



10年航程80万公里

中国“雪鹰601”飞机 翱翔 南极

“雪鹰601”降落在南极中山冰雪机场。新华社 发

1 正式入列：中国极地考察迈入“航空时代”

2015年11月30日，一架红白相间的固定翼飞机降落在南极中山站附近的冰盖机场，尾翼上的五星红旗格外醒目。

这是中国首架极地固定翼飞机“雪鹰601”，它的正式入列，标志着中国极地考察迈入“航空时代”。

“初入南极，飞机不得不依赖国外考察站的机场起降，实现飞行保障的自

主可控迫在眉睫。”中国第42次南极考察队航空作业队队长赵端然陪伴了“雪鹰601”整整10年，一个个历史瞬间仍历历在目。

2022年11月6日，经过选址勘察与试验性建设，中国第39次南极考察队建成了我国在南极的首个雪橇式冰雪跑道机场；2023年3月11日，机场揭牌运行；2024年5月30日，国际民航组

织授予四字地名代码：ZSSW，中文名——中山冰雪机场。

“机场运行以来，已稳定保障‘雪鹰601’安全起降近百次。”中山站站站长崔祥斌说。“雪鹰601”航线网络不断拓展，实现从“借场飞行”到“自主保障”的跨越，构建辐射二十余个国内外考察站的洲内空中走廊。

2 世界首次：中国极地航空保障能力深刻质变

在广袤的南极冰原上，冰穹A标记着南极冰盖之巅。这里海拔超过4000米，年均气温接近零下60摄氏度，被称为“人类不可接近之极”。

如今，这里是南极科考站——昆仑站的所在地。

2016年1月9日，“雪鹰601”首次飞

越冰穹A，证明了中国极地固定翼飞机具备在极寒高原飞行的能力。

2017年1月8日，先期抵达的昆仑站队员，用雪地车反复碾压、平整，在冰穹A的松软雪面上“雕刻”出一条坚实的跑道。“雪鹰601”经过近5小时飞行，从海拔250米的中山站区域，稳稳降落

在海拔4093米的昆仑站机场。

冰穹A松软的积雪深达数米，这次降落创造了国际南极航空史上的第一。

10年来，“雪鹰601”承担的任务早已从单一的运输，拓展至航空科学调查、国际合作及应急救援等，彰显中国极地航空保障能力在新时代的深刻质变。

3 搭建“空中实验平台”：透视数千米冰层下的奥秘

“雪鹰601”不仅是一架飞机，也是一个强大的“空中实验平台”。崔祥斌介绍，机身搭载冰雷达、航空磁力计、重力仪等设备，其中冰雷达可穿透数千米冰层，宛如为南极冰盖做“CT扫描”。

目前，“雪鹰601”已累计完成逾20万公里的科学观测飞行，一系列科学发

现由此诞生：描绘出伊丽莎白公主地约90万平方公里的精细冰下地形图；发现了总面积约370平方公里、上覆冰盖厚达3600米的麒麟冰下湖；揭示了埃默里冰架下的大型排水通道……这些成果，为研究冰盖稳定性、海平面变化及远古气候提供了重要的数据支撑。

在第40次南极考察中，“雪鹰601”圆满完成了由国际南极研究科学委员会发起的“环南极冰盖边缘探测计划”首阶段任务，填补了东南极冰盖沿岸关键数据空白区，彰显了中国在南极前沿科学研究中的担当与能力。

4 国际合作：为南极航空治理贡献中国方案

南极，是科学探索的圣地，也是国际合作的舞台。

10年间，“雪鹰601”不仅多次执行国际救援任务，向遇险的澳大利亚、俄罗斯等国考察队员伸出援手，还与澳大利亚、美国、挪威等多国合作，共同对伊丽莎白公主地、恩德比地等区域开展航空探测。

中国极地研究中心（中国极地研

究所）极地航空管理中心副主任程绪宇表示，自第41次南极考察起，中方开始主动向周边多国考察站发布航行通告，承担中山站区域空域信息共享与管理职责，成功保障他国飞机起降。

10年间，中国南极科考告别单一依赖地面车队长途跋涉的历史，“雪鹰601”与“雪龙”系列科考船“天海一体”，

构建起一套涵盖协调、通信、监视与气象的完整航行保障体系，为南极航空治理提供务实的“中国方案”。

强化深海极地考察支撑保障体系，“雪鹰601”将飞向更远的航程、探向更深的奥秘，为人类认识极地、保护极地、利用极地，作出新的更大贡献。

新华社北京/“雪龙”号12月11日电

北京时间2025年11月14日23时37分，正在执行中国第42次南极考察任务的中国极地固定翼飞机“雪鹰601”飞抵南极俄罗斯新拉扎列夫站，成功完成对1名俄罗斯南极考察站病员的转运与救援。

此时，距离“雪鹰601”首次执行南极科考任务，已经过去10年。

从蹒跚学步到穿梭翱翔，这只“极地之鹰”已累计飞行超2500小时，航程约80万公里，相当于绕地球赤道20圈，在南极冰原上勾勒出独属于中国的航迹，也留下了中国对极地探索的贡献。