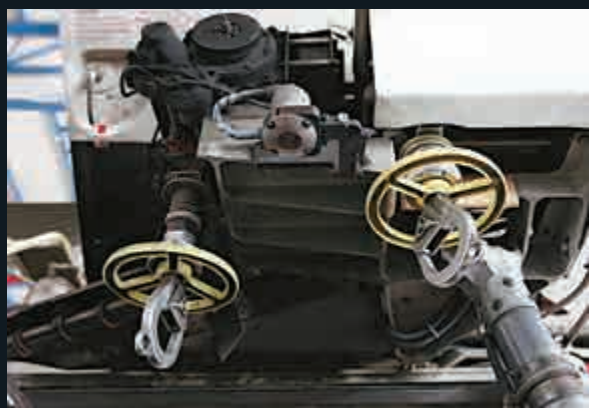


▶受過水中救生訓練的Wallace，配上全副裝備工具



▲初入職由三級空動主任從低做起，剛入職需要接受一系列的基礎訓練，以及直升機拯救員搜救訓練



▲空動員落水時靠鋼纜連繫飛機



▲飛行服務隊的直升機亦會接載政要

飛行服務隊8號波怒海救危難

團隊精神造就真英雄

紀律部隊不怕涉險救急扶危，獲社會高度讚譽當之無愧。政府飛行服務隊（GFS）於去年一次颶風沉船拯救行動中臨危不亂，從驚濤駭浪中成功救起19名墮海船員。參與救援的空動主任翟海亮、袁家威，以及直升機長鄧成東和葉偉雄，將於本週六授勳儀式獲頒「銀英勇勳章」與「銅英勇勳章」。眾人接受本報專訪形容，該次任務是生涯最驚險一次，成功全靠緊密合作，又不忘歸功於未獲嘉許、擔當「攬車手」的隊友。沒有個人主義，只有團隊精神，紀律部隊危急關頭展現的默契，堪稱「英勇」。

本報記者 陳卓康(文) 何嘉駿(圖)

2013年8月14日，強颶風「尤特」吹襲，香港懸掛8號風球，本港西南面約80公里萬山島附近海面，海浪10至15米高，風速每小時90公里，一艘長100米、重33000噸，運載鋼沙的貨船「夏長號」，在暴雨中傾側入水迅即翻沉，鋼沙隨水入艙噴射爆，船員及時棄船逃生，有人在水中漂流。

香港政府飛行服務隊於10時39分，接獲海事救援中心的協助請求，出動1架「捷流41」定翼機及2架超級美洲豹直升機，定翼機於10時54分確定翻船位置，2架救援直升機先後到場，救援人員游繩到海面逐一將生還者吊送機上，至下午1時17分救起19人，另外2人由內地救援船救起，全部船員無恙。

強颶風救人一波三折

乍看輕描淡寫的行動報告，對於當日在第一架到場直升機上的三級空動主任袁家威（Wallace）而言，該次任務是他4年空動員生涯最深刻、最驚險的工作。他憶述當時風高浪急，「成隻船反啖入緊水，船長宣布棄船，有船員坐上救生筏，有人在海中漂流，隨時被大浪沖走」，人體浸在水中，失溫較快，他當機立斷，先拯救浸在水中的4名船員。

受過水中救生訓練的Wallace，配上全副裝備工具，將6呎長救生繩圈套在身上，從直升機半空下落到海面，一索一拉一吊，把海中漂浮的船員繫離水面。「吊起1個後，發現用6呎繩有困難，因為船員着了救生衣太厚，花了好多時間套緊，後來3個人都改用8呎繩」，袁家威猶有餘餘的說。吊運過程一波三折，就連以前是消防員的他亦抹一把冷汗，他說，現場強風陣陣，風平就把握時間，風起就暫緩步伐，「平時2分鐘可完成吊起1人，當日用成15至20分鐘，最後花成句鐘才成功吊起4人，長時間體力消耗好大」。

第一部直升機出動後，總部很快接獲棄船消息，於是機師葉偉雄（Samuel）與三級空動主任翟海亮（Jack），救起救生筏上的船員。Samuel形容，今次是特別的經驗，過往任務都是山或山腳拯救行山人為主，任職機師15年以來，參與兩部直升機一同接載的任務是首次，如此近距離和不穩定情況亦是絕無僅有，令他畢生難忘，「4個成員係一個teamwork，兩部直升機就係另一層次的teamwork」。

Samuel坦言行動算「好彩」，因現場拯救期間雨勢不算大，惡劣天氣下兩機距離太近有碰撞危險，「如非常大雨能見度低就不能停留，可能要折返避雨，故事就會截然不同」。婉拒受訪的翟海亮，當日操作吊機鈎時撞傷頭部，休養後現已無礙。

獲嘉許稱非個人榮譽

不過空動員得以安全落水救人，還須另一隊員——右側艙門旁的絞盤操作員，俗稱「攬車手」。Wallace所在直升機的高級行動機師鄧成東（Ardis）解釋，每部直升機基本有4名成員：機長、副機長、絞盤操作員及空動主任，機師控制直升機在風中提供穩定的平台，但視角限於12點方向，後方「睇位」的重任就靠3點鐘方向的攬車手，提示機師「前少少，左少少，右少少」，如泊車微細移動，直至水中生還者正上方位置，把握稍縱即逝的安全時機下放空動員。

