



春运2023

护航 浪尖上的春运

打通海上救援 最后一公里 并让它常态化。

中青报 中青网见习记者 赵丽梅

实施乙类乙管后,超20亿人次的大迁徙,预计将在此次春运回归。春运每年都是交通运输系统的一场大考,今年的考题可能是近几年来最难的。水路运输同样面临巨大考验。

最近,每天约有40万人次通过水路返乡。随着海上客运量明显增加,海上交通安全压力也随之增大。为了护航浪尖上的春运,交通运输部南海第一救助飞行队(以下简称“南一飞”)机务李健每天晚上都在加班。工作十余年来,李健有10年春节假期都守在南海上。

载着病人的直升机停进了医院

比较太平。南一飞救助飞行员侯斌用这个词来形容当前他们所守护海域的情况,相较于前段时间连轴转地救援,这段时间,他们救援的次数反而有所减少。然而,他们脑海中应急救援的弦却绷得更紧了。

1月6日,在春运启动的前夕,南海救助局还开展了三位一体联合演练,在南海海区的重点海域部署了25艘救助船,5架救助直升机、10支应急救援队,实施24小时全天候待命,险情一旦发生,马上救援。

茫茫大海上,危机四伏,随时可能出现险情,并且救援难度很大。2022年除夕夜,广东阳江附近海域一工程船失火,火势逐渐加大,船舶火势无法控制,1人遇险,需要紧急救助。当时正在该海区值守的交通运输部南海救助局南海救131轮迅速用消防炮对失火的工程船进行灭火,最终火被扑灭,遇险人员也转危为安。

相较于春节期间的救援,南一飞救援人员平日里面的救援更多也更险。例如元旦前夕,侯斌曾连续进行了几次海上救援。

这里有病人胃穿孔,情况紧急,急需直升机救援。2022年12月12日下午,在珠海市东南方向约120海里的位置,一艘轮船向南海救援局发出了求救信号。接到救援任务后,作为直升机副驾驶的侯斌与机组成员火速赶往现场。

经过搜寻定位,侯斌与机组成员一起确认了吊运位置,绞车手将救生员陈泳楷放到了甲板上,救生员接上病人后,直升机又火速飞向医院。按照一般流程,直升机接病人后,应返回基地机场,交由120进行处理。

抢救危重病人,时间就是生命。最终机组没有选择通常的流程,而是直飞医院。当日17时13分,直升机在遵义医科大学第五附属医院(珠海)医院(以下简称“遵医五院”)停机坪稳稳降落,舱门打开后,医护人员第一时间推着担架将病人接了过去。

侯斌说,救助必须争分夺秒,将病人直接从海上送到医院,相较于救护车转运,可以节省至少40分钟,这对病人尤其是急症、重症病人,至关重要。

这位病人被送到医院后,直接进了ICU病房,被抢救过来。这更让侯斌感受到工作的意义。这也是这支队伍与遵医五院携手完成的第三次空中生命接力。

侯斌说,从2021年开始,飞行队就已经实现将救援的危重人员直接送往医院,在珠海,他们已与两家三甲医院合作,可以根据救援的实况,必要时将遇险人员直送医院。侯斌说,我们打通了海上救援最后一公里,并让它常态化。

在危机时刻冲得上去

在海上险情出现危及人命的紧急时刻,往往也是最需要直升机救援的。侯斌和队友们常常披星戴月地出发,劈波斩浪救

援,战狂风、斗恶浪,正如救捞精神所诠释的那样:把生的希望留给别人,把死的危险留给自己。

救援时,海上救助飞行队遇到两种救援情况比较多,一是急症、重症病人的转运,二是突发紧急情况,船员和船只的救助。虽然这两种救援的处理方式不同,共同点却是谁都等不了。侯斌说,当时他们想的只有一件事,就是要快、要把人救回来。

