



(加拿大) 阿瑟·黑利 著

航空港

航 空 港

〔加拿大〕阿瑟·黑利著

任家楨 方正平 译

上海译文出版社

Arthur Hailey

AIRPORT

Doubleday & Co., Inc.

New York, 1968

本书根据纽约道布尔戴出版公司

1968年版译出

航 空 港

〔加拿大〕阿瑟·黑利著

任家桢 方正平 译

上海译文出版社出版、发行

上海延安中路 955 弄 14 号

全国新华书店经销

上海祝桥新华印刷厂印刷

开本 787×1092 1/32 印张 18.875 字数 334,000

1987 年 1 月第 1 版 1992 年 2 月第 5 次印刷

印数: 112,001—127,000 册

ISBN 7-327-1333-X/1·793

定价: 5.50 元

(沪)新登字 111 号



主 要 人 物 表

梅尔·贝克斯费尔德 美国中西部林肯国际航空港总经理。有事业心，一直为航运事业赶不上飞机制造业的发展而焦虑。

辛迪·贝克斯费尔德 梅尔之妻，极其爱好虚荣。

坦妮亚·利文斯顿 梅尔的腻友，某航空公司乘客关系经理人。

弗农·德默雷斯特 某航空公司高级机长，技艺高超，是梅尔的姐夫，在工作上 and 梅尔尖锐对立。

桂温·米恩 某航空公司女乘务长，弗农的情妇。

基思·贝克斯费尔德 梅尔之弟。空港雷达监视网空中交通管制，曾因失职导致飞机失事，使一黑人同事无辜受过，沦落，他受到良心谴责，遂萌短见。

D·O·格雷罗 破了产的建筑承包商，铤而走险，带了炸药，乘飞机旅行，准备与飞机同归于尽，企图从而为遗孤取得一笔事先购买好的巨额保险金。

艾达·昆赛脱 一位年近八旬的老太太，偷乘飞机者。

第一部

中部标准时间下午六点半到八点半

一月里，一个星期五的晚上六点半，伊利诺斯州的林肯国际航空港虽然有些困难，仍在继续运转。

这个航空港——还有整个美国中西部——正受到六年来最恶劣、最厉害的一次冬季暴风雪的袭击，给搞得晕头转向。这场风暴已持续三天了。眼前，各处不断出事，就象一个遍体鳞伤的、羸弱的人，身上的脓疱在不断出脓似的。

联合航空公司一辆装着两百份晚饭的卡车不知去向，估计是在空港边缘的什么地区被大雪困住了。人们在漫天大雪和漆黑一团中搜索这辆卡车，可是，到目前为止，这辆失踪的卡车和车上的司机仍然下落不明。

联航第 111 次班机是一架直飞洛杉矶的 DC-8 型客机，它已经脱班了好几个小时，那辆卡车上装的晚饭就是为它的乘客准备的。现在晚饭供应不上，就要继续晚点。由于各种原因，使用林肯国际航空港的其他二十家航空公司，至少有一百个班次都推迟了起飞时间。

空港外面的机场上，三〇号跑道被墨西哥航空公司一架波音 707 型喷气客机堵塞住了，无法使用。客机的轮子深深陷在被雪覆盖、被水淹没的跑道边缘的泥淖中。人们费了九牛二虎之力，花了两个小时，仍然无法使这架大型喷气客机动

弹一下。墨航自己的工作人员想尽各种办法，最后只得向环球航空公司求援。

因为三〇号跑道不能使用，空中交通指挥塔台只得采取措施，控制飞机流量，限制从邻近的航线中心（在明尼阿波利斯、克利夫兰、堪萨斯城、印第安纳波利斯和丹佛）飞进来的客机数量。虽然如此，仍然有二十架已经飞进来的班机积压在上空，在规定的轨道上盘旋，有的已接近最低储油量的极限。在地面上，比这多一倍的客机正在等着起飞。在上空滞留的飞机没有减少之前，空中交通指挥塔台已命令往外飞的客机继续推迟起飞时间。这时，在机场大楼前的出入口，在滑行道上，在地面停机坪上，尽塞满等着起飞的客机，越积越多，不少客机的引擎还在转动着呢。

