

# 百年后，为何轮船还会撞冰山

随着气候变暖促使了大量冰山崩离，船只数量也大幅增加

## 探索

1912年，泰坦尼克号的惨剧促使国际社会成立了一个叫“国际冰清巡逻队(IIP)”的组织，后者负责对“冰区”——纽芬兰附近，由拉布拉多寒流带来大小冰山的海域——进行监控。空中巡逻队和雷达双管齐下，分析北冰洋和大西洋的冰山的潜在危害。在南半球，欧洲宇航局的“极面观”项目也在通过卫星实时侦测着冰山动向。

按理说，这些监控机构兢兢业业每日发布公告，卫星实时传回图像，舰载雷达显示细节，现在的船只撞到冰山的风险应该越来越小。然而，撞冰山的事故近年来仍不时发生。



自从泰坦尼克号的灾难以来，航道上的冰山就被实时监控着。百年后，为什么还有船只不幸和冰山亲密接触？

泰坦尼克号的惨剧促使国际社会成立了一个叫“国际冰清巡逻队(IIP)”的组织，后者负责对“冰区”——纽芬兰附近，由拉布拉多寒流带来大小冰山的海域——进行监控。空中巡逻队和雷达双管齐下，分析北冰洋和大西洋的冰山的潜在危害。在南半球，欧洲宇航局的“极面观”项目也在通过卫星实时侦测着冰山动向。

按理说，这些监控机构兢兢业业每日发布公告，卫星实时传回图像，舰载雷达显示细节，现在的船只撞到冰山的风险应该越来越小。

然而，撞冰山的事故仍不时发生。

### 轮船撞冰山事故

#### 呈上升趋势

最近一次大型轮船与冰山的“亲密接触”发生在2007年11月23日，美国的探索号(MS Explorer)在

南极海域撞上了冰山一角，沉没在冰冷的海洋。154人不得不弃船，在救生筏上呆了好几个小时才获得救援。虽然无人遇难，这次意外仍被《纽约时报》冠以“现代泰坦尼克事件”。

一个月后，同样在南极海域，挪威的弗拉姆号(MS Fram)由于动力故障，径直向冰川冲去。船上的救生艇被撞毁，但300人都毫发无损地逃出。

就在2011年，南极附近的冰山还将一艘俄罗斯渔船截了个大窟窿，32名船员不停地丢弃货物，减轻船身重量，在熬了两周后才获得救援。

统计显示，从1980年到2005年，北半球共发生了57起事故与冰山有关，事故率为每年2.3起。据海洋技术研究所的专家希尔介绍，南半球的事故更频繁，目前更是呈上升趋势。

随着南极热的兴起，前往南极的游客从1969年的数百人到2012年至2013年计划的31265人。据国际南极旅游协会介绍，虽然大多数团队游路线不会太靠近冰山众多的海域，但是风险仍不可避免。

### 随着气候变暖

#### 促使了大量冰山崩离

近年来，南极洲周围的冰架与冰川上时有崩塌。两年前，南极两大冰山相撞，形成第28座新冰山。在风和洋流的共同作用下，冰山会远离南极大陆。

北半球的情况更糟。剑桥大学极地物理学研究小组的负责人瓦

汉姆斯说，与1912年相比，现在有更多的冰山。

他解释，在过去的十年，随着气候变暖，格陵兰岛冰川加速流动，促使了大量冰山崩离。

这些冰山中的一部分，随着拉

布拉多寒流一路向南漂入西北大西洋。据统计，约有1%-2%的冰山会向南漂流至北纬48度——也就是泰坦尼克号出事的地点附近。

在西北大西洋，由于拉布拉多寒流与墨西哥湾暖流交汇，于是形成了一股漩涡。在地面风的作用下，洋流运动常可以将冰山推至更远的南方。

同时，随着北极海冰的减少，商业航运的门户大开，北极航线的通航时间不断延长，这样船只可以节省大量时间和燃料成本，英国南极调查局的弗莱明介绍说，而不是向南绕路走苏伊士运河。

如果走北冰洋捷径，撞冰山的可能性相应提高。

在冰山林立的格陵兰岛和北冰洋水域，还有很多机会主义者。这些船只主要在寻找自然资源，如矿石、石油或天然气。

“就算海洋里面的冰山数量没有增加，当你把更多的船弄进这个方程，最基本的数学都会告诉你风险也增加了。”弗莱明说。

事实上，每一年的冰山数量相差都很大，平均每年会产生1.5万个冰山，有些年份会多达4万座冰山从冰架上崩离。

### 小冰山的

#### 危险性更大

冰山可以大到一万平方公里，小如一辆汽车、一架钢琴。最新趋势是，“格陵兰岛分离出来的冰山更多，而且增速加快，形成的冰山越来越多，越来越小。”瓦汉姆斯补充说。

而这些被科学家称为“bergy bits”的小冰山，危险性更高：它们往往小到躲过雷达的扫描，小到船员不易察觉。由于冰的密度略小于水，冰山总是有近乎90%的部分深藏不露。这些小冰山的水面部分虽小，但对船只来说还是会致命打击。

