

场工作。

根据前一晚得到的10日入境航班预测表显示，T2只有4班航班，合计266人入境，其中一班是来自俄罗斯的SU208，旅客72名；另外三班都来自中国台湾。从经验来看，SU208虽然是重点航班，但旅客数量不多，应该不会造成疑似病例的转运压力。

因此，两人原本是抱着轻松的心情，开始了一天的工作。

岂料，当天上午11时左右，SU208的旅客开始进入了候机楼。宓铭和汪正园按照工作流程和海关衔接工作。途经旅客流调区时，两人就感到旅客人数比较多。带着一丝诧异，两人踏进了海关办公室。一进门，海关负责送医信息汇总的关员一脸凝重地说道：“这个航班有170名旅客！”

旅客人数为何会有这么大的差异？宓铭和汪正园对视了一眼，立刻和海关关员一起核实情况。经查，多出来的旅客原本是准备在4月14日飞太原的，得知10日有飞上海的航班后临时改签了。两人核验着已经完成的部分旅客的流调表，发现有症状的旅客不少。

发热38.3℃、干咳、咳痰、有确诊病例接触史……经过排查，一会儿工夫，已经有5名旅客需要送医。汪正园赶紧全副武装准备送医的相关工作，宓铭则继续在现场调查着情况。

对SU208航班的旅客流调后，宓铭发现，不仅有症状的旅客多，且有不少人自述有莫斯科柳布利诺和萨达沃市场接触史。此前，上述市场内已有不少人出现明显症状。

宓铭的心揪紧了，“这些人是聚集性疫情中的密切接触者，而且

其中很可能已有确诊病例”。他和现场海关关员一致认为，今天需送医的人恐怕要超过一半，将要创造单次航班送医量的最高纪录。

果不其然。测温、流调、采鼻咽拭子、采血、送样、通知边检办手续、通知120派车，现场忙得不可开交。不远处的旅客筛查现场，不时传来旅客的咳嗽声。13个、18个、25个……筛查出来的需要送医的旅客数量在快速增加。

“快！要快！按原来的速度不行！”宓铭凭借长期处置应急事件的经验敏锐地察觉到，若按照120的常规运能，这班飞机上的乘客没有十几个小时很难走出机场，而其中不少人根本无法再坚持这么长时间。

一方面，这些旅客已经经历了10多天的心理折磨，心力交瘁，再加上长时间的等待恐有情绪失控的风险；另一方面，有一些旅客戴的是有气门阀的口罩，这种口罩保护自己不保护他人，如果长时间将这些人聚集在一起，交叉感染的风险也很高。

宓铭当机立断向市新冠防控指挥部报告了现场的严重情况，要求全力增派救护车，以最快速度将旅客转运走，并请定点医院做好接收

大量疑似病患的准备。在120指挥中心调度下，多辆救护车从全市各个地区迅速赶赴机场。同时，他通报市疾控中心准备开展流行病学调查和密切接触者追踪。

“送医这么多天了，救护车排得像出租车候客的场面还真罕见。”前所未有的送医密度，让汪正园的精神高度集中，手头的任务多头并进，必须做到“一个也不能错，一个也不能少”。

除了准确精密，还要尽量做到人性化。

比如，碰到夫妻、情侣或一家人，没有分在同一辆车的情况，汪正园会耐心地和他们解释：“我们是按照过海关时候的顺码分配车辆的，为了保证送医的精准无误，相关信息海关、疾控、120、医院等各部门各有一份。如果临时更换车辆，我们需要重新调整信息并通知相关单位，容易出错不说，还会耽误同车旅客送医。如果确有困难，我们也很乐意帮助大家。”

绝大多数旅客听到这里都表示理解。

转运的旅客中有一对兄弟给汪正园留下了很深的印象。哥哥是弱视，送医路上都是弟弟扶着哥哥，引导哥哥往前走。分组的时候现场工作人员并未发现这个情况，把他们俩分到不同的救护车上了。弟弟急切地恳请帮忙调换到同一辆车。

由于情况确实很特殊，汪正园立刻多方沟通。哥哥听到后主动说：“医生不用麻烦了，我眼前看得见光，请同车旅客帮帮忙，没有大问题，不需要换车了。”所幸的是，兄弟俩虽然不在同一辆救护车上，但送往的是同一家医院。

右图：宓铭和汪正园在浦东国际机场紧张而有序地工作着。

