



MAY DAY

惊魂三万英尺

[美] 尼尔森·德米勒◎著

刘 娟◎译

*Inference of
Crime*

一架飞往日本的美国民航客机，机舱内三百多名乘客和机组人员正平静地享受着飞行的乐趣。可是一场灾难已经降临。一颗无弹头导弹瞬间击中了机身，机舱内顿时失压，一时间混乱不堪，死伤过半，幸存者也神志不清，多处于昏迷状态。这时，一位业余驾驶员挺身而出，控制住了场面，并向空中管制机构和海面船只发出求救信号。令人意外的是，一场阴谋正等待着他们……



APCTIME 时代出版传媒股份有限公司
安徽文艺出版社

MAY DAY

惊魂三万英尺

〔美〕尼尔森·德米勒◎著

刘娟◎译



时代出版传媒股份有限公司
安徽文艺出版社

图书在版编目(CIP)数据

惊魂三万英尺/(美)尼尔森·德米勒著;刘娟译.-合肥:安徽文艺出版社,2012.7

书名原文:May day

ISBN 978-7-5396-4029-7

I. ①惊… II. ①尼… ②刘… III. ①惊险小说—美国—现代
IV. ①I712.45

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 266899 号

引进图书合同登记号:1209724

Copyright © 1979,1998 by Nelson DeMille

Copyright licensed by The Nicholas Ellison Agency
arranged with Andrew Nurnberg Associates International Limited

出版人:朱寒冬 丛书统筹:岑 杰
策 划:千喜鹤文化 责任编辑:欧子布
特约编辑:张秀琴 封面设计:尚书堂 文 艺

出版发行:时代出版传媒股份有限公司 www.press-mart.com

安徽文艺出版社 www.awpub.com

地 址:合肥市翡翠路 1118 号 邮政编码:230071

营 销 部:(0551)3533889

印 制:北京天正元印务有限公司 (010)60520298

开本:889×1194 1/32 印张:12.375 字数:300 千字

版次:2012 年 10 月第 1 版 2012 年 10 月第 1 次印刷

定价:22.00 元

(如发现印装质量问题,影响阅读,请与出版社联系调换)

版权所有,侵权必究

关于作者和这本书

托马斯·布洛克（昵称：汤姆）和尼尔森·德米勒初次相遇在纽约长岛的埃尔蒙特市荷兰百老汇小学。他们两个都是二年级的学生，尼尔森比汤姆足足大了18个月。对于尼尔森来说，这种年龄的差异让他在荷兰百老汇小学占据了一些优势，但在以后的岁月中却变得无关紧要了。

汤姆和尼尔森一起从小学顺利毕了业，这在20世纪50年代的乡村是非常了不起的。他们进入埃尔蒙特纪念中学学习，并参加了很多活动，例如，足球、径赛、摔跤以及为学校演出控制舞台灯光。尼尔森被选入了学生自治会，而汤姆为校报《埃尔蒙特神谕》写一个专栏。

汤姆在他14岁的时候已经开始学习飞行课程，而17岁时就获得了飞行执照，这可是获得飞行执照的最低法定年龄。在汤姆的建议下，尼尔森17岁开始学习飞行，但18岁就退出了飞行课程的学习，这让他的飞行教练大大松了一口气。

1962年高中毕业后，汤姆考入了肯塔基州的摩海德州立大学，而尼尔森考上了纽约的霍夫斯特拉大学。

汤姆19岁时从大学退学，加入了以前的摩霍克航空公司去追求他的飞行事业，成为美国最年轻的航空公司副驾驶员。亚利根尼航空后来收购了摩霍克航空公司，并改名为美国航空公司，之

后又改名为美国全美航空公司。今天，汤姆已经成为美国全美航空公司的一个大校，驾着宽体客机来往于美国和欧洲之间。

尼尔森在霍夫斯特拉大学完成了3年的学业，由于感到厌倦，他在1966年加入了美国陆军，想去见识一下世界，但当时他并没有意识到在越南的战争正在迅速升温。尼尔森上了候补军官学校，并被任命为少尉，在巴拿马接受训练。之后，他接到命令，带领一支步兵部队进入越南。尼尔森和第一装甲骑兵师一起在越南从1967年的10月一直待到1968年的11月。