一立方米的冰重达一吨，就算它们看起来没什么大不了，但撞击产生的力量足以给船砸个大洞。瓦汉姆斯称。

目前，如何监控这些小冰山是一个大的挑战。弗莱明说，目前人类还不可能弄清楚每座冰山，甚至海冰与冰山之间，都很不容易分清。

对于船长斯奈德，这种差别可就大了。“撞冰山，就好比撞墙一样；而撞海冰，就好比撞上一碗麦片粥。”

自从IIP于1913年成立，他们的首要职责就是帮助船只避开冰山。最初他们使用侦察船，后来几十年里发展出雷达、附近船只及监控飞机的无线电通报。

不过，技术再怎么先进，开船的脑袋还是最重要的。“理论上讲，现在来自冰山的威胁小了很多，因为你有雷达，还有IIP的警示。”瓦汉姆斯说，但如果你在冬季的北大西洋全速前进，而不顾冰与雾，那你就是自讨苦吃。

(据《南都周刊》)



研究发现，婴儿颅骨畸形与发育滞后存在关联

# 头睡扁了，会影响婴儿大脑发育？



感到担心。

那么，头被睡扁了，是否会影响到婴儿的大脑发育呢？科学界对这个问题的探索才刚刚开始。此前有研究显示颅骨畸形的儿童在6个月时其发育会较正常儿童有迟缓，但到18个月时，这种差异就不存在了。

更系统的研究还很少见。“简单的回答是，我们不知道。”美国华盛顿医学院精神与行为科学系布伦特·卡利特博士说，“据我所知，对于追踪大脑发育与颅形之间的关系，迄今尚无自出生起直到婴儿期结束的研究。这是能够判定头骨变形会对大脑发育产生负面影响的唯一途径。”

在卡利特与同事刚刚完成的研究中，他们发现颅骨畸形的婴儿与发育滞后之间存在关联。

卡利特认为，相较之下，比较可能的情况是发育问题在先，“也就是说，存在发育问题的儿童更可能出现颅骨变形，进而引起大脑变形。”

### 一些新型的塑造头形设备

#### 正在流行

刚刚出生的婴儿，头颅顶端和后部都具有很强的可塑性。不同的文化和历史阶段中都存在人为改造头形的偏好。

在考古中，人们发现，早在4.5万年前的尼安德特人就存在改造头形的做法。公元前3万年的北京人同样会自行塑造脑袋的形状。

19世纪，颅骨改造在欧洲非常盛行。有人在1855年总结了“世界”范围的16种改造方法，以证明不但在他们的部落里存在这种做法，而且法国和瑞士的受过良好教育的人士也会这么做。那些用于改造颅骨的设备也千奇百怪，有绷带、夹板，也有头套。

而时至今日，一些新型的塑造头形的设备正在流行起来。婴儿戴上这些价格不菲的头盔，就能够避免某个部位被睡扁，以期

脑袋能长成圆圆的形状。此类设备最出风头的一次，大概是2012年NBA球员科比·布莱恩特鼻骨受伤后，用同样的设备做了一个面具戴在脸上打球，以起到防护作用。欧洲一些国家近几年甚至在讨论是否要将此类头盔纳入保险范畴。

### “脑后反骨”

#### 和颅缝早闭有关

中国文化中有一个特有的说法叫“脑后反骨”。据学者考证，这个词最早出现在《三国演义》中。

从解剖学来看，“反骨”实际上是某些人脑后有多余的骨骼，形成“棱角”。而头上有棱角的人，在古代往往得不到重用。因而在一些中国人的观念中，脑袋后面是不能有“棱角”的。

另一方面，中国人很早就认识到“舟状头”对婴儿有不利的影响。中国有些地方叫“舟状头”为“南北头”，这种孩子不仅不漂亮，而且智

力有问题。中国传统认为，“舟状头”是父母让孩子侧卧导致的，所以传统上让孩子背部睡眠来防止“舟状头”，要把孩子的枕骨也就是俗称的后脑勺睡平。但是现代研究表明，“舟状头”和睡姿没有关系，大多数情况下舟状头和颅缝早闭有关。

颅缝早闭是一种已经确定会对幼儿智力发育产生影响的疾病，目前认为它更多地是由遗传因素造成的，没有研究表明它与婴儿的睡姿有关。

“颅缝早闭是一种畸形，通常会被认为对大脑发育产生影响。比如，发育迟缓很容易出现在包括颅缝早闭在内的一些遗传综合征之中。”卡利特说，“在一些研究中，有一些儿童没有遗传综合征却仍然出现了颅缝早闭，他们的大脑形状确实有所不同。但还是那种情况，我们不能确定是非正常的颅骨形状‘引起’了大脑发育的问题。可能有一个潜在的因素同时影响了大脑和颅骨的发育。”

(据《南方周末》)

### 躺着睡

#### 还是趴着睡

对中国的父母来说，让孩子仰睡大概是一种自然而然的做法。然而在西方国家，直到1992年才开始广泛呼吁婴儿应当仰卧睡觉。这项呼吁的初衷，是避免婴儿猝死综合症(SIDS)。在此之前，西方国家的许多婴儿是趴着睡觉的，而这种姿势有时会造成婴儿死亡，确切原因不明。

美国最新的一项调查显示，有69%的父母认为仰睡是最安全的方式并加以实践。然而，婴儿“躺着睡觉”的新方式也给父母带来了新的疑虑。一些家长发现，孩子的脑袋被睡扁了，这让他们对孩子的发育