



海巡論壇

復興貨機失事搜救再添生力軍

RB-03搜救艇加入搜尋行列

文、圖/黃聰正



◀ 東南亞
僅有之救難三雄

有鑒於近年來我國海域政策開放，讓民衆能恣意享受海洋的美好，為因應接踵而至的安全作為，行政院海岸巡防署海洋巡防總局於九十一年度新造三艘世界級搜救艇加入一線執勤行列，提供國人更安全的海域保障，第三艘搜救艇（編號RB-03）於九十一年十二月三十日正式返回澎湖海巡隊服勤，並立即投入復興失事貨機的搜救行列，該隊黃俊瑞隊長表示：希望該艇的加入能早日聞獲復興貨機及機組員的下落，以慰機員家屬及社會各界之關注。

黃隊長表示：一般船舶在遭受風浪的侵襲致翻

覆後，大都意謂著災難的發生及沈沒的結果；而自動扶正搜救艇的設計乃藉由設計技術的分析及考量，使船艇在萬一不幸發生翻覆後，還能自動回復至其原正浮之狀態，而且不失其推進動力，同時在翻覆的過程中有確保船上人員的安全措施設計，意即船艇及人員即使在惡劣風浪的侵襲下，仍能安全存浮於水面上。具有此種特性之船艇通常用於執行海上人命救援之搜救艇上，畢竟一個人肯冒自身危險去救援別人實屬人類高尚情操之一，因此，有必要盡力保障救難人員自身的安全，同時亦可增強救



難人員在執行任務時勇往之信心。

自動扶正搜救艇由於要求的技術層次相較一般船艇高，建造具有自動扶正能力的船艇屬於高難度的挑戰，設計與建造時必須精準控制船體之重量重心，施工精度、品質及測試亦須嚴格管制，目前只有歐美少數國家具備此方面的設計建造能量，而此類船艇和同大小之一般船艇相比，其價位約為2.5-3倍，為技術及附加價值高之船艇；海巡署於民國89年初正式成立，海上救難為其主要任務之一，顧及台海周遭海域於秋冬季節之惡劣海象，遂進行採購自動扶正搜救艇之工作，適當的分派該船艇於台海四周，期許能積極有效的執行海上人員之搜救任務。民國90年5月，海洋巡防總局委託船舶中心進行自動扶正搜救艇之規劃設計案，其內容為依據任

務需求，進行建造招標相關文件、規範之擬定及完成提供船廠據以進行設計建造之基本設計指導圖說，本案於同年10月底在船東及規劃設計單位的合作下順利完成，船東隨即於同年底完成船艇設計建造開標，共採購三艘，由蘇澳龍德造船廠得標，並由船舶中心監造。

首任RB-03艇黃聰明艇長表示：本自動扶正搜救艇以執行海上人員之搜救為主，同時亦具備適當之海上消防及針對較小船艇之拖救能力；船長達19公尺，採深V船形，適合惡劣海象操作，具雙主機、雙螺槳及雙舵，巡航距離達三百海浬，有優越機動及操控性能；配置6名執勤人員及12名被救人員之座位或舖位，人員座位及舖位均具備四點交叉式之安全帶；船體結構採質輕高強度之複合材料，



▲ 搜救艇馳騁海疆英姿



海巡論壇



R B-03
自動扶正測試

甲板室頂結構強度考量船艇翻覆時之負荷狀況，船殼底部結構強度則考量四個重力加速度(G)之衝擊，以承抗惡劣海況之外力負荷；主機於船艇翻覆至自動扶正狀態過程中，可維持怠速不熄火運轉，主機等裝備機座考量倒置情況；可於駕駛室或露天甲板室頂操控船艇，有良好操船視野；甲板室周窗採特殊材質且較厚之特殊玻璃，可耐海上外物直接衝擊；主甲板上之駕駛室或其後之緊急醫療室，考量萬一其中之一因玻璃或結構受損致有泛水現象，船艇仍具有自動扶正之性能，全船設計有完整的水密安全措施，船殼部份在連續雙艙同時破損致泛水後，船艇仍能安全存浮；機艙之進排氣口、油水艙及通氣管等配有防止於船艇翻覆過程中會有大量海水侵入之設施；船內儀器裝備物件加強鎖固；配有緊急醫療設備，可進行簡易之人員醫療；船體最深吃水僅一點五公尺，可進出一般漁港，執行淺水區的搜救任務，另船艙設凹槽置有高速噴射式小艇壹艘，由船艙以斜坡滑道式迅速收放，可增強於淺水

區或礁石區進行人員搜救之功能；配有高頻之方向探測器，可偵測遇難船隻或飛機的方位。

本船艇之尺寸係針對台灣海峽惡劣之海象而規劃，係屬目前世界上最大、高速(滿載試車船速達27.5節)、功能設備完善、耐海性能極佳之大型自動扶正搜救艇，為求救難技能之提升，並於月前邀請美國海岸防衛隊之專業教官親自抵台施訓，目前在該艇服務之成員皆為該隊一時之選，該型搜救艇均於下水後進行主機運轉情況下，實船分別向左及向右360度之翻覆試驗，試驗過程中並有接艇人員登艇實際體驗船艇翻覆過程之滋味，試驗後檢查主機之運轉正常，侵入之海水量亦極少，登艇人員亦無不適現象，結果令人滿意，海洋總局依續將這三艘功能強之搜救艇配置於基隆、高雄及澎湖，其可涵蓋之搜救範圍幾乎可達整個台灣海峽，期能提昇我國海上人員救援之能量，並對提昇我國在國際海運界之聲譽有所助益。

(作者任職於澎湖海巡隊技佐)