各家航空公司的空运货栈里，物件堆积如山，达到铲车货盘所能承受的饱和点。这场大风雪妨碍了平时的高速度装运。管理员们对着一一些易坏物品急得干瞪眼。其中有从怀俄明州运往美国东北部各州去的暖房鲜花；一吨运往阿拉斯加州安克雷奇的宾夕法尼亚产的干酪；有运往冰岛的冷冻豌豆；还有从东部转口，经由北极航线运往欧洲的活龙虾。这些龙虾明天将要出现在爱丁堡和巴黎一些饭店的菜单上，冒称“本地时鲜海味”；从美国去的旅游者点这道菜的时候，是不会知道的。不管有无风雪，合同规定空运易坏物品必须保持新鲜，迅速送达目的地。

最使美国航空公司货运处担心的是几千只小火鸡，它们还是几个小时前刚在孵化器中出壳的。这孵化——装运的精确日程是几个星期前，火鸡还没有下蛋，就已经象一场复杂的

战役那样安排好了。要求雏鸡出生后四十八小时之内就运到西海岸交货，这段时间是这些小动物出世后不吃不喝仍能生存的极限。在正常情况下，这样的安排几乎可以保证百分之百的成活率。还必须注意的是，如果在途中喂食，这些小火鸡以及装运它们的飞机在事后的好几天里还会臭气熏天。目前，这些小火鸡的装运日程已经脱节了好几个小时。有一架飞机已把客运改为货运，今晚这些刚在生长羽毛的火鸡将比其他任何东西（包括旅客和显要人物在内）优先运走。

机场大楼的主楼里面一片混乱。候机区挤满了成千上万的旅客；有些是因为班机晚点了，有些是因为班次被取消了。行李堆得到处都是。那宽敞的中央大厅看起来既象一个运动员们扭成一团的橄榄球场，又象是圣诞节前夕的曼西百货公司。

大楼屋顶高耸着空港一条口气很大的标语：林肯国际——世界空运的十字路口。它被漫天大雪盖得一点也看不见了。

梅尔·贝克斯费尔德在想：各方面总算还在运转，这就是奇迹。

梅尔是空港的总经理，瘦长个子，训练有素，精力充沛。他正站在指挥塔台高层的雪天控制台旁，望着窗外一片黑暗。要在平时，从这间四面全是玻璃的屋子里看出去，整个空港——包括跑道、滑行道、机场大楼、地面和空中的交通——尽收眼底，就象排列得整整齐齐的建筑群和模型一样。即使在晚间，它们的轮廓和活动在灯光照耀下也是非常清楚的；只有那占着楼上两层的空中交通指挥塔台能够看得更远。

今晚只有邻近少数微弱的、模模糊糊的灯光能够透过这

几乎是一片混沌、被风刮起来的雪幕。梅尔觉得在今后多少年中，这一个冬天将要成为全国气象学家年会讨论的一个题目。

眼前这场风暴是五天前从科罗拉多州的山后刮来的。风初起时，不过是个小小的低压集，才一座山庄那么大。大多数气象预报人员在他们的航线气象图表上，不是没有注意到，就是不予理会。这一低压集象是生了气，膨胀得象个大毒瘤，而且还在继续增长，扑向东南方去，又转而往北。

它穿过堪萨斯、奥克拉荷马两州，在阿堪萨斯州停了一下，集各种坏天气之大成。第二天，它变得强劲凶恶，席卷密西西比流域。最后在伊利诺斯州上空发作，风雪交加，气温低到冰点，在二十四小时内降雪十英寸，使整个州濒于瘫痪。

在空港这个地方，在下这场十英寸的大雪之前，小一点的雪早就在下个不停。现在鹅毛大雪接踵而至，恶风肆虐，铲雪车刚把旧的积雪清除，新的又堆了起来。雪天维修人员快被拖垮。尽管空港为了应付这种急变的情况，备有寝室，以便这些人在那里断断续续地打个盹，有好几个人还是由于疲劳过度，在过去几个小时内，被放回家休息去了。

