

极地之声

JI DI ZHI SHENG

2010年2月20日 星期六 第十期

中国第26次南极考察队主办

雪龙船抵达澳大利亚墨尔本港口

雪龙船顺利冲出温森斯海湾的乱冰区并顺利穿越西风带后，于当地时间1月28日停靠澳大利亚墨尔本港口，进行食品、油料和中山站设备等物资补给以及部分考察队人员上下船工作。此次是第26次南极考察期间雪龙船第三次停靠外港。



中国驻墨尔本总领事馆沈伟廉总领事会见第26次南极考察队领队袁绍宏等领导



1月28日下午，在中国驻澳大利亚墨尔本总领事馆，沈伟廉总领事会见了第26次南极考察领队袁绍宏、蒋兴伟主任和中国极地研究中心秦为稼副主任等有关人员。

袁绍宏领队向沈伟廉总领事报告了第26次南极考察队前一段的学习工作情况，对总领事馆长期以来对南极考察事业的关心和支持表示衷心感谢，特别是中山站受伤队员转运到霍巴特后，领事馆派出人员专程前往慰问看望，使我们深受感动和鼓舞，决心不辜负领导和亲人们期望，在下一阶段工作中，保证安全、圆满地完成各项考察任务，以优异的成绩向党和祖国人民汇报。

沈伟廉总领事听取了袁绍宏领队的汇报后说，第26次队人员多、任务重，在前一段考察工作中，发扬南极精神，克服了复杂冰情和恶劣自然环境带来的各种困难，安全圆满完成了前一阶段的各项考察工作，我代表领事馆全体馆员向你们表示热烈祝贺！望你们注意保重身体，牢记使命，继续发扬南极精神，

以高昂的斗志投入到后续考察工作中，预祝你们安全、圆满完成各项考察任务。

沈伟廉总领事还仔细询问和了解了我国极地科学考察、能力建设、后勤保障等有关情况。



考察队完成物资补给前往中山站

2月3日考察队完成了和中山站食品、厨房设备、15个卧式油罐以及雪龙船的1250吨重油、250吨轻油和843吨淡水的加装工作。靠港期间，考察队分别接待了中国驻墨尔本总领事馆、澳大利亚南极局等机构人员上船参观。

下午雪龙船承载着75名考察队员离开墨尔本，将第五次穿越西风带赴中山站，执行中山站第二阶段卸货工作和大洋科学考察等任务。



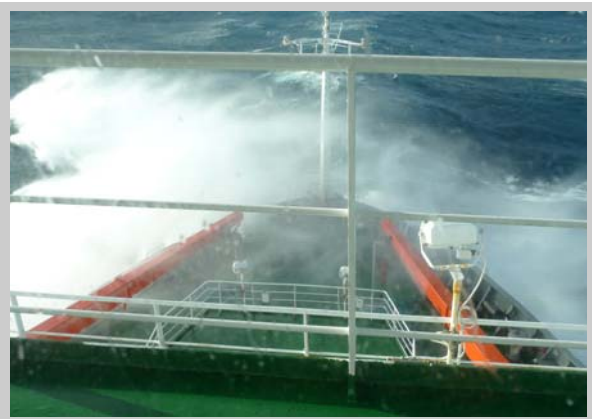
部分考察队员离开墨尔本回国



第25次越冬队16名队员等胜利完成考察任务，于1月31日早晨离开雪龙船，乘飞机返回祖国。考察队领导在码头进行送别。

雪龙船第二次返回中山站

经过11天的航行，雪龙船于2月13日凌晨00:20点到达68°06'S, 75°36'E。由于海上风浪大，风力10级左右，中山站正下大雪，站区气候比较恶劣，因此雪龙船不能前往进行卸货作业。经研究，为抓紧后续工作时间，决定调整卸货计划，先前往普里兹湾P2断面进行大洋考察，待天气状况好转，即返回中山站开展卸货工作。



墨尔本城市简介

墨尔本位于澳大利亚的东南部，是个港口城市，总面积8831平方公里，人口约三百多万。

1901年至1927年，墨尔本曾经是澳大利亚的首都，1927年，澳大利亚迁都堪培拉。有趣的是，新首都并非位于悉尼和墨尔本的正中央，它距离悉尼约四小时车程，距离墨尔本约七小时车程。

墨尔本是澳大利亚第二大城市，是有「花园之州」美誉的维多利亚州（Victoria）的首府，也是澳大利亚的工业重镇。墨尔本以浓厚的文化气息、绿化、时装、美食、娱乐及体育活动而著称。墨尔本的绿化覆盖率高达40%，维多利亚式的建筑物、有轨电车、歌剧院、画廊、博物馆以及绿树成荫的花园、街道构成了墨尔本市典雅的风格。（转下版）

