

Arthur Hailey

# 航空港



IRPORT

「加」阿瑟·黑利◎著 王曉毅◎译



中信出版集团

# 航空港

AIRPORT

「加」阿瑟·黑利◎著

Arthur Hailey

王晓毅◎译

## 图书在版编目 ( CIP ) 数据

航空港 / ( 加 ) 黑利著 ; 王晓毅译 . -- 北京 : 中信出版社 , 2017.8

书名原文 : Airport

ISBN 978-7-5086-6443-9

I. ①航… II. ①黑… ②王… III. ①长篇小说 - 加拿大 - 现代 IV. ①I711.45

中国版本图书馆 CIP 数据核字 ( 2016 ) 第 153597 号

Airport by Arthur Hailey

Copyright ©1968 by Arthur Hailey

This translation published by arrangement with Doubleday an imprint of The Knopf Doubleday Publishing Group, a division of Penguin Random House LLC

Simplified Chinese translation copyright © 2017 by CITIC Press Corporation

All rights reserved

本书仅限中国大陆地区发行销售

## 航空港

著 者 : [ 加 ] 阿瑟 · 黑利

译 者 : 王晓毅

出版发行 : 中信出版集团股份有限公司

( 北京市朝阳区惠新东街甲 4 号富盛大厦 2 座 邮编 100029 )

承 印 者 : 北京鹏润伟业印刷有限公司

开 本 : 880mm × 1230mm 1/32

版 次 : 2017 年 8 月第 1 版

京权图字 : 01-2015-8012

书 号 : ISBN 978-7-5086-6443-9

定 价 : 50.00 元

印 张 : 15.5 字 数 : 380 千字

印 次 : 2017 年 8 月第 1 次印刷

广告经营许可证 : 京朝工商广字第 8087 号

版权所有 · 侵权必究

如有印刷、装订问题, 本公司负责调换。

服务热线 : 400-600-8099

投稿邮箱 : author@citicpub.com

啊！我终于挣脱了地球险恶的羁绊。  
张开镶着银边的翅膀，在空中欢快起舞。

[出自小约翰·吉莱斯皮·马吉（1922~1941）的十四行诗《高高飞翔》，小约翰·吉莱斯皮·马吉曾任加拿大皇家空军上尉。]

# AIRPORT

第一部

傍晚 6:30~ 晚上 8:30（美国中部时间）



# 1

月的某个周五，傍晚 6 点半。美国伊利诺伊州的林肯国际航空港困难重重，但仍在运转。

一场 6 年来最严酷恶劣的暴风雪正席卷美国中西部地区，航空港也未能幸免。暴风雪已经肆虐了三天。眼下，林肯国际航空港遇到的麻烦就像本已遍体鳞伤的人身上长出的一个个脓包，正慢慢胀大，不时往外流脓。

一辆载有 200 份晚餐的美国联合航空公司运餐卡车不见了，也许是被暴风雪困在了机场的某个地方。搜寻人员立即在黑黢黢的漫天风雪中展开搜救，可直到现在，既没有找到那辆车，也没有发现司机的踪影。

失踪的运餐卡车正要给美联航直飞洛杉矶的 111 号航班送餐。这架 DC-8 班机已经延误了好几个小时，现在又没了食物供给，简直是雪上加霜，起飞时间非往后推不可。由于各种原因，在林肯国际航空港起降的其他 20 家航空公司有至少 100 次航班都受到了影响。

航空港外的机场上，30 号跑道暂时无法使用，因为一架墨西哥航空公司的波音 707 喷气式客机横亘在跑道上，把跑道堵住了。这架飞机的几个轮子深深陷进跑道边缘被积雪覆盖的湿漉漉的泥地里，动弹不得。地勤人员马不停蹄地忙碌了两个多小时，这个庞然大物愣是岿然不动。眼下，墨航的机组人员想尽了所有办法都无济于事，只好请求环球航空公司前来支援。

受 30 号跑道暂停使用的影响，空中交通管制部门只好对飞机实施流控，限制从邻近航路中心（如明尼阿波利斯、克利夫兰、堪萨斯城、印第安纳波利斯和丹佛）飞来的航班数量。尽管如此，空中仍旧积压了 20