就在梅尔的身旁，丹尼·法罗在雪天控制台前用无线电话呼叫雪天维修中心。他在平时是空港的一个协理，现在是雪天值班负责人。

“我们的停车场都快不能使用了。替我在Y-74再加六台推雪机，另外再去一个月琴队①。”

这雪天控制台其实并不是什么桌子，而是一个宽宽的三

① 月琴队，指他们所带的雪铲，状如月琴。

面架。面对丹尼和他的两个助手——一边一个——是一排排电话机、传真电报机和无线电话。四周是图表、地图，还有一块块记事板，上面记录每一项摩托化抗雪设备、操纵人员和管理人的情况和去向。另有一块是专记随身带着雪铲的月琴队流动人员的活动情况的。这个雪天控制台是专为这种季节性活动而设立的。一年中的其他季节里，这间屋子是空荡荡的、静悄悄的。

丹尼在一张比例尺很大、划有坐标方格的空港全图上做出记号，秃头上直冒汗珠。他对维修中心不断喊话，声调装得象是急得没法，在用私人交情的口气商量。事实也是如此。这里是扫雪指挥部。不管谁来坐镇，理应把空港看成一个整体，应对各方面提出要求，把设备送到看来是最需要的地方去。问题是下面的人，为了保证本部门自身能继续运转，总是争个不停，各不相让，不讲什么轻重缓急。这肯定是丹尼满头大汗的一个原因。

“对，对。再来六台推雪机。”在对讲电话的扬声器里，从机场那一边的维修站传来了一阵气急败坏的说话声。“圣诞老人应该到我们这里来，我们可以向他开口。”对方顿了顿，变得更加气势汹汹：“还有什么糊涂透顶的馊主意？”

梅尔对丹尼看了一眼，摇摇头。他听得出那是一个高级别领班的声音。此人自从这场大雪开始以来，一直在不停地工作。在这样的时刻，也难怪人容易发脾气。经过一冬艰苦的抗雪工作，空港的维修人员和管理人员照例要举行一次全部是男性参加的晚会，叫做“接个吻、言归于好之夜”。今年肯定需要举行一次这样的晚会。

丹尼用合情合理的口吻向对方说：“我们派了四台推雪机去找联航的食品车去了。这个任务他们应该已经完成了，或者快完成了。”

“也许是这样，如果我们能找到那辆冰冻卡车的话。”

“你们到现在还不知道车在哪里？你们这些人是怎么搞的——是在吃夜宵，招待女朋友？”对方听了大声回敬，丹尼伸手把扬声器的音量调低。

“我说，你们这些家伙躲在屋顶办公室里，知不知道外面是个什么样子？建议你们也朝窗外张一张。今儿晚上谁要跑到北极那个鬼地方去，也就是这个样子了。”

“埃尼，对你自己双手呵呵气吧，”丹尼说，“这样可以暖和暖和，还省得你大声嚷嚷。”

梅尔·贝克斯费尔德在思想上对这一对话的大部分听不进去，不过他心里清楚，所谈有关大楼外面的情况都是真实的。就在一小时之前，他曾驱车经过机场。走的是便道，虽然他对空港的布局非常熟悉，可今天晚上路很不好找，好几次差点迷了路。

梅尔去视察了雪天维修中心，当时那里就象现在一样，工作很紧张。指挥塔上面的雪天控制台好比是个指挥所，雪天维修中心就是个前线司令部。疲惫不堪的工作人员和管理人员在那里进进出出，时而一身大汗，时而冻得够呛。这个正式工作人员的队伍在扩大，添了从空港别的岗位上拉来帮忙的辅助人员——有木工、电工、管子工、职员、警察。在雪天紧急状态结束之前，他们的工资加百分之一百五十。这些人都不知道要他们干些什么。在夏秋两季，他们象周末的士兵那样，在