一退伍，尼尔森就回到了长岛，当时汤姆也住在那。当汤姆在航空公司节节高升的时候，尼尔森回到大学并获得了他的学位。汤姆和尼尔森发现他们两个都对写作产生了浓厚的兴趣。汤姆开始为航空杂志写稿，并很快成为世界上销售量最大的航空出版物——《飞行杂志》的一名专栏作家。尼尔森则根据他在越南的战争经历开始创作“伟大的美国战争小说”。但不幸的是，没有人愿意出版一本有关越南的《裸者和死者》。汤姆在1972年搬到了匹兹堡，而尼尔森仍留在长岛。

大约在20世纪70年代中期，汤姆和尼尔森开始合力创作一些大众杂志短文，但没有一篇发表，不过这次合作的经历却为以后的合作拉开了序幕。几年过去了，汤姆成了一名国际知名的航空作家，而尼尔森则出版了一系列小说。

1977年，尼尔森开始大胆尝试创作小说——《恐怖升级》。小说中，阿拉伯恐怖主义者劫持了以色列航空公司的两架协和式飞机。很快，尼尔森发现自己在此方面的专业技术知识有些欠缺，无法写出飞行的情景，而这正是他小说不可或缺的一部分。因此，他开始向老朋友汤姆寻求帮助，以便完成这部分的创作。

小说《恐怖升级》顺利完成，它成了“月读”俱乐部的主选书，经压缩后还刊登在《读者文摘》上，并成为国内和国际畅销书。

下面是《恐怖升级》的一段：

有件事从贝克尔第一天驾驶协和式飞机冲到19 000米高空时就困扰着他。这就是机舱内的突然失压问题。如果你被一枚导弹击中，或者飞机上发生了一次小爆炸，又或者有人用子弹打碎了一扇窗户……在19 000米的高空，机舱内就会发生这样的突然失压情况。这时，即使有氧气罩，你仍需要一件压力服来保障你的呼吸。如果没有压力服，你仅有几秒的时间可以保持头脑清醒，并将飞机下降到戴着氧气罩可以呼吸的高度。这在19 000米的高空是做不到的。你戴上氧气罩，但无论如何你都会暂时失去知觉。飞机上的电脑会感觉到这个问题，然后带着飞机平稳下降。可是，当下降到戴着氧气罩可以呼吸的高度时，你会醒过来，但却会遭受脑损伤。

一天，汤姆对尼尔森说：“我们应该合力创作一本关于飞机高空失压的小说，写一写乘客和机组人员会遭遇到什么事情。”于是，小说《凌霄惊魂》诞生了。

汤姆和尼尔森为这本小说忙碌了一年多。1979年，G. P. Putnam出版社出版了精装本的《凌霄惊魂》，它不仅获得了一致好评还取得了商业上的成功。简装本的《凌霄惊魂》则荣登国内及世界畅销书榜。

接着，汤姆出版了另外五本空中惊险小说，而尼尔森出版了八部畅销小说。尽管之后他们再没有合作过，但合作《凌霄惊魂》对他们两个人来说都是一次有趣而又令人激动的经历，是他们写作兴趣的一次交集，也是促进来自长岛埃尔蒙特市的这两个孩子友谊深化的一个插曲。

尼尔森达到了他写作事业的巅峰，而汤姆的飞行生涯和航空杂志创作也是如此。

在汤姆和尼尔森短期内没有任何合作写小说的计划时，他们觉得《凌霄惊魂》作为一部不会过时，并让人们翘首以盼的高空惊悚小说，值得再版发行。

我在华纳图书公司工作期间，汤姆、尼尔森对小说中的一些

政治和技术方面的说法进行了更新，将它带进了90年代。

关于《凌霄惊魂》的老书迷，作者希望改编后的版本能像你在70年代读的那本一样惊险、令人激动。关于新读者，非常欢迎来到52次航班。系好你的安全带，准备起飞啦！这次的旅程将让你永远难忘。

目录

第 1 章 飞行...₁ | 第 2 章 袭击...₃₁ | 第 3 章 追踪...₅₂ | 第 4 章 阴谋...₆₁ | 第 5 章 求救...₈₁ |
第 6 章 联络...₁₁₀ | 第 7 章 任务...₁₃₀ | 第 8 章 威胁...₁₄₂ | 第 9 章 指引...₁₆₄ | 第 10 章 交易...₁₈₅ |

