

## <<冰雪世界的远征>>

### 图书基本信息

书名：<<冰雪世界的远征>>

13位ISBN编号：9787500083825

10位ISBN编号：7500083823

出版时间：2010-6

出版时间：大百科

作者：毛一雷

页数：291

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

## &lt;&lt;冰雪世界的远征&gt;&gt;

## 前言

在南极冰盖之巅——冰穹A建立昆仑站是中国第25次南极考察队最核心的任务，是人类探索极端环境和自然征程上迈出的新一步，具有重要的科学和政治意义，这项光荣而又艰巨的任务落在南极内陆考察队28名队员的肩上。

内陆队员的选拔是我作为考察队领队最关心也是最担心的事。

把素昧平生、极富个性的一群人，组建一个团队去执行这样一项艰巨的任务，这本身就是一个极端重要而又艰难的工作。

第一次见到内陆队随队医生毛一雷时心情是复杂的，一雷是北京协和医院具有高级职称的外科医生，有很好的医学学历和经历背景。

但已届中年的他为什么要加入这样的队伍？

因为医生的任务在这支队伍中是最不确定的。

如整个行动顺利，队医就会“失业”；如有队员遭遇意外，他可能面临世界上最大的工作压力。

一雷虽然在网上报名、多次培训和选拔中表现出色，但作为内陆队队医，除医学专业知识和技能外，必须年轻体壮，具有良好的心理素质，更为重要的是：在南极内陆特殊环境下考察队员必须绝对服从命令。

内陆队要在两个月多一点的时间里，在南极内陆极端恶劣的条件下，驾驶雪地车队携带大量建筑材料和油料，穿越茫茫雪原到达南极冰盖的最高点，战胜那里高寒缺氧的严酷环境和极为有限的施工条件限制，在最短的时间里完成昆仑站建设施工任务。

执行这样的几乎不可能完成的任务，天时、地利、人和缺一不可，任何环节的失败与疏忽都可能导致整个行动的失败。

毛医生的专业素质无可挑剔，但他的资历有可能会成为“绝对服从”的障碍，说实话，行动之前我对一雷不无担心。

当我站在中山站迎接内陆队完成建站任务凯旋之时，我再次见到了毛医生，他在内陆冰盖考察中的突出表现与传奇早已不断传到我耳中，所有内陆队员都说，毛医生真是太棒了！

他在这支队伍和这次行动中起到了非常重要和关键的作用。

他作为先遣队成员参与了前期冰盖布油任务；在向冰穹A挺进过程中，他全程独自驾驶雪地车运送物资和油料；他为恶劣环境下身体出现不适的队员提供及时的医治，整个行动没有出现一人因健康原因减员；在南极冰盖上他完成了两项医学科研的数据采集，为在极端环境下人体生理变化研究获得了宝贵的第一手资料；他主动请战承担了大量厨师、机械师、建设施工队员的工作……在这次行动中，一雷不仅仅是“服从命令”，还主动承担了大量不属于自己的工作，为整个内陆队分忧，内陆队长李院生曾说“毛一雷是内陆队的主力队员”。

我承认，一雷的表现的确出乎我意料之外。

从艰苦的南极回到国内“文明生活”之后，一雷和我一直保持着联系。

最近，一雷突然把他的南极日记给我看，才知道他居然这么有心，详尽地记录了内陆考察生活中的点点滴滴。

以前，也曾有南极队员写日记，但没有过如此真实和生动的生活细节记录。

这日记虽不是考察的科学笔记，但其详尽性和真实性足以成为今后内陆考察的重要参考。

一口气读完一雷的这部南极日记，很多场景似乎就重现在眼前，勾起了我对那段难忘岁月的记忆。

书中的一些意见与感受，也许带有一定的个人情绪色彩，未必为全体南极考察亲历者所苟同，但这恰恰证明了南极自然环境之残酷与内陆考察生活之艰难，一千个人眼中就会有一千个哈姆雷特。

我感激这些原汁原味的感受和文字，相信这部日记一定会引领读者，跟着我们考察队员共同喜爱的毛医生，深入南极内陆腹地，积极地领略南极冰盖特有的太阳与风雪，真切地体会南极内陆考察旷世的严酷与豪情。

