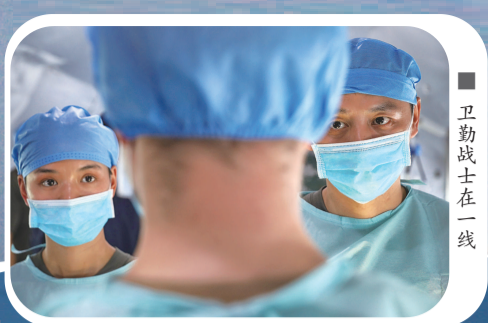




■ 运-9 医疗救护机



■ 卫勤战士在一线



■ 和平方舟医院船

# 解放军卫勤保障装备撷英

## 战场救护神

当前,全国正在进行抗击新型冠状病毒肺炎疫情的人民战争。来自解放军的医务人员战斗在紧张危险的抗疫一线,展现了“铁军”风采。人们也由此产生强烈的求知欲,希望了解我军装备序列中会有哪些卫勤保障装备?它们和大家熟知的战车军舰一样重要吗?

### “铁甲红十字”让人感动



■ 04 式履带式装甲救护车

弹雨纷飞的战场上,尽管坦克装甲车辆披坚执锐,但敌方火力仍能对其造成威胁。当有生力量出现伤亡时,印有醒目“红十字”的装甲车会奋力接近战伤车辆,卫生员敏捷地抬出伤员,转送后方。这种流动于战场的“红十字车”正是我军机械化部队重要配套装备——装甲救护车。

1979年以前,我军没有装甲救护车。当年西南边境自卫反击战中,参战部队出现伤员不易发现,发现后难以及时救下火线的问题,于是我军在81式履带式装甲指挥车基础上研制出WZ750型装甲救护车,填补了空白。该车有两名乘员,即驾驶员和车长(兼机枪射手),可搭载两名医务人员(医生和医助)和四名卧姿重伤员或八名坐姿轻伤员。车内配有四副制式担架和两个制式急救箱,卫生员可在车内包扎止血、输氧、输液、骨折固定等各种急救和小手术。

WZ750属于应急产品,其底盘升级空间不大,为满足实战需求,上世纪80年代中期,我国相继在85式装甲输送车基础上研制出WZ751装甲救护车,在89式装甲输送车基础上研制了WZ753装甲救护车。这两款车拥有更宽敞的室内空间,安装大功率空调和加温设备,可在

严寒或酷暑条件下对救护舱进行制冷降温和加温,大大改善乘坐人员的环境。此外,我军还在77式两栖装甲运输车基础上改制出两栖装甲救护车,具有遂行渡海任务的能力。

到了新世纪,随着新一代主战装甲兵器大规模列装部队,上一代装甲救护车无论机动性能还是卫勤能力都无法满足需求。2014年“卫勤使命-2014”演习中,我军新一代装甲救护车首次亮相,这种基于04式步兵战车发展的装甲救护车拥有六对负重轮的底盘,比过去四对或五对负重轮底盘明显长出一截,令救护舱可以布置得更大,携带的医疗设备也越多。此外,新车重点增强在信息化条件下遂行医务救护的能力,在伤员转运过程中就能够先期将伤情上报野战医院,为后续的救治工作做好准备,并能够保障医生的远程医疗和会诊。我军还先后在05式两栖突击车、08式轮式装甲运输车基础上研制两栖装甲救护车和轮式装甲救护车。

近年来,04式和08式装甲救护车曾多次参加中国与德国之间举行的“联合救援”卫勤实兵演习,得到了西方军界的高度赞扬。



▶ 两栖装甲救护车

### “海上医院”救死扶伤

人民海军的舰阵里,有这样一艘独特的船舶,数万吨级的船体上没有一门火炮,船身也被刷成白色,舷侧和上层建筑顶部巨大的红十字表明其属性。这就是中国第一艘大型专业医院船——和平方舟,自2008年服役后多次执行环球航行和人道主义医疗救助任务,被海内外誉为“生命之舟”。

