

东方福尔摩斯 森村诚一 推理小说精品

滔天大罪

(日) 森村诚一 著 马 茜 译

敦煌文艺出版社

森村誠一推理小说精品系列

滔天大罪

(日) 森村誠一
杨之光 译

敦煌文艺出版社

责任编辑 刘 智

封面设计 春 天

书 名 滔天大罪

作 者 森村诚一(日)

翻 译 马 茜

责任校对 王春丽

出 版 敦煌文艺出版社(兰州第一新村 123 号)

发 行 各地新华书店

印 刷 天水市第一印刷厂

开 本 850×1168 毫米 1/32

印 张 8.25

字 数 190.000

版 次 1998 年第一次印刷

书 号 ISBN7-80587-397-6/I·356

总定价:137.20 元 单册定价:16.80 元

(敦煌文艺版图书若有破损、缺页可随时与印刷厂联系更换)

内 容 提 要

即将着陆的全日航 AJA4301 班机在东京湾坠毁。此次失事损失了一架价值 30 亿日元的客机,夺走了 138 条人命,成为世界航空史上空前的大惨案。出事后,政府组织了“全日航事故原因调查团”进行调查,准备向全日航推销新机种的失事飞机制造厂家、美国斯尔德公司和美国克尔沙公司以及与这两家公司合作的日本千代田重工和中央财团所属的中央商事,为某取暴利也围绕着这场机毁人亡的事件展开了一场虚实实、明暗相间的争斗。警方排除了扑朔迷离的政界和财界的幕后操纵,最终查明了这次惨案的罪魁祸首——大塚义明。但最后却因种种原因,无力追答罪犯的罪责。作者通过对案件侦破的描叙,向人们展示了现代文明腐蚀下的现代人的颓废和堕落。

主要人物表

大塚义明	全日航公司专务董事,空难的罪魁祸首
野村市松	全日航公司副总经理,“克尔沙”派人物
为谷敏之	千代田通商总公司杉原专务的秘书
系永晋雄	空难调查团团团长,宇航工程学权威、东都大学教授
吉村健太郎	航空省职员,调查团成员
沙姆·沃德	全日航安克雷奇机场维护队主任机械师、被害
小室安彦	全日航秘书室职员、空难的受害者
小室由纪子	安彦的妻子
大塚美和	大塚义明的养女、杀害养父的凶手
川本	全日航 442 次航班机长
杉井一郎	千代田重工技术董事,调查团成员
丰田恒男	航空省航空局长,调查团成员
大桥盛太郎	亚洲重工副经理,调查团成员
W·格林菲尔特	美国民航委员会官员,调查团成员
土井	机场警察署署长
那须	刑警
草场	刑警
堀越	神奈川县警察局警部

坠落(序章)

全日航 461 次航班“空中汽车 8”喷气式客机在飞越阿拉斯加山脉时,突然发生意外事故。

只听飞机左翼发生一阵沉闷的爆炸声,机体剧烈地一震,猛然向左倾斜过去。左翼第一发生机和左翼端部瞬息便笼罩在浓烟烈焰之中。

飞机上的火灾与地面和轮船上的火灾不同。本来空中飞行就够使人提心吊胆了,加之客舱又是密封式的,即不能跑出舱外,又不能跃入水中;因而,对一般乘客来说,再没有比飞行遇难更为恐怖和绝望的事了。

一直沉浸在欢快气氛中的旅客,霎时大惊失色;孩子哭,大人叫,整个机舱一片混乱……

昭和四几年 3 月 12 日上午 11 点 30 分,全日航 461 次航班、绕行北极飞往伦敦的“空中汽车 8”喷气式飞机“白峰

号”载着 82 名乘客进入 J—115 高速飞行航线。

该机首先沿着 J—115 航线飞往费尔班克斯，再沿着 J—120 航线飞向育空堡。飞机飞出北极海后，驾驶员即可自己目测飞行。

这条航线是经北极飞往欧洲的“空中高速公路”。各国航班均以上下 600 米的高度差频繁往来看，令人眼花缭乱。

碧蓝的天空万里无云。联结费尔班克斯和育空堡的 VOR(超短波无线电全方向识别)航线已经形成。从前，这条航线是飞行员靠肉眼识别山河、城镇等地面目标来飞行的。如今，由于采用了无线电导航和无线电定位而形成了无线电识别 VOR 航线。飞机可以全天候飞行，不再受云雾的影响。