非常高兴为一雷写一段证明性的文字，以表达我对一雷参加我们这次考察的感激与喜爱！

中国第25次南极考察队领队、首席科学家中国极地研究中心主任杨慧根2010年4月于上海浦东

<<冰雪世界的远征>>

## <<冰雪世界的远征>>

### 内容概要

2009年1月27日，中国第25次南极科考队内陆队在南极冰盖最高点（DOME A）建立昆仑站。

这是人类探索极端环境和自然征程上迈出的新一步，具有重要的科学和政治意义，内陆队28名队员经过重重艰险，胜利完成了这项光荣而艰巨的、几乎不可能完成的国家任务。

内陆队随队医生毛一雷用录音笔，真实记录下了这段传奇经历…… 史上最艰巨的一次南极科考行动的全过程，甚至生活细节； 队员们在各种不可预测的艰险面前的勇敢顽强，以及喜怒哀乐。

## <<冰雪世界的远征>>

### 作者简介

毛一雷，宁波人，1964年3月出生。

曾游学欧美，在澳洲接受住院医师培训，在欧洲获得医学博士学位，在美国哈佛大学完成博士后学业。

目前是中国医学科学院、北京协和医院的一名外科医生。

担任中国第25次南极科考队内陆队的随队医生，亲身经历了在南极之巅（Dome A）建立昆仑站的工作，并用录音笔详细记录下南极生活的每一个细节。

## <<冰雪世界的远征>>

### 书籍目录

第一部 向南、向南、再向南！

驶向南极冰雪世界 南极梦开始的地方 穿越魔鬼西风带 挺进南极圈 第二部 备战中山站，内陆队就是冲锋队、敢死队 中山站，中国人冰雪世界里的根据地 大雪围困中山站 冰海沉车，机械师死里逃生 天公不作美，暴雪肆虐的盛夏 有幸加入冰盖“先遣队” 第三部 初探南极大冰盖，一生中最艰苦的四天三夜 陷车不断，令人绝望的软雪带 暴雪迷航，差点儿丢命 无穷尽的准备工作 第四部 走进茫茫冰盖，几乎有去无回的旅程 进入生命禁区 严重超载，硬着头皮上冰盖 狂奔在“吞人”的冰裂隙区 极昼里的新年联欢会 “魔鬼30公里”与“锅底”迷阵 南极冰盖最高点，冲顶！

第五部 昆仑站，南极冰盖上的奇迹 在南极冰原上“跑马圈地” 昆仑站在我们手中诞生 南极冰盖上的医德标准 世界尽头的两次新年钟声 营地里的悬案与神秘事件 望眼欲穿的等待 第六部 归途，与严寒和恶劣天气赛跑 归心似箭，冰盖狂奔 冰盖上的“谎言” 夏季将逝，恶劣天气袭来 凯旋！

我们是历史的创造者 第七部 一波三折的“圆满句号” 家门口死里逃生 庆生、极光、裸泳，中山站的欢乐时光 后记 南极，珍藏一生的记忆 附录1 中国第25次南极科考队内陆队队员名单 附录2 网友在内陆队员博客上的留言 附录3 南极洲平面示意图 附录4 中山站附近地形图

## &lt;&lt;冰雪世界的远征&gt;&gt;

## 章节摘录

插图：第四部 走进茫茫冰盖，几乎有去无回的旅程12 进入生命禁区 2008年12月18日，星期四今天无论如何，都是值得我一辈子纪念的日子，内陆队终于要向茫茫冰盖1200公里处进发了。不管这种自断后路、无救援的冰盖奔袭后果将是什么；不管Dome A建站是成是败；不管这一去是不是能有去有回……我们等待这一天已经太久了，只管前进！