昆仑站队圆满完成任务安全撤离

1月26日18时（北京时间1月26日21时），中国第26次南极考察队昆仑站队20名队员经过21天艰苦努力，克服冰雪寒冷、高原缺氧、设备故障等困难，圆满完成各项科考任务，安全撤离中国南极昆仑站。

此次科考，昆仑站队在冰川学、天文学、测绘学站区建设、站区规划等方面等领域均执行了不同的科考任务。冰川研究方面，已建成深冰芯钻探场地主体结构，钻取浅冰芯132米，采集3米多深的雪样若干袋。天文方面，更换了6台新的马达和发电机，对南极小望远镜阵进行调试和维护，安装了亚毫米波光谱仪和月光闪烁仪，并用扬雪机挖出了南极施密特望远镜安装场地。建筑方面，安装了昆仑站内的污水处理设备，并对天花板和墙壁进行了装修。测绘方面，完成了昆仑站区域冰流观测点复测。昆仑站队队员还在昆仑站主体结构前安放了重约2吨的南极华鼎。

昆仑站队于1月5日晚抵达南极内陆冰盖最高点——中国南极Dome A观测站，之后，顺利抵达中国南极昆仑站，在站区作业21天。

赵建东（昆仑队）

（接上版）



墨尔本是一座充满活力和欢乐的城市，具备深厚的文化底蕴。在澳大利亚人民的心目中，第一大城市悉尼虽然繁华，但悉尼只是一个商业城市，墨尔本却是一个历史文化名城。墨尔本拥有全澳大利亚唯一的被列入联合国「世界文化遗产」的古建筑，有辉煌的人文历史，也是多个著名国际体育盛事的常年举办城市。从文化艺术层面的多元性，到大自然风光之美，墨尔本应有尽有，在满足感官娱乐方面，墨尔本更可以说是澳大利亚之冠，无论是艺术、文化、娱乐、美食、购物和商业样样都有自己的特色；墨尔本成功地融合人文与自然，从1990至2006年，先后十次被总部设于华盛顿的国际人口行动组织（Population Action International）评选为「世界上最适合人类居住的城市」。

第25次队中山站越冬队员介绍



魏明
站长



张体军
管理员



李占春



张占锋



叶成明



王俊铭



树来根



支青合



毛成忠



颜伟



陈绍平



王元新



李凯



高海泉



刘力



常首民



邢赞扬

第26次队长长城站越冬队员介绍



第一排（从左到右）吴松笛、喻宝龙、李明、陈文、刘文成、辛国亮、田紫东、
第二排（从左到右）陈琪、谢丛贵、裴福余、李春雷、黄楚红

中国第26次南极考察格罗夫山队安全撤离格罗夫山地区

在圆满完成各项科学考察任务后，当地时间3日凌晨0时许（北京时间3日3时许），中国第26次南极考察格罗夫山队顺利穿越多条深不可测的冰裂隙，安全撤离南极内陆格罗夫山地区。

格罗夫山队队长黄费新介绍说，自2009年12月27日傍晚抵达格罗夫山地区后，格罗夫山队的10名队员在为期近40天的考察中，克服暴风频繁、冰裂隙密布等恶劣自然条件的不良影响，顺利开展了地质、测绘、冰川、环境、陨石回收等多学科综合考察，取得多项突破。

格罗夫山地区已被证实是地球上的陨石富集区。在此次考察中，考察队共采集到陨石1618块，总重量约为17公斤，并在此前四次考察的基础上，在格罗夫山地区的最高峰梅森峰以及格罗夫山核心区哈丁山等地发现了新的陨石分布区。

在测绘领域，考察队首次探测出格罗夫山局部地区的冰下地形，测得格罗夫山地区的最深冰厚超过1200米，初步揭开了这一冰原岛峰地貌形态的神秘面纱。同时，测绘学者在此次考察中首次精确测定了格罗夫山梅森峰的高度，确认梅森峰是格罗夫山地区的最高峰，解决了长期以来格罗夫山地区在地理学领域存在的一个疑点。

此外，考察队还采集了大量岩石、冰雪、空气、土壤等样品，用于研究格罗夫山地区新生代以来冰盖进退的演变过程，认识南极冰盖的进退历史，探索气候变化及人类活动对南极生态系统的影响，并对格罗夫山地区的环境现状进行分析评估。

黄费新表示，考察队在返程途中还将在南极内陆冰盖上开展冰雪取样，挖掘多个1至1.5米深的雪坑，沿坑壁垂直方向每隔5厘米采集一份冰雪样品，用于研究南极冰原上的地球化学过程和近现代大气环境化学过程，据此评估极地生物与人类活动在冰雪中的历史记录以及冰雪变化对南极的影响。