如同地面交通拥挤一样，空中主要航线的飞机数量也与日俱增。为此规定，前后时差为 10 分钟(海面为 20 分钟)、上下高度差为 300 米(9700 米以上的高空为 600 米)的空间为一个空域，每个空域只允许一架飞机飞行。这样，各机即使不知道彼此的位置也能安全飞行。

无论怎样适应空中旅行的人，在飞机起飞着陆时都会感到精神紧张。当机舱内“禁止吸烟”和“系好安全带”的信号一消失，乘客们便从紧张状态中解脱出来。有人翻开杂志，有人点着香烟，也有人透过机窗向外眺望；机舱里顿时热闹起来。

外界气温为零下 50℃，风向北偏东 13，降雨量为零，飞行能见度为十，云量为一；这样的天气最适合飞行。从 1 万米的高空俯瞰下去，阿拉斯加的冰原宛如一块有着细碎绉纹的巨大白布。

11 时××分,“白峰号”在指定的飞行报告位置向地区航空信号管理所报告了该机的识别符号、飞行位置、通过时间、飞行高度、飞行方式以及下次报告的时间等等。

这场事故就是在发报结束后发生的。

机长松田首先按照规定沉着地进行灭火操作,火灾不到一分钟就扑灭了。

“旅客们请安静,火已经熄灭了。没有什么危险,只是第一发动机稍稍出了点故障,大家不必担心。请各就各位,系好安全带,不要走动!”

由于事务长和空中小姐的努力,加上火也灭了,客舱终于又恢复了平静。

然而,驾驶员却面临着更严峻的情况。

“左副翼几乎全部烧毁!”

飞行机械师水原面色苍白地报告。没有副翼,飞机就会失去横向水平稳定。

松田机长果断决定:立即返回安克雷奇机场迫降。但是,安全着陆有重量限制。由于飞机刚起飞,油箱燃料还很满,重量超过规定的 20%。按照飞行规定,着陆前必须把燃料耗尽或扔掉。若发动机故障是由电源系统短路或者由金属部分过热而引起的,那么飞机立即便会起火燃烧。

机长在多年的飞行和研究中积累了丰富的经验,不管遇到多大的困难,他都能迅速而准确地作出反应。然而,此刻的松田机长深深感到自己正面临着从所未见的困难。

情况不断恶化,油压计指针只指到通常值的一半。

在一般情况下,飞机的第一发动机失灵后,靠其余三台

发动机仍可以继续飞行。在最糟的情况下，仅靠一台发动机也能维持飞行。然而，该机由于爆炸的冲击，输油管破裂了。这种情况就象是心脏附近的动脉被切断一样。

控制机体的副翼、方向舵以及机轮的升降都需要液压，输油管发生破裂就难以保持机体的正常平衡。

虽然松田和副驾驶员拼命握紧驾驶盘，但机身一味向左倾斜，就象着了魔一样。

“打开应急液压开关！”

机械师水原打开了应急液压开关，机身立即恢复了平衡，然而又很快倾斜过去。

松田机长指示副驾驶员相川把飞机发生的紧急情况通知安克雷奇机场。

“看来回不了安克雷奇了，只能迫降。”

松田果断地作出了决策。因为返回安克雷奇要转 180° 大弯；如果转弯后机身不能恢复平衡，那将造成机毁人亡。

如果不改变飞行方向，机体目前的倾斜度还能控制。

松田机长一边驾驶一边搜寻迫降地点。

飞机高度不断下降。

相川不停地发出国际遇难信号：

“我是全日航 461 次航班，由于第一台发动机液压系统发生故障，飞机难于继续飞行，将被迫着陆，现在我的位置是……”

