



“雪龙”号成功冲出重冰区 突出重围

现场

一次次向右破冰

1月7日，期盼已久的西风终于吹到“雪龙”号所在海域，久违的阳光照耀着白色冰面。在被冰包围的狭窄空间，“雪龙”号缓缓地倒车、加速、前进、破冰、转向，小心翼翼地循环往复，百折不挠，努力掉转船头。

窗外是一望无际的白色坚冰。“雪龙”号船尾的地平线尽头，白色的天空下有一抹淡蓝色，那里就是清水区。看上去近在咫尺的距离，只因“雪龙”号难以转向而显得十分遥远。

驾驶台的气氛紧张。消瘦的“雪龙”号船长王建忠戴着墨镜，一会儿在左舷窗向后观察冰面情况，一会儿又跑到右舷。一边观察，一边指挥值班船员操舵。连日来的夜以继日，使他看上去很憔悴，但精神饱满。

“雪龙”号第二船长赵炎平、政委王硕仁以及中国第30次南极科学考察队领队刘顺林、大洋队队长矫玉田、维多利亚队队长查恩来等人，都在窗口密切观察每一块浮冰的位移。科考队员陈虹也不时用激光测距仪进行精确测量。

万里之外，“雪龙”号的一举一动受到国家海洋局“雪龙”号脱困应急小组的密切关注，要求船上每个小时汇报一次情况，包括海冰、冰山状况，“雪龙”号航向、破冰状况以及当地海域的风向、风速、海流等气象要素。

一点点“啃”出水道

7日整整一天，“雪龙”号都是在密集浮冰区狭小的航道里极其艰难地“转身”。从早上5时左右开始，一直向右前掉转船头。由于浮冰太厚，冰上积雪很多，行进十分艰难。

连日来的东南风，将周围的浮冰吹得密密实实地冻结在一起，大块浮冰已经被编号。“雪龙”号像啃骨头似的，一块一块地咬上去，一个角一个角地压碎，顽强地扩大的自己的地盘。

无奈浮冰太厚、冰上积雪太多，被“咬碎”的浮冰无处可去，只能淤积在狭小的航道中。在倒车的时候，“雪龙”号船尾挤压着浮冰，发出巨大的声响。船舷边，还有许多小企鹅在好奇地观望。17时50分左右，“雪龙”号船头刚刚掉转到100度左右，在一记有力的破冰力量冲击下，横亘在前方的一块大浮冰突然裂开，让出一条水道。“雪龙”号迅速穿过这条水道，成功破冰突围。

进展

俄被困船也自行突围

被困南极浮冰区的俄罗斯科考船“绍卡利斯基院士”号7日已自行从密集浮冰中成功突围。该船船长基谢廖夫此前对媒体表示，当日风向转为西风，浮冰出现缝隙，“绍卡利斯基院士”号沿冰缝开始缓慢向北行驶，已驶出20海里，“但行驶过程很困难，雾很大，能见度不超过500米，但浮冰已越来越小并逐

渐消失”。

“绍卡利斯基院士”号去年11月底从新西兰出发，12月24日被暴风雪围困在南极海岸约180公里处。“绍卡利斯基院士”号上所有52名乘客今年1月2日分批搭乘中国极地科考船“雪龙”号派出的“雪鹰12”直升机，安全撤离至澳大利亚“南极光”号破冰船。

反思

应吸取俄科考船教训

据《澳大利亚人》报6日报道，澳大利亚海洋安全局官员约翰·杨说，极地旅游探险是可以允许的，但是，必须吸取“绍卡利斯基院士”号被浮冰围困的教训，使这一事件成为今后建立极地旅游规章制度的参考。

“绍卡利斯基院士”号科考船2013年12月在南极洲附近洋面航行时被浮冰所困，当时船上除一支澳大利亚科考队外，还有来自英国、阿根廷、荷兰、新西兰、智利等国的游客。

“绍卡利斯基院士”号上的被困乘客获救后在网上发表回顾事件过程的文章，其中

详细描述了受困之前船长如何担忧天气情况，但乘客无论如何还是坚持上岸探险的情形。乘客之一的澳大利亚当选参议员詹尼特·赖斯写道：“有人跟我说，到了傍晚，由于天气更为恶劣和结冰速度加快，船长越来越肯定必须尽快让每名乘客都上船……我确信，要是我们早几个小时离开，船长就不会这么难过了。”

法国极地研究所主管伊夫·弗雷诺曾对法国媒体抱怨说，为了救援“绍卡利斯基院士”号上实为旅游的伪科学探险者，浪费了法国、中国和澳大利亚珍贵的极地科研资源。

警示

南极旅游是个专业活

著名的极地考察专家王自磐在接受记者采访时指出，这次的事件提示，进入南极的旅游船必须要注意运作的专业化。

王自磐说：“目前全球每年差不多有上百条的旅游船开赴南极，搭载的游客有好几万人。”王自磐表示，对南极旅游，有相关的国际旅游业者协会，负责管理赴南极的旅游船。该协会的执行委员会定期向协调管理南极的国际组织——“南极条约”协商国会议的环境保护委员会提交相关报告，汇报南极旅游领域的管理情况。

南极旅游管理的“重中之重”一直是环保，“只留下你的脚印和记忆”是南极旅游业的铁律。但从长远看，包括这次的俄船被困事件也提示各相关方面，旅游船进南极，必须注意运作的专业性。“俄船对极地气候应有多方面预案，对船只进入浮冰区域更应该有警戒心。麻痹心理是危险的”。对游客实行刚性的管理，更是游船的重要职责。



“雪龙”号船长王建忠在指挥破冰



“雪龙”号在清水区航行

“雪龙”脱困记

■ 2013年12月25日

“雪龙”号接到俄“绍卡利斯基院士”号科考船被困浮冰的求救信号，立即调整航线前往救援。

■ 12月28日凌晨

“雪龙”号挺进到距俄遇险船仅6.1海里处，由于浮冰厚度和密集程度均超出破冰能力停止前进。

■ 2014年1月2日

“雪龙”号上的“雪鹰12”直升机往返飞行6架次，将俄遇险船上的所有乘客安全转运到澳大利亚“南极光”号破冰船上。

■ 1月2日至3日

“雪龙”号所在海域冰情突变，厚达三四米的浮冰在东风和东南风裹挟下将“雪龙”号围困。

■ 1月4日

中国国家海洋局发布消息，该局专门成立“雪龙”号脱困应急工作领导小组，进一步研究部署脱困措施，全力组织“雪龙”号救援脱困。

■ 1月4日至5日

在“雪龙”号设法摆脱困境的同时，船上部分科考项目照常进行。科研人员对地球南磁极、洋流、浮冰物理特点、气溶胶和空气中重金属颗粒物进行考察。

■ 1月6日

“雪龙”号凌晨启动主发动机开始拓宽“破冰跑道”，为突围作准备。当晚，“雪龙”号所在海域风向改为西风。

■ 1月7日

17时50分左右，“雪龙”号成功突破浮冰的重围。此前受困的俄科考船也同时自行突围成功。

据《北京晚报》