

# 见过南极冰川比上海还大 欣慰船员中年轻人占比达75%

## “雪龙号”船长讲述南极“生死恋”

“极地英雄”与南极会有怎样的“生死恋”？不久前刚完成中国第33次南极科考任务载誉归来的“雪龙号”船长赵炎平，和中国最年轻的南极考察站站长魏福海近日走进安利上海体验馆，举行了“我们正青春”分享会，和现场200多名观众分享了他们与中国极地科考事业共同成长的经历。这场分享会也拉开了2017“极地科考 安利相随”系列巡讲的大幕。

据悉，我国极地科考事业已历经33个年头，一届又一届的“雪龙号”船员和科考队员已成为大家心目中的“极地英雄”。“雪龙号”近日更被团中央授予“全国青年文明号”殊荣。16年来，22位极地专家，全国64个城市，118场演讲，“极地英雄”们为7.5万余名观众送去了“来自极地的声音”。

青年报资深记者 郭颖

### ■年轻态

### 军训增加防身技能 反劫持演练引点赞

本报讯 见习记者钟雷 通讯员 陆振鑫 黄健 提到军训，人们的第一印象往往是列队、踢正步，偶有几所高校还会增加持枪操练的内容。而近日，上海一所高校在军训中加入“反劫持演练”，这给原本令人有些“审美疲劳”的军训一下变得“高大上”起来。

“人质在我手上，你们别过来，反正我们也不想活了。”日前，在上海济光职业技术学院体育馆旁，两名蒙面男子挟持了一名在校女生，并扬言准备同归于尽。

“各小组注意，3、2、1，行动！”面对谈判失败的严峻形势，现场指挥员立即下达突击指令。一个武警突击组正面进行佯攻交涉，另一个武警突击组迅速从车辆后方快速突入，使用盾牌、防暴钢叉等反恐防暴器械，果断将两名歹徒当场制服，成功解救人质。“情况解除，所有人员集合。”原来，这场惊心动魄的劫持人质事件是担负军训任务的武警上海总队七支队和校方联合策划的一次反恐防暴演练。

“军训年年搞，但总觉得科目单一。所以，今年我们与学校合力打造升级军训内容，在原有科目基础上，新增了反劫持演练，让更多学生掌握一定的防身救护技能。”此次军训团参谋长林长春表示。

据了解，这是上海高校首次把反劫持演练作为军训的一项重要内容，灵活机动地创新军训课程，采取理论教学和实践演练相结合的做法，让学生零距离接触反劫持演练，激发参与其中的积极性，旨在提高大学生的反恐意识和自我防护意识。而新颖的军训新内容也赢得了师生们的点赞。

### 《中国工程师史》指引青年学子

本报讯 记者 刘昕璐 中国的工程教育应当如何创新发展？如何吸引更多青少年热爱工程科技，有志于成为工程师？“造福人类 开创未来——中国工程教育与工程师发展”论坛前天在同济大学举行，近百位专家学者与会，为中国工程教育创新发展与工程人才培养建言献策。国家出版基金项目、“十二五”国家重点图书出版规划项目《中国工程师史》（普及本）一书在会上首发。

《中国工程师史》主编是教育部副部长吴启迪教授。2007年，吴启迪在为德国出版的《工程师史：一种延续六千年的职业》中文版写序的过程中，翻阅该书，发现中国虽有众多蜚声世界的工程奇迹，却在书中鲜有提及，对于中国工程师则几乎无记载，她决定“要写一部中国人自己的工程师史”。

编委会表示，编写本书的初衷是让大众对中国重大工程、工程发展以及工程师的历史地位和作用有更深的认识，对那些做出过和正在做着卓越贡献的工程师们表示敬仰之情，同时呼吁社会高度关注工程师这一职业群体，认同工程师的价值，尊重工程师这一职业，并给予那些有志于从事中国工程事业的青年学子以鼓励、鞭策和指引。



赵炎平分享“南极那些事儿”。

受访者供图

#### 生死考验

#### “感觉驾驶台的玻璃已在水里”

随着一声汽笛声响起，“雪龙号”船长赵炎平走上了讲坛。这是“雪龙号”起航的声音。“对我们来说，这个汽笛声意味着离别，意味着遗憾，意味着新的挑战在等待着我们。”赵炎平说。

“从事极地工作我们每时每刻都存在风险，最大的风险来自于大自然。西风带是赤道的热空气与极地的冷空气交汇的地带，在这个地方很容易形成气旋，往往是一个气旋未消亡，另一个气旋又马上生成了。运气好的时候，雪龙船穿越这个地区的时候会遇上4到5米的涌浪，运气不好的时候会遇上6到8米的涌浪，这个时候坐船就像坐过山车一样。”