不想结果！

今天和昨天没有界限，因为我们一直在出发地不停顿地干活儿。

大部分宝钢队员在装完货物、捆扎紧雪橇后睡觉去了，剩下机械师和我等四五个人一直在坚持工作。

风很大，气温很低，白色的“沙尘暴”笼罩住阳光。

连接雪橇时需要一个人指挥雪地车，将雪橇拉到一个恰到好处的位置，才可能连上。

我站在外面指挥，一个接一个地连，然后一个接一个地拉，连滚带爬，全身冻僵，疲惫至极。

凌晨4点，所有雪橇被安置完毕；负责装履带的机械师也终于把那台PB240的履带重新装好了；那辆PB300雪地车也能顺利发动了。

看来没有大的问题了，最后将所有雪地车依次停到连好的雪橇前，保证今天能够顺利出发。

4点半，我回到我住的乘员舱内，里面一片混乱，所有的用品包括床垫、电热毯、床单、被子、枕头都乱七八糟地堆在舱内。

我用最简单、最快速的方式将它们都堆到床上，把行李包放入固定架子中。

收拾完后已经是早上5点多了，一头倒在床上，闭上眼睛感到全身直往下沉，似乎是在往无边无际的黑暗深渊里去，没法自我控制，我知道自己的体力已经耗竭殆尽。

千万不能在这节骨眼上生病，千万不能倒下啊！

心里闪过一丝死亡般的恐惧。

我的队友们凌乱地倒在舱内，队长李院生、机械师崔鹏惠、魏福海和曹建西、测绘师张胜凯、厨师张宏忠，还有两名宝钢队员小马和姚旭，其中姚旭在我的床下打地铺。

从人员上来看，这个舱应该是一个重要的、中枢性的舱。

队长在其中，机械师是灵魂人物，厨师和医生也都在（吃饭和救命都有了保障）。

但缺点是，有李院生队长在身边，任何时候你都没法偷懒，什么活你都跑不掉了。

早上7点被李队长叫起，还有一些细节上的收尾工作要做，还要为欢送仪式做好准备工作。

走出舱门，一迎到冷风，立刻感到彻骨的寒冷，从头冷到脚，忍不住全身哆嗦。

我知道我不能再硬挺了，于是选择躲在一辆离工地稍远一点的PB240车驾驶室内，暂时逃避劳动。

我必须让身体稍微恢复一下，不然真要出事，我可不希望“出师未捷身先死”。

这时，一架直升机顶风冒雪从雪龙船飞到了出发地，任务是接上机械师曹建西飞回雪龙船，把新生活舱连接发电舱的那根电缆给找出来。

我终于被发现了，于是被指派去收拾一些要带到路上的小件物品，还要给所有雪地车加满油。

9点45分的时候，直升机再次陆续飞来了，中山站和雪龙船上的各级领导、各部门代表、各工种代表，都分次分批来到了出发地。

但曹建西一直没被送回（事实是：一直到我们行进到30公里处时，小曹才被直升机送回，不但带回了新电缆，而且还给每人带来了一床厚一点的被子，出发时居然忘了带上这些厚被子）。

天气好像好了一点。

大家开始忙着布置欢送场面，插彩旗、拉横幅、分别拍照留念。

10点50分，欢送仪式正式开始。

内陆队员整齐地排成一队，面对领导和其他欢送人员。

先由杨领队宣读国家海洋局发来的电报，祝我们这次内陆冰盖行动成功。

然后李院生队长迈进一步，向领队庄严报告：内陆队一切准备就绪！

杨领队大声宣布：可以出发。

送行人员一一同我们握手、拥抱。

大家都激动异常，杨领队想多说几句祝福的话，但一时语塞，只说了句：“你们凯旋之时，我一定在

## &lt;&lt;冰雪世界的远征&gt;&gt;

这里接你们！

给我一个不少地回来！

” 11点整，内陆队正式出发了。

11辆雪地车拉着25个雪橇（22个装满物资的雪橇，李队长临时又加了3个空雪橇，事后证明，那三个空雪橇还真是神来之笔，路上起到了意想不到的重要作用），浩浩荡荡排队而行，延绵数公里之长，记者们从直升机上航拍，非常壮观。

