



为第39次南极科考保驾护航
行程9万余海里
历时63天

极地勇士冰盖上修车

四位厦工机械师出征南极,其中三位近日返厦,还有一人仍在坚守

文/本报记者 刘艳
图/受访者 提供

37岁的肖观清是五上南极的勇士,时间总长1600多天;36岁的曾应根成功登上南极内陆冰盖最高点,征服“人类不可接近之极”;38岁的谢文毕首征南极,10分钟内成功处理发电机故障,保障南极钻探试验顺利进行……

从厦门到南极,距离超万公里。沿着师父盖军衔的足迹,厦工股份的机械师们远征万里,战风斗雪,勇闯“生命禁区”“白色沙漠”,护航南极科考,在极地绽放别样青春。

4月6日,中国第39次南极考察队完成考察任务回国,圆满

完成此次科考机械保障任务的厦工机械师也成功返厦。

黝黑的肤色,这是南极强烈的紫外线在他们身上留下的印记。近日,在厦工股份,记者采访了凯旋的三位机械师肖观清、曾应根、谢文毕,另一位队友王荣辉依然在南极执行保障任务(本报今年1月29日A05报道过他的南极故事)。

每一次出征,他们都冒着未知的巨大危险。在南极,除了有“冻死人”的冷、“吹跑人”的风和“吸不饱”的氧,白雪之下还分布着几十厘米到好几米不等的冰裂隙……



曾应根
调试仪器设备。

▲遇到大暴雪,谢文毕总是第一时间驾驶车辆,把积雪清理干净。

南极经历 谢文毕有丰富的海外工作经历。此次担任中国第38次南极科考中山站车辆机械师-中国第39次南极科考罗斯海新站车辆机械师。

“我走的时候,小孩才到我肩膀高,等我回来的时候,小孩已经高过我头了。”首次出征南极,离家520天后归来,谢文毕充满感慨地说。

谢文毕的另一个身份,是厦门厦工国际贸易有限公司美洲区服务主管。他跟随厦工设备,足迹遍布亚洲、欧洲、中东、非洲、南美洲等地,丰富的海外工作经历磨炼了他过硬的技术本领和稳健实干的品格。

初到南极,恶劣的自然环境,让这位“新兵”着实吓了一跳。连续56天的极夜,太阳落下去不再升起,户外伸手不见五指。漫漫长夜里,谢文毕依然忙碌——一场大暴雪,很快就会把冷库、集装箱整体掩埋,他总是第一时间驾驶车辆,在黑夜把积雪清理干净。

最具考验、最惊心动魄的时候,则是在中山站附近达尔克冰川连续36天的野外作业。科考人员在这里钻取冰心提冰下水样,用于研究生物进化、地球气候变化以及南极冰盖的演变,这是国家重点研发专项。谢文毕负责营地保障任务,除了保障机械运行和发电,还主动当起了厨师。

冰钻正在作业,发电机却突然停电!这意味着什么?“钻探设备是24小时不间断运行,发电机一停电,不仅没办法提水样,深入冰下500米的钻探设备也会被冻住。”

情况紧急,给谢文毕的时间只有10分钟!而此时,“地吹雪”越刮越烈,冰雪打到脸上先融化再结成冰,如同刀割般难受。漫天风雪中,他静下心来,认真检查,很快便发现是熄火电磁阀失灵导致发电机熄火。“我马上启动应急机制,先将另一台发电机启动,然后再来修复”。站上没有配件,他便把发电机改装成手动方式,这样便不受损坏配件的影响。整个过程不到10分钟!等他完成任务松口气时,才发现双手已冻得通红。

在极端环境下连续作业,冰钻也多次出现故障。凭借丰富经验,谢文毕快速解决一个又一个设备故障,保证了样品获取的连贯完整性。

就这样,他们在冰盖上坚守了36天并且度过了2022年春节。在化冰取水、食材缺乏的条件下,谢文毕还为辛苦作业的科考人员准备了丰盛的年夜饭。“水饺、五香牛肉、小鸡炖蘑菇、土豆丝,做了8个菜,加两样小食,寓意十全十美。”谢文毕笑着说。

此次南极钻探试验,获取了珍贵的试验数据,同时使我国冰下湖探测技术迈入国际一流行列。“野外试钻期间,谢文毕工程师表现出扎实的专业知识和过硬的机电维修能力,成功保障了发电设备和通行车辆的安全,有力地支撑了科考任务。”2022年9月8日,负责此次钻探测试的吉林大学建设工程学院专程给厦工股份发来感谢信。

10分钟内修好发电机保障钻探试验

「南极新兵」谢文毕

76天行遍南极内陆考察区域

「机械专家」曾应根

南极经历 曾应根两次出征南极,此次他担任核心科考任务——中国第39次南极科考内陆考察的车辆机械师。去年12月29日,他和队友征服了人类“不可接近之极”。

2022年12月29日,曾应根和队友成功登上海拔4093米的内陆冰盖最高点冰穹A,征服人类“不可接近之极”。当五星红旗升起的那一刻,他的自豪之情油然而生。

“小时候,我负责维修家里那台时常‘掉链子’的自行车,没想到,如今我竟然到南极修机器了。”曾应根打趣地说。36岁的他,从一名普通装配工成长为“机械专家”,曾在全国第三届工程机械维修职业技能竞赛中拿到装载机组别的金牌。过硬的专业素质、身体素质、心理素质和突出的应急能力,让他通过层层选拔,成为参加南极科考的机械师。