下面是冰雪覆盖的群山峻岭，这些群山峻岭就跟张牙舞爪的猛兽等候着美味的猎物一样等候着这架迫降的飞机。

此地似乎是阿拉斯加山脉的分支。下面起伏的峻岭，连

绵不断的冰川，找不到一个能使这架百吨以上、乘员 91 名的大型客机安全着陆的地方。

然而却必须尽快找到迫降地点。

松田机长十分着急，他口干舌燥，视野模糊；但即仍然沉着地指挥着。

沉着！冷静！

他不时地鼓励自己。现在，91 条性命就掌握在他的手中。

松田机长的飞行时间已有 1.7 万小时。当“全日航”绕行北极飞往欧洲的航线通航时，他就任机长。自昭和初期以最小年龄考上霞浦的递信省飞行训练班至今，一直从事飞行工作近 40 年。

战争期间，他躲避着“空中堡垒”B—17 的进攻，飞行在激战的南洋群岛上空。战后，他来到全日航公司工作。现在，他正凭多年积累的飞行经验，力图使飞机摆脱目前的险情。

左前方山谷里有一块平坦的象带子一样又细又长的雪原，似乎是冰川末端，说不定可以在这里迫降。

“向那块雪原降落。”

松田断然而决。飞机倾斜得更厉害了。机体失去了平衡，就象要翻过来似的，就在这时，机械师水原加上了备用液压。

就这样反复几次，飞机接近了雪原。

“放下襟翼！”

“机长……”

水原焦急地说：

“再用备用液压放下襟翼，飞机的液压油就不够了。”

此刻，松田需要作出事关成败的决定。

若要减少着陆时的速度，缩短滑行距离，必须放下襟翼。然而，再用液压放下襟翼，就难以保证飞机的正常飞行。

如果不放下襟翼，由于机体远远超重，迫降时会一头扎进雪原，其后果将不堪设想。

松田急得满头大汗，涔涔的汗水额头上淌下来，渗进眼里。

脚下的雪原在迅速地迫近。这块巨大的“白布”露出狰狞的面孔以惊人的速度向飞机迎面扑来。

二

客舱里保持着平静气氛。有的女乘客虽然有点害怕，但由于机组人员适宜的照顾，还能把握住自己；有的却吓昏了过去。

为了减少着陆时的冲击，机组人员要大家穿好救生衣、怀抱毛毯和枕头。

“各位乘客，请系好安全带，把眼镜、钢笔、圆珠笔、假牙及其它硬物从身上摘下来。着陆前我会示意的，所以请大家怀抱枕头、毛毯，尽量卷缩身体。照我示意的去做。就不必担心。请大家沉着行动！”

事务长和空中小姐站在过道上，向大家示范着陆时的姿势。对他们的来说，目前面临的事态也是前所未有的。

他们不愧是一流机组人员，在如此危急的时刻仍然镇定自若，就象在解释一项计划似的谈笑风生。若机组人员此刻有丝毫的动摇不安，都将造成不可挽回的混乱局面。

“假若平安着陆，那着陆后该怎么办呢？”

一位日本乘客问。

“请放心，求援工作已开始了。几小时后就能在安克雷奇旅馆喝上热咖啡了。”

乘务组长前川奈美和颜悦色地说。

“我想喝热酒。”

另一位日本乘客接嘴说，引得哄堂大笑。紧张的气氛因此而减轻了。

当然，机组人员可以向大家挑明事态的严重性。但是，现在必须稳住大家，以减轻驾驶室的精神负担。

驾驶室里的紧张气氛达到了顶点。

大地在逼近。从高空俯瞰，地面还比较平坦；在低空观察却凹凸不平。冰上积着薄雪。空中云遮雾漫，能见度为3英里；冰原上还有薄雾状的物体在流动着，能见度很低。

自己果真有使这架百吨以上、有91条生命的飞机安全着陆的能力吗？而且为了避免危险，着陆时连机轮也不能使用；即使着陆失败也不会有消防车和救护车赶来。

“襟翼怎么办？”

副驾驶员相川催促道。要放下襟翼的话，现在再不放就来不及了。

松田终于决定：

“襟翼十！”

“襟翼十！”

松田和相川彼此呼应着。

支撑机身平衡的珍贵液压给了襟翼。液压一撤，机体倾斜得更加厉害。慑人心魄的时刻到了。

“襟翼放下来了。”

机组人员都情不自禁地松了一口气。但马上又面临另一个险情。

飞机下降速度为每小时 300 公里，比平时着陆速度快 60 公里。飞机在跑道上着陆时畅通无阻。然而，这里等候飞机的却是隐藏着无数陷阱的雪原。

“准备！”