Ardis指出，承載空動員和傷者的鋼纜同繩纏繞，長度要控制得恰好處，容易被風吹動，原本剛好在水面，一個浪後又變成在半空，加上「海中附近有漂浮物下方未必睇到，突然大浪直撲，故人在附近就有好大風險」，察覺危險便要即時攬盤收回空動員。Wallace補充，如鋼纜太短就觸不到水面，太長「fing來fing去」容易纏繞，甚至纏住沉船令整架飛機被扯下水。

問到得獎感受，三人都強調並非個人榮譽，而是團隊的功勞，隊員長期練習累積經驗，日常訓練時嘗試不同隊員配搭建立默契，遇上不穩定的現場環境，解決問題更各司其職，「大家都知點做拯救，真正點樣制定拯救計劃，就要一班隊員同機長做決定，視乎環境同經驗」。

不懼風浪、英勇救人的表現，獲授勳實至名歸，在危急關頭展現出的默契，正是紀律部隊引以為豪的團隊精神。



▲空動主任袁家威（左）、直升機機長鄧成東（右）和葉偉雄（中）等，將於本週六獲頒「銀英勇勳章」與「銅英勇勳章」



▼英勇勳章分為金、銀、銅三個級別

GFS 救急扶危「無分大小」

政府飛行服務隊任務眾多，除搜救及運送傷者工作之外，亦包括支援警隊行動、撲滅山火、空中測量以及接載政府部門或官員視察等等。全隊現時共有228名公務員，機隊共有11架飛機，其中行動組作為骨幹，負責提供飛行服務。

空動主任負責支援搜救工作。初入職由三級空動主任從低做起，剛入職需要接受一系列的基礎訓練，以及直升機拯救員搜救訓練，以便取得在飛機內執行職務的資格，入職後三年內考取該資格Level 1即第一級資格，經過多年的專業訓練後，才有資格執行支援直升機及搜救行動的職務，並晉升為二級空動主任、一級空動主任及高級空動主任。葉偉雄估計，現時達第三級的空動主任有34人，如要做絞盤操作員起碼要第四級，而要考取在夜間搜救行動中擔任絞盤操作員的第五級資格，需時4至5年的培訓。

「撼穿頭」都搵佢哋

Wallace就指，初期較多自己一個人執行任務，例如到偏遠地區維修工作，或為香港電台拍攝高空照片等等。他稱，平時主要負責近岸搜救、夏天處理「撼穿頭」、中暑、跌倒等陸上個案。他稱，空動員日常訓練着重PIW（Person-in-water）救援，因有別於岸上或船上救生，危險性較大，空動員落水時靠鋼纜連繫飛機，但鋼纜亦可致命，因大風吹動飛機時，鋼纜有可能造成纏頸或折肢，令救命索變成「催命符」，平時接受訓練包括熟習避免纏到自己或傷者，以及應對各種突發情況，確保不被水沖走。



▲政府飛行服務隊任務眾多，需進行搜救及運送傷者等，機上都配有相關裝備

英勇勳章分金銀銅

英勇勳章制度始於回歸後，政府為表揚某人士在個別事件中的英勇行為而頒授，分為金、銀、銅三個級別，金英勇勳章（MBG）準則是見義勇為，無懼高度危險，奮不顧身，堪稱英勇行為的最高典範的人士；銀英勇勳章（MBS）準則是英勇非凡，堪稱典範的人士；銅英勇勳章（MBB）準則是英勇過人，殊堪嘉許的人士。金英勇勳章多為追授，對上一次於2011年，追授予菲律賓馬尼拉人質事件中死者梁錦榮、傅卓仁以及殉職領隊謝廷駿。銀英勇及銅英勇勳章以往得主多見消防員、警員、「沙士」抗疫殉職醫護人員，還有奮不顧身救人的市民，政府飛行服務隊算是銀英勇及銅英勇的「大戶」，多個年份榜上有名，對上一次頒授銀英勇於2007年，銅英勇於2009年，都是由政府飛行服務隊獲得。

鄧成東三度獲銅英勇

今年度授勳儀式將於本週六在禮賓府舉行，袁家威、翟海亮獲授銀英勇勳章，葉偉雄、鄧成東獲銅英勇勳章。袁家威和葉偉雄是首次受勳，翟海亮則是繼2007年後再下一城，而加

入飛服隊已23年的鄧成東，更是繼1998及2004年後第三度獲銅英勇。翟海亮與直升機機長陳志培（現為政府飛行服務隊總監）、機長胡偉雄與三級空動主任陳兆基，於颶風「派比安」2006年8月襲港期間，從遇險船隻合共救起51人，4人於2007年一同獲銀英勇勳章。同年獲銀英勇尚有消防員李旭華和李國明，表揚2006年臺灣品質工業大廈三級火中表現優秀。

政府飛行服務隊前高級機師陳樹基，於2008年一次熱帶低氣壓的惡劣天氣中，奮不顧身從一艘帆船救出遇險船員，翌年獲授銅英勇勳章。

禮賓處處長每年向各局長和部門首長發出勳請提名通告，授勳與嘉獎提名經由政務司司長主持的「授勳及非官守太平紳士遴選委員會」考慮後，得出每年授勳名單，最後由行政長官批准。

禮賓處處長稱，頒授英勇勳章的提名可在年內任何時間進行，並應在有關的英勇事件發生後，盡早提交給遴選委員會審議，當局可在7月1日特別行政區成立紀念日授勳名單中公布頒授英勇勳章，亦可另行公布。



◀「夏長號」在暴風雨中傾側入水迅即翻沉 相片由政府飛行服務隊提供