

## 《So others may live---莫拉克風災Ⅲ》

空勤總隊



“英勇救難的前鋒們，看著電視畫面的一幕幕景象而無法成眠；就算休息了一小段，起來再看，男兒的眼淚卻只能吞到心裡…窗戶中伸出的手，劫後餘生的小臉……老的老，小的小，男男女女，都是我們這塊土地上的家人啊！”

空勤總隊目前共有 34 架救災直升機，最多的直升機機型是 UH-1H，它是越戰時代美軍的戰馬，屬於單引擎機種，當年是由陸軍移交過來的。由於輸出的馬力有限，飛航儀錶也十分簡單，三十多高齡的 UH-1H 對於高海拔山區、水上以及惡劣天候的搜救任務，雖然經常是力有未逮，但它卻很爭氣。它的頑固與堅定，比起軍人有過之而無不及。在救援的同時它總是能理解這一切的情況，經常跟我們機組員們同心協力，把自己操勞到最大的極致，就是為能救援民眾寶貴的生命。

我們在執行勤務的當中，經常是不顧飛行的風險救援或者運送受困者到安全地區。因為外界不了解飛行安全的要求，像是雲霧的厚薄與高低、雨量的大小、風速還分為瞬間陣風跟最大風速等等的天候的狀況，所以經常會導致百姓對飛行員救災不力的誤會。

我們都能理解百姓心急如焚、命在旦夕、那種瀕臨崩潰的心情；但曾幾何時，我們同時也懇切的希望，大家能否換個立場，想想我們的無奈與為難，還有我們從事的高風險勤務呢？

8 月 10 日，莫拉克風災的待命搶救已進入第四天了。平地與山區氣候常有很大差異，所以在平地的人不一定了解山區救援的困難，莫拉克在山區帶來大風雨，南部地區陣風超過限制。加上山區雲幕過低、降雨造成能見度不足，直升機屢屢因無法目視飛航，沒辦法進入山區救援。但救災的申請不斷地湧進來。隊員們只能急著不斷查詢氣象，關心什麼時候才能出動。

8 月 8 日、9 日都仍設法在風雨中救出受困民眾，10 日天候一到放行標準，全體人員馬上出勤。凌晨時，勤務中心下達任務分配，直升機機號 NA-502 執行古坑鄉洗腎病患張女士醫療後送任務。

「8月10日，直升機機號直升機機號NA-502，正駕駛：張順發，副駕駛：王宗立，機工長：黃鎡智」

其實這幾天，南部的天候都不理想。根據直升機的出勤標準，執行山區的任務，能見度得要1600公尺以上。但災民的聲聲呼喚，讓投入救災的我們，幾乎忘記身心的疲累。一架又一架的救難直升機，滿載著物資和災民；反覆的起降、執行任務，僅僅因為我們將災民視如家人，我們是災民寶貴的希望。

清晨6時，機組人員張順發、王宗立和黃鎡智隨即動手出勤前的相關準備，同時聯絡病患家屬，告訴家屬如何完成搭機前準備，以及如何給予直升機引導信號等指示。

7時許，天氣略為轉好，雖達放行標準，但因颱風環流其能見度、雲幕、風雨均不穩定，機組人員考量80多歲的老婆婆急需下山洗腎。於是在周詳的規劃下，隨即上場啟動直升機，前往古坑執行任務。

往雲林飛去的沿途，雲幕低垂還伴隨著間歇陣雨，到達樟湖山區周邊後，便開始空中搜索。目標是病患的自宅空地，但是沒有特殊辨別的特徵及地面信號引導下，經歷了廿分鐘的搜索卻無所獲後，機長張順發決定暫時先到後送點——古坑國中落地，協調後續事宜。確認了病患房舍的地點及引導直升機進場的相關事項，副駕駛再次查看地圖確認目標位置，飛機再次飛至目標區搜索，但已然無法尋獲目標，眼見油量不足，只好先脫離，飛到嘉義機場加油。

再回古坑國中落地後，副駕駛王宗立認真地翻看地圖，因為下一趟任務就得立刻出發；一旁的正駕駛張順發心急如焚、認真負責的確認出勤的地點，趕緊聯絡當地的救難小組，並再次聯絡病患家屬打探詳細狀況。只見他急忙的詢問員警：「他們沒有看到我們的直升機？」員警：「一群人都已經救走了。那個時候他們說看到了你們，但是當他跑出來，你們卻已經走了。」

直升機與機組員被天候捉弄，也不是第一次了，幸好消防弟兄的協助，將急需洗腎的老婆婆接駁運出。張順發再對現場指揮的警員說：「地面看直升機的目標比較明顯，你如果看得到我直升機的話，你要幫我們修正方向引導。」

上午10時餘，勤務中心指派直升機NA-502機組員直接前往高雄小港機場支援南部救災。起飛後沿目視航路，四十分鐘後就在高雄落地待命。

忙碌了一個上午，終於能在高雄的第三大隊隊部稍事休息。正吃著午飯的時候，又再度接獲勤務中心命令進駐台南機場。但是此時高雄小港機場已經風雨交加、天氣驟變，阻撓了飛行。還好下午的13點50分，天氣

