

反思

南极救援为何这么难

探险是一项具有很大风险的活动,极地探险尤其如此。2013年平安夜,俄罗斯客船“绍卡利斯基院士”号被困在南极海上浮冰中,不能脱身,中国破冰船“雪龙”号几经周折,最终冒死派出直升机,将俄船上的52名乘客转移到附近另一艘参与救援的澳大利亚船只“南极光”号上。事迹固然感人,过程尤其惊险。

“绍卡利斯基院士”号在执行什么任务?它为何遇险?为什么救援如此困难?

现代快报记者 潘文军 编译



2013年12月29日,遇险的俄罗斯船只被困在南极浮冰区。当日11:14(北京时间10:14),“雪龙”号上的“雪鹰12”直升机起飞,查看俄罗斯船被困的浮冰区冰情,冰情仍然非常严重
新华社记者 张建松 摄

质疑 重走探险路有何意义?

在经过“发人深省的一周”后,俄罗斯客船“绍卡利斯基院士”号上的52名乘客于1月2日被直升机救走,从平安夜开始,他们一直被浮冰困在南极洲以东的海里。

船上的乘客主要是澳大利亚一支探险队,他们此次的任务是重走100年前探险家达格拉斯·莫森爵士在南极洲东部探险的路程。当年莫森成功抵达了南极,开创了对南极进行严肃科考的时代。

不过莫森获得成功的代价是巨大的。莫森一行3人从南极海岸开始出发,凭着雪橇走向未知的领地。旅途中,英国队员贝尔格雷夫·尼尼斯摔下冰川死亡,所有食品和给养都在他的身上。莫森和另一个队员、瑞士滑雪家哈维·默茨只能吃自己的雪橇狗度日。结果默茨因为吃狗的肝脏导致维他命A中毒而死亡,莫森成了唯一的幸存者。

当然,第二支澳大利亚南极探险队没有遇到如此灾难性的问题,“绍卡利斯基院士”号状况良好,还有船只在协助它。但是人们花费大量时间和精力冒险重走莫森的探险之路,究竟意义何在?当“绍卡利斯基院士”号遇险之后,这样的疑问无法避免地被提了出来。

自从托尔·海尔达尔1947年与五位朋友乘坐轻木筏“康提基”号从秘鲁漂流到土阿莫土群岛,意在追寻哥伦布发现美洲大陆之前印加人的迁徙步伐之后,人们一直认为这样的探险可以照亮历史真相。

2005年,汤姆·艾弗里花36天乘雪橇到北极,并称自己这一“壮举”改写了历史,而同样的事罗伯特·皮尔里在1909年已经做过。

2008年至2010年,菲利普·比尔乘一艘20米长的腓尼基式横帆船绕非洲航行,希望借此证明公元

前600年腓尼基人就开辟了这条航线。

“欧洲人认为葡萄牙探险家迪亚士第一个乘船绕过好望角,我要证明比他早2000年腓尼基人就已经做到了。”比尔说。

但是他们混淆了一个概念,能够证明某事是可能的,并不等于证明这件事就真的发生过。这些重走探险路的探险家们经常将这两者混淆起来,将其基于现代化的娱乐和冒险活动等等同于历史结果。

在原始探险和重走探险路之间是存在很多不同的。皮尔里乘雪橇到北极,不仅要考虑去路,还要考虑回程;艾弗里则无需考虑怎么回来。比尔的船员具备非洲海岸线和洋流的知识;古代腓尼基人却不具备。即使我们忽视如此巨大的差异,也不能证明现在能够做到的事以前一定发生过。

解惑 南极救援为什么这么难?

在世界上大多数地方,如果有人中风,他一定会被送进医院。但如果有人在南极中风,事情就变得很棘手了。

芮妮·尼科尔·多赛尔是阿蒙森-斯科特南极科考站的负责人,去年8月,她在科考站中风。当时南半球正处在冬季,她所在的科考站不仅地处偏远,而且面临极端天气。美国官员表示,如果强行派遣营救飞机,将是非常危险的事。

美国卫生部官员和她的家人还是希望她能够尽快回家。如果天气允许,一架货机会在10月17日从科考站起飞。救援飞机离开阿蒙森-斯科特站后将首先飞往位于南极洲海岸的麦克默多科考站,然后从那里飞往新西兰的克莱斯特彻奇市。但南极恶劣的冬季天气出了名的难以预料,任何救援的尝试都十分危险。

气候无常。“天气预报可能会告诉你情况很好,于是你飞到了麦

克默多站,并且以为自己能够顺利着陆,但突然就会刮起时速60英里的大风。”美国国民警卫队空军上校罗尼·史密斯说,他曾经在南极执行了12个夏季的飞行任务。史密斯现在在伊利诺伊州圣克莱尔县的空军基地工作。

