

大帽山草木皆冰 直升機寸步難降 飛服隊救人絕嶺戰死神

今年一月，冰封大帽山，市民爭相到山上觀賞奇景，卻被困山頭。飛行服務隊當日由早上七時至晚上九時，近十五小時內出動了十五名人員、三架超級美洲豹直升機。

大公報記者黃洋港



三月已到，但天氣仍徘徊於十多度，有外國電腦更按數據推算，東亞本月中旬或再有超級寒潮爆發，並可能南下侵襲香港，令人想起今年一月，冰封大帽山，市民爭相到山上觀賞奇景，卻被困山頭，更引發了罕有「冰災」。「高處不勝寒」，當日參與出動拯救行動的飛行服務隊機師憶述，當時僅一分鐘足以令直升機屏幕結冰，即使有水撥亦結冰難動，大大影響機師視線。負責拯救的空勤主任則表示，當日在直升機上往下望已相當震撼，因山頂上「草木皆『冰』」，完全反光，而且觀賞人士眾多，山上遍布帳篷，連一個空曠的降落位置亦難找，增加救援難度。

最冷三月天臨港？



超級「寒潮」今年一月襲港，本港出現「小冰粒」等罕有現象，最初天文台預計的最冷氣溫仍有8至9℃，隨着寒潮迫近至1月24日更只得3.1℃，成為天文台有紀錄以來最低溫第三位。

寒潮到底如何觸發，香港位處於亞熱帶地區，要出現極端寒冷天氣，先決條件是北方有大規模的強烈寒潮爆發，再加上冷空氣南下過程中，冷空氣可以配合才會成功。據天文台資料，全球暖化可能是北半球寒冬的禍因，因全球暖化令北極海冰減少，海水吸熱能力較強，令北極氣溫上升速度較北半球其他地區高，也使北極與熱帶地區溫差減少，令北半球高空的西風氣流減弱，導致大氣阻塞形勢出現愈來愈頻密，令北極的冷空氣由高緯度地區南侵低緯度地區。

有網民流傳美國氣候預報中心（NOAA CPC）及北極震盪（AO）預報指數，稱本月中又會有「超級寒潮」影響華南。而根據天文台網站資料，儘管三月已臨南國初春，1986年3月1日卻曾錄得有紀錄的最低溫4.8℃。天文台對傳聞表示，數值的不確定性仍然很大，現時仍難以預測。最冷三月天？真假待分曉！



一月二十四日，香港難得出現「冰天雪地」。

絕地救援

大公報記者 張月琪 陳卓康

1月24日，香港難得出現「冰天雪地」，結果演變成歷時24小時的拯救行動，政府出動消防、救護、民安隊及飛行服務隊進行多角度搜救。飛行服務隊當日由早上七時至晚上九時，近15小時內出動了15名人員、三架超級美洲豹直升機，先後八次飛往大帽山和鳳凰山拯救被困市民，全日出動共13次，比平日多三倍，足見拯救困難。

飛行服務隊平日需要「上天入地」，作不同的高難度救援，無人能到的地方，例如山嶺及海上，便要派出隊員搜救，每次出動均有機師及空勤主任。24日的冰災波及全港山嶺，最早收到需要救援的地點是鳳凰山，飛行服務隊一級機師（署任）秦德祐、三級空勤主任莫景揚及其他同事奉召出動，早上七時許已飛抵當地。

冰封探測儀玻璃窗水撥

慣於面對風高浪急的場面，但結冰的高山，卻是另一種嚴峻的環境，秦德祐接受《大公報》訪問時，談及當日的驚險與困難，例如到達鳳凰山時，探測儀已顯示結冰，四分鐘內，玻璃窗已結上一層薄冰時，卻是神態冷靜與淡然，「雖然玻璃窗有水撥，但天氣太凍，連水撥都結冰，根本無法撥動。」好不容易，他們順利拯救了四名求救的觀霜人士，然後轉飛往大帽山，但情況更惡劣，幾乎在短短一分鐘內，整個屏幕已經全結冰。

完成第一輪拯救，同事們得知外面天氣

惡劣，故在出發前亦提醒同伴，趕緊加厚衣物，帶好裝備。回到總部不久，莫景揚匆匆之間，要應付第二輪前赴大帽山的拯救任務。提到當日目睹的畫面，他在言談間仍流露出當日驚訝的感受，「未見過香港結冰！」他形容當日在機上放眼所見，大帽山是「草木皆『冰』」，草面及泥路都是結冰反光，不過對他們來說，最困難是現場有數之不盡的帳篷。

由於當日有大量在山上觀賞的人士，山上幾乎每步一帳篷，「山頭到處都有帳篷，我們不能在帳篷集中的地方下降，因為會掀起大風，一併把帳篷吹走，更多人受影響。」苦無對策之下，莫景揚與機師終究仍能勉



▲圖為飛行服務隊的防水衣物套裝及防滑鞋。大公報記者黃洋港攝

強找到較空曠的降落點，但不少傷者均躲在帳篷內，隊員需要花時間找尋，「現場見到好多帳篷，有些人可以正常行走的，我叫他們快些下山，然後我走了一小段路，有救護員向我揮手，我即時走到營內，發現有兩名傷者。」莫稱，當時兩名傷者都希望盡快離開，但其中一人因為天氣太冷，腳部抽筋，無法動彈，他與救護員即時為他按摩，讓他身體回暖，盡快離開現場。