第 11 章 误导...₂₀₉ | 第 12 章 判断...₂₃₇ | 第 13 章 监测...₂₆₀ | 第 14 章 谋杀...₂₇₅ | 第 15 章 揭发...₂₉₇ | 第 16 章 迫降...₃₀₉ | 第 17 章 会议...₃₂₂ | 第 18 章 降落...₃₃₀ | 第 19 章 逃生...₃₄₂ | 第 20 章 诱饵...₃₅₅ | 第 21 章 尾声...₃₇₉ |

第 1 章 飞 行

在平流层深蓝色地平线的映衬下，联运航空公司的52次航班轮廓鲜明，正往西朝着日本匀速飞去。

在飞机下方，机长艾伦·斯图亚特看到，云团间隙处时隐时现的中太平洋在太阳的照耀下波光粼粼；朝上则只能看到了空间——一个没有阳光，没有生命，也没有空气的真空区。大型客机超音速的飞行速度造成了持续的冲击波，并自机翼处不着痕迹地逐步增强，后又无声无息地扩散于中太平洋之中。

机长艾伦扫视了一下飞行仪器，飞机从旧金山起飞到现在已经有2小时20分钟了。斯特拉顿797客机保持着稳定的1.8马赫，也就是每小时930英里的飞行速度。带有卫星更新的三元惯性导航设备全都显示52次航班正精确地按照原计划飞行。斯图亚特拿起放在他和副驾驶员之间的飞机底座上的写字夹板，看了一下他们的电脑飞行计划，接着向后瞄了一眼电子位置读数器：西经161度14分，北纬43度27分——加利福尼亚以西2100英里，夏威夷以北1500英里。“我们就要到目的地了。”他说。

第一副驾驶丹尼尔·麦克威看了他一眼说：“一小时之内我们就要降落在芝加哥了。”

斯图亚特勉强笑了笑：“你搞错了，丹。”他才不在意驾驶舱里的气氛是否轻松幽默呢。他打开当天的中太平洋高海拔导航路线图，把它放在自己的腿上，开始慢慢研究起来，他的动作让人觉得轻松悠闲。这张路线图上除了经纬度线和当前的飞行路线之外一无他物。任何能让制图者将之标示于路线图上的地形都已

被52航班远远地甩在了后面，甚至从海拔12英里之上的驾驶舱往下看，他们在整条航线上也找不到任何陆地。斯图亚特机长对副驾驶麦克威说：“第四和第五区的情况已输进电脑了吗？”

“是的，并且更新过了。”他打了个呵欠，伸了伸懒腰说道。

斯图亚特点了点头。此时，他的心绪早已漂回到了他的家乡——旧金山。前一天早上他参加了一个电视访谈节目。他很担心这个事，满脑子总萦绕着即兴回答的谈话片段。

像以往一样，采访者感兴趣的并不是他，而是斯特拉顿号客机，不过他已经习惯这样了。他把标准演讲稿在心里过了一遍。斯特拉顿797和英法合造的旧式协和式飞机不一样，虽然它们爬升的高度相同，但斯特拉顿797飞得要稍微慢一些，而且它明显实用得多。工程师们把90年代所取得的空气动力学方面的重大科技成果都运用在了斯特拉顿号的设计上，其目的就是为了降低它的速度，同时增大它的体积。这就使得斯特拉顿号飞机不光外形豪华，使用起来还能节省能源。

这架飞机的一等舱和经济舱分别可容纳40名和285名乘客。他记得在采访时要提到驾驶舱和一等舱休息室所处的上层舱面。这个休息室里有一个酒吧和一架钢琴。有朝一日如果说漏了嘴，他还会告诉采访者休息室还有一个壁炉和游泳池。

斯图亚特一旦想不出要说些什么，就会滔滔不绝地说广告词，例如，斯特拉顿797飞机飞得比太阳快，比地球的自转也要快一些。

如果52次航班早上8点从旧金山起飞，并以这种接近每小时1 000英里的速度匀速飞行的话，它在当地时间上午7:15就能到达东京，至少通常都是这样。但是今天例外，因为今天三号液压系统发生了一点点泄漏，他们起飞迟了半个小时。在机械师们对故

障进行维修时，斯图亚特机长和他的机组成员利用这段时间复查了一下他们的电脑飞行概况。一份最新的高空风情预报已经发给了他们。斯图亚特根据这个最新情况调整了他的飞行计划。他们将沿着原定飞行路线偏南一些的航线飞行，以避过最新预测到的逆风的最强风头。