2004年，赵炎平第一年参加工作穿越西风带先后遭遇了5个气旋。“当时我们在大风浪中顶了8天8夜。船舶单边摇摆最大达到了40度，左右加起来是80度。我们的驾驶舱到水面的距离大概是20多米，但是一个大涌浪过来，海水拍打船体溅起的浪花可以超过我们驾驶台。那时我就站在驾驶台边，也不敢往两边看，因为我感觉驾驶台的玻璃已经在水里了。”赵炎平笑言，通过那一次，自己练就了一个本领，那就是：再也不会晕船了。

电影《泰坦尼克号》里的冰山在赵炎平眼里，“真的太小了”。因为南极的冰山经常是绵延几十公里，甚至是几百公里，有的冰山比上海还大，一般冰山上高度比是1:7到1:10，底下又是不规则的，所以驾驶员在冰山边航行要非常小心。特别是下雪的时候，外面什么也看不到，只能通过雷达和肉眼，能见度只有一两百米。“但是我们还是要一直看着前面，时不时看看雷达，就怕错过某一个目标、某一座冰山，一旦触碰到，很

可能就回不来了。”

#### 拉响汽笛

#### 老船员两次失去至亲未能相伴

赵炎平向观众展示了一张照片，那是在南极拍的，只见海水打到甲板上瞬间就结冰了，那时的温度是零下20摄氏度左右。

“就是因为极地工作风险无处不在，我们每次开拔之前都会签一个‘生死状’，它的作用就像接受手术前要签的‘生死状’一样。签这个‘生死状’的应该是本人和家属，但我们往往不会告诉家人，都是自己默默地代签。”说到这里，全场动容。

老船员是“雪龙号”的宝贵财富，也是年轻人学习的榜样。谈到老船员，赵炎平说到了原机匠长曹建军。老曹在执行南极考察任务期间失去了两位他生命中最挚爱的亲人。

一位是他的爱人。在第18次南极科考出发前夕，妻子被查出白血病，开始住院化疗。但是，当妻子从科考队那里得知“这次任务很重要，离不开老曹”时，便主动提出“去吧，那边需要你”。科考任务很顺利。返航途中，老曹却接到了妻子过世的消息。当时，他悲痛万分。那个时候，“雪龙号”拉响声声汽笛，遥隔千山万水向逝者致意。

第23次南极科考时，老曹要到中山站越冬，一去就是17个月。出发前他回金华老家看望母亲。老人哪知南极究竟有多远，还以为他要去南方，还嘱咐“南边雨水多要带伞”。只是这样的叮嘱老曹已无法再亲耳听到了。在执行科考任务期间，国内传来母亲突发脑溢血逝世的噩耗。回国后，久未能在身边尽孝的老曹只能跟家里兄弟们抢着付丧葬费弥补心中的愧疚。

“这就是我们的老船员，也是我们的老前辈，他们的精神一直鼓舞着我们。”赵炎平动情地说道。

#### 精神接力

#### “雪龙号”年轻人比例已达75%

有一点让赵炎平船长很欣慰，那就是“雪龙号”现在年轻人占比达到了75%。

虽说还是“80后”，但赵炎平坦言自己在“雪龙号”是属于年长的。“这些年轻人和所有的年轻人一样，平时也喜欢打打游戏，聊聊微信，上上网什么的。但是他们又跟一般年轻人不太一样，那就是他们都以船为家，常年在船上，一年和家人团聚的时间非常短，有的时候可能一个月都不到。”

赵炎平说，在“雪龙号”，大家有一个共同的价值观，那就是：爱国、爱船、团结、奉献。

关于爱国，赵炎平讲起了这么一件事：2013年12月25日，“雪龙号”往南极航行，在航行过程中，收到了一个消息：一艘载有74名人员的俄罗斯籍客轮在南纬66度52分，东经144度19分这个海域被海冰困住了。而此时，两座冰山正在向这艘客轮逼近，距离非常近，船只和人员的安全受到了威胁，情况非常紧急，急需救援。“雪龙号”收到消息以后，立马调整航向全速向这个区域航行。花了4天4夜时间，“雪龙号”赶到了这艘船所在区域的外围浮冰区。当时“雪龙号”是离它最近的一条船。由于接下来几天的天气条件并不好，能见度骤降，“雪龙号”只能待在浮冰区原地不动。到了2014年1月2日，天气有所好转，考察队利用船载直升机将俄罗斯客轮上的52名乘客转运到了极光号，顺利完成了此次国际救援任务。

这一举行，得到了国家领导人的肯定。“我记得当时国外媒体有对我们救俄罗斯客轮的报道，其中有一句话让我印象很深，他们说：从这件事情可以看出，中国是一个负责任的大国。”赵炎平说，欧美媒体这样评价我们，我们的救援工作再辛苦，风险再大，也是值得的。