2022年12月26日凌晨3时许,南一飞接到救助信息:在珠海市东偏南约60海里海域处,一无名货船进水,船上3人请求救助。睡梦中的侯斌接到任务,立刻爬了起来,赶去救援。

直升机抵达时,他们发现出事船只严重向左倾斜,船头已经快没入水中,船尾翘得很高,即将沉没,3名遇险船员正站在甲板上等待救援。机组立即展开救援作业,救生员携带救援套下降到货船船尾,20分钟后,3名遇险船员先后被安全接上直升机,无人受伤。

在很多船员和乘客眼里,侯斌他们是守护者。作为救助直升机的体检员,更多时候,李健是在背后默默守护大家。侯斌他们平安归来后,李健的任务就开始了。机务人员接到直升机后,要对直升机进行全方位的体检,再清洗干净,防止被海水腐蚀。

有时,太阳刚升起,直升机就要起飞了,机务人员需要提前半小时开始检查。有时,李健和队友们5:30就开始航前检查。有时,救援任务比较复杂,不知道直升机何时回来,他们需要一直等待,加班也成了机务人员的常态。他说,只要飞机确定返航本场,再晚我们也要等。

机组执行远距离救助往往需要机务人员跟机。有一次,台风快要来了,一艘渔船在海上失去了动力,无法行驶。救援人员开始救援时,船在海上漂浮不定,一名救生员腰部被船撞伤,返航途中直升机突发设备故障,如果不及修好,可能面临台风的正面冲击。

当时跟机的李健怀疑供电有问题,让飞行员重置了供电系统,之后,直升机顺利返航。

救助直升机的线路系统比较复杂,有些时候,直升机的故障与线路有关。机务人员需要分析整个系统线路图,操作手册上大概有10页线路图,需要一根线一根线去查。李健说,一个小故障往往要找遍飞机各个角落,像大海捞针一般。即便是这样,我们也不会放过任何一个故障,必须保证万无一失。

一次直升机线路出现故障,一直没查出问题。李健接手后,连测了3天,终于发现其中一根线松动了,排除了故障。

18年救援1110人

救助国际渔民也是这支飞行队的日常。一次,李健随队飞往西沙群岛救援时,救起两名越南籍落水渔民。李健记得,当时在海面上的船只已经翻扣,船上的两名越南船员已经落水。

两人被救起来时,因为在水海里太久,出现了脱水症状。救援人员给他们换了衣服,喝了很多水后,两个人的状态才有所好转。随后,他们双手合十,一直向救援人员作揖,点头鞠躬,表达感谢。

去年,是这支队伍建成的第十八个年头,他们累计飞行的时间已超过1.6万个小时,参与救援超过1200次,从海浪里抢出的遇险者超过1110人。

今年对于这支队伍来说是一个新起点。李健希望能够尽快熟悉它们,早日与它们并肩作战,壮大我国海上救助力量,保证好海上航行者的生命和财产安全。

如往年一样,侯斌、李健以及众多南一飞的救援人员,在祖国的南大门守护着海上旅客、船员的安全。今年海上旅游人数增多,客轮的客流量增大,发生事故的可能性也在增大。侯斌觉得今年会更忙,他们正打起十二分精神,护航浪尖上的春运。



交通运输部北海第一救助飞行队绞车手、救生员曹煜正通过绞车下到海里,准备救助遇险人员。本版图片均由北海救助局提供



2006年1月21日,当年春运开始的第8天,交通运输部北海第一救助飞行队绞车手、救生员曹煜在辽宁兴城菊花岛附近,成功救助20名遇险人员。

你看,救星来了

中青报 中青网见习记者 赵丽梅

在茫茫北部海域,作为交通运输部北海第一救助飞行队绞车手、救生员,曹煜和他的队友们被不少遇险者视作救星。他们在这片海区进行过几百次救援,让几百人成功脱险。

今年春节期间,这颗海上的救星将继续照亮游子们的归家路。过春节时,正是曹煜和队友们过关时,春节期间坚守岗位是他们的常态。新冠疫情发生以来,他春节期间仅回过一次家。原本,今年他打算回河北老家和父母一起过年,1月10日,他却踏上了异地值守的旅程。从烟台到了大连,他和队友们将守护游子们海上回家路的安全。