这样的话，航行所需的时间就要比往常长，将达到6小时24分钟。这会给人留下深刻印象，对媒体来说也是一个很不错的材料，因为在一个工作日内穿越了7个时区和国际日期变更线，这可是十年来一个很罕见的情况啊。

不过斯图亚特还是有些担心。斯图亚特还记得他在接受一个杂志采访时的直言不讳。当时，他坦诚地解释了在62 000英尺高度超音速飞行会遇到的技术问题，例如，臭氧层毒性的微弱影响以及太阳黑子辐射的周期性增长。采访者理解了其中的一些观点，但也夸大了另外一些，并写了一篇能把航天宇航员吓得魂不附体的文章。斯图亚特被请到了总飞行师那里谈谈他的坦率问题。不过这种事从此以后再没有发生过。“昨天早上，我又做了一次同样该死的电视采访！”

麦克威看着他：“不是开玩笑吧？你怎么不告诉我们？不然我也可以早点起来……”

驾驶舱里的初级飞行员卡尔·费斯勒坐在他们后面换班副驾驶的位子上，他笑道：“头儿，他们怎么老是跟你过不去啊？”

斯图亚特耸耸肩：“只有那些从事公关工作的笨蛋才会认为我交了好运，其实，我宁愿冒着雷暴飞一个航线也不愿面对摄像机。”

麦克威点点头。斯图亚特整个就是一副能干的机长形象，他那灰白的头发一直到裤子上的折痕都可以彰显出这一点。“不过，我不介意上电视。”麦克威说。

斯图亚特打了个呵欠，说：“我会向公关部门建议的。”他往驾驶舱四周看了看。在麦克威后面，费斯勒正在把仪表盘上的备份资料输入一个手提电脑，这台电脑就相当于船上的航海日志，不过形式不同而已。麦克威又开始一脸茫然地盯视前方了，不用说，他的脑子又在想着私事了。

中太平洋的海水湛蓝湛蓝的，因此，在中太平洋上空的常规飞行通常会让机组成员觉得披上了一层蓝色的面纱。当进入到海员口中的赤道无风带时，这架飞机并不像船只一样静止不动，而是以接近于子弹的速度飞速前进。但是在这个时候，对于三个飞行员来说真的是无事可做，因为所有的气象情况都发生在62 000英尺以下。一小时前，他们刚飞过了一片天气恶劣的区域。那里积云高耸，其高度足以让任何想一睹其容貌的飞行员或乘客看个究竟。斯图亚特原以为会有一点颠簸，但是在这样的高度却没有哪怕一丝的气流，感觉就像卡车司机在一条没有尽头的平滑的柏油路上进行着一段长而艰辛的旅程。他透过前方的窗户又向外看了看。那儿有样东西一直在吸引着他：弧形的地平线把地球和子空间分了开来。

自动驾驶仪无声无息地做着细微的调整，以使航班按着原定路线航行。斯图亚特右手的两根手指懒洋洋地搭在操纵杆上。从797起飞以来斯图亚特还没有手动驾驶过它呢，只有在飞机到达东京降落的最后时刻他才会再次掌握操纵杆。

卡尔·费斯勒把他手中的手提电脑放到旁边的小桌子上，抬起头来说道：“这份备份资料真是一堆垃圾！其他大部分航空公司根本都不再做它了。”

斯图亚特把视线从地平线上拉了回来，回头看了看这位换班副驾驶员。“我保证我们能雇到一些既热情又年轻的新飞行员来坐你的位子，而且打字可能比你还快。”斯图亚特笑着说道，不

过却很认真，也很直接。他向来对新手缺乏耐心。现在他们的工作比以前要好50倍，可他们似乎还在不停地抱怨。50年前，艾伦·斯图亚特在爬进副驾驶员的位子之前要把路线的每一个部分都手绘下来，他们对此又知道吗？“都被惯坏了！”斯图亚特心里说。告诉他们这件事也是浪费时间。“如果我们在东京降落时遭遇季风，那你今天的工资可就不是白拿的了，卡尔。”

麦克威合上他的《花花公子》杂志，把它放进了旅行包里。斯图亚特要开始发他的机长脾气了，这时肯定是不允许看杂志的。“就是，卡尔！如果有一盏灯开始闪烁，我们立马就会有很实用的事让你去做的。”

费斯勒很识趣。“你说得对，这份工作还是不错的。”他轻轻转动了一下椅子，让它朝着前方。“对了，你们擅长玩智力问答吗？卢旺达的首都在哪？”