第一辆领头车是李院生队长的PB300，接着是其他PB300和卡特车，最后是3辆PB240车。

PB240是十多年前的德国旧型号，动力小、开不快，故跟在后面。

但这种车型曾为先期内陆队的冰盖考察立下过汗马功劳，其中一辆上次还到达过Dome A。

不管发生过什么、有没有抱怨、对这次行动是否抱有信心，出发时大家都很激动，齐心协力、同仇敌忾、视死如归、壮士一去兮……悲壮豪迈，种种滋味在心头！

出发后，开始一段路还是比较顺利的。

我开的车排在第八位，是一辆新的PB300雪地车，动力十足。

这辆车有个明显的标记——车前面装了一个鲜黄色铲斗，之后大家将它爱称为“小黄斗”。

我拉了3个雪橇：其中两个装的是建筑材料，是组装昆仑站房屋的预制构件；另一个装的是煤气、杂物等，相对较轻。

由于气温不高，雪面硬度还可以，过软雪带应该是没有问题。

每辆车都配备一个正驾驶和一个副驾驶，以正驾驶为主，副驾驶适当轮换开车。

我的副驾驶是宝钢项目经理、本次内陆队的副队长李侍明，他对开这种雪地车不很熟悉，加上我又愿意开车，所以路上一直就是我一个人开车。

刚到13公里的大坡处，一辆PB240的发动机就出了故障，不得不停下来维修。

由于整个队伍走得比较顺，其他车辆一律不停，继续行进。

到达30公里处时，车队暂停，接应直升机给我们送来的厚被子等。

那辆发生故障的PB240还没有修好，徐霞兴站长从中山站赶去帮忙，但也没有结果。

最终，这辆车只好被放弃在那里了。

起步不久就先损将一员，不是什么好兆头。

但好在PB240运力不大，只拉了一辆雪橇，车队很快将这个雪橇“消化”了。

晚上8点20分，车队到达了离出发地68公里处，这是我们的第一个宿营地。

停车后，大家先给车加油，然后吃晚饭。

我请别人帮我加油，自己以最快的速度简单收拾一下，吃了两颗舒乐安定，灌下一大杯水，不吃晚饭就直接躺上了床，大概9点钟就睡了。

以往的经验告诉我，此时睡觉比吃饭更重要，这是我恢复体能精力的最好方式。

大家眼睁睁地看着一个精力特别旺盛的人居然乖乖地倒在床上了，可能是他们有点担心吧，在迷迷糊糊中，我感觉到有好几拨人过来看我。

2008年12月19日，星期五一觉醒来，一看手表是10点钟。

我有点迷糊，不知是晚上10点还是第二天早上10点？

因为现在南极一天24小时天都是亮的。

出舱发现，早餐已准备好了，这才确认是早上10点。

这一觉我睡了十多个小时，体力恢复不少。

早饭和午饭合并为一餐了，饱饱地吃了一大顿，有牛奶、鸡蛋糕、绿豆粥、炸土豆块等。

队里计划今天修整一天，不赶路。

一方面是让机械师打理车况，把车辆的细小问题都尽量找出来、处理掉，把潜在的问题先行解决；另一方面，整支队伍连续作战多日，需要进行修整，才能继续后面的战斗。

我觉得这样非常合理。

在68公里点上，停放着我们之前运过来的12个雪橇，明天起程时都要带上。

今天下午调试车辆后，这些雪橇要重新分配给每辆车。

这么重的负担，明天的起步将是一个真正的考验。



## <<冰雪世界的远征>>

希望在这个地段能够顺利行驶，不要让起步、陷车、挖车、再起步、再陷车的噩梦重演。

下午挂车时队里没有主动叫我，可能是照顾我前几天太累的缘故吧。

我在宿营地里帮助接接电线，找些杂活来干，显得悠闲。

下午内陆队主要成员开了一个小会，主要是总结前面的情况，讨论下一步工作要点。

李院生队长说，这次会议原本早就要开，由于种种原因一直没有开，造成队员们思想上的一些迷惑和不稳定，操作过程中出现一些紊乱。

晚饭后开了个全体大会，向大家通报了情况，介绍了在内陆的几大注意点，包括安全、行车、扎营、个人行为准则、食品、医药、生活等方面，并进行了详细的讨论。

从两次进冰盖送油到这次行程，我能明显看出，整个队伍中最关键，也最累的人是机械师。

因为在冰盖严酷的环境中，车辆的完好就是我们生命的保障，途中车辆损坏或发电机断电，都会直接威胁到生命。

每到一个地方停留或睡觉前，机械师必须要检查、维护、加油等，以确保车辆的正常状态。

