2026年11月16日 星期一 编辑 张海 版式 罗梅 校对 汪智博

在『雪龙』号的『心脏』体验赤道『桑拿』



11月7日，“雪龙2”号极地科考破冰船从三亚南山港出发。 新华社记者 郭程 摄

北京时间11月9日傍晚，正在执行中国第43次南极考察任务的“雪龙”号穿越赤道，进入南半球。

从上海起航至今，一周的远洋航行让记者慢慢褪去了初入远海的不适与局促。气象预报员说，眼下船已驶入赤道无风带，浪涌平息、海面清宁，算是行驶到西风带前难得的平静。

赤道的温柔，也许只留给了海面。船舱之内，另有一番“滚烫”图景。

1 机舱是『雪龙』号的『心脏』

从房间所在的5层来到一层甲板，先穿越约百米的通道，再几经折回，最终抵达“雪龙”号的“心脏”——机舱。之所以称其为“心脏”，是因为包括主机、发电机、造水机等大部分船舶设备都在这里。轰鸣不息的动力机组，承载着整艘船破浪远航的命脉。

迈过台阶进入机舱，一股蒸腾的热浪扑面而来，仿佛置身海上桑拿房。不远处的温度计清晰地显示着此刻的温度——43摄氏度，比室外还高出约15摄氏度。

位于同一层的机舱集控室内，身着红色工装的二管轮田飞阳正在通过电话向轮机长请示是否可以增开一个海水泵。“极地科考船本身‘保温’性能就比较强，再加上机舱是密闭的，大大小小的机器同时运作很容易导致温度升高，机舱就成为全船公认的、对赤道高温反应最强烈的区域。”田飞阳说，热浪之下，机器和人一样，也需要降温。

“我们主要通过增加海水流量提高热交换率，让设备更好地冷却，还会增加船员的巡视频次和要点，从而保障船舶顺利通过赤道。”说完，他起身去拿安全帽，准备开始这个班次的最后一次巡视。

为了感受“雪龙”号的“心脏”如何在高温下正常运转，记者决定跟着他一起去巡视。“里面到处是轰隆隆的机器声，噪音能超100分贝，你要一起去，除了戴好安全帽，还得再给你找副耳塞。”田飞阳一边笑着，一边再次起身。

一手拿电筒，一手持温度枪，从集控室，出发。

紧盯主机仪表盘上的压力值，核对系统冷却水实时水位，侧耳捕捉机器运转的细微声响，留心辨识空气里的异样气味，仔细观察各管路有无跑冒滴漏，必要时伸手触摸机体感受温度变化……每一步都不能掉以轻心。

2 动力主机差不多有五层楼高



北京时间11月9日，中国第43次南极考察队在“雪龙”号上举行穿越赤道纪念活动。这是队员们在投壶。 新华社记者 邹多为 摄

虽是“00后”，可田飞阳也算得上船上的“小老人儿”，他已连续4年在极地科考船轮机部工作。穿梭于机舱各处，他动作熟稔、表情从容，说起机舱运行更是如数家珍。

“这个绿色设备是主机，从一层往下数差不多有5层楼高，是船舶前进的动力源；那边蓝色的是副机，也是大家熟知的发电机；穿插其中的还有空压机、造水机、海水泵……”

机舱巡视，可谓步履不停——不时拾级上下，不时又要弯腰钻门，狭窄的通道盘旋往复，金属台阶都被热浪烘得发烫。仅15分钟，记者已明显感觉喘气变急，田飞阳也在交替抬起左右臂，用衣袖来回擦拭脸上、脖颈不停滚落的汗水，看到记者摇晃又笨拙的动作不忘打趣：“干这行，除了专业知识过硬，还有就是腰得好。”

当一项项检查有序完成、几百个设备参数确认无误，近一小时的巡视才算结束。摘下安全帽的一刻，记者的头发早已被汗水浸透。转身一看，田飞阳的工服几乎贴在皮肤上。

回到集控室，记者径直瘫进椅子里。就在这时，一只手轻轻拍了拍记者的肩膀，一盒刚从冰箱取出的冰激凌和一罐冰镇可乐递到手中。“到目前为止，你是第一个陪我走完整个巡视全程的记者。”那一瞬间，一种莫名的感动涌上记者心头。

“奔赴南极，赤道从来不是最大的挑战，接下来还有穿越西风带、破冰等重任需要我们去完成。”他说。

静坐了一会儿，记者终于问出了在脑海中盘旋一路的问题：“机舱团队有女生吗？”

“从来没有，真的太苦了。”

他的回答里没有性别歧视、区别对待，只是发自心底朴素又温热的体谅。

新华社记者 邹多为



北京时间11月9日16时25分，考察队在“雪龙”号上举行穿越赤道纪念活动，队员们排列成“43”字样的队形合影留念。 新华社记者 邹多为 摄