救星来了

长期以来,曹煜和队友们就守在游子们的海上回家路上,随时准备救援。战狂风、斗巨浪,是这支海上救援队的日常。在曹煜参加的几百起救援中,令他印象最深刻的还是18年前他第一次参与的海上救援。

2005年11月末,渤海南部的莱州湾有两条小船进水,3名船员遇险,急需救援。当时,北海第一救助飞行队规模还很小,队里只有4名救生员,绞车手还是向其他队伍借的。出发时天空飘着雪花,风大概有八九级,刮得脸生疼,海浪扑过来能有四五米高,两条小船在海里荡来荡去,两名船员半蹲着拿着瓢把船舱的水往外舀。水越积越多,进水的速度越来越快,船员也越来越心慌。

绞车手将曹煜往第一条渔船上放时,资深的救生员问曹煜:害怕不害怕?当时还是救援新手的曹煜说:不害怕,能下。

逼近甲板时,曹煜着急登船,差点撞到桅杆上。后来,那两名获救的船员告诉他,看见直升机来了,心里的石头就落地了,你看,救星来了!

不要慌,一个一个来,我们会把你们都安全救回去。这是曹煜登船后说的第一句话。他希望能给遇险人员一些心理安慰。随后,曹煜把救援套往遇险人员脚下一套,锁住锁扣后,连接绞车上的铁环。然后,他向空中打个手势,通知绞车手准备好了,绞车手再将他们拉上直升机。

船上两人都救上去后,绞车手又将曹煜放到另一只小船上。最终,3人都被救了回来。当时,曹煜十分激动,他觉得自己终于学有所用,一股成就感油然而生,这也让曹煜越来越有干劲,支撑着他一次次刷新救援纪录。

到队3年,曹煜就创造了队伍中单机、单次救助人数之最。2006年年初,辽宁葫芦岛有20名游客在海上走失了。接到任务后,曹煜与伙伴们在浮冰上找到了走失的人。

当天天气较高,海面上的冰开始融化,冰面裂成了三块,每块上面有5-8人,有的冰块有一个足球场那么大,冰块之间相隔较远。直升机飞到遇险人员所在区域时已是下午,三块浮冰上的人齐刷刷地抬头看着他,场面十分震撼。当时,只有曹煜一名救生员,他唯

一的想法是尽一切可能把这20人救上去。救一个人大概需要两三分钟,一个接一个地救,一块冰上的人救完了,直升机就将他放在另外一块冰上。随着绞车不停升降,大概60分钟,他将冰上的人都救了上去。

后来,曹煜和团队又一次刷新了救援纪录。2010年9月7日,中石化胜利油田作业三号平台在渤海湾浅海海域作业过程中,受台风“玛瑙”影响,平台发生倾斜,4人落水,另有32人被困。

曹煜随机组人员抵达平台上空后,作为绞车手,冒着旋翼碰撞平台障碍物和救生员随时掉落大海的风险,仅用10分钟,指挥直升机将首批11名遇险人员转运到胜利油田临时起降点。随后直升机再次飞临救助现场,将剩余14名遇险人员救上直升机。单次救助14人,创造了我国海上专业救助直升机单次救助人数的新纪录。

曹煜创造的纪录远不止此。作为交通运输部救捞系统首批直升机救生员,他与机组成员创造了我国海上船机配合救助的新方法,首次完成了直升机空中滑降与带缆任务,成功尝试了我国专业救助直升机的首次山地救助。