架飞来的航班，在规定的航路上盘旋，有的已经接近最低燃油限制。地面情况也不容乐观，有 40 架班机正等待起飞。在空中滞留的航班有所减少之前，空管只好命令地面航班继续延迟起飞。而此时，等待起飞的班机在机场航站楼门前、滑行道以及地面等待区越积越多，其中有许多还一直开着发动机。

在各家航空公司的仓库里，往日的快速装运因这场暴风雪慢了下来，等待空运的货物都快要爆仓了。看着那些堆积如山的易腐物品，货运主管们也只能干着急。有从怀俄明州运往美国东北部的温室鲜花、一吨发往阿拉斯加安克雷奇的宾夕法尼亚奶酪、运往冰岛的速冻青豆，还有从东部走北极航线空运至欧洲的活龙虾。这些龙虾原本会出现在爱丁堡和巴黎明天的餐馆菜单上，冒充“本地新鲜海产品”，而点餐的美国游客对这些冒牌货却浑然不知。按合同规定，无论是否遇到暴风雪，易腐物品必须快速空运至目的地，确保新鲜。

更让美国航空公司货运部头疼的是，还有几千只小火鸡仔嗷嗷待运。要知道，它们可是几个小时前才刚刚从孵化器里孵出来的，而且它们“孵化—装运”的确切日期早在几周前火鸡还没下蛋的时候就定好了，个中复杂不逊于行军打仗。小火鸡在出壳后的 48 个小时内必须被活着运到西海岸，因为这些小家伙出生之后不吃不喝只能活这么久。正常情况下，这种安排可以确保近 100% 的存活率。而且，运输途中还不能给这些小鸡仔喂食，否则它们就会发臭，把整架飞机都熏得臭烘烘的，而且这股臭气一连几天都挥散不尽。此刻，这些小火鸡仔的运输时间已经晚了好几个小时。所幸，有架飞机已经从客运改为了货运。今晚所有“乘客”当中，这些毛还没长齐的火鸡仔才是“头号贵宾”，它们会比旅客优先被运走。

乘客所在的主航站楼也是混乱不堪。成千上万的旅客滞留机场——或因航班延误，或因航班取消——把航站楼候机区围得水泄不通。行李堆得到处都是。往日宽敞开阔的大厅顿时堪比一片混战的橄榄球场，



又像是平安夜里熙熙攘攘的梅西百货。

航站楼的楼顶原本高高挂着航空港张扬十足的口号：林肯国际——全球航空在此交汇。可现在，也被漫天的大雪完全遮住，看不到了。

梅尔·贝克斯菲尔德思忖道：一切都还在继续运转，这本身就是一个奇迹。

梅尔是航空港的总经理，又高又瘦，办事干练，精力充沛。他正站在管制塔台高处的雪天管制桌旁，望着窗外黑黢黢的一片出神。平日里，从这间四面都是玻璃的房间向外望去，整个航空港都可以尽收眼底，跑道、滑行道、航站楼、地面以及空中的活动，就像是整齐划一的建筑群落和模型，即便是晚上也能在灯光下清楚地看到它们的形状和动向。要说还有哪儿的视野比这儿更好，恐怕只有楼上霸占两层的空中交通管制处了。

但今夜，在狂风暴雪之下，唯有近处几点微弱的灯光能够穿透漆黑的夜晚。梅尔心想：未来几年气象学家开会时，免不了会把这个冬天当成津津乐道的话题吧。

眼前这场暴风雪是5天前从科罗拉多山背风面吹过来的。最初只形成了一小片低压区，比山脚下的农庄也大不了多少。大多数气象预报员要么是没看到航线气象图上有这么一小块，要么是看到了但压根儿没在意。这一低气压区仿佛是气不过大家对它的轻视，像大毒瘤一样膨胀起来，越长越大，先扑向东南，然后又一路向北行进。

它先是横扫了堪萨斯州和俄克拉何马州，在阿肯色州稍作停留，沿途不断招揽各种恶劣天气，准备发力。第二天，它变得更加凶狠，在密西西比河流域逞起了威风，最终在伊利诺伊州一发不可收拾，狂风暴雪接踵而至，气温骤降，寒风刺骨，24个小时内降雪量便达到了10英寸<sup>①</sup>，整个伊利诺伊州因此几近瘫痪。

