



現職醫護 當飛行服務隊義工

航空醫官衝天志 將急症室帶上天

一起前行系列 23

緊急救援，分秒必爭。政府飛行服務隊的兩大職責，是空中救護服務以及搜索救援，特別為救護車未能到達的偏遠地區，例如離島及山嶺等事發現場提供服務。為了提升直升機上的救護能力和效率，服務隊早於2000年成立了一個義務醫護團隊，現時成員約60人，大部分為現職急症室醫生及護士。

高級航空醫官Wendy及航空醫療護士（輔助）Alex，為了救援工作上天落地，貫徹團隊理念救急扶危——將急症室帶上天！

大公報記者 葉浩源、楊州（文） 文滢（圖）



◀Wendy本身是伊利沙伯醫院急症室醫生，Alex則是瑪麗醫院急症室護士，兩人為救急扶危，先後加入飛行服務隊的義務醫護團隊。

「Do-Lu-Do-Lu！」救援行動鐘聲一響，Wendy和Alex即時趕往行動室，聽取任務簡報，與機師及空勤主任等機組人員一起了解詳情，包括事故原因、地點及傷者情況等，並與在現場人員溝通，以便擬定攜帶合適的救援裝備及藥物，在登上直升機前準備好一切物品。

現職為伊利沙伯醫院急症室醫生的Wendy，得知醫生服務範圍原來可以不局限於醫院內，還有機會坐上直升機，性格外向、熱愛運動、喜歡刺激和挑戰的她，便於2007年加入了飛行服務隊，成為一名高級航空醫官。而現為瑪麗醫院急症室護士的Alex，向來喜歡院前救護工作，於2018年加入飛服隊成為航空醫療護士（輔助）。

我們在飛行途中天氣突然轉差，即使順利降落，也擔心天氣再壞下去，會影響起飛回程。

一般醫護人員在地面或醫院內做救護工作，已經不簡單，尤其是急症室人員面對各種突發緊急情況。要應對在天上及戶外進行急症室工作，Wendy和Alex形容，首先要不怕暈、體能好，而在直升機或被吊運到地面做救護工作，則要克服各種外在環境因素，例如天氣變化、不同的戶外環境、受限於有限的空間和設備，以及與傷者隔着頭盔和在直升機的噪音下進行有效溝通等。

Wendy憶述：「最深刻的一次行動時天氣好差，又落雨又行雷閃電，我們接報指離島區有一名婆婆中風，需運送到市區醫院治理。因為部分離島區有時並沒有醫生在當地，所以一旦遇上緊急情況，病人的不確定性就會較高。一般情況下，這類運送服務通常

比較簡單。不過我們在飛行途中天氣突然轉差，即使順利降落後，也擔心天氣再壞下去，會影響直升機起飛回程。見到婆婆後，我發現她的情況比之前所了解的更為嚴重，出現氣道不暢通及神志不清等徵狀，情況危急。」

當時Wendy必須做一個抉擇，一個關乎婆婆能否存活的抉擇。選擇一，基於天氣因素，Wendy應該暫時不為婆婆進行救護處理，趁天氣尚可的情況下，即時趕往直升機坪盡快回程飛往市區醫院；選擇二，先為婆婆進行初步檢查和治理，待她的情況穩定後才登上直升機。

最終綜合團隊意見，特別是機長及控制室認為天氣會在一段時間後才會變得更惡劣，Wendy決定先為

婆婆治理。而婆婆最後也大步邁過鬼門關。

其實做得醫護人員，大多數人都喜歡從工作中獲得滿足感，救人真是十分開心。

多次經歷病人的生死關頭，Wendy更體會到直升機院前救護與醫院急症室的分別。「在醫院裏，我只需要純粹以病人的利益角度來考慮問題，因為周圍所有環境的人和事物都在控制範圍之內；但在戶外工作，則要顧及多種其他因素，其中重要一環是與團隊的溝

通和合作，好多東西需要衡量，令我徹底地體驗到院前醫護人員所面對的困難和挑戰。」

Alex說：「其實做得醫護人員，大多數人都喜歡從工作中獲得滿足感，能夠將所學到的知識和技術，應用於有需要的地方上，救到人真是十分開心。所以我慶幸有機會加入飛行服務隊的義務醫護團隊。」Wendy補充：「特別是近年因疫情關係，見到很多人在行山時遇上意外，我本身都好鍾意做運動，就更加想去幫手救人。正如我們的前總航空醫官劉楚釗醫生的理念——將急症室帶上天！」



