



北京时间1月7日17时50分,“雪龙”号成功冲出厚重的密集浮冰区,胜利突围。目前,“雪龙”号正航行在南纬66度45分、东经144度50分的南大洋清水区,海面只有零星浮冰,“雪龙”号轻松地航行在海面,继续踏上环南极洲的科学考察征程。

“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,要求船上每半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,顽强地扩大着自己的地盘。

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了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》