麦克威把头转向后面，说：“问你一个智力问题，哪个空姐看上了你？”

费斯勒立马来了精神：“哪个？”

“我在问你呢！”他笑道，“来，我按一下空姐呼叫按钮，如果命运把暗恋你的那位带了进来，我就点点头；如果不是……嗯，你还有十个人可供猜测。”他又笑了起来，然后瞅了瞅机长斯图亚特，并察其言，观其色。这老头似乎已经控制住他的情绪了。

“头儿，你想来点什么吗？”

“来点也行。咖啡和油酥点心吧。”

“我要咖啡。”费斯勒说。

麦克威拿起内部电话，按了下呼叫按钮。

灯亮的时候，空姐莎伦·克兰德和特妮·奥尼尔正在下面主机舱内的一等舱厨房里。特妮·奥尼尔拿起电话，与麦克威简短

通话之后，她挂了线，转身对着莎伦·克兰德。

“他们又要咖啡。真奇怪他们喝了这么多怎么没变成棕色。”

“他们只不过是无聊。”克兰德答道。

“真讨厌！驾驶舱里的人一需要放松，我们就要跑上去，真没意思！”奥尼尔取出一碟油酥点心，倒了三杯咖啡。

克兰德笑了。特妮总喜欢唠唠叨叨的，今天因为去驾驶舱的事她又啰唆个没完。“特妮，我去吧。我需要运动一下。我一会儿要到下面帮芭芭拉·森喜朗的忙。”她点头示意着打开通往下层厨房的员工电梯，“那里可是连个转身的地方都没有。”

“不用了，你休息一会吧。如果有人需要运动一下的话，那也是我才对。你瞧我这臀围。”

她们俩都笑了起来。“好吧，那你去。我来打扫一下。”克兰德说。

特妮托起盘子，离开厨房，向不远处的螺旋楼梯走去。一个穿着考究的老太太正在下楼，特妮就在楼梯口等着。

“很抱歉，我腿脚不太灵便了。”老太太说。

“慢慢来，不用着急。”奥尼尔嘴上虽这么说，心里其实巴望着老太太能快点。

“我是桑代克夫人。”出于老年人惯有的礼节，她介绍了自己，她并不知道——也或许是不在乎——这种礼节在现代旅行中其实是用不着的。“我很喜欢你们的钢琴演奏者。他真的非常棒！”老太太停在楼梯口和奥尼尔聊了起来。

奥尼尔挤出一个笑容，把盛着咖啡和油酥点心的托盘靠在扶手上以保持平衡。“是的，他是不错，不过有人比他还要棒呢。”

“真的？希望在我返航途中能遇到一个更好的演奏者。”

“希望如此。”

老太太终于往旁边挪了挪。这位空中小姐费力地爬上楼梯。这时，《时光飞逝》的旋律响了起来，那一串串音符飘进了奥尼尔的耳中，盖过了正常的飞行噪音。这是那些比较喜欢交际的乘客在唱歌，每往上走一步，他们唱歌的声音就大一些。

奥尼尔到达楼梯的顶部后，皱起了眉头。三位男乘客正手挽着手站在钢琴旁。到目前为止，他们还很满足于轻声慢唱。但是她心里清楚，男人一旦在清醒的情况下就能公然表现得这么亲密，那么，他们在喝上两杯之后肯定更加吵闹。酒精会在他们中间造就出爱尔兰男高音来的。奥尼尔知道他们很快就能有这样的机会，因为几分钟后酒吧的营业时间就到了。她真希望航空公司仍然使用以前的老式休息室，而不是现在的空中夜总会。

“你好。”奥尼尔向年轻的钢琴弹奏者打了个招呼。她不记得他的名字是霍根还是格洛根。反正，对她来说他年龄太小了。她绕过六个乘客，穿过铺着厚厚地毯的休息室，朝着驾驶舱缓缓走去。把手上的托盘放稳之后，她用鞋尖踢了踢那扇用玻璃纤维做的门。通过玻璃上印出的影子，她能看到驾驶舱里有人斜靠在门上，正透过那一小块单向玻璃往外看是谁在敲门。

卡尔·费斯勒替她把门打开。奥尼尔走进了驾驶舱。

“咖啡来了，先生们。”