跑道和滑行道上进行了扫雪演习。局外人看到扫雪队在大热天太阳光下出动,看到扫雪车的叶片在地上掠过、扬雪机在轰鸣,觉得有趣。不过如果有人对这一准备工作的规模表示惊异,梅尔·贝克斯费尔德就会提醒他们说,清除空港里活动区的积雪,其工作量相当于清除七百英里公路上的积雪。

雪天维修中心和指挥塔里的雪天控制台一样,只在冬季才活跃起来。这是个象窑洞似的大房间,设在空港一个卡车的车库上面;在使用这房间的日子里,由一个调度员主持工作。从目前无线电里的声音判断,梅尔推测原来搞这个工作的人大概暂时被替换下来,到“蓝室”睡觉去了。这是供抗雪人员坐卧的棚屋,《空港守则》里风趣地管这小屋叫“蓝室”^①。

对讲电话的扬声器里又传来了维修领班的声音。“丹尼,我们也在替那辆卡车担心。司机那个可怜虫该冻坏了。不过他要是有点心眼的话,饿倒是饿不着的。”

联航的食品车差不多是在两个小时以前从公司的空勤厨房开往机场大楼主楼去的。这条路线就在空港边缘的一条小路上面,一般是十五分钟的路程。但是车没有到,司机显然是迷了路,在空港的荒野里被雪封住了。联航飞行调度处先是派出了它自己的搜索队,但是没有找到。现在由空港管理处接过这个任务。

梅尔说:“联航这架班机最后还是起飞了,是不是?没有吃上什么东西。”

丹尼·法罗没有抬起头来,回答说:“我听说机长把情况向乘客交了底,告诉他们说,要是另派一辆食品车,就得再等

^① 美国白宫内接待宾客的主要场所。

一个小时，机上有一场电影，还有酒，加利福尼亚那里是阳光灿烂的天气。大家都主张离开这个鬼地方。换了我，也会同意的。”

梅尔点点头。他简直禁不住要接用手来，亲自指挥搜索这辆失踪的卡车和司机。行动是一种治疗的手段。冷了几天，加上潮湿，使得他早年战争中的旧伤又痛了起来——这是始终要叫他想起朝鲜来的一桩事情，而且他现在就感觉到了。他把身子靠着，换了换腿，让那只好脚支撑身子的重量。这也只能暂时解痛。简直是一换姿势，就又立刻痛了。

过了一会，他对自己没有插手感到释然。丹尼对此已经作了妥善处理——加紧搜索，把机场大楼地区的扫雪车和人员调往边缘地区的道路上。暂时只能放弃停车场。虽然随后人们对此会有意见，可是必须首先搭救这个失踪的司机要紧。

丹尼在通话的间隙，提醒梅尔说：“要有精神准备，会有更多的人提出意见。这场搜索会堵住边缘地区的道路。在我们找到那个司机之前，其他食品卡车全部无法通过。”

梅尔点点头。在空港经理的工作中，被人提意见本来就是家常便饭。在这种情况下，正象丹尼所预见的那样，其他航空公司一听说他们的食品卡车开不过来，不问什么原因，总要提出一连串的抗议的。

有人会感到难以相信，在空港这样一个文明中心，一个人竟会在露天遭到死亡的危险；不过，这样的事还是照样会发生。象今晚这样的天气，不掌握方向，空港的最荒凉地区，可不是个可以随便走动的地方。要是那个司机决定留在车上，

把引擎开着取暖，这辆车很快就会被雪盖住，致命的一氧化碳就会积聚在积雪下面。

丹尼一只手拿着一个红色电话，用另一只手翻紧急指令——那是梅尔根据目前这种情况，小心谨慎地制订出来、并下达的指令。

那个红色电话是打给空港火警值班主任的。丹尼在电话中扼要地介绍了截至目前为止的情况。

“等我们找到了那辆卡车，要派一辆救护车到那里去，也许要带上人工呼吸器或发热器，也可能两样都要。但是先不要出动，等我们弄清楚确切的地点后再说。我们不希望再去把你们挖出来。”

