

王建忠：驾“雪龙”号连闯鬼门关

本报记者 董纯蕾

从北纬 87 度 40 分，到南纬 75 度 20 分，航迹遍布五洲四海，在一次航行中六次穿越“魔鬼西风带”，在一次航行中同时实现中国船只在北极东北航道和北极高纬度航道的首航……

47 岁的“雪龙”号极地考察船船长王建忠，几乎每一次出海，都会刷新纪录。这一回，他和“雪龙”号还有中国第 30 次南极科学考察队，又在第一次环南极航行途中，参与了俄罗斯客船“绍卡利斯基院士”号与马航 MH370 失联客机的两次国际救援行动，并且成功救出了俄客船上的 52 名乘客。

本周二，刚刚凯旋回到位于上海浦东的中国极地考察国内基地码头，王建忠接受了本报的专访。



■王建忠在“雪龙”号驾驶台前

本报记者 孙中钦 摄

最害怕的一夜

救人成功自己却被困

熟悉王建忠的人都知道，微笑是他最常见的表情。但是 2014 年 1 月 3 日凌晨，那让人安心的笑容不见了。铁青的脸色，紧锁的眉头，还冲下属发了火。王建忠说，发现“雪龙”号一夜之间被推到了固定冰里，船前船后各有一座冰山，向着“雪龙”号方向移动，他第一次感觉到害怕。他给妻子凌莉发了一封邮件，说情况不太好，但他会尽力。

从去年圣诞节“雪龙”号在前往罗斯海维多利亚地做新站地勘的途中，接到俄罗斯客船“绍卡利斯基院士”号发来的求救信

号，到克服重重困难靠近遇险俄船，再到今年 1 月 2 日遭船载直升机“雪鹰 12”分 6 个驾次接人、并在脆弱的浮冰表面铺上木板、用了近 9 个小时千辛万险地将 52 名乘客从“绍卡利斯基院士”号成功转运到一同赶来救援的澳大利亚“极光”号上，王建忠都没有害怕过。“因为在这过程中，我心里有数，船是没有危险的。虽然不时被浮冰所阻，雪龙船无法行动自如，但是我们至少处于机动状态，船的前进、后退和转向是没有问题的。”

船没有危险，这是王建忠的底线。个人

安危他不在乎，但此时，如果处理不当，会将一船人置于危险之中，这是他害怕的。“雪龙”号困在冰中那几天，他推掉了所有的采访要求，没有上床睡觉，不是在驾驶室观察指挥破冰，就是在办公桌前分析资料。实在累了，就在驾驶室的沙发上眯一会。“雷蒙湾是‘雪龙’号以前从未去过的海域，我们只能边航行边收集资料，遇到具体问题再有针对性地查阅资料。我实在没有时间接电话甚至吃饭睡觉，每一种可能性每一套预案都不容有闪失。”

一天后，“雪龙”号没有继续随浮冰快速移动，撞向冰山的危险解除了，王建忠同意让“极光”号载着 52 名惊魂未定的被救乘客先行撤离。

最简单的幸福

在妻女身边十天前回家

4 月 15 日，和往常每次航行归来一样，妻子和女儿来到“雪龙”号接船长回家。“大家都在卸货，我不能走啊。”“雪龙”号接下来的日程表已经排得满满的了：5 月进厂检修维护，7 月启程开展我国第 6 次北极考察，随后返航，11 月再出发执行我国第 31 次南极考察。“现在还没有定，如果组织上需要，我还是会去。”王建忠实在数不清，这将是他的第 21 次还是第 22 次去往极地。

他只知道，能陪在家人身边的时间实在太少。他只能减少一切不必要的应酬，“即使非去不可也要晚上十天前回家”。女儿今年大三，在上海财经大学学习财经新闻专业。妻子凌莉更是他坚强的后盾。“我在家她从来不要求我做什么家务，只要在她做饭洗衣的时候，我能在身边陪着，就够了。”

航海生涯，给他留下了“三高”的毛病，也让他在父亲跌跤住院、丈母娘心脏病发的时候永远是最后一个知道的人。然而，只要出了海，这些都成了家常便饭。“大概一个礼拜发一个邮件或者一条短信吧，很少打电话，她们遇到点什么麻烦，我也鞭长莫及。”今年春节，王建忠没时间打电话回家拜年，他和同事们赶着在长城站卸货。

最惊险的突围

妻子第一次听到丈夫哭

气象预报也传来好消息，1 月 6 日至 7 日有一次风向转变的窗口期，有利于“雪龙”号依靠自身力量破冰脱困。为了抓住天时良机，王建忠对船边的大块浮冰精确测量，并编了号。他带领团队制定了三个突围方案：向船头的右前方、左前方、原地向右调头。其中，最后一个方案相对最危险，因为当时“雪龙”号所在的水道最宽仅 120 米，而船长 167 米，有被卡住的风险。

