

心源性猝死病例频发,自动体外除颤仪 AED 备受关注,国家卫生健康委:加快在公共场所的配备

救命神器离“救”在身边 还有多远?



近日,心源性猝死病例频发,令人万分惋惜的同时,也让越来越多人关注到 AED (自动体外除颤仪)。因操作简便,又能显著提高猝死抢救成功率,AED 也被称为“救命神器”。记者了解到,目前全国多个城市已在重点公共场所设置 AED。不过,总体而言,此“救命神器”的配置率仍较低,推广应用也存在一定障碍。

A “黄金 4 分钟”内 AED 救活几率达 90%

据统计,我国每年有 55 万人因心脏骤停而猝死,救治成功率不足 3%。高质量胸外心脏按压和第一时间电除颤是救治成功的关键。

自动体外除颤仪 AED 是一种便携式的医疗设备。对于心脏骤停患者,它可以识别室颤并自动充电,然后推荐施救者按照指令进行电极除颤。由于打开后会有语音提示操作方法,非专业人士也能很快学会操作。

今年 7 月,一名乘客在东莞地铁某站点附近晕倒。工作人员赶到时已感受不到其脉搏跳动,判断为心脏骤停,急需进行心肺复苏。工作人员马上启用站点内设置的 AED,经按压心脏、体外除颤,乘客恢复心跳和呼吸,逐渐苏醒。

专家指出,面对心脏骤停患者,使用 AED 配合进行电击除颤,比单纯的徒手心肺复苏成功率要高得多。如果在 4 分钟内用上 AED,救活的几率高达 90%。

B 公众场所 AED 总体配置率仍较低

不少专家呼吁,在人流密集的公共场所科学配置 AED,让更多心脏骤停患者能“起死回生”。目前,我国在推广普及 AED 方面取得了一定进展,但总体配置率仍较低。

一台价格在 1 万元-2 万元之间的 AED 能救命,可为何配置率这么低呢?广东省政协委员、广东省中医院急诊科主任丁邦晗医生认为,各方的重视度仍不够。长期以来,不少专家学者、人大代表和政协委员都建议,在人员密集的公共场所配置 AED。如在机场、火车站(高铁站)、地铁站点、体育馆、大型购物场所、公共游乐场所及老人院、学校、大型社区等固定配置 AED;建议加强对 AED 使用的培训,让更多人在急救时想到使用 AED、能用好 AED。

广州市红十字会专职副会长王俊杰在接受媒体采访时曾坦言,设置 AED 不是一次性工作,需长期维护和管理。其电池寿命只

有三年左右,即使从未用过,三年一过,也需更换电池,不然就是一个无法工作的摆设,而每块电池均价超千元。如果 AED 发挥作用,挽救生命后,其电极须及时更换,至少要几百元,电池的寿命也会更短。另外,有 AED 还不够,还需要会使用 AED 的人。

同时,推广也有一定阻力。广东省同心圆慈善基金会花样年华急救专项基金相关负责人杨桂荣 4 日接受记者采访时介绍,基金今年 1 月成立以来积极推广普及 AED。“目前通过两种方式进行:一是捐赠 AED,二是普及和培训相关的心肺复苏急救知识。”然而,“在广州,我们去了不少政府部门和基层街道。一些基层领导就担心,人救不活是不是要承担责任?”杨桂荣透露,该基金原计划在穗捐赠 2000 台 AED,至今一台未捐出。“AED 的推广和全民急救常识的教育培训需靠政府力量推动,需民间组织等多方共同落实。”

C 国家卫健委加大配置投入和培训力度

今年 10 月,国家卫生健康委在回答网民关于“加快在公共场所配备 AED”的留言中回应称,目前,该委已将 AED 普及纳入健康中国行动,中国红十字会总会也将 AED 的使用方法列入培训大纲,作为“救护师资”和“救护员”培训的必修内容。同时,该委联合有关部门加大对重点人群、重

点行业的培训力度,普及 AED 使用方法。

下一步,该委将与中国红十字会总会等部门进一步加强合作,协调有关部门,共同加大 AED 配置投入,开展 AED 和心肺复苏的普及性培训,科学规范指导 AED 布设使用,积极推动 AED 普及。

