

浦东 120 启用首个无线监护传输系统

病人还在路上 病情已传医院

本报讯（记者 鲁雁南）一名不慎从5楼坠下的危重病人，被送上120急救车的同时，各项相关信息、初步诊断都即时发送到目的地医院的电脑终端。急救车还在路上，医院的抢救人员已各就各位，车子一到，第一时间对症施救，为病人赢得宝贵的抢救时间。日前在浦东新区公利医院上演了“急诊室故事”，“主

角”是浦东120在国内率先启用的无线监护传输系统。

记者昨天下午1时左右来到浦东新区急救中心，正巧一辆安装了无线监护传输系统的急救车原地待命，中心主任王学群打开车门介绍，“奥秘”都在车厢前方一台小小的监护设备里：急救病人上车后，监护设备上显示的心电图、血压、氧饱和度

等数据便开始实时传送给医院急诊吧台，病人的姓名、年龄等文字信息也由随车医生通过掌上电脑传输至医院终端，中心内部建立的全国第一个120信息化管理局域网就是整个系统的“中枢”。

“急救的核心价值就是缩短救治时间”，王学群告诉记者，以往医院无法实时掌握病人在急救车上的

信息，一般要等病人送到后再根据情况联系相应科室的人员投入抢救，对于脑部受伤、中风等危重病人来说，多耽搁一点时间就多一分危险。目前，新区急救中心8个分站中已有6个分站6辆急救车安装了无线监护传输系统，能实时向区内6家二、三级综合医院发送病人的“电子病历”。

目前，浦东557平方公里的区域面积内，急救半径为8.09公里，急救反应时间为9.2分钟，效率比前两年大为提高。今年，新区急救中心还准备再配备10辆安装无线监护传输系统的急救车。王学群透露，随着整个无线急救网络的完善，今年底，设置在医院的信息终端将“升级”为挂在墙上的大显示屏，使急救车上实时传输的信息更为清晰、直观；通过车载DV系统，急救车上的现场情况、病人的个人信息等都可以一并传输到医院急诊室，“将来如果遇到需要立刻手术的紧急情况，专家在医院就可以向现场医生发出指令，指导现场手术。”

“相信即将召开的上海世界特殊奥运会将给全球的人们带来更多的喜悦与感动。”在中国驻日本大使馆举行的执法人员火炬跑庆典仪式上，日本参议院议长江田五月的一番感言表达了日本各界人士对上海特奥会的真诚祝愿与期待。

象征希望和尊重差异精神的特奥圣火在东京点燃传递，受到日本民众的广泛关注。日本特奥会理事长三井嬉子觉得，在2007年世界特殊奥运会开幕之前，举办执法人员火炬跑，并在五大洲进行特奥圣火传递接力，能够更好地唤起人们对智障人士的关注、对特奥运动的支持。

一直致力于特奥事业发展的日本皇室成员高圆宫妃殿下认为，正是因为智障人士与人沟通的方式不一样，才需要大家花更多的时间与他们进行接触交流，“希望通过2007年世界特殊奥运会的举行，推动人们将心比心、设身处地地了解智障人士，用我们温暖的心来与他们进行更多地交流沟通。”

日本特奥运动员小西梨子对于

今年10月能去上海参加特奥盛会很是兴奋，她的母亲告诉记者，女儿参加的是网球项目，她希望能够在上海结交更多的朋友。据介绍，此次日本将派遣最大规模的代表团与会，届时将有120余名日本特奥运动员参与11个项目的比赛。对此，日本外务副大臣浅野胜人表示，特奥会不但有利于增进全世界智障人士的身体健康，也将给特奥运动员增添勇气 and 希望，他真诚地祝愿，上海特奥会的举行，能让日本的特奥运动员加深与中国朋友的友谊，增进日中两国的交流；促进全世界智障人士的自立和社会参与。

度过美好时光、结交更多朋友、留下美满回忆……无论是特奥运动员及其家属，还是致力推进特奥事业的人士，都不约而同道出了他们的共同心声。他们纷纷表示，如果有机会，希望能在金秋10月来到上海，与各国的朋友们一起，见证“希望之火”点燃主火炬台的激动时刻，共同参与规模空前的特奥盛会……

谈燕（本报东京8月23日电）

1 号线 8 编组列车将增至 12 列 首列“增扩编”列车 昨天上线调试

本报讯（首席记者 晏秋秋 通讯员 尹炜 严甄）昨天，首列1号线“增扩编6改8”列车上线调试运行。至此，1号线可上线载客运营的8编组列车将增至12列，高峰小时全线运能较6编组列车增长约10%。

为了给轨交1号线增能，地铁运营公司充分利用1号线预留的可容8编组列车的站台，通过增加列车编组，来加大单位时间的运送量。此前，地铁运营方已经订购了16列8编组列车，从今年1月31日以来，已有10列车经调试投入运营，逐步替代原6节编组列车，实现增能。另一方面，全面启动列车“6改8”项目，即将1号线既有车辆，通过自行拆装重组或新购车与老车合并的方式，实现列车从6节到8节的

扩编。

7月初，首列“自扩编”8编组列车已完成调试验收，顺利上线载客运营。所谓“自扩编”，是将原先1号线6节编组列车增加两节同一类型车厢，形成8节编组的列车。而“增扩编”，则是指增加两节新订购的列车车厢，使之成为8节编组列车。

今天上午，首列1号线“增扩编6改8”列车，投入了早高峰的试运营，接受了上海轨道交通早高峰大客流的考验，运营情况良好。

另悉，截至今年底，轨交1号线预计共有18列8节编组列车投入运营。届时，1号线全线运能增幅有望达到17%~23%，进一步增加运能，缓解高峰段列车拥挤的状况，提高乘坐舒适度。