从 7 日 5 时到 11 时，“雪龙”号都在执行第一方案，但浮冰实在太硬太厚，仅其中一个“6 号冰”破了 4 个小时都过不去。改行第二方案，但冰的强度也远远超过预期。

下午 3 时 30 分，有利天气窗口只剩下 3 个小时了，王建忠决定执行最后一个方案——原地向右调头。“如果调头失败，最坏的结果是被冰卡住，只能等水道开裂。但如果不这么做，失去最后的突围机

会，也是要等水道开裂。所以，我决定一搏。”45 度、60 度、70 度、90 度，他将船头一寸寸地调过来。17 时 20 分，当转到 110 度时，船头冰面突然裂开了一条水道，不到半小时后，“雪龙”号沿着这条水道顺利抵达清水区。始终处于高度紧张中的王建忠，在突围成功那一刻连双脚抽了筋都不知道。他流着泪离开了驾驶室，在房间里痛快地哭了一场。拨通了妻子的电话，叫了一声老婆就哭了起来。这是妻子第一次听到船长哭。

“雪龙”号为了救人却让自己受困，很多人事后问过王建忠有没有后悔，会不会怕背上“逞英雄”的骂名。“从来没有！”王建忠的回答很坚定。“没有理由不去救人，救人是第一位的！我们接到求救信号后，一边调整航道一边向国家海洋局请示。”海事组织的国际救助公约和南极条

约都有规定，在船只和人员受到安全威胁的紧急情况下，附近船只有责任和义务前去救助。在极地航行和考察中，受阻被困是常有的事，互相帮助也是常有的事。“不过，以往主要是提供油料和食物，或者帮忙转运两三个人。这次是我遇到的最大规模的救援。”据介绍，美国和澳大利亚的直升飞机，曾救助过在南极内陆昆仑站考察中出现高原反应的中国机械师和医生。“这一次我们义不容辞，下一次别人也会不遗余力。在地球村中，南极就是这样一个大家庭。”

成功营救了“绍卡利斯基院士”号又成功自行脱困后，“雪龙”号下一个棘手的任务是：把耽误的时间抢回来，争取不影响任何一项科考行程。为此，“雪龙”号的首次环南极航行，走了一条“大圆线”：在气象条件允许的情况下，走高纬短路线，连续穿越气旋。而按照惯例，在这种恶劣海况下，“雪龙”号要驶进浮冰区避风，或减速绕行。

最深刻的感悟

只有尽力没有后悔

王建忠 1989 年从大连海事大学电子工程系毕业，来到海洋局东海分局工作，那时就和科考船结了缘。1995 年开始在“雪龙”号上工作。“我起初是负责船上通讯导航保障的，那时还年轻，想开开眼界，也想增加点收入，就转行干起了船员。”

不仅眼界开了，世界观和人生观也从此有了天翻地覆的改变。“去过那么多次南北极，那么多次生死难关我们都共同渡过了，生活中还有什么值得计较和烦恼的？真的，在大自然面前，人类是这么渺小。其他事情还算什么？”所以，王建忠总是微笑。收入足够养家，他便不会因为薪酬远低于远洋轮船长而不平衡。“名利都是锦上添花的东西，我尽力做好每一件事就受之无愧，但那不是我追求的目标。”比此次受困雷蒙湾浮冰更危险的事，他和同事们遇到过不知多少回了，“每次去极地都有种九死一生的感觉”。

王建忠说，人生分三个阶段。第一阶段，刚开始工作，为生存而奋斗。第二阶段，稳定了，开始追求事业。第三阶段，经济、家庭、事业上该达成的都达成了，就可以追求自己的爱好了。“我现在还属于第二阶段吧。等到第三阶段，我退下来了，就可以多做自己喜欢的事了，比如旅行。”走南闯北的船长，其实没有一次真正意义上的旅行。“还有，把这么多年的经验整理一下，写出来和大家分享。”

最高效的8.5小时

为寻MH370而折返

谁也没想到，此行的意外救助使命，还不止一项。

已外出 4 个多月执行考察任务的“雪龙”号，载着中国第 30 次南极考察队开始返航，于今年 3 月 18 日到达澳大利亚弗里曼特尔锚地休整，排队等候最后一次外港补给。此时，却接到了前往南印度洋疑似残骸海域搜寻马航失联客机 MH370 的任务。

3 月 21 日，是中国南极考察历史上船舶进出港最高效、最短暂的一天。9 时 30 分，“雪龙”号抵达澳大利亚弗里曼特尔码头，同时正式接到了国家海洋局的指令：今

天前往疑似海域执行搜救任务。

10 时，考察队宣布了留船的 87 人名单，成立搜寻工作指挥部，下设九组。另有 73 人在弗里曼特尔下船，坐飞机提前回国。

王建忠从凌晨开始几乎彻夜未眠，逐个联系供应商增加物资补给，紧急联系船务代理更改出港日，还要安排 73 人的下船出关。

作为一艘外轮，进港补给通常要很多手续，平时 5 天才能完成，这天用了 8.5 个小时就完成了，共补给了 118 吨油料，280