对于这么大的一支车队来说，工作非常艰巨。

晚上开完会已经11点半了，机械师们又去忙碌整理车辆。

而白天，机械师们也是主要驾驶人员。

没有到过南极内陆冰盖的人绝想不到，保障内陆探险成功最关键的，是一支经验丰富、高效的机械师队伍！

我们队里这几位南极实战经验丰富的机械师们，要被国外考察队聘用，估计可以得到天价聘用费。

我们这次装载的物资，是目前人类历史上在南极冰盖规模最大、运输货物最重的一次，除了科研设备以外，还有昆仑站一期工程的所有钢架构，所有物资都要运上1200公里处的冰盖最高点，运输总载重达560吨左右；11辆雪地车的车队，也是迄今为止冰盖史上最为庞大的运输队，以前的大规模车队和载重量，都不到这回的一半。

因此，指挥这支“庞大”内陆队伍，是没有前人经验可以参照的。

同时，这次行动基本上是一个无后援行动。

车队离开中山站350公里以外，直升机就不能到达了。

冰盖里气候无常，多数时候大型飞机也难以进入。

这支庞大的队伍将基本上同人类社会脱离，孤军深入生命禁区。

送别时，杨领队的最后一句话，是让我们一个不少地活着回来。

能否一个不少地活着回来，既要靠我们的努力，也要看我们的运气了。

开弓没有回头箭，不再考虑能否回来的问题！

国家行动，有时是可以不惜代价的。

## <<冰雪世界的远征>>

### 后记

雪龙船的回程显得特别的快。

经过第一夜的航行，已经驶出浮冰区了。

很快我们又再次经历西风带，虽然这次出现了船体倾斜32度的前所未有的摇摆，但总体上不舒服的感觉却远比来时要轻。

原来万事有了点心理准备就会好得多。

一路上平安无事。

我又开始跑步锻炼，并在船上的“南极大学”讲了一堂医学常识相关的课。

大家看惯了我穿着红色工作服的样子，一下子还接受不了我“老本行”的白大衣，居然台下发出嬉笑声。

2009年3月20日一早，雪龙船终于到了Fremantle港，大家有机会离船上岸，到小镇上去逛悠一番。

在与世隔绝了这么长一段时间后，队员们第一次看到了正常的街道和穿梭其中的花花绿绿的人群。

我们重返文明世界了。

3月21日下午，我告别了所有队友，离船入境澳洲，同时也暂时离开了25次南极科考队。

下船后经过短暂的停留、访友，就直接飞回了北京。

从南极特殊的生活状态猛然进入现实世界，颇有些不适应。

这种生理上，更重要的是心理上的转变需要一段时间。

这段时间我的脑子是比较“混沌”的，不停地在记忆和现实间切换。

在我下船之后，雪龙号船继续着它的旅程。

4月1日，雪龙船停靠台湾高雄港，这也是祖国大陆的第一艘公务船在宝岛台湾停泊，具有重要的意义。

据说雪龙船进入高雄港时，台湾当地军方还担心船上的先进“探测仪器”是否会把港口的地形摸得一清二楚，要求在船进港时关闭所有的声纳雷达等探测装置。

其后，雪龙船经过了韩国济州岛，放下了Ka-32直升飞机和韩国机组人员。

4月20日，全体考察队员终于到达了上海。

作为南极科考队的内陆队成员，我早就接到通知要在4月20日前赶到上海，并提前上雪龙号船报到，和其他的科考队员一起作为一个完整的团队参加盛大的欢迎仪式。

我按捺不住激动的心情，19日飞到上海，登上了阔别近一个月的雪龙船。

船上的老面孔见到我都非常亲热，大呼小叫地跟我搂搂抱抱。

我经历了一个月现实世界的洗礼，在日常行为上已经比较“内敛”；而他们这段时间一直待在船上，还残存了一些南极生活粗犷的风格。

看来，环境造就性格是有根据的。

## <<冰雪世界的远征>>

### 编辑推荐

- 《冰雪世界的远征》是一次无后援的国家行动！
- 《冰雪世界的远征》是一个史无前例的艰险任务！
- 《冰雪世界的远征》讲述了一次和平年底生死远征！
- 《冰雪世界的远征》讲述了一位随队医生的生死考验！
- 《冰雪世界的远征》讲述了一段南极冰盖上的传奇故事！

<<冰雪世界的远征>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>