

南京两名南极科考队员凯旋,讲述亲历的一幕幕惊险

南极也有“紫金山”“莫愁湖”

随着陈宏计和刘后庭的归来,解放军理工大学工程兵工程学院参加第24次南极科考的6位队员全部凯旋。他们是在2007年11月赶往南极的,顺利完成熊猫码头和高频雷达场地平整爆破等重任,齐世福教授等4位队员于去年4月先期归来;随后经历了越冬的机械师陈宏计与爆破师刘后庭,在完成了剩余的工作之后,前天也凯旋回到南京。

昨天,他们在接受记者采访时,讲述着亲历的一幕幕惊险:他们在南极度过了1300多个小时的漫长极夜;展开极地大营救时53小时没合眼……回忆这些他们依然心有余悸。但当记者问:“如果再给一次机会去南极,你们还愿意吗?”他们不约而同地回答:“愿意!跟南极已经有了感情了!”



中山站高频雷达天线场地爆破

最惊心

站长掉进冰窟侥幸逃生

“他是掉进南极冰窟里成功逃生的唯一一个,要不是他的经验丰富,那就永远出不来了。”谈起自己目睹的惊心动魄一幕,陈宏计和刘后庭依然心有余悸。

掉进南极冰窟里的,是中国第24次南极科考中山站站长徐霞兴。去年11月27日夜,徐霞兴驾驶雪地车探路时经历了生与死的一分钟。这名1950年出生的“老南极人”,却幸运地活了下来。

27日,“雪龙”号科学考察船因破冰受阻,在距离中山站41公里处选择了一片相对平坦的海冰停靠。徐霞兴被安排从中山站驾驶雪地车探查运货冰面的行进路线。徐霞兴曾7赴南极,6进南极内陆,并刚刚带领陈宏计和刘后庭等18名越冬队员顺利完成越冬任务。

由于采用了雷达测冰等技术手段,徐霞兴并没有担心出现海冰塌陷。当7吨重的雪地车启动并前进了五六米后,他就很放心地驾驶了。没想到,在车的行进路线上正好碰上一块薄冰。当车开始倾斜时,他还想猛踩一脚油门开过去,当意识到不可能时,驾驶舱内已灌进了将近1米深的海水。此时,车门已打不开。

昨天,结束科考任务回到家的徐霞兴告诉记者,“当时,我首先想到的是,逃生的几个步骤,如果不是沉着冷静,我也许就出不来了。”徐霞兴第一时间挪到了空间相对大一些的副驾驶座位上,一只手开车窗,一只手推天窗。几乎在打开车窗的同时天窗也被推开了,从车窗涌入的海水打在他脸上。海水瞬间充满了整个驾驶舱,由于天窗不能完全打开,徐霞兴用头把天窗的玻璃顶开后逃出驾驶舱。此时,整个雪地车已经沉入海中。在向外爬的时候,巨大的雪地靴卡在不足50厘米宽的天窗上,徐霞兴用力蹬掉雪地靴,

喝了4口冰冷的海水。

陈宏计和刘后庭等队员都看到了这一幕,面对突然消失的徐霞兴,有的队员失声痛哭。因为在以往的南极科考过程中,也有过其他国家的科考队员掉入冰窟,但从来没有人能够成功逃生。

徐霞兴说,他下沉了5米左右,上浮时觉得过了很久才碰到浮冰。他用手拨开那些浮冰,终于又一次呼吸到了空气。从发生海冰塌陷到入海中爬出来,总共将近一分钟。奋力爬到冰面上后,徐霞兴站了起来,已经用尽力气的他想挪动一步都无法做到,只能在原地等待。当救援队员踩着齐腰深的积雪赶到时,被冰冷海水浸透的徐霞兴已有些僵住了。在给他包上被子后,几名队员把他扛回了“雪龙”号。

陈宏计在舷梯处接住了徐霞兴,赶紧把他抱进了一楼放到了乒乓球台上,为他脱去全身湿透的衣服,并用新被子把他包得严严实实。陈宏计抓着徐霞兴的脚使劲搓,其他几个人紧紧抱住他,不让一丝凉气进去。终于,徐霞兴有了知觉,腿上感到了疼痛,大家这才松了一口气。医生的检查表明,徐霞兴的各项生理指标正常。

最难忘

极地大营救,53小时没合眼

让陈宏计最难忘的,还是去年7月上旬他参与的国际大营救,那次的南极极夜走内陆冰盖的行动,在中山站历史上甚至是我国南极考察历史上也是首次。经历了那次生死考验的陈宏计,昨天,当他安稳地坐在沙发上和记者讲述这段艰辛困难的征程时,手上的烟灰已半天没有弹落,仿佛又回到了那冰天雪地的南极。