---

① 1英寸=2.54厘米。——编者注

航空港这边，早在 10 英寸厚的暴雪降下来之前，小雪就一直没断。现在不仅是漫天大雪，还伴着凛冽的狂风，铲雪车刚把积雪清理干净，新的一层就又落了下来。雪天抢险队的人都快累死了。虽然航空港为了应对这种紧急情况给他们准备了临时休息室，可以进去眯上一会儿，但在过去的几个小时内，有几个抢险队员还是体力严重透支，最后只好让一部分人回家休息了。

梅尔身边的雪天管制桌前，平时担任航空港副经理的丹尼·法罗成了雪天值班经理，这会儿正用无线电呼叫雪天维修中心。

“我们的停车场都快不能用了。给我在 Y-74 再加 6 台除雪机，外加一个铲雪队。”

丹尼正坐在雪天管制桌前，说是管制桌，其实连张桌子都算不上，只是一张比较宽敞的三面台子罢了。丹尼左右两边各有一位助手，正对面是一排排电话机、电报机和无线电通信设备。四周挂满了各种地图和图表，一块块记事板上记录着每辆机械除雪机、除雪队员和主管的工作安排和状况。还有一块板上专门记录铲雪队的工作状况——铲雪队员每人配有一把雪铲，工作机动灵活。雪天管制桌也只有在冬天才会忙起来。其余的时候，这间房子一直都是空荡荡、静悄悄的。

丹尼在一张很大的航空港网格地图上匆匆标了几下，光秃秃的头顶汗珠直冒。他再次向抢险队重申了一遍要求，尽量装出一副实在没辙，希望对方能想办法帮他这个忙的样子。其实他根本用不着装，事实本就如此。这里算得上是除雪指挥部。不管谁来指挥，都得从航空港的大局出发，平衡各方需求，把设备调到最需要的地方去。但是，下面干活的人可顾不了这么多，个个只求自己的部门能够正常运转，哪还管得了什么轻重缓急。丹尼急得满头大汗也不足为奇。

“好，好，再加 6 台除雪机。”对讲机里传来一个急躁的声音，应该来自机场的另一头。“你当我是圣诞老人啊，找他要还差不多。”那边说完停了一下，火气更大了，“还有什么更蠢的指示吗？”

梅尔看了丹尼一眼，摇了摇头。梅尔听出说话的是一个老队长，可能他从开始下雪到现在就没歇过，一直在连轴转，这会儿脾气正大着呢，难免有股邪火。通常，打完抗雪疲劳战后，航空港的抢险队和管理部門都会挑一天晚上好好举行聚会，不许任何女伴参加，全体男同胞共度“一吻泯恩仇”之夜。今年，少不了又要热闹一番。

丹尼心平气和地对老队长说：“我们派了4台除雪机去找美联航的那辆送餐卡车了，快回来了，估计快了。”

“可能吧——前提是我们得能找到那辆冻坏的卡车。”

“还没找到吗？你们活儿都干哪儿去了——只顾吃喝泡妞了吗？”对方气势汹汹地回骂过来，丹尼伸手把无线电的音量调小。

“我说，你们这些坐在顶层办公室的呆子知道外面现在是什么情况吗？你走到窗边看看，今晚绝对跟在北极一个样儿。”

“往手里呵呵气吧，厄尼，”丹尼说道，“这样能暖和点儿，也省得你一直骂骂咧咧的。”

梅尔·贝克斯菲尔德在想别的事情，只间或听到丹尼和老队长的两三句对话，但他心里明白，关于航站楼外的情况，抢险队队长所言非虚。一个小时前，梅尔开车经过机场，走的是便道。尽管他对航空港布局早已了如指掌，今晚却总是找不到路，好几次差点儿迷失了方向。

梅尔之前视察了雪天维修中心，那儿的情况和现在一样，一直紧张地忙碌着。如果说塔台上的雪天管制桌是指挥大本营的话，那么雪天维修中心就是前线司令部了。筋疲力尽的抢险队员和管理人員进进出出，一阵挥汗如雨过后又冻得直哆嗦。除了日常的正式员工之外，维修中心一下子添了许多前来帮忙的人——木工、电工、管道工、文职人员，还有警察之类的。这些人都是临时从原来的岗位上抽调过来的，工资按往常的1.5倍发放，直到雪天紧急状况解除。这些人虽然是临时调来的，但每个人都很清楚自己此时的职责。因为在夏秋两季，他们就像士兵过周末时一样，在飞机跑道和滑行道上做过冬季除雪大演习。有时候，看到