“油酥点心是我的，特妮。”斯图亚特说。

所有人都端起了塑料杯。她把装着油酥点心的碟子递给了斯图亚特。

斯图亚特转向费斯勒。“卡尔，看看乘客的联运飞机信息到了没有？”斯图亚特向下扫了一眼电子屏幕，电子屏幕被放在两张飞行座椅中间的底座上，上面一片空白。“可能我们错过了屏幕上显示的信息。”

费德勒转过头向驾驶舱的后面看过去。数据链接打印机的出口一直开着，而代收盘仍然是空的。“头儿，什么都没有。”

斯图亚特点点头，对特妮·奥尼尔说：“如果我们不能很快拿到联运信息，那就再发送一个请求。”

“太好了！”奥尼尔说，“一些一等舱的乘客正着急呢。有打印出来的最新联运信息可比给他们吃安定有用多了！”就在奥尼尔和机长说话的时候，她眼角的余光瞥见费德勒和麦克威在那挤眉弄眼，很明显他们在传递着某种信号。特妮意识到一副和二副正在耍什么花招，而她就是其中的一部分。驾驶员们一边吃着一边咕咕哝哝地道谢，之后奥尼尔便离开了驾驶舱并带上了门。

斯图亚特机长一直在等着咖啡和油酥点心，好像这是一件挺特别的事情，就像一条笔直的荒漠公路上的里程碑。他细嚼慢咽着油酥点心，然后停下来呷一口咖啡。驾驶舱里的三个人当中只有斯图亚特记得，曾几何时供应给他们的食物全都是用真正的瓷器盛放的。后来，器具变成了银质的，不过食物也还比较天然。而现在，即便是香味也只不过是拙劣地模仿他记忆中——他刚当上副驾驶员的时候——的味道。那时，整个驾驶舱闻起来都不一样。舱内充盈着真皮、液压机液体还有老式香烟的味道，不像丙烯酸颜料和合成材料的气味那样单调。

艾伦·斯图亚特思绪起伏。他已经为联运航空公司服务34年了。他横跨太平洋也有一千多次，共行驶了有好几百万英里，尽管英里这个衡量尺度对超音速来说毫无意义。现在，他已经不太能记得清他飞行的时间、距离和跨越太平洋的次数了。他叹了口气，又呷一口塑料杯里的咖啡。“真不知道公司是从哪买来这么难喝的咖啡的。”他自顾自地说。

费德勒转过头来：“如果这是一个智力题的话，答案是巴西。”

斯图亚特没有答话。几秒钟之后他的思绪就已经回到了原先的话题上。超音速飞机其实是不需要驾驶的，只需要让它对准目的地然后监视着它就可以了。现代飞行员主要的工作就是把指示输入机载电脑，这样，实际的飞行任务就完成了。这份工作真是一点活力都没有，当然，除非哪儿出了问题。

以前，要做的工作比现在多很多，但乐趣也更多。他们可以在悉尼、香港、东京作较长时间的停留。有时候，他会坐在斯特拉顿班机里，从12英里的高处往下看他年轻时飞过的航线。老式波音707是最早的喷气式飞机。以前一些机长还带他一起驾驶过DC-4、DC-6和DC-7型客机飞越这些航线。即便是老式的707，他们也会在各处停下来加添燃料。当时乘客比较少，每周只需飞几次，因此他们就可以在一些偏僻、遥远的地方待个几天。那时的生活确实要简单一些，但在斯图亚特心里却更令人激动。

卡尔·费斯勒用铅笔轻轻地敲着机体总体温度测量仪的数字读书器。他要开始另一轮必需的电脑输入了，他要把飞机的飞行数据输入到手提电脑中备份。所有这些记录都会传送到公司的电脑主机里，以后就再也不会有人看了。

机体总体温度测量仪的指针指向了189°F，接近于用红色线条标出的警戒温度198°F。费斯勒觉得在62 000英尺能限制飞行的也就是温度和压力之类的事情了。斯特拉顿客机的外壳所承受的压力不会超过所标示的限度。如果有必要，费斯勒会告诉机长，机长就会降低飞行速度。他们的飞行环境已经很糟糕了，不要再增加他们的压力了。“日本的首都是哪？”他一边问道，一边忙着手头上的工作。

麦克威回过头来：“富士山？”

“接近，但离你要降落的地方还差点。”费斯勒答道。他把最后的数据输进了电脑，抬起头看向挡风玻璃。就在玻璃和797铝