去年7月1日的南极大陆正处于隆冬季节的极夜期,中山站一天24小时几乎全被黑夜笼罩。这一天,澳大利亚戴维斯站8名队员乘坐两辆“黑格龙”雪地车在中山站附近考察,一辆雪地车动力系统

出现故障,无法行驶。中山站站长徐霞兴将1公里外俄罗斯进步站的站长瑟尔盖请来商议如何安全护送澳大利亚人返回。在得到国内相关极地部门同意后,去年7月11日,中国南极中山站越冬队出动一辆凯斯鲍尔300雪地车和两台雪橇,由站长徐霞兴、机械师陈宏计、医生唐德培、通讯于秋杰负责;俄罗斯进步站出动坦克车两辆,队员4名。

对于救援的行走路线,中俄的队员认为,走海冰返回,距离最近,直线距离只有100公里。但这个建议被澳大利亚考察队坚决否决。因为海冰越靠近内陆冰盖边缘,裂隙越多,越容易坠海。澳大利亚曾经发生过事情。但走内陆冰盖,加上为避免陷入冰盖上的冰裂隙,要绕行300公里,总的行程加起来有400公里。极夜穿越极度寒冷和飓风呼啸的南极内陆冰盖,中山站此前没有过先例。距离长,时间久,而且这是一条陌生的路线。

陈宏计说,极夜的内陆冰盖一路上几乎都在零下30摄氏度以下,风速超过30米每秒,相当于12级飓风的33米每秒。由于刮起暴风雪,能见度极低,行进中只能看到前车红色尾灯,超过10米,就看不到前面的车了。他们好几次遇到雪深处,车队跑散,只能重新编组。打开车灯,光束中全是雪花,雪面高低无法辨别。全靠GPS导航,雪橇车以12码的速度缓慢在南极冰盖上行驶。

在路途上,最困难的事情就是加油,陈宏计说,一箱油能跑100公里,当时途中下车加油时,天寒地冻得让人只能靠着意志力,咬着牙在雪地里加油,由于雪下得太大,一下车风镜被雪花马上粘住,只能摘下风镜看着脚下挪动脚步。

“当时,我们都已经两天多没有合眼了,我开着车,有一段时间,困得实在不行了,都迷糊了,当我猛然醒过来时,发现暴风雪已经让前面的车子不见了,我就用高频对讲机联系上,又会到一起。”整整53个小时,戴维斯站人最终被

安全护送到站。

但中山站队员的故事还没结束,而且更为艰苦。陈宏计告诉记者,“在戴维斯站休息了两天之后返回,我们得先去戴维斯站机场附近挖出来时放置的两个雪橇,由于被暴风雪深埋,挖起来十分艰难。”挖雪橇的三个小时,对于队员们来说犹如漫长的一世。当时暴风雪又起来,在飓风中,队员的帽子、风雪衣一吹就透,棉帽摘下来冻得像钢盔一样。

“当时衣领、袖口里全是雪,化了以后又冻成了冰。脖子上套着一个圈冰块。脱卸手套要拿铁锤砸掉外面一圈冰。”陈宏计说,队员们的手腕、脸部、脖子都被冻坏。40多个小时跋涉后,他们终于在7月20日凌晨2点安全返回中山站。澳大利亚南极局为此事专门发函向中山站的国际援助表示了感谢。

最紧迫

室外抢修冻堵的水管

去年8月30日,对于刘后庭他们来说,是一场非常严峻的考验,他们必须顶着严寒在室外尽快抢修好冻堵的水管。

就在这一天,中山站内传来了一个坏消息:室外的水管被冻坏了。在国内,水管冻坏不是什么大事情,修好就没事了。可在南极,这次冻坏意味着中山站有可能瘫痪。刘后庭告诉记者,中山站附近有一个湖,湖水承担着中山站的发电重任,堵塞的水管一头连着水泵房,另外一头连接着发电机。在南极呆过的人都知道,电就像是人的血液,比什么来得都重要。如果两个小时内没有把冻堵的水管修好,整个中山站的循环系统就全完了。

为了保证中山站的正常供电,队员们临时采用了风能,好让出更多的时间仔细排查。19名越冬的队员开始和时间赛跑,他们顶着零下30摄氏度的低温,在黑夜中一节一节地排查水管,风雪顺着队员的袖口、脖颈直往里钻,化了立刻又冻住。没有多久,他们的脖子上冻出了一圈“冰项链”。每呼出一口气,就立即在他们的胡子上冻成了“冰溜溜”。