幸好,这个人被救活了

在曹煜家里,有一摞证书,见证了他在那惊涛骇浪里的奋不顾身。海上救援风险大,曹煜的妻子何红霞十分担心丈夫的安全,但她知道丈夫有多热爱这份工作,一直也很支持他。

海上救援时,救援人员主要面临的危险是风大、能见度低、浪高浪急、船左右摇摆。站不稳,被浪拍趴下也是常有的事。

在曹煜的救援经历中,渔船遇险的情况居多,尤其是一些小型渔船,直升机飞到小渔船上空,飞行员可以观察到周围的情况,但正下方渔船的情况就成了视觉盲区。而绞车手就像是飞行员的眼睛。很多时候,绞车手站在或跪在舱门边,观察下方遇险船只的情况、救援人员的情况以及救援进度,并将这些情况告知飞行员,让飞行员心中有数。之后,再通过绞车手的操作,把救生员安全地放到甲板上,再安全地拉上来。

在最惊险的一次救援中,曹煜的腿差点被扎穿,那时他还是救生员,他们救助东海海域一艘渔船上的重病号。当时,风大浪高,绞车手把曹煜放下去时,船晃得厉害,曹煜很难保持平衡。而渔船后甲板上全是爬犁,一个爬犁有三四米长,一根钉耙的耙齿约30厘米长,齿尖全部朝上。曹煜在来回晃动的后甲板上躲钉耙,最后还是被钉耙划伤了腿,如果再深一点,腿就被扎穿了。

他印象最深的是有一名获救人员出现了低温症,出现昏迷迹象。为了不让他昏迷,曹煜顾不上那么多,不断拍打他的脸,一直喊:不要睡,不要睡,不要睡。让他保持意识。最后这个人被救活了。事后,曹煜才开始担心,这样拍打会不会引起纠纷。

今年是曹煜守在海上第二十个年头,像往常一样,海上的船员、过往客轮的乘客需要他时,他会瞬间变成那颗救星,飞到大家身边。希望我们的坚守让大家过一个平平安安的节日。他说。

浪尖上的救援 逆行者

有一年除夕下午,交通运输部北海第一救助飞行队副队长、运行主管、教员机长许凡驾着直升机去大连一个海岛上转运一位重症老人,他将老人转交给120,返回时天已经黑了。当时,大连到处都在放烟花,那一刻,许凡觉得,这就是自己要守护的万家灯火,值了!

中青报 中青网见习记者 赵丽梅

许凡是北部海域浪尖上的救援逆行者。

近十几年春节,许凡都守在北部海域,当回家的游子或是航行的船员在海上春运大潮中遇到危险时,他便驾着直升机,带着队员们赶赴救援一线。

许凡是交通运输部北海第一救助飞行队副队长、运行主管、教员机长,在惊涛骇浪中救人已经成了他和队友们的家常便饭。有一年除夕下午,驾着直升机去大连一个海岛上转运一位重症老人,他将老人转交给120,返回时天已经黑了。当时,大连到处都在放烟花,那一刻,许凡觉得,这就是自己要守护的万家灯火,值了!

经历了3年疫情,今年是乙类乙管后的第一场春运,海上的客运频繁了,渔民多了,这也意味着他们的救援任务可能增加了。但许凡说,十几年春运积攒的经验,加上队里平时高质量的训练,他们一点也不慌。

我们的船要沉没了

我们的船要沉没了。2022年9月4日,琼昌渔20318突遇强风,船舱进水,12人遇险,请求派直升机前往救助。1分钟后,北一飞蓬莱值班点响响了警报。许凡带着救援人员从蓬莱机场起飞,55分钟后,抵达救助区。

水面还漂着几个人。飞行队抵达现场时,一些社会船只已经开始救援了,他们向飞行队提供了这一信息。在社会救援力量的指引下,机组成员立即进行低空搜索,经20分钟扩大搜救作业,锁定了遇险人员的具体位置。

当时,许凡看到,琼昌渔20318沉了以后,船上的油污溢了出来,在海面上染出了一条2-3公里长、接近1公里宽的油污带,遇险人员就泡在油污带里,每隔几百米就泡着一个人。受11号台风“轩岚诺”影响,现场风力很大,浪高达五六米。

