

飞机还是船？地效飞行器历史

据外媒报道，上月底，停靠在俄罗斯联邦达吉斯坦共和国卡斯皮斯克的MD-160地效飞行器，在拖船拖曳下，抵达杰尔宾特正在建设中的“爱国者”公园分园。乍一看，MD-160就像一架水上飞机，但据国际海事组织和国际民用航空组织的定义，其所属的地效飞行器被划分为船只。

地效飞行器是依靠“地面效应”贴近水面或地面高速飞行的动载工具。“地面效应”就是当飞行器贴近水面或地面飞行时，气流流经机翼后，向后下方流动，水面或地面会产生反作用力，当飞行器与水面或地面的距离等于或小于其一半翼展时，整个机体上下压力差增大，升力提高，阻力减小。除飞行器外，汽车和汽艇也存在这种效应。

地效飞行器，能够以更小尺寸、更高速度运输更多物资，在采用相同功率发动机的情况下，地效飞行器的速度要比船只快得多。

第二次世界大战期间，为解决跨大西洋运输船队损失惨重的问题，美军提出研制一种超大型半地效水上运输机。这种运输机有着庞大体积和重量，而当



MD-160地效飞行器。

时的技术条件难以为其提供足够升力。为此，这种运输机将主要以贴近海面的方式飞行，借“地面效应”提供额外升力。

美国休斯飞机公司按照军方要求，在创始人霍华德·休斯领导下，设计了H-4“史普鲁斯之鹅”巨型水上飞机，可运输700名士兵或同等重量的物资。不过，由于存在技术问题和需求消失等原因，H-4在试飞一次后便被放入仓库，后来成为博物馆展品。

二战结束后，苏联在地效飞行器的

研制上取得很多成果。地效飞行器兼具飞行器和船只的特点，有趣的是，苏联承担地效飞行器研制任务的设计局是擅长设计水上飞机的别里耶夫设计局和负责船舶设计的阿列克谢耶夫设计局。

阿列克谢耶夫设计局在20世纪60年代设计了KM地效飞行器，80年代研制了拥有3套双联装超音速反舰导弹发射装置的MD-160“花尾鸽”地效飞行器。此外，阿列克谢耶夫设计局还设计了用于两栖登陆作战的“小鹰”地效飞行器。

别里耶夫设计局曾提出能够垂直起降的两栖地效飞行器VVA-14方案，但设计工作进行到缩比模型阶段便停止。20世纪80年代末，别里耶夫设计局提出有效载重达700吨的别-2500超大型两栖地效飞机，但目前只公开了模型。

虽然地效飞行器具有速度快、运输效率高等优点，但设计难度大、成本高、不适应高海况条件、距离水面或地面过近不利于避让障碍物等缺点，限制了其在军事方面的用途，大部分国家目前多将其用于民用领域。

据《中国国防报》