19名队员排着队沿着70多米的水管排查,第一组负责打开保暖层,第二组紧跟着开始迅速打眼,如果水出来了,证明这段水管是好的,必须立即堵起小眼,防止结冰,跟着的队员会立即包扎好保暖层,防止水管再次冻堵。70多米的水管,快走到了尽头,依旧没有找到冻堵的地方。

时间一分一秒在流失,队员们都十分焦急,时间对于他

们来说太宝贵了。

“找到了。”当他们走到水泵房水管的最后一段时,一名队员高兴地喊。另外18名队员同时抬起了头,他们心里都长长松了一口气,锯掉冻堵的水管,重新接上根新的,填上保暖层,最后通水……19名队员整整忙了6个小时,身上的汗水已经被冻成冰水,每个人都冷得发抖。

最幸福

想家时就看南极的“紫金山”和“莫愁湖”

“在南极,我们也能看到家乡的风景啊,那里也有紫金山和莫愁湖。”陈宏计和刘后庭笑着告诉记者,他们想家的时候,就会看看南极的紫金山和莫愁湖。

原来,中国南极中山站建成于1989年2月26日,是以中国民主革命的伟大先驱者孙中山先生的名字命名。当时,科考人员就考虑到,孙中山先生安葬于南京的紫金山,既然这是以孙中山先生名字命名的,那周围怎能缺少南京的风景呢?科考人员就把中山站旁边的那座海拔52米的山丘称为“紫金山”,把旁边的一个七八十米长、50米宽的小湖泊称为“莫愁湖”。

不过,南极的生活确实非常单调,尤其是进入极夜的那几个月,他们只能在站里自我娱乐,打打乒乓球、台球,玩玩扑克。“其实,有事情做能分散想家的痛苦,没有事情做反而更难受。”陈宏计说。

他们除了每天都默默地承受着想家的痛苦、寂寞的痛苦之外,还要承受着饮食上的痛苦,谈吃饭就色变。即便是回到了南京,刘后庭和陈宏计两个人看到了肉就恶心。他们在南极看不到新鲜的蔬菜水果,只能吃到冷冻的肉类和蔬菜,这一吃就是一年半。到了越冬的最后两个月,陈宏计已经把吃饭当成最难完成的任务,每次听到吃饭铃声心里都有些抗拒,索性就在泡饭里加些盐和胡椒,对付着吃一些了事。

“给家里打电话的时候,倒没有哭过,但就是在分别的时候,眼泪怎么也忍不住了。”陈宏计和刘后庭说,每次分别是他们最伤感的时候,大家在一起同生共死这么长时间,感情一定是很深的,去年4月,他们送别齐世福教授的时候,哭个不停;这次他们归来,其他的队员送别他们的时候,大家也都哭个不停。

通讯员 卢遵侯
快报记者 安莹 张星
(本版图片由解放军理工大学提供)

极夜下的中山站越冬生活

越冬期间,极夜是对大家最大的考验。近两个月没有阳光的日子会让任何正常人的心态都发生微妙的变化。曾多次在南极越冬的站长徐霞兴说:“极夜的日子里千万不能让大伙闲下来!”于是,每周选一个晚上,全体队员都来到餐厅,听其中一名队员讲课。讲课内容大都与队员所从事的工作、研究有关,如机械修理、南极石欣赏、陨石鉴别、极光和气象研究等等,每次课的时间控制在1小时之内。

徐霞兴说,越冬队有很多年轻的小伙子,80后的就有5名。年轻就有活力,他们利用站上的健身器材制订了各自的健身计划。一个冬天下来,小伙子们的身体比刚来的时候强壮了许多。在他们的带领下,岁数大点的队员也开始锻炼,有个好身体比什么都强。

此外,站上所有的娱乐设施都被充分利用起来,还举行了乒乓球、台球、扑克等比赛。尤其是台球,实行的是循环赛制,几轮比赛下来,时间很快就过去了。

长时间离开祖国,离开亲人,思念的酸楚是很难克服的。在这里,与国内联系的方式很单一——打海事卫星电话,但这种通话方式的费用比较高,每分钟1.98美元。为了方便队员与国内联系,越冬队使用了一个名叫Meteo的软件,增加了电话的国内短信收发功能,队员可以通过申请到的账号经过充值后与国内的亲人朋友互发短信,每条0.5元。来自武汉大学越冬队员张辛说,这个程序可以方便队员与国内联系,通过它还可以发送电子邮件。

一条短信报平安,一封邮件传心意,短信加邮件,天涯若比邻,减轻了队员的思念之苦。

新华社记者 刘奕湛



刘后庭和陈宏计在南极中山站熊猫码头