狀況轉好，直升機 NA-502 立刻起飛到台南待命。不到一小時，就立即受命搭載特搜隊員五員及裝備，到高雄縣甲仙鄉小林村開設前進指揮所。

山區救援工作大不易，空勤總隊同事口中這一個 NA-502 完美 3 人組，飛行專業沒有話說，雖然洗腎的老婆婆最後是由救護車送下山，沒有坐上直升機，但是他們 3 人還是馬不停蹄的運送了大批物資，上山給災民救急。

**“向來，不管是飛到山區後送，還是進行空中搜救，空勤總隊員上山下海總是衝第一。八八水災重創南台灣，絕大多數災區路垮橋斷、災民受困、通訊中斷、孤立無援的部落，緊急援助，唯有直升機能救援並攜帶物資進入，不要因為沒有人被土石流淹死，而活活地餓死。”**

直升機機號 NA-502 結束了這一天的救災工作，雖然機組人員從黎明到日落，在惡劣且不穩定之天候下，為了因天災而受困的民眾執行救援作業。但晚間同僚們頂著疲憊至極的身心，彼此安慰及鼓勵士氣。在茶餘飯後，依然覺得大家的齊心救援，意義非凡。

**“人生的真諦，原來矚目皆是。捨己，是爲了善用自己的資產、才智乃至生命。有智慧的人能夠「捨」因此能「得」。世間萬物，我們只能使用，何曾永恒擁有？捨己爲人，正確的對待已擁有，才能點燃生命的火光。——淨因法師。”**

8 月 11 日的早晨，依照勤指中心的指派，展開了第二天的救災行程。直升機 NA-502 機組員們一早就前往屏東，加入在南台灣的救援工作。直升機裡搬進了大批救命物資；一個個罐頭裝在塑膠籃裡，工作人員努力綁緊，一大袋一大袋的米也搬出來，還有奶粉也不能少。這些大量的物資，也只能靠直升機深入災區帶給災民們。

從清晨開始，飛越穿梭在屏東縣大後部落、來義部落、舊佳暮、新佳暮、德文部落等地區實施物資運補、醫療及救災人員進駐、災民後撤，山上山下，來來回回的飛。從隘寮溪飛越佳暮村，再到神山村，甚至把霧台村的災民一個個送到安全的避難所。短短的幾個小時內，加了兩次油就已經出了 12 趟任務，運補物資 2,430 公斤、救援受困民眾 62 人。

機組員張順發和王宗立，中午還和家人打電話報平安，並且要家人放心，因為救人救災，是他們的責任，災民也僅能以他們為依靠，希望家人的理解與諒解。當然家人的支持與鼓勵，是他們最大的精神支柱。

下午的 15:05 分，直升機 NA-502 的 3 人組摩頂放踵的再度從屏東內埔農工出發，改到霧台伊拉部落執勤。第一趟載了一位嚮導一位特搜隊員

及運送物資 150 公斤，回程並救出 5 位受困災民。

但大家萬萬沒想到，下午的第二趟任務，便一去無回——下午的 15 點 20 分，載了 300 公斤物資至伊拉部落去程中。就再也沒有消息。

目擊者馬文華看到當時直升機先冒白煙，在空中盤旋 3 圈後從機尾處分解，隨即墜毀在伊拉部落西側的山壁上，墜毀處以前曾經架設流籠，有可能絆到流籠的鋼索。一位部落居民先是聽到轟然巨響，接著看到山壁冒出火光，靠近溪谷試圖救援時，只看到殘破的螺旋槳。經確認 NA-502 墜毀於霧台伊拉部落附近山壁，地面救援人員聞訊隨即出發前往搶救。

**「不論地形多麼險惡，天氣多麼糟糕，我們都要把弟兄帶回來！」**

沿途斷垣殘壁，路面嚴重崩塌，搜救隊得先登陸平坦的沙洲、沿著平台，走上沙丘、渡過激流，再抵達失事山崖，只見搜救人員快步前進，要跟老天爺搶時間，找尋同袍。失事地點巖壁陡峭，搜救人員必須先垂降到河谷沙洲後，往上攀爬過一座三百多公尺高的陡峭小山丘，才能到達墜機地點，救難人員發現，三人呈一字形散落在陡坡上，身體都還連著座椅，根本沒有逃生機會。找到之後，大家忍住悲傷，儘快送他們回家。

**“霧台鄉魯凱族人由牧師帶領禱告：「他們為我們原住民犧牲，我們能做的就是送他們一程。」”**

NA-502 的 3 人組，僅兩日的時間，總計救援受困災民 67 人、運載救災物資 2,580 公斤、運載醫療及救災人員 6 人。在惡劣天候下出勤挑戰極限，卻也付出了殉職代價。儘管陽光露臉，但值勤運補物資任務的直升機卻一去無回，對照此時稍稍轉好的天氣和惡耗，此時的無奈是人生感覺中的最痛。

**“他是我永遠的驕傲、我以兒子為榮——黃鎡智之父，黃金堂。”**

一群弟兄，在雨中列隊敬禮，送他們心中的救難英雄起程回家，此時現場所有的人臉上，已經分不出是雨水還是淚水。副駕駛王宗立，前後有兩部警車護送回高雄；另外，機長張順發和機工長黃鎡智，則是運回台中殯儀館。台中空勤總隊同袍哀戚的列隊站在門口，看到救護車抵達時，眾人個個眼眶泛淚，深深地向兩人鞠躬致敬。經過一天一夜的搜救，NA-502 的 3 位英勇殉職的空勤飛行人員，終於順利回家了。然而他們所留下的精神，就是 So others may live——讓他人活下去！

End