海上作战环境特殊,决定了大国海军在加强主战装备建设的同时,必须对支援保障舰艇建设毫不放松。1974年,我南海舰队一举收复西沙诸岛,这是人民海军第一次远海作战。当时,战区距最近的海南岛也有数百海里,伤员需要多次转运、几十个小时以后才能得到专业救治,最主要的原因是缺乏专业的医疗卫生舰艇。

保障战士的生命健康就是

科研人员的使命。1981年10月,以“琼沙”号客货轮为蓝本,广州造船厂建造了我军第一代医院船“南康”号,满载排水量2150吨,能完成中近海医疗救治,船上有手术、抗休克、重伤处置等科室,可收治伤病员100-130名。1996年,我国第二代医院船以国防动员船“世昌”号的名义服役,可搭载由集装箱改成的28个独立医疗舱,可供100多名医护人员随船工作或训练。

近年来,海军卫勤事业受到高度重视,包括第三代医院船“和平方舟”号在内的“一船、五艇、四机”海上医疗立体救护装备体系基本建成。作为海军医疗体系架构中最顶端的制式装备,“和平方舟”拥有医疗设备217种、2406(台)套,拥有重症监护病房20床、重伤病房

109床、烧伤病房67床、普通病房94床、隔离病房10床。船上还配有特殊规格的电梯3部,供伤员转运使用。船上有血库、制氧站、中心负荷吸引真空系统、远程医疗会诊系统等。另外,该船还有一座面积近千平方米的飞行甲板,可供多种型号直升机起降,便于重症伤员的转运。整艘医院船的医疗能力相当于一座陆上的三甲医院,配备有军医人员120人。



■ 医院船上的外科手术

### “展翅天使”争取宝贵时间

新中国成立70周年阅兵式上,一架机头印着红十字的运-9医疗救护机飞过天安门广场,它是支援保障梯队队的“领头雁”,也代表着我军航空医疗救援力量的新跨越。

过去,我军空中后送伤病员一般选用普通运输机或民航包机。普通运输机主要运送货物,货舱条件相对简单,普通人员投送倒也罢了,若运送伤病员,那么各项指标都难以达到医疗卫生标准。民航包机虽然舱内环境较好,但由于舱内大多布置有座椅,难以放置运送伤病员担架。围绕空运医疗救护课题,我军不断探索优化空转后送流程,打通战场到后方医院的“生命通道”,医疗救护机必不可少。

专用医疗救护机的研制中,我军选择运-9中型运输机为改装平台,一是该是我军主要的特种机改装平台,技术比较成熟,装备量也大,部队使用起来容易上手;二是该机飞

行品质、信息化程度和乘坐舒适性有很大提升,适合改装成医疗机。

运-9医疗救护机采用上下开合式货桥大门,货桥放下就是宽敞的登机跳板,利于担架、轮椅和医护人员进出。为保证伤员有较好的环境,医疗救护机舱内空间进行了“装修”,以减小噪声和振动,还加装吊顶,在上面布置各种照明灯具,方便医护人员对伤员进行检查和伤口处理。舱壁上则布置有生命体征监护仪和氧气接口等护理装置。

运-9的伤病员区分为两部分,一部分是普通伤员区,采用多层布置的病床,用来安置受伤不太严重,没有生命危险的轻伤员。另一部分是重症监护区,采用单层带减震功能的病床,主要用来

安置重伤员或急需抢救的伤员,床架周边布置有生命监护仪、麻醉机、除颤仪等设备,具备对重伤员的诊治和抢救能力。两个病区加起来,运-9医疗救护机可以一次向后方医院运送超过30名伤员。

除了运-9医疗救护机外,我军还研制装备了直-8/18医疗救护直升机,承担野战空中医疗救护责任,以及机场与医院之间的快速运送任务,衔接起运-9医疗救护机与医院之间的“最后一公里”!



▲ 直-8 医疗救护直升机快速施救伤员



■ 我军运-9飞机完成医务人员援外投送任务

国之利器