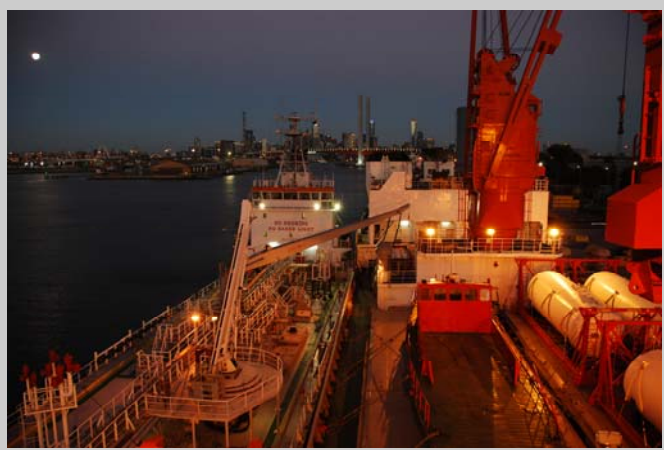
格罗夫山地区位于中国南极中山站西南约400公里处。黄费新预计，若行进顺利，考察队将于春节前夕抵达中山站。

崔静（格罗夫山队）

墨尔本轮机部工作火热开展

雪龙船靠泊墨尔本期间，轮机部经过两天的连续不间断作业，顺利加装重油1250吨、轻油250吨；此外完成加装气缸油16吨和多项重要设备的检修任务，为雪龙船后续的安全航行提供了有力保障。

外港加油历来都是雪龙船的重头戏。和一般商船比起来，雪龙船油舱数量众多、舱容较小，而且燃油管系错综复杂，稍有不慎，便会造成溢油事故，从而造成巨大的经济损失和恶劣的社会影响。为安全、圆满地完成加油任务，轮机部始终以雪龙船一贯坚持的“举重若轻，举轻若重”精神高度重视燃油的加装。轮机长坐镇指挥，精细部署，合理分工，确保每一个操作环节的正确执行、及时反馈。加油工作自1月29日下午四点开始，正值墨尔本的盛夏，但夜晚的海风依然寒气逼人，加油人员干劲十足，仔细地接听轮机长指令，谨慎果断地执行操作，声音洪亮地反馈数据，最终于30日凌晨三点钟左右顺利地全部完成加油工作，为雪龙船备足了下一航程的“粮食”。



此外靠港期间，轮机部安排人员将机舱顶部的60桶桶装气缸油全部加入油柜；紧急修复了主机盘车机故障，解决了主机燃油管泄漏问题；各主管轮机员完成了预定的设备保养任务。通过以上工作，不仅提高了雪龙船的续航能力，而且消除了设备潜在的故障隐患，提高了设备的可靠性，为雪龙船顺利穿越西风带，顺利执行南极考察任务做出应有的贡献。美丽的雅拉河张开臂弯欢迎“雪龙号”的再次来访，也记录了雪龙船员这支干劲十足的队伍完成任务必胜的信念！

李凡召（雪龙船）

小冀日记—雪龙船甲板部水手工作感悟

我从后勤服务员轮岗开始了我的水手工作，经过近段时间锻炼和适应，我对水手工作有一些感悟。水手主要从事装、卸货绑扎固定以及航行值班等工作。装、卸货时，水手要开展的工作从解绑到挂钩，从吊货到运输，再从装货到绑扎固定，每个步骤都要付出一定的体力。

水手不但要熟练操舵，而且还要掌握吊车、小艇、缆车等仪器设备的使用和维护保养。可以说每个知识点对水手都是一个挑战，只有熟练掌握才可以胜任本职工作。首先是人员安全，在吊装货时，货物在空中的摆动，可能对人员造成的碰撞和挤压。挂钩时，人员的爬高作业等，不容疏忽安全工作。其次是仪器，操作仪器时从启动前的检查准备到使用完毕后的检查，每一个步骤都要认真细心，按章操作，小心谨慎。

水手的工作直面作业现场，水手的专业技术和仪器能否正常运转，直接决定着装卸货任务能否顺利完成。舱面人员喜欢把在南极的每次卸货比做是一场战争，号角吹响了，水手在前面冲锋陷阵。

在我从事过的服务员和水手两个岗位，船上的每个岗位都有其自身的特殊性和重要性，舱面保障航行，机电保障动力，后勤保障生活，各个岗位的亲密协作确保雪龙船一帆风顺。今后我还有其他雪龙船的兄弟们会继续牢记领导和师傅的教诲，干一行爱一行，用“我的岗位无差错，我的岗位请放心”标准要求自己，提高自己，不辜负领导和师傅的厚望！