据金羊网

时速 600 公里磁悬浮真车亮相,明年有望开工。交通运输部:确定湖南等 13 个地区为交通强国建设试点

未来衡阳至广州 一小时内抵达



12 月 5 日下午,在第二届浙江国际智慧交通产业博览会上,时速 600 公里高速磁悬浮试验车亮相揭幕现场,首次“真车”展出!该车将填补高铁和航空运输之间的速度空白,对于完善我国立体高速客运交通网具有重大的技术和经济意义。

采用无人驾驶,30 年免维护

记者在现场看到,浙江省交通集团承办的轨道交通馆内,展出了 4 辆全球最先进的轨道交通真车,包括时速 600 公里的磁悬浮列车、新一代碳纤维列车、下一代智能列车和跨座式单轨列车。

据介绍,这次亮相的 600 公里时速磁悬浮列车采用了流线造型,风格科幻。由于采用了磁悬浮原理,所以阻力比普通的高铁低很多,其速度可达 600 公里/时,杭州与上海之间 175 公里的距离可以在 20 分钟内完成。

普通高铁及动车的设计寿命为 20 年,维护成本是造车成本的 3 倍以上,而时速 600 公里高速磁悬浮列车的设计寿命为 30 年免维护,大大降低了维护成本。

该磁悬浮列车内部车宽 3 米 7,乘坐更加舒适。行李舱也采用了类似飞机的设计,编组也非常灵活,可以适应淡季不同的需求。

此外,时速 600 公里磁悬浮列车的驾驶室采用了无人驾驶技术,中控仪表盘就可以监控整组列车的运行情况,比人力监控更迅速,更稳定。

据了解,中车时速 600 公里高速磁浮车研制项目于 2016 年 7 月启动,由中国中车股份有限公司组织,中车四方股份公司具体实施,联合 30 余家企业、高校、科研院所联合共同攻关。

或将落地咸宁,未来纳入京广线

中车青岛四方机车车辆股份有限公司设计师张志强介绍,作为一种新兴高速交通模式,高速磁悬浮列车具有速度快、启动加速度大、爬坡能力强等优点,既可以在长大干线交通中发挥出速度优势,也适用于中短途快启快停应用,大幅提升城市通勤效率,促进城市群、市域间的“一体化”“同城化”“通勤化”发展。

目前,磁悬浮列车已经实现时速 400 公里运营。上海龙阳路到浦东机场的磁悬浮列车,最高速度可超过 400 公里/小时,线路全长约 30 公里,票价 50 元。

时速 600 公里的磁悬浮真车虽然已经下线,但行车所需的轨道线还未修建。广深、海南、成渝等多地,对修建时速 600 公里的磁浮线有过公开表态。

据媒体报道,中铁第四勘察设计院集团有限公司透露,由该院设计建造的 600 公里-1000 公里级高速磁悬浮试验线项目,有望明年在湖北开工。

中铁四院线站处副总工程师靖仕元介绍,这条高温超导磁悬浮线或将在咸宁落地,力争明年开工,建造一条 200 多公里的实验线段,进行 600 公里至 1000 公里级磁悬浮实用化实验,对整个技术体系验证、调整,运行成熟后往武汉、广深港方向延伸,未来纳入京广线路的正式组成部分。这意味着,届时湖南衡阳到广州单程时间缩短到一个小时以内。

链接:湖南入列首批 13 个交通强国建设试点地区

为了探索形成交通强国建设的有效模式和路径,交通运输部日前确定首批 13 个交通强国建设试点地区,并正在开展第二批交通强国建设试点申报工作。这 13 个交通强国建设试点地区分别为:河北雄安新区、辽宁省、江苏省、浙江省、山东省、河南省、湖北省、湖南省、广西壮族自治区、重庆市、贵州省、新疆维吾尔自治区、深圳市。交通强国建设试点工作将围绕设施、技术、管理、服务 4 大领域分地区、分主题、分批次开展 22 项试点任务。

综合新华社、红网消息