最大難度仍是「寒冷」

問及行動最難之處，莫景揚低頭一想，然後帶笑回答稱，最大難度仍是「寒冷」。由於空勤主任需到地面帶傷者上直升機，故莫景揚也要面對濕滑冰面，他笑言，初初打算像「滑雪」一樣，慢慢滑出去，但現實是根本控制不到自己的步速，於是他只好踩上草地及泥地上，令他不致滑倒。莫景揚稱，當時並無預想自己可幫助多少傷者，只希望盡快協助有需要的傷者離開，因為繼續等下去，只會愈凍。

今次拯救性質罕有，莫景揚稱，過去更曾遇過生死只差一線的拯救。提起最艱巨的情況，他手舞足蹈形容，曾有拯救任務的降落地點是在懸崖峭壁，只差數步便會墮下，「最險要是東涌黃龍石澗，兩邊峭壁交疊，形成V字峽谷，救援時直升機不能低飛，而且降落地點只能容一至兩人，稍有不準，我會掉落十多米的崖下，協助傷者吊運時，亦不能太大動作，難度非常高！」

「只想快點找到所有傷者」



這次的「絕地拯救」系列報道，記者訪問了消防、救護、民安隊及飛行服務隊，幾乎所有參與行動的拯救人員都以「未試過咁凍」形容1月24日的情況，但記者感受到的除了「好凍」，更深切感受到的是他們救人的「熱誠」。

這次受訪的拯救人員，幾乎全是昂藏男兒，他們沒有矯情形容行動如何艱辛、如何想家，但從分享的點滴中，他們最常強調：「真是好凍！」當再追問他們如何克服眼前困境時，大部分人只是輕描淡寫地說：「什麼都無想過，只是想快點找到所有傷者，因為傷者太多。」

59年一遇的災難，不少網民於事後均斥責上山觀霜賞冰的人，批評他們令上山的車路大擠塞。不過，當日跑在前線拯救的人員卻表示，十分理解市民上山觀賞的好奇心，心裏也無半點怪責之意，而且市民有需要拯救時，他們必定盡力幫助。

這是一次多角度的救援行動，總結不同拯救人員的訪問，發現在這場山嶺意外被困的市民，普遍是高估能力、低估山勢及環境，當需要拯救人員到場時，自己已在懸崖絕壁，拯救人員必須在更兇險情況下，以生命去拯救生命。在這個系列訪問中，記者既感受到天氣「寒冷」，更感到救人的「熱心」。



▲秦德祐



▲莫景揚



▲黃耀康



定翼機將加盟搜救行列



政府飛行服務隊的搜救機，分別由直升機及定翼機負責，定翼機用於長距離搜索及救援行動。飛行服務隊早前購買兩架新款定翼機「挑戰者605（Challenger605）」（上圖），其中一架已運抵本港，並正式供飛行人員接受訓練，預計

第二季逐步提供服務。「挑戰者605」機艙約11米長，空間寬敞，可接載九至十二名乘客，多國購入「挑戰者605」只用來接載國家政要或貴賓。這款定翼機賣點之一為航程遠，最長航程達7400公里，如在新加坡起飛，可直達亞洲及澳洲大部分地區。

新型直升機高處可勝寒

59年難得一遇的嚴寒天氣，就連出動救援的直升機亦難以抵擋其威力，直升機屏幕，僅一分鐘便即結冰。機師的唯一解救方法就是，即時離開結冰點，飛到低空，令冰融化，再飛到山頂上救人。屏幕結冰，令直升機救援遇上困難，飛行服務隊早前已購買七架新型直升機，在探測到冰點時會發熱，防止結冰，相信可以防止類似情況再次發生，新型號直升機預計於明年運抵。

直升機在飛行中不用數分鐘，整個屏幕便結冰，飛行服務隊高級機師（行動）黃耀康稱，他們以往在海外訓練時已有秘訣，「遇上結冰，便要即時離開結冰的地方。」他解釋，在本港多個地點，飛行服

務隊均有降落點，平日用作訓練及緊急用途，例如在大帽山山腰附近便有數個，「當時（1月24日）遇上了結冰，於是放下空勤主任後，便即時向低空飛到降落點，在低空較難結冰，我下機後沒有太多器材，只好徒手將冰撥走，然後再飛回山頂，才解決結冰問題。」

七架「H175」明年運抵

飛行服務隊在這次拯救行動發生前，已決定更換新型號的直升機，新機種的探測冰點技術較佳，螢幕上有發熱線，在探測到冰點時會發熱，防止結冰，相信可以防止類似事件再次發生。根據資料，飛行服務隊已訂購七架法國製的H175型

直升機，以取代現役的三架「超級美洲豹」及四架「海豚」直升機，預計於明年將會運抵。

新、舊型直升機可謂大不同，黃耀康稱：「新機雖然未運抵，但因為機上有發熱線，至少可以令屏幕防止結冰，相信可以做得比現在的好，但發熱線的覆蓋面有多大，現時仍未清楚，要待付運後使用才知道。」

飛行服務隊發言人早前指，Airbus Helicopters會為七架「H175」進行改裝，加裝的任務配備包括救援用雙重拯救升降器，以及協助夜間拯救行動而附加的外置探射燈等，大大增加拯救能力。