奚学伟（雪龙船）

我们于2009年12月6日到达中山站，开始电磁环境测试与地面站选址工作，那时展现在我们眼前的是被称为极地考察队员称为爷爷辈的PB170雪地车年近多病，正由机械师小颜精心调理、护着，希望它能老当益壮，重振雄风，而被称为父辈的PB240可能是去年劳累过度，已经偃旗息鼓，只待回国接受大手术，来年再战，而被称为孙子辈的一辆PB300需要上冰盖承担内陆出发准备工作，即将到任的孙子辈PB300哥俩习惯了随雪龙船长途跋涉，还在养精蓄锐，年轻、体壮，看到天暖又有冰缝，想到上冰盖接受挑战，去完成更重要的任务，何不趁此再睡会儿，做个美梦。

话说PB170雪地车经过小颜几天的精心照料，在就找回了当年大部分感觉，在得知站上的孙儿PB300去了出发基地，也不服老，第二天一大早就起来了，伸了伸腰板，动了动筋骨，迈了迈步，就按站长的旨意出发了，沿着中俄友谊路，翻越俄罗斯大坡，视察劳基地，巡视进步一站，经过鹰嘴岩，来到俄罗斯机场，直奔内陆冰盖出发地，停下一看，前方狂风呼啸，白雪飞舞，只隐约见到埋在雪地里的几辆俄罗斯破车与油桶，再看远处，昔日中山站找不着，冰山群、馒头山不知方位，只见天空白茫茫，想想飞机也只能休息了。环顾四周，只发现冰盖上有几面小彩旗被风吹得直直的，冰盖上也没有货物，真是急人，急着要上第一战场。

此时的雪龙船上，围绕卸货讨论异常热烈，面对气象与冰面状态，上千吨的物资运送分配难以确定，飞机运送已经试验，每次只能是1-2袋水泥，效率低、费用还很高，天气多变也不能保证；看到PB170廉颇虽老，饭量尚可，超黄盖、赵云；PB240已不能指望；PB300理当顶天立地，临危受命，接受考验。考察队临时党委在分析严峻形势后，最后科学部署雪地车、飞机运送物资，其中雪地车为主力，飞机为辅，雪地车将以老带新，冰面潮汐裂缝，尽快架桥，保证畅通，雪鹰调度由雪龙指挥。

时间不等人，说干就干，在探明与设计冰上通道后

连夜就在冰裂缝处铺设木板和钢管，在冰面架起了通向中山的第一桥。2009年12月10凌晨，在领队袁绍宏带领下，虎虎生机的PB300哥俩高兴地离开了热被窝，来到了冰雪世界，与中山站的PB170团聚了，之后就与其老哥也投入到冰盖上去执行新任务了。PB170看到新的孙儿上岸，非常高兴，迫不及待就披挂上阵了，在冰面上日夜兼程拉回来了一个有一个集装箱，上百袋水泥，虽然有点累，但心里乐滋滋。

PB170每次可拉上20吨左右的物资，虽然车速不快，一天可来回4-5趟，雪龙船上的货物也在逐日减少。但PB170主要在夜里气温低时工作，面对上千吨的物资，略显孤独且感到力不从心，而在冰盖上干活的PB300也感到供货不足，在听到天气将变，气旋将至、俄罗斯船只也将到来，冰面运送通道随时可能四分五裂，于是顾全大局，紧急赶回到冰面上支援，虽然第一次通过很宽的潮汐缝时留下后怕的阴影，但想到老爷子都还在卖命，我岂能放心，此时不作为，岂不成罪人？

此时考察队临时党委也及时重修了冰桥，不仅消除了PB300的担心，PB170也更放心过桥了。年轻力壮的PB300就是不一样，表现十分出色，速度快，一次两个雪橇，有劲头，爷孙几个同场竞技，不几天功夫，上千吨的物资在17日全部送到了中山站和出发基地，还把PB240送上雪龙船。18日刚刚完成冰上运送物资，气旋就已赶到，靠近的俄罗斯船只也开始向前，冰面开始涌动，附近的冰山开始翻个移动，整个冰面真的就变成了一小块一小块的棉花田，裂缝处处可见！

看着中山站的自己拉过来的物资，爷孙俩稍稍心宽了一点，随后，PB300对PB170说：“爷爷，我得走了，我们得上内陆冰盖了，我会好好表现的。”PB170慈爱地看着孙子，语重心长地说：“去吧，好孙子，我相信你，我老了，就在站上再发挥一下了，你们正是年青的时候，多为中国极地事业作贡献，你爸身体不好，回国将去治疗，等他下次过来，我们一家三代一起表现，为我们家族争光！”

刘建强（中山队）

冰上卸货雪地车显神威