掃一掃 睇飛行服務隊航空醫護專訪



◀空中救護服務是為偏遠地區，例如離島及山嶺等地方提供服務。



◀要成為航空醫官或航空醫療護士，需通過空中吊運訓練和救生衣及充氣艇救生訓練等。



◀有重要醫療需要的病人會先由直升機送往灣仔金紫荊廣場旁的停機坪，再由救護車送院。

屢次接載懷疑確診個案 疫下嚴陣以待

加強防護

疫情下急症室醫護人員如臨大敵，就連飛上半空也要嚴陣以待。Wendy和Alex在飛行服務隊執勤期間，都分別接載過懷疑確診個案。

一般空中救護服務出動，Wendy他們只需攜帶基本救援物資上直升機，但若遇上發燒的病人，或當事人不久前曾有旅遊史等，便必須考慮他是否新冠肺炎確診者，並迅速作出多樣考慮，例如機組及醫護人員是否需穿上更強的個人防護裝備，以及換上N95規格以上的醫護口罩。

救援期間，除機組人員要加強防護之外，醫療團隊人員亦要特別為病人「包到實」，以減低直升機被病毒感染的風險。回程後，清潔人員會對直升機及一切設備加強做清潔和消毒。

提到在直升機上做救護工作最困難之處，Wendy和Alex不約而同指是溝通。Alex說：「在直升機上我們戴着頭盔，還要在直升機發出的噪音下與當事人溝通，都變成了溝通的障礙。所以我們都學習到一套用手勢和動作表達意思的技巧，傳達的訊息必須以簡單為主。有時如果事先知道要問什麼問題或給出怎樣的指示時，亦會事先寫下來，給對方看。」

隊員來自急症科麻醉科 「飛」一般愛心

義務當值

醫管局、飛行服務隊及香港急症科醫學院於2000年8月合作推出「航空醫生計劃」，兩年後，護士亦加入飛行醫療課程。該計劃之目的，是在最短時間內趕赴偏遠或難以抵達的意外現場進行救急，以實現將急症室帶上天空的信念。

飛行醫生和飛行護士的職銜，分別為航空醫官和航空醫療護士。醫療課的隊員初時主要來自急症科，及後亦有來自不同專科的醫護人員加入，如深切治療科、外科、麻醉科、骨科及耳鼻喉科等。

須通過一系列訓練

現時有32名航空醫官及28名航空醫療護士，每逢周五至周一及公眾假期義務當值，並按空缺不定期公開招募，應徵者須通過一系列訓練，包括認識直升機運作、航空生理學和院前救援應用，還要接受直升機安全及求生訓練，如空中吊運訓練和救生衣及充氣艇救生訓練，而在正式入隊後，亦要定期到新加坡接受直升機水底逃生訓練。

至於沒有航空醫官或護士當值的時間，具備創傷處理知識的飛行服務隊空勤主任，亦可代勞處理一般急救工作。

參與南中國海船隻救援 拯救受傷船員

艱巨任務

飛行服務隊空中醫療拯救的主要任務，包括應香港海上救援協調中心的的要求，到本港境內及南中國海水域，執行搜索及拯救任務；其次則是往離島等指定地點執行空中救護服務，在20分鐘服務承諾時間內，將病人送往市區指定醫院，或在指定停機坪降落，由救護車送院救治，當中包括把離島監獄的囚犯，送往市區醫院覆診或就醫。

另一個鮮為人知的任務，便是長程搜索及救援，此任務主要是協助南中國海的船隻，包括漁船及郵輪，要飛行數小時往南中國海去救援受傷船員或郵輪乘客。

空中救護服務與急症室按病情分流相似，亦會按病人情況，由召喚機構分為A+、A及B三個緊急級別。最危急的A+級，代表病人生命或肢體受到即時威脅，直升機會將病人直接送抵設有停機坪的醫院救治，如東區醫院；次緊急的A級則泛指病人有重要的醫療需要，直升機會將病人送往灣仔金紫荊廣場旁的停機坪，由救護車接往目標醫院。至於緊急級別最低的B級，病人一般有穩定生命徵，無即時危險，直升機會將病人送往灣仔停機坪，再由救護員接手。一旦病人情況在途中惡化，航空醫官或護士均有權調整緊急級別。