除雪队开着铲雪车和扬雪车在阳光灿烂的大热天轰隆而过，不明就里的人会觉得有些好笑。但如果有人质疑为什么要这样大费周章地演习，梅尔·贝克斯菲尔德就会提醒他们，清扫航空港活动区积雪的工作量不亚于给 700 英里<sup>①</sup> 的高速公路除雪。

和管制塔台的雪天管制桌一样，雪天维修中心也只有在冬季需要的时候才会启用。中心设在航空港的一个卡车车库上面，是一个空荡荡的大房间，用的时候由一位签派员主管。从对讲机那头的声音来看，梅尔猜测之前的那个签派员可能是被替换下来，到“蓝厅”里睡觉去了。《航空港日常条例》里把除雪队员简易的临时休息室戏称为“蓝厅”，虽然跟白宫贵宾休息室同名，待遇却有云泥之别。

抢险队队长的声音再次从无线电那头传来：“我们也担心那辆卡车，丹尼。那个可怜的浑蛋司机非冻坏不可。不过，只要脑子还没冻坏，他绝对不会把自己饿死的。”

美国联合航空的这辆运餐车大概是两个小时前从航空公司厨房开往航站楼。运输路线就沿着环形道，通常车程只需 15 分钟。但是，这辆卡车没能按时到达目的地，显然是司机迷了路，被大雪困在机场的荒郊野外了。美联航的飞行签派员先是派出了他们自己的搜寻队，遍寻无果。现在，已经由航空港管理部门接手。

梅尔说：“那架美联航的班机已经起飞了，是吗？没带餐。”丹尼·法罗头也没抬地回答道：“听说机长跟乘客说了实话。告诉他们如果再派一辆运餐车还得再等一个小时，飞机上没吃的，但有电影和酒，加利福尼亚可是有大好的阳光在等着他们。大家当然都想赶紧离开这个鬼地方。换了是我，我也愿意。”

梅尔点点头，按捺住指挥搜寻那辆卡车和司机的冲动。只要行动起来，就有希望。一连几天的寒冷潮湿导致梅尔旧伤复发，这伤还是他从

---

① 1 英里 ≈ 1.609 千米。——编者注

朝鲜战场上带回来的，一直伴随着他，现在他又清晰地感觉到了。梅尔换了一个姿势，斜靠了一下，把身体重心移到那只好脚上。但这只能暂时缓解一下，刚换了一个姿势，疼痛又立马涌上来。

过了一会儿，他很高兴自己刚才没有出面干预。丹尼正在妥善安排——继续全力搜寻卡车，把铲雪车和人手从航站楼那边调过来，指挥他们去环形道附近搜索。此刻，只能先把停车场的除雪工作放一放了。虽然过会儿一定会有很多人发牢骚，但目前最要紧的是搭救那个迷路的司机。

用无线电指挥的间隙，丹尼提醒梅尔：“给你打一个预防针，马上就会接到一大波投诉。搜救队会把环形道堵住的。找到那个司机之前，其他运餐车都没办法通过。”

梅尔点点头。对航空港经理来说，处理各种牢骚抱怨是家常便饭。眼下这种情况和丹尼估计的一样，其他航空公司一旦得知他们的运餐车无法准时运餐，即便有天大的理由也会大肆抗议的。

还有一些人会觉得难以置信：在航空港这种设施完备的地方，一个人怎么会因为暴露荒野而白白送命。但这种情况确实会发生。像这样一个大雪纷飞的夜晚，在机场外的荒地里毫无方向乱转一通可不是闹着玩的。如果那个司机打算待在卡车里一直开着发动机取暖，那辆车马上就会被大雪盖住，因为燃烧不充分而在下面越聚越多的一氧化碳就有可能置人于死地。