被救援人员发现时,5位落水者已经海水里泡了七八个小时。他们推测,这艘船是在半夜遇险的,海水的温度很低。落水的人穿着单薄,有人穿了救生衣,有人抓着漂浮物,一些人已经随着海流漂了一段距



①2022年3月,众舰33轮在大连海域发生主机故障,交通运输部北海第一救助飞行队在现场救援。

②2022年9月4日,琼昌渔20318突遇强风,船舱进水,12人遇险。交通运输部北海第一救助飞行队副队长、运行主管、教员机长许凡带着机组成员前往现场救援,救生员正通过绞车到海水中救人。

③2022年9月4日,琼昌渔20318突遇强风,船舱进水,12人遇险,许凡带着机组成员在现场救援,救生员将遇险人员救上了直升机。

离,这让许凡和队友们万分焦急。

许凡是机长,他操作直升机,与绞车手相互配合,将救生员放进海里。救生员跳进油污带,快速游到遇险人员身边,抱住他们,将救援套套在他们身上,借助绞车由直升机拉到飞机上。

在油污带里救人,对救生员来说是一个考验。往前游时,带着油污的海水有时会直接灌到救生员的嘴里。救生员放下去时身上都是干净的,吊上来时,就变成黑黢黢、脏兮兮的了,所有人身上都有一股很重的柴油味。

很快,水面上漂着的人,一个个被救了上来。但由于在海里泡得时间太久,有人呛了水,有人身体已经冻僵了,还有人被海浪拍晕了。机组将这5名获救人员同另外6名被过往渔船救起的渔民一起,接上直升机,送到威海救治。让救援队遗憾的是,获救11人中,有2人的生命体征已经十分微弱,最终没能抢救过来。

幸好救援相对及时,许凡说,如果再晚一段时间的话,水里那几人可能很难全部存活下来。

以万全准备护万家灯火

许凡所在的北海第一救助飞行队被称为“北海神鹰”。当有人在连云港以北26万平方公里的北部海域遇到危险时,他们就像一只鹰一样快速起飞。越是风高浪急的救援,越是需要他们。

去年3月,众舰33轮在大连海域发生主机故障、双轴断裂,船舶失控漂航,9名船员生命安全受到严重威胁。许凡和队友们前往出事区域进行救援。

当时,受冷空气和出海气旋共同影响,救援现场风力达到7级,阵风有8-9级,浪高3-4米。货船失控后,随风浪起伏,上下晃动幅度有4-5米,左右倾斜30°,甲板上障碍物多、高度高,吊运空间狭小,直升机稳定悬停难度大,并且吊运救生员作业系数难度更大,如果飞行员技术不过硬,很难保证救生员的安全。

但许凡观察发现,船在起伏的过程中有一个很短的相对平稳的间隙,于是,他与绞车手相互配合,见缝插针式地将救生

员放到甲板上;救生员接救遇险者后,船舶起伏幅度比较小时,他们再将救生员和被困人员一个一个拉上来,最终9人成功获救。

海上航空救援是一个风险极高的领域。许凡说,没有任何两次救助是完全一样的,每一次遇到的都是新问题。相较于东部海域、南部海域的救援,北方的救援最常遇到的是寒潮天气。寒潮过境时,往往伴随着雨夹雪、下雪、大雾等,这些都有可能造成直升机在空中结冰,增加飞行员的风险。

春运期间虽然客流量增加,但对救助来讲,安全事件反而少了。许凡表示,这与交通运输部加强管理以及船员和乘客提高安全意识密不可分。作为救援力量,他们一直保持高度警惕。

在渤海湾,仅大连和烟台之间每天就有十几条客滚船,客船上乘客较多,一旦出点问题,对应急值守力量来讲,都是一个不小的考验。许凡说,我们得做好充分的准备,养兵千日,用兵一时,在关键时刻发挥关键作用。希望大家平安!