丹尼的汗越出越多，在他的秃头上闪闪发光。梅尔知道丹尼不喜欢管理雪天控制台，而乐意呆在自己的空港规划处，考虑后勤工作和对未来的民航业作种种设想。这些事情都是好整以暇地事先就规划好了的，有的是时间，可以从容不迫地进行思考，而不是象今天晚上所碰到的这些问题，非得立时当场加以解决不可，搞得人手忙脚乱。梅尔心里想，有人是生活在过去，而对象丹尼·法罗那样的人来说，未来就是他的栖身之所。目前，不管他高兴不高兴，不管要出多少汗，丹尼正在应付各种情况。

梅尔从丹尼的肩上伸过手去，拿起一个直通空中交通指挥塔的电话。指挥塔的值班主任答话。

“墨航 707 的情况如何？”

“还在老地方，贝克斯费尔德先生。他们已经干了几个小时，想挪动它。眼前还是没有办法。”

这一特殊的麻烦是在天黑不久开始的。当时，墨航的一个机长，正把飞机滑行出去准备起飞，飞机本应在一个蓝色的滑行灯标的左侧通过，却错把飞机从灯标的右侧通过。不幸的是，右侧的地面原来就是杂草丛生，排水道有问题，有待冬天过去以后进行修理。在没有整修之前，尽管雪厚，在表层的下面还有一个泥坑。就在拐错了弯的几秒钟内，这架一百二十吨重的飞机深深地陷了进去。

这一下，这架满载的座机用自身的动力显然是出不来了，只能让那些没有好气的乘客下机，帮着他们穿过泥浆和雪地，登上匆匆忙忙租来的大客车。现在两个多小时过去了，这架庞大的喷气座机还是陷在那里，机身和机尾把三〇号跑道堵住了。

梅尔问：“跑道和滑行道仍然无法使用？”

“肯定不能使用。”指挥塔值班主任向他报告。“我们在出入口截住了所有往外飞的座机，让它们抄远路转到别的跑道上去了。”

“相当慢吧？”

“慢百分之五十。眼前，有十架需要给地方滑行的还没有放，另外有十二架等着发动引擎。”

梅尔想：这证明空港多么迫切地需要增加跑道和滑行道啊。三年来，他一直在呼吁修一条和三〇号平行的跑道，改进其他方面的设施。但是空港专员委员会就是不肯批准，因为城内商业区对他们施加了政治压力。压力的原因是市政委员们基于他们自身的理由，希望避免为修建跑道筹措资金，发行新的债券。

“另外，还有一个情况，”指挥塔的值班主任说，“三〇号不能用，我们不得不让起飞的飞机取道梅多伍德上空。人们已经开始在向我们提意见了。”

梅尔哼了一声。梅多伍德的居民区和机场的西南边缘接壤，它对梅尔一直是个芒刺，对航运业务一直是个障碍。虽然空港的建立远在居民区之先，梅多伍德的居民们却不断地对飞机在他们的上空发出噪音强烈表示不满。跟着来的是报纸舆论。这种舆论又引起更多的不满，对空港和它的管理机构的谴责也就越来越强烈。最后，经过长时期的协商，这里面有政治，更多的宣传攻势，还有严重的是非不明（这是梅尔的看法），空港和联邦航空局同意让步，喷气座机只是在特殊的、必要的情况下，才能直接越过梅多伍德上空起飞或下降。由于空港能使用的跑道本来就不多，这一来，效率就大为降低。

而且还曾达成这样的协议：凡是向梅多伍德方面起飞的飞机，几乎是一经离开地面，就必须遵循减低噪音的操作程序。这就引起了驾驶员们的抗议，他们认为这些规程是危险的。不过航空公司方面意识到众怒难犯，同时为了公司法人的声誉，已指示驾驶员们照办。

即便如此，梅多伍德的居民还是不满意。他们中间一些带头的、好事之徒还在抗议。他们在把大家组织起来，而且根据最新的谣传，正在策划对空港进行合法的骚扰。

梅尔问指挥塔的值班主任：“来了多少个电话？”对方还来不及答话，梅尔就已非常不快地断定那些代表团、唇枪舌剑，还有象已往那样解决不了问题的讨论将会占去他工作日中更