

《幸福的共同體》



“無論經歷過多少驚心動魄，
能夠攜手并肩一起呼吸著空氣，活
在當下，完成手上的任務，其實就
是一種幸福。”

夏天的太平洋，就像女人一樣
高深莫測。連續幾天的無雲藍天，
給與人優雅燦爛的氛圍，但難免讓
人懷疑是否僅是風雨來臨前的寧
靜。果不其然，熱帶性低氣壓外圍環流改變了這個女人的脾氣。出勤前隊長強調的天氣會有變化，真讓我們遇上了。

所幸隊長根據以往經驗，在天氣變化大，海上的風浪增強的同時，申請海上救援的機率是隨著詭譎的氣候同時增加。出勤前，我們這些待命的機組員為此再加強海上的救援程序、裝備檢查及飛行中天氣突變的應變計畫。

98年9月13日上午10:30的電話鈴聲中，我們接獲總隊勤指中心執勤官王子福教官提供的救援訊息。確認天氣報告的同時，機組員們也分秒不懈的動了起來。近8公斤的救生背心及救生裝具習慣的穿上完畢，我片刻不歇、立即邁出了執勤室大門。35°C的熱浪直衝腦門，額頭及雙頰頓時為汗水所覆蓋。短短前往停機坪接駁車的路程上，腦海裡直盤算著提示程序的內容、任務資料、馬力、天氣變化、……，渾然不知身體早已為汗水所浸濕，發現時也已無暇理會。海巡署駐隊的兩位共勤搜救員廖健菘、蔡兆鳴也在完成飛行前的檢查後，穿著潛水衣，著裝完畢的到達。

兩位共勤搜救員一如往常的揮汗如雨，在35°C的高溫下穿著潛水衣，身處沒有冷氣空調的直升機上，就像是包著保鮮膜的熱食放進再加熱的微波爐裡。我不佩服微波爐裡的食物，但是我欽佩廖健菘和蔡兆鳴這些特勤人員的忍功，他們該是如何的“煎熬”啊。

任務提示後各自上機完成最後的準備工作，雖然松山機場當下是豔陽高照的好天氣，但基隆及坪林方向卻是烏雲遮地雨勢不小，安全起見只好選擇由較遠的淡水河口出海進行緊急救援。

我與方家揚教官協同完成引擎啟動及各項檢查後滑出起飛，到達淡水河口時，向北往三芝、富貴角方向望去，只見不遠處的雲雨粗魯地遮擋住我們要去的方向。於是我們決定繞越雲雨區外圍再向東北方向。幸好，我們到基隆嶼北面外海約 2 哩處，天候轉佳。於是就參考全球定位儀（GPS）向事故船隻逕定所知的座標點，飛馳而去。

「蘇澳籍的漁船，金勝財號上的 26 歲印尼籍男性漁工 WAHMAB SOKHID，在三貂角東方海面 32 哩作業時，因浪大作業困難，不慎傷及右眼，急需送醫。」

此時金勝財號漁船正透由 SSB 無線（Single-Sideband）與蘇澳漁業電台的無線電對話，語氣無奈的埋怨直升機怎麼還沒到。蘇澳漁業電台的林小姐專業的耐心回應，也算無形中給無助的船長和船員們打氣，只要是求助，空勤總隊的救援是不會放棄。並再次請求提供船隻最新的座標點，以利救援。

經過計算，我們在到達事故海域約莫 20 分鐘前，機工長蕭仁豪已經完成再次檢查救援裝備及安全確保裝具。當時，無線電那端傳來松山機場天氣轉劣已下雨，這意謂著返航時，我們勢必得飛升至 7000 呎高空，依靠儀器飛航。這是目前天候狀況下，返航時距離最短、最迅速的航路。

一般人恐怕難以理解，為何要用到儀器飛航，何謂儀器飛航？是自動導航嗎？其實儀器飛航不等於自動導航。會使用到儀器飛航是因為在天氣惡劣的情況下，因無法目視機外情況，就必須用到儀器飛航。那景象您可以試想，在高速公路開車遇上暴雨，雨刷的速度跟不上傾盆而下的暴雨速度，完全看不到前方而難以前進。只是我們駕駛的不是汽車，是直升機。直升機上我們可以靠著儀器飛航的方式，不需目視機外景象，僅僅依據儀錶板上的數據以及無線電的回報，來操控前進直升機。這種時候，直升機已然成為身體的一部分；相信自己，相信夥伴、相信直升機，因為我們是一個共同體。

因氣候不佳，我們必須高空飛航，以確保機身平穩以及縮短距離來爭取時間。但高空飛航需要考慮氣壓的因素，會不會對傷患造成影響。這是執勤者必須要納入的重要程序。畢竟，我們此次出勤，就是為了救人。所以，我們經由無線電，請總隊勤務指揮中心向國家搜救中心駐點醫師詢問：7000 呎高空飛航是否會影響受傷漁工的眼睛傷勢？在確認“不影響傷勢”的訊息後，我與方教官預計的返航計畫大致底定。

航路天氣陰晴不定，時而下雨、時而豔陽，心想民航局航空氣象中心的預報天氣還滿準確的。而海上吹東北風，風速約莫 25 哩（約 7 級風），浪高應有 2 公尺以上，氣流不是很穩定，待會兒的救援勢必要花費機組員不少的心力。