安全保障航班数累计超过 28 万架次，空中交通管制员陈青—— 指挥飞机起起落落9年零差错

他们很年轻，30岁左右；他们的工作很平凡，空中管制员、行道树上树工、警察、集装箱桥吊司机……但他们都有一手“绝活”，让同行刮目相看，打心底里佩服的“绝活”。最近，第九届上海市杰出青年岗位能手评审结果揭晓，20位成绩斐然的青年才俊当选。从今天起，本报推出“青年岗位能手纪事”专栏，讲讲身怀绝技的年轻人的故事。——编者



■ 陈青正在管制大厅里对着雷达屏幕对空指挥

本报记者 周馨 摄

青年岗位能手纪事

在人们眼里，天高任鸟飞，也任飞机自由翱翔，事实上，从飞机关上舱门，等待起飞的那一刻起直到降落，它必须一直听从“空中交警”的指挥。陈青，民航华东空管局下属民航上海区域管制中心空中交通管制员，就是一名指挥飞机飞行的空中警察。最近，陈青被评为第九届上海市杰出青年岗位能手。

一次次化解突发事件

陈青的管理范围“高高在上”——华东地区上空8400米以上的120万平方公里。空管责任重大，稍有不慎，带来的后果可能就是机毁人亡。从1998年走出大学校门进入华东空管局工作至今，已有9个年头，9年来，陈青安全保障航班数累计超过28万架次，一次次成功化解空中突发事件，保持着工作零差错的记录。

最近的一次紧急情况发生在上个月。当时一架从广州飞往杭州的飞机在9000米高度飞行，在同一航路上，9600米的高度，另一架飞机相对飞来。两架飞机垂直间隔600

米，相安无事。突然，处于9000米高度的飞机被一股上升气流抬升，这股气流力量非常大，一下子就把它抬到9600米高度，飞机上自动驾驶仪断开！在雷达屏幕前监控的陈青看到这一幕，马上命令两架飞机改变姿态，都向右转，转出去。事后陈青得知，在他发出指令的同时，原先处于9600米高度飞机上的自动防撞报警装置响了，当时两架飞机相距只有几十公里。陈青说，现在想起来真是后怕。

这样的事，陈青碰到不止一次。2006年4月的一天，一架空客320飞机从杭州飞广州途中突然高空座舱失压，机组请求立即下降高度并返航，陈青果断指挥飞机下降到安全高度并返航杭州，并及时与多方管制单位协调指挥其他航班注意避让，使这一空中特殊情况转危为安。

让病人提前18分钟落地

2005年的11月7日，为抢救一名被毒蛇咬伤的危重病人，山东航空公司一架CRJ-700客机执行烟台至上海的急救飞行任务，陈青在接到机组发来的信息后，立即与有关单位协调，为这个特殊航班开

辟了一条空中“绿色通道”，为它争取到了提前18分钟落地。

对于生命垂危的病人来说，这短短的18分钟也许为他赢得宝贵的抢救时间。虽然病人不知道空中交警为他所做的一切，但陈青和他的同事听说他得救了，还真高兴了一阵子。

随着我国民航业的飞速发展，航班量呈几何数增长，在华东地区，每天的飞行架次已经从2004年的1400架次增长到2007年的2300架次，而且仍以年均13%以上的速度增长。去年华东地区起降突破100万架次大关。航班量大增，过去粗放型的管理已经行不通。

陈青利用业余时间，翻阅了大量的国内外资料，提出一些合理化的建议。2005年，他提出了灵活精确的“分时流量管理”新方法，改变了长期以来民航空中交通管制单位传统的粗放型流量管理模式。两年多的实践证明，新的流量管理方法有效地减少了航班延误，提高了航班正点率。2006年他提出的“上海区域第五管制扇区划分方案”被采纳，大幅度地提高了区域的飞行容量，大大减少了航班延误。

本报记者 鲁哲

【今日论语】

须让慈善文化大于感恩文化

徐迅雷

的教育、警示作用，其实适得其反。

慈善是平等主体间出于真诚友爱的情怀而作出的善举。这些年来，笔者也一直资助贫困生，一年六七千元，相当于自己一个月的工资。我的想法很简单：把资助他人当作感恩社会的最佳路径。既然“助人即感恩”，那么怎能期待受助

湖北5名贫困大学生，因为“受助无感恩”，日前被取消继续受助资格。这事恰好嵌在我国《慈善法》列入立法计划的消息发布之际，颇受公众关注。

受助无感恩，或者受助者不知如何表达感谢，这不是今天才出现的问题。两年前有位浙江老板资助了百位贫困生，到了元旦没有收到一张贺年卡，这位老板很感慨：“现在学生的道德可能出问题了。”要是追问一下根源，不难发现，根源并不在孩子们身

上。在这么一个“幼儿园读小学、小学读初中、初中读高中、高中读大学、大学再回过头去学习幼儿园基础文明”的应试教育环境中，不少受资助大学生没把“感恩”二字搁在心上，我以为太正常不过。而取消受助资格，本质上倒是一种“违约”，这种做法表面看起来有一定

慈善事业“欠发达”。现在慈善发育水平，确实与经济发展水平很不相称。《慈善法》能否成功生效，关键还看它能否大规模发展民间慈善机构和民间慈善实力。慈善事业不能只依靠政府，它的力量和责任主要来自民间社会。国家倡导和支持慈善事业的强力措施，就是给予税收优惠等政策。《慈善法》也不是用来解决“感恩”问题的，对此捐助者不必感到“很受伤”。且对“无感恩”者哈哈一笑之后，继续您的慈善行动。

目前我们的大问题并不是感恩文化“欠发达”，而是慈善文化和