松田自语道。他减小了发动机的马力，压低了机头。全体机组人员也都各就各位，等待着决定的命运的那一瞬间的到来。

三

这一撞击是令人恐怖的。凹凸不平的雪原如巨大的飘带从眼前飘然而过。时速 300 公里的机体刚接触地面又被弹了起来，随着一阵轰鸣，毫无缓冲地来了个二次着陆。

接着又是一阵连续不断的撞击，就象把飞机扔进搅拌机里一样。飞机左翼猛地撞在距着陆点 50 米左右的的一块巨冰上。左翼从一、二发动机中间断开。机体由于这一撞击而拐向左侧，一头扎进前面的锯齿状碎冰块里。

伴着阵阵轰鸣和闪光，飞机喷出了烈火。机身从翼根后部折断，几名乘客就象垃圾似地从断裂处被甩出机外，掉在雪原上。

飞机着火爆炸的声浪盖住了人们的嚎叫声、哭泣声。

客舱负责人大塚义明和乘务组长前川奈美由于在飞机尾部的机组人员休息室里而没有负伤。他们迅速解下安

全带，开始寻找尾部的幸存者。

机身从翼根后面被拦腰截断。客舱中部的乘客从机舱中摔出来，横七竖八地倒在雪原上，失去了人形。

那些以一寸之差而幸存的人们吓得目瞪口呆。

机身表面本来都是抗震耐扭的金属材料，但却被撞得稀烂。无数根导管、导线从机体中裸露出来，就象从怪兽尸骸中露出的五脏六腑一样，令人惨不忍睹。

大塚命令幸存的乘务员香取君代和沼田重子护理负伤的乘客，自己带着前川走下飞机，去观察断裂的机身前半部的情况。雪地上温度较高。机身前半部躺在距机尾 20 米左右的一块岩石上，机首朝后。机首被撞瘪了，那个大冰块也被撞得粉碎。

由于碰撞，机体的方向与前进方向相反了。右翼第二发动机也着了火。驾驶室里浓烟弥漫。

他们沿飞机前进方向走去。沿途雪地上象受伤的恐龙爬过一样，到处是乘客的尸体、飞机碎片及机上的货物。泄漏的燃料着了火。烈火裹着浓烟形成一条烟和火的长蛇。甩出去的第一发动机也在很远处熊熊燃烧。

尽管他们发现雪地上的死伤者，却顾不上抢救，相比之下还是抢救机身前半部的伤者要紧。因为机体前半部烈火已蔓延，油箱随时都可能发生爆炸。

当他们接近断裂处时，只见一个被烈火映得通红的男乘务员踉踉跄跄跑出舱外。他叫山口，在他后面还跟着几位乘客。

每人的衣服都破烂不堪，满身是血，看来，前半部的受害程度远远超过尾部。

大塚问山口：

“机舱里还有活着的吗？”

“不知道。反正自己能动的都出来了。”

“机长他们呢？”

“他们在驾驶室里。我只顾抢救乘客，没去寻找他们。”

山口答道，血从他嘴里流出来溅到雪地上。他的牙好象被碰掉了。大塚顾不上安慰他，因为乘客中有的伤势比他重得多。

“先带大家去机尾避难，那里有两位空中小姐。再把尾部没负伤的或轻伤员带回来，让他们帮帮忙，机舱里也许还有不能动弹的乘客。”

大塚一边向山口指示，一边向乘客求援。

几位男乘客挺身而出。

“你要多加小心！”

背后传来了一个女人的声音，似乎是那个男乘客的夫人。

“我也回机舱救人。这些乘客自己能去机尾。”

山口说完，在乘客面前活动一下，以示自己身体没问题。他的伤势很重，但责任感却很强，觉得多一人比少一人好。

他们委托乘客向尾部的人求援，随后便钻进机身。

“快！要爆炸了！”

一名乘客说。听到这话，另一位乘客吓得缩了回去。

“眼下还不要紧，快来帮忙！”

大塚喊道。

烈火没在舱内蔓延，舱外的火光把舱内映得通红。机舱

原书缺页

原书缺页