丹尼一只手拿着一部红色电话，另一只手快速翻阅着《紧急指令》，那是梅尔根据这类情况认真制定的一些指令。

电话是打给航空港值班消防队队长的。丹尼对他简单描述了一下目前的情况。

“当我们找到那辆卡车，你马上派辆救护车过去，估计还得带上人工呼吸器或者取暖器，也许两样都用得着。但是先别急着行动，等我们知道确切的地点再说。我们可不想再费工夫去雪堆里搭救你们。”

丹尼的汗越来越多，在光秃秃的头顶上越发耀眼。梅尔知道丹尼不喜欢雪天管制桌的工作，他更想待在自己的航空港规划部，规划后勤和民航未来的发展。因为这些规划都是提前弄好的，有大把的时间用来思考，哪像今晚这样，到处都是火烧眉毛、需要立即解决的问题，总把人弄得措手不及。梅尔觉得，就像有些人喜欢活在过去一样，未来才是丹尼·法罗避风的港湾。但是，无论高不高兴，出了多少汗，丹尼一刻都不敢大意，只能马不停蹄地处理各种问题。

梅尔从丹尼背后拿起一个直接拨给空中交通管制塔台的电话。塔台的值班主任接了电话。

“那架墨航 707 怎么样了？”

“还困在那儿呢，贝克斯菲尔德先生。他们已经忙了两三个小时了，还是动不了。”

天刚黑没多久，墨航就陷入了眼前这个麻烦。那时，墨航的机长正准备滑行起飞，本来应该从蓝色滑行灯左侧通过，但机长误从右侧滑了过去。不巧的是，跑道右侧本来就长满了草，排水又出了问题，原本打算过完这个冬天再修理的。现在，别说下了这么大的雪，就是没下雪之前，它下面也已经是一个大泥坑了。一转错方向，墨航这架重达 120 吨的“大家伙”便立马陷在泥潭里，出不来了。

在确定满载的飞机确实无法靠自身推力从泥坑里出来之后，满腹牢骚的乘客只好下了飞机，在工作人员的帮助下穿过泥泞的雪地，坐上匆忙雇来的大巴车。现在，两个多小时过去了，这架大型客机还困在原地，机身和机尾把 30 号跑道堵住了。

梅尔询问道：“跑道和滑行带还是没法用吗？”

“肯定没法用，”塔台的值班主任报告，“我们让所有往外飞的航班暂时在出入口等待，打算让它们去用远一点儿的其他跑道。”

“挺慢的吧？”

“速度慢了一半儿。现在为了清理滑行道，拦了 10 架飞机，还有 12

架正准备发动引擎呢。”

梅尔思忖着，这恰恰说明航空港多么需要再加几条跑道和滑行道啊。三年来，他一直强烈呼吁建一条和 30 号跑道平行的新跑道，还提出一些针对飞行区的其他改进措施。但航空港委员会迫于市里施加的政治压力，没有批准。压力主要来源于市议员，他们为了自身的利益，不愿再发债来为修新跑道募集资金。

“还有一件事，”塔台的值班主任说道，“因为 30 号跑道没法使用，我们的飞机必然要取道梅德伍德上空，已经有居民投诉了。”

梅尔痛苦地哼了一声。梅德伍德社区毗邻机场西南角，总是阻挠通航，对航空港一如芒刺在背。尽管航空港建成的年头比这个社区早很多，但是梅德伍德居民还是对飞机飞过头顶时的噪声很不满，不断生事。新闻媒体跟踪报道了此事，由此引来了更多的投诉和非难。大家对航空港口诛笔伐，谴责其管理不善。最终，经过与政府、多家媒体以及民意代表（梅尔觉得这些人是非不分）长期协商，航空港和联邦航空管理局最终达成一致，如非特殊及必要情况，喷气式客机不得直接在梅德伍德社区上空起降。航空港可用的跑道本来就有限，这样一来，飞行效率就更低了。

此外，双方达成的协议还规定，在梅德伍德附近起飞的飞机，一升到空中就必须启动减噪程序。这下轮到飞行员抗议了，因为减噪程序会威胁飞行安全。但是，航空公司为了平息众怒、树立良好的企业形象，命令飞行员必须执行。