回想起此次漫长而艰辛的南极内陆考察之旅,曾应根用“有惊无险”来形容。

中山站出发基地、泰山站、昆仑站、格罗夫山……在76天的时间里,他驾驶雪地车带着科考队员走遍我国当前所能到达的南极内陆考察区域。

头晕、胸闷、呼吸困难……在南极内陆高原地区,明显的高原反应袭来。人难受,但作业不能停。怎么办?减重、减慢,一切慢慢来。“平常能搬100斤重,在这里就只能搬50斤重。平常能走10米,在这里就走5米。”

格罗夫山是南极内陆考察的最后一站,这里冰裂隙密集,有着“地狱之门”之称。“向前踏出的每一步,都伴随着风险,必须胆大心细多观察”。曾应根告诉记者,有些冰裂隙可以提前预判,就另找路线,但大多数的冰裂隙被浮雪覆盖,难以查看,车开过去才能发现。

冰裂隙究竟有多骇人,曾应根有亲身体会。“前面有冰裂隙,但没有别的路可走了,我只能加大油门提起速度往前冲。”经过冰裂隙的时候,他明显感觉车头往下坠,车后的雪橇有很大的拖拽感,“我很快调整方向,让车子跟冰裂隙垂直90度,最终成功通过。回头一看,那个冰裂隙有2米多宽,现在想想都后怕。”

时间紧、任务重,此次南极内陆考察后勤保障压力大,曾应根和另外两名机械师,成功保障7辆雪地车、2个内陆发电舱的安全平稳运行,为南极内陆考察打下坚实基础。共计76天的考察时长,创造了我国内陆考察历史上单次内陆冰盖考察的最长纪录。

在南极,业余生活比较枯燥,曾应根告诉记者,南极内陆考察期间,休息时就是聊聊天,偶尔玩下牌。在中山站,可以打打篮球、台球,做做健身运动,“苦中作乐,也别有滋味。”



▲谢文毕在修理雪地车。

五上南极总时长超1600天

「全能机械师」肖观清



肖观清(右)
拆卸属具。

南极经历 在长达12年的时间里,肖观清执行了3次南极科考越冬任务、2次度夏任务,在南极时间总长达1600多天。此次出征南极,他担任中国第39次南极科考罗斯海新站车辆机械师。

“只要有需要,我就上。”这是肖观清曾经接受记者采访时所说的话。你很难想象,37岁的他已经五上南极。“我是南极的常客了。”他笑着说。

肖观清与南极的不解之缘始于2011年。12年来,他五上南极,总时长超1600天。

每次南极考察,海冰卸货都被考察队视为一场“攻坚战”。海冰的厚度约1.2米,四处隐藏着冰裂缝,冰裂缝下面是深不见底的大海,一旦掉入,后果不堪设想——尽管已是南极的“老司机”,但回想起2022年12月的海冰卸货,肖观清仍心有余悸。

白天气温较高,夜间气温相对较低,卸货运输便在夜间进行。肖观清和队友驾驶着载重7吨多的雪地车,往返于雪龙船与中山站之间的海冰上,“运输过程中车子不能停,多跑几趟,雪面便容易化,这给我们带来很大的心理压力,得时刻绷紧安全弦。”肖观清说。经过6天6夜的持续奋斗,1120吨的科研设备、生活、工程物资被成功卸下。

南极的恶劣天气像家常便饭一样。“哪怕全副武装,在户外维修几分钟,手便冻得没知觉,等回

背景

连续31年助力南极科考

中国第39次南极考察队于2022年10月下旬出发,共历时163天,行程6万余海里,组织实施了多个科研项目,取得了一批重要科研成果。考察期间,来自国贸控股集团旗下海翼集团厦工股份的4位机械师,凭借过硬的专业实力,圆满完成中山站、昆仑站、罗斯海新站以及南极内陆考察的车辆运输、设备维护等后勤保障任务。厦工股份也成为历届参与极地科考厂家中单次派出人数最多的企业品牌。

厦工股份自1992年以来已连续31年助力国家南极科考活动,并涌现出全国劳模盖军衔这样的代表性人物。截至目前,厦工机械师先后有20人、多达39人次参加南极考察,厦工装载机、履带式挖掘机、叉车等先后助力南极科考事业的设备保有量达15台套。中国极地研究中心党委书记、副主任孙波表示,几代厦工人前仆后继,贡献了最精干的机械师和最优质的机械产品,有力保障了每一次国家极地科考任务的圆满完成。

自1995年起,厦工股份在南极长城站服务的厦工ZL40装载机,至今还能正常使用;零下40摄氏度的气温,厦工产品可以一次性启动;产品没有出现大故障,从没有“趴窝”过……公司相关负责人表示,厦工股份这些年来持续践行着“真实担当、使命必达,南极科考、厦工同行”的责任与情怀,公司随海翼集团加入国贸控股集团大家庭后,将继续传承盖军衔身上的大国工匠精神,践行国贸控股集团创先文化,增强历史主动,坚定发展信心,努力实现高质量发展。