此刻，方教官在接近事故海域時，以飛機上的 HF 無線電（High Frequency）與金勝財號漁船聯絡，卻毫無音信，著實的讓人不免擔憂了起來。距事故座標點 5 哩時，發現前方有一艘漁船距離也大約是 5 哩。我們隨即下降高度，可惜卻辨識出不是金勝財號漁船。此刻的憂心也只能深埋於心，儘快找到事故船才是首要。就在我們要採取另一項搜尋計劃的當下，HF 無線電突然接收到金勝財號漁船用 SSB 無線電與蘇澳漁業電台無線電的對話！我們立即定位金勝財號漁船位置，航程是 4 分鐘。飛行到距離約 3 哩時，我們就看到由金勝財號漁船射向天際、拖曳著白煙的信號彈。無線電那頭無奈的埋怨轉為興奮的叫聲：“看到了！看到直升機了！”。此時此刻我們的心與無線電那頭的歡欣吶喊其實是一樣的，但我們不因此而鬆懈，因為真正的任務，此刻才正要展開。

直升機滯空於船隻旁，每位組員細細評估眼前船上障礙物、吊掛救援區、吊掛方式、浪潮影響、風向、預估重量、油量及馬力餘裕度等各種狀況，完成救援前的任務提示以及評估之後，立即開始進行救援程序。雖然氣流及能見度還算穩定，但北面約 5 哩外，有著一大片夾雜著旁沱大雨的烏雲，齟牙裂嘴的正向救援海域撲來，讓組員們心中湧上隱憂。

海巡署搜救員廖健崧才剛跨越出機艙，一陣怪風吹得機身明顯搖晃；下方的金勝財號漁船也因風浪遽增，一下子就飄向另一處。顯然剛剛的隱憂已經開始產生影響。機工長蕭仁豪趕緊拉回搜救員。為因應突如其來的狀況，我們隨即更改部分程序，再重新開始救援。搜救員再次出艙，吊掛鋼繩緩緩下降，當底下的船隻由腳旁的視窗消失，後續的一切飛行操控均聽從機工長的口令移動操縱桿的量。他口中的字字句句就像飛行員眼睛所看到的影像傳到腦中，依此指令謹慎小心地操作。

期間船隻因大浪而偏移，飛機因陣風而搖動，但所幸仍順利的將搜救員放置至船尾的吊掛救援區。待病患進入吊籃，一切就緒後，搜救員的手在空中劃了幾個大圈示意可以拉上去。機工長將直升機指揮至船尾上空，緩緩地將鋼繩收起。待人員及病患全部安全進艙，機工長即用無線電宣告“人員進艙完畢！吊掛收妥機門關起！”這會兒大家才鬆了一口氣，可我們卻不因此而卸下心力，最後能夠順利的返航，才是任務真正的完結。

起飛後將救援完成資訊及病患狀況以無線電回報總隊，並且向管制單位申請高度 7000 呎以及實施儀器飛航。爬升高度的期間，前方溫柔的雲團像少女般張開雙臂歡迎我們的進入。進雲後它又像發了脾氣的潑婦搖晃著機身。總算是好不容易到了坪林附近，前方雲團分家了，出現了天然航道直通松山機場，真是老天保佑！不僅讓病患少了幾分鐘的顛簸，也提早順利降落機場。此刻救護車已在機坪待命。看著病患進入救護車的身影，我的內心雀躍，又是一次成功的救援！我的心中真的好高興，也為我的夥伴們默契配合緊密而感到驕傲。這種感覺，我想我可以把它叫做“幸福”吧！

邁出了飛機，我們依往常的程序，直接在機坪實施任務歸詢。討論先前的救援過程，是否有程序上的漏失，或臨時變化的狀況、應增加的程序等。空中救援務必做到“萬全”，是全機組員追求的目標。但救援的全程，有著太多不確定的因素。每一次的救援，我們都會因現場還有狀況的不同，所以必須在大架構的救援程序內，針對眼前的景象而實施細項的程序修正。這些都是得靠經驗的累積，才能在即時、即刻、做出最正確的決定。

我個人在隊上稱不上是資深，但我所累積 22 年飛行經驗中，還從未遇見過完全相同的救援任務。即使一般民眾常聽新聞報導的船隻救援，可是因為船隻的噸位不同，船上設施所造成的障礙不同，船上吊掛救援區的不同……，等等一切的一切都會改變既定的程序。若再加上海上天氣的多變，可想而知，所有組員在當下都是非常忙碌的。但“忙中有序”就靠經驗的累積。

其實每次面臨緊急救援的任務，所有人的內心都有不少壓力，在執行任務的同時，也有太多的不確定的因素在考驗著我們。尤其是亦敵亦友的天候、無預警的飛機狀況、地形障礙、油量、馬力……等。但在任務完成時，內心滿溢的幸福感，是來自於所有機組員們的全力執行，大家同心一致、同機一命的共同信念。這個信念，讓我們順利的完成救援任務，同時也獲得這一般人無法體會的喜悅。對我們來說，不也是另一種幸福嗎？

End