即便这样，梅德伍德居民依然不满意。一些爱滋事的居民还在抗议，煽动群众。据最新的小道消息称，他们正策划对航空港进行合法骚扰。

梅尔问塔台的值班主任：“接了多少投诉电话了？”在对方回答之前，他灰心丧气地想：将来少不了要跟过去一样，把时间耗在跟那群代表争执上了。

“已经接了至少 50 通电话，还有一些没接着的。只要一有飞机起飞，

电话立马就响了——就连没对外公布的电话也有人打进来。真不知道他们是怎么搞到这些号码的。”

“你应该跟那些打电话的人说了吧，我们确实有特殊情况——今天有暴风雪，还有一条跑道不能用。”

“解释了，但没人听啊。他们只想让飞机别从他的头顶上飞过去。有些人还说，不管有什么问题，飞行员都应该执行减噪程序，今晚却没有执行。”

“老天！换了我是飞行员，我也不会执行的。”梅尔心想：但凡心智正常的人，怎么可能要求飞行员在今晚这种极端天气条件下执行减噪程序——刚一起飞就减小推力，然后仪表飞行急转弯回旋上升。

“我也不会，”塔台值班主任说，“不过，估计立场不同吧。要是我住在梅德伍德，可能也会像他们那样想。”

“你不会住梅德伍德的。我们几年前就提醒过那些人不要在那儿盖房子，换了你，你会听进去的。”

“应该吧。对了，我听手下的人说，今晚那儿又要开社区居民大会。”

“下这么大的雪还开？”

“看样子，他们打算坚持到底，听说他们又要搞新花样了。”

“不管有什么新花样，”梅尔推测道，“我们马上就知道了。”

话虽这么说，但梅尔心想，如果梅德伍德真的在开居民大会，航空港目前的情况无疑为他们发动新一轮的攻击提供了最新鲜的火药。媒体和当地政客大概都会出席，在他们头顶飞过的飞机，无论此刻理由多么正当，都会被他们当作小辫子揪着不放，添油加醋地大加议论。因此，堵住的30号跑道越是尽早恢复使用，相关各方就越早受益。

“过一小会儿，”他对塔台的值班主任说，“我会亲自去看看到底怎么回事。到时候，我再跟你说具体情况。”

“好。”

梅尔换了一个话题，问道：“今晚，我弟弟在值班吗？”



“在啊。基斯正在监视西边入口处的雷达。”

梅尔知道，西边入口是管制塔台里任务繁重、紧张忙碌的位置，要监视西边管制扇区内所有入港的航班。梅尔犹豫了一下，随即想起自己跟这位塔台值班主任已经认识很久了。

“基斯还好吧？是不是很紧张？”

电话那头稍微顿了一下，答道：“对，挺紧张的。比平时紧张。”

两个人心里都明白，梅尔的弟弟基斯最近一直挺让他们两个费神的。

“说实话，”值班主任说，“我倒想让他轻松些，但我也没办法啊。我们正缺人手，每个人都在硬着头皮继续工作。”说完又补了一句，“我也不例外。”

“我知道你也是，我还得谢谢你对基斯的关照呢。”

“嗨，干我们这行的，基本上时不时都会碰上这种疲劳战。”梅尔能感觉到，对方的措辞非常小心。“有时会有思想压力，有时会失去勇气。不管是哪种情况，出了问题，我们总会互相帮助的。”

“谢谢。”这番话并没有缓解梅尔的焦虑。“待会儿，我可能会去你那儿一趟。”

“好的，先生。”塔台主任挂断了电话。

称他“先生”完全是客套话。梅尔其实并无权指挥空中交通管制，因为空中交管只听命于总部设在华盛顿的联邦航空管理局。但是，空中交通管制员与航空港管理层之间的关系挺融洽的，梅尔平时也很注意维护这一良好关系。

只要是航空港，无论是哪个航空港，都免不了会有权力重叠、复杂交错的管理问题。没有哪个人是最高统帅，也没有哪个部门是完全独立的。作为航空港总经理，梅尔的职位最接近总指挥，但他知道，有一些领域还是少插手为妙。空中交通管制就是其中一个，另一个是航空公司内部管理。他能大胆过问的是那些影响整个航空港或是涉及航空港使用者福利的事务，他以前也确实这么做过。如果某家航空公司门上贴的某