



□新华社供本报特稿

2日下午,中国“雪龙”号科考船上的“雪鹰12”直升机飞行6架次,成功将被困的俄“绍卡利斯基院士”号上所有52名乘客转移到澳大利亚“南极光”号补给船上。获救乘客随后乘坐澳大利亚“南极光”号补给船上归途。

1 平稳降落

澳大利亚海事安全局当天晚上确认,首批12名受困乘客搭乘“雪鹰12”直升机,抵达“南极光”号补给船附近一大块浮冰,由一艘小船送往“南极光”号。

“绍卡利斯基院士”号船长基谢廖夫激动地告诉俄罗斯媒体记者:“中国直升机已经把(首批)乘客接走了!”

当天早些时候,俄罗斯科考队领队克里斯·特尼教授在个人微博上宣布:“中国直升机已经抵达‘绍卡利斯基院士’号。我们百分之百确定要走了!非常感谢所有人!”

特尼稍后在微博发布了一段视频。他在视频中介绍,当天下午5时30分左右,中方直升机抵达他背后的冰面。俄方人员先前按照中方关于“雪鹰12”降落条件的要求,在“绍卡利斯基院士”号附近平整出这块区域,压实雪面。

视频显示,“雪鹰12”降落在划定区域。轮胎接触冰面前,直升机在空中悬停片刻,调整位置,然后平稳降落。数名身穿橘红色科考服的中国第30次南极考察队应急救援海冰工作组人员走上冰面,直升机随后飞回。



中国第30次南极科考队副领队徐挺(前左)在俄罗斯“绍卡利斯基院士”号的驾驶室与“雪龙”号联系

新华社记者 张建松 摄

“雪龙”“雪鹰”南极救人

中国直升机成功营救俄被困船上全部52名乘客

2 分批接走

工作组人员随后完成对“雪鹰12”着陆冰面的勘察,直升机开始第二架次飞行,把第一批受困人员运送至大约20公里外的“雪龙”号。

按照预案,“雪鹰12”第一个飞行架次是把海冰工作组运到“绍卡利斯基院士”号附近冰面,勘察冰层厚度,铺设直升机降落的木板,以防直升机下陷或侧翻。与俄方人员沟通协调后,“雪鹰12”第二个飞行架

次才开始转移受困人员。

海冰工作组由12名队员组成,由中国科考队副领队徐挺担任组长,包括4名机组人员、5名海冰专家、1名船员和1名新华社记者,除勘察冰面外,其他工作包括准备救援设备和物资、与俄方联络、设置等待区和登机区、指挥登机、清点外方人员。

“雪鹰12”机长贾树良先前提

受新华社采访时说,“雪鹰12”直升机此次跟随“雪龙”号航行,主要是承担罗斯海和长城站的物资运输任务,没有安装吊臂、吊篮、绞车等专业救援设备,因此不能悬停在空中实施救援,必须降落在冰面。

“绍卡利斯基院士”号船长基谢廖夫介绍,由于现在南极正值夏季,夜晚光照和白天一样明亮,所以可以昼夜不停地运送乘客。

3 一波三折

根据澳大利亚海事安全局2日早些时候制订的方案,“雪鹰12”直升机原应先要把52名受困乘客送至“雪龙”号,他们随后将乘坐一艘驳船登上“南极光”号补给船,“南极光”号将驶向没有浮冰的海域。

不过,海冰阻挡了那艘驳船接近“雪龙”号。澳大利亚海事安全局救援协调中心说,如果还是按照原计划,整个行动会拖延。俄方科考队领队特尼说,救援方案在最后一刻改为由“雪鹰12”直升机把获救乘客直接送至“南极光”号附近的浮冰,再由一艘小船把他们送上大船。

对“绍卡利斯基院士”号的救援一波三折,“雪龙”号、“南极光”号等救援船几次试图靠近,但遭到恶劣天气阻拦,暴风雪、降雨、浓雾

和海冰让救援人员一次次无功而返。“雪龙”号上月28日一度行驶至可以看得见“绍卡利斯基院士”号的位置,但一些海冰厚达3米,厚度和密度都远远超过“雪龙”号的破冰能力。

52名获救乘客包括科考人员、游客和随行媒体记者,他们参加澳大利亚首支科考队考察南极100周年活动,打算重走当年的考察路线。“绍卡利斯基院士”号没有沉没危险,物资可支持数周,所有22名船员将留守,等待浮冰消解,人船脱身。

获救乘客抵达“南极光”号后,仍需要等待数周才能回到陆地,缘由是“南极光”号需要先前往澳大利亚凯西科考站补充燃油。预计获救乘客1月中旬随“南极光”号抵达塔斯马尼亚岛。

相关链接

“绍卡利斯基院士”号圣诞节前被困冰海中

“绍卡利斯基院士”号2013年11月28日从新西兰出发,圣诞节前一天即12月24日被暴风雪困在距离澳大利亚最南端塔斯马尼亚岛以南大约2700公里的冰海中。“雪龙”号上月25日接到澳大利亚方面的电话,得知“绍卡利斯基院士”号被浮冰困住,急需救援,同时收到这艘船发来的最高等级海上求救信号。

1月2日,中国“雪鹰12”直升机准备转移受困于南极浮冰中的俄罗斯船只“绍卡利斯基院士”号的乘客和船员 (新华社/法新)