极度寒冷。根据美国中情局的记录,南极不仅是最冷的大陆,还是最干旱、海拔最高和风最大的大陆。记录中地球最低温度出现在1983年,最低温度出现的地点是南极洲冰盖东部的东方科考站,离南极点大概有1300公里的距离,当时测到的温度为零下89摄氏度。由于南极大陆的极低温度,如果飞机引擎在冬季熄火,燃料就会凝结成“果冻”。

南极洲的冬季每年2月中旬开始,一直持续到10月底,一般春天开始,飞机才会恢复飞行,不过美国官员表示,春天刚开始时天色依然太黑,气温依旧太低,风力依旧

太大,不管是着陆还是起飞,都是一件十分危险的事。

飓风暴雪。美国在南极有4个机场,但没有一条正规的跑道。举个例子,飞马白冰跑道坐落在34米厚的浮冰上面,跑道上还覆盖了几英寸的积雪。

冬季的南极24小时都是黑夜,但跑道没有长明灯。即使是艳阳高照的日子,起飞和着陆都相当危险,因为风扬起的雪会阻碍飞行员的视野。从本质上讲,这种情况下飞行员是闭着眼睛着陆的。

即使是最好的天气预报系统也无法准确预测南极的天气将发生的变化。麦克默多科考站海拔有3000米,那里的极端冷空气气团经常会突然下沉,然后反转、加速、掀起狂风。“那里的飓风几乎是瞬时爆发的,”史密斯说,“时速113公里的大风根本不算什么,时速160公里的飓风都很常见。”

传道 南极救援五大经验教训

“绍卡利斯基院士”号上的摄影师安德鲁·皮库克获救后说,他对船上的22名俄罗斯船员必须留下感到非常难过。

“绍卡利斯基院士”号遇险后,附近的两艘破冰船试图营救,但它们自己也被厚厚的浮冰困住,最终,中国船只“雪龙”号派出直升机将“绍卡利斯基院士”号上的乘客接走。

从这次的南极遇险中,人们可以总结出五大经验教训。

1.去南极旅行,必须准备好面对一切情况

马宏·肯尼柯特二世是得州A&M大学的海洋学教授,他领导着好几个南极研究小组。马宏·肯尼柯特二世说,去南极,第一件事是必须做好最坏打算,必须有面对最恶劣情况时的预案,甚至还要有第二、第三、第四方案。这意味着必须储备足够多的食品和给养,准备坚持相当长的时间。

肯尼柯特二世在电子邮件中说,第二件重要的事是必须和熟悉南极水域的船长和船员同去,进入冰川出没的水域,宁谨慎勿冒险。

美国作家大卫·罗伯特是莫森南极探险传记——《孤独的冰上之旅》一书的作者。他指出,这次“绍卡利斯基院士”号被浮冰困住是一次不同寻常的经历。

“一个好的船长对冰川具有敏锐的嗅觉,并且知道如何避开它。”罗伯特说,“但我并不清楚‘绍卡利斯基院士’号上发生的事,我不会去猜疑俄罗斯船长。”

2.别人没有救援你的义务

罗伯特说,直到大约20世纪70年代之前,如果你在探险中遇到了麻烦,你只能自救。

他举了个例子,1911年,莫森和他的船员们被困时就没有获得救援的希望,他们没有与外界联系。当时如果有一艘船被浮冰困住了,他们唯一的选择是在船上过冬,等来年夏季

浮冰融化之后,船只可以动弹。

如今,除了极深的洞穴,人在任何地方遇险都可以得到别人的援救,即使在喜马拉雅顶峰也不例外。

罗伯特说:“现在人们把援救遇险者视作理所当然的事,而遇险者则把自己获得救援视作上帝赋予的权利。”

3.必须感谢伸出援手的人

中国的“雪龙”号和澳大利亚的“南极光”号本来可以离开那片险境了,但为了援救“绍卡利斯基院士”号又折了回来,试图为“绍卡利斯基院士”号破开一条出路,无奈浮冰太厚,他们只能停留在“绍卡利斯基院士”号附近的地方。

在挺过几天恶劣的天气之后,“雪龙”号上的直升机终于降落在“绍卡利斯基院士”号的甲板上,救出了船上的乘客。

“直升机在那种地方飞行不是一件简单的事,”罗伯特说,“南极的天气不可预测,飞机飞行相当危险。”

他把两艘破冰船的援救称为“伟大的人道主义行为”。

4.浮冰困船与全球变暖并不矛盾

美国福克斯新闻网报道,全球变暖怀疑论者正在嘲笑科学家,说这次科学家在南极被浮冰困住是对全球变暖学说的最大讽刺。

但探险队队长克里斯·特尼说,这次“绍卡利斯基院士”号被困,部分原因恰恰是海洋变暖导致一些冰山融化,从冰山上脱落的小块冰川被风吹到船只被困区域,导致“绍卡利斯基院士”号遇险。

5.去南极旅游具有不可预料性

南极洲是地球上最寒冷和风力最大的地方,极端暴风雪的出现无章可循。正是这样的风暴阻止了澳大利亚破冰船接近被困俄罗斯船只的尝试。

皮库克说:“我们在错误的时间出现在错误的地点。”