

萨 苏 著

青岛出版社

北京 段子

把这些写出来，尘封的回忆，
依然如同醇酒，愈久，愈甘。

十年过去了，北京还是北京，
飞机场的飞机，还是那样多，
见了熊猫，还是那样让人，
后来有人证明，这和太阳月亮还有些关系。

熠熠生辉，最著名的当然是华罗庚，
苹果一袋，虽然干而且皱，但正值食
动不已而呆气大发，以后每逢老师忌
自云：怕不合师母口味，特地晒过。直
小孩子也不入口，所以夫人干脆单放
“严果”，遂成典故。此公平日也是



北京段子

萨苏 著

青岛出版社



把这些写出来，尘封的回忆，
依然如同醇酒，愈久，愈甘。

十年过去了，北京还是北京，
飞机场的一个小小地勤，可是直到今天，
见了机场的人，还是那么容易，
后冬有人证明，说错的人，多是一句玩笑话，它自己甚
至不知道，说错的人，多是一句玩笑话，它自己甚

中国商人会物归原主，这是重信义的。萨苏说，可是不
能忘和给外国商人，这是重信义的。萨苏说，可是不

图书在版编目(CIP)数据

北京段子 / 萨苏著. — 青岛: 青岛出版社, 2006.1

ISBN 7-5436-3535-6

I. 北... II. 萨... III. 纪实文学 - 中国 - 当代

IV. I25

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2005) 第 149418 号

书 名	北京段子
著 者	萨 苏
出版发行	青岛出版社
社 址	青岛市徐州路77号(266071)
邮购电话	13335059110 (0532)85814750 (兼传真)
本社网址	http://www.qdpub.com
责任编辑	刘 咏 杨 慧
装帧设计	申 尧
平面制作	杰人平面设计公司
印 刷	青岛双星华信印刷有限公司
出版时间	2006 年 1 月第 1 版 2006 年 1 月第 1 次印刷
开 本	1/24 开(889 × 1194mm)
印 张	8.16
字 数	165 千
印 数	1~3000
书 号	ISBN 7-5436-3535-6
定 价	18.00 元

目 录

001	机场段子
002	机场段子
021	美味段子
022	卖肉夹馍的大刀小妞儿
027	美国佬出洋相
031	中国厨子
094	胡同段子
095	侯宝林的礼物
100	胡同纪事兼忆隆福寺
104	大学段子
105	我的北师大
112	穷得叮当响的日子
118	萨大白话出西域记
123	卖了师兄卖师姐
136	不远万里骑象来
138	过把瘾就死

142

外企段子

143

我们办公室的“大销售”们

147

面试阿拉伯王子

152

文人段子

153

记忆中的陈景润

159

一个震惊中国农机化所的美国农民

165

龙要走了

168

科学院的职称

171

动物段子

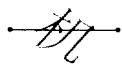
172

野生动物园的故事

机 场 段 子



机场段子



引子

十年过去了，当年萨不过是北京飞机场的一个小小地勤，可是直到今天，见了机场的一切还是那样亲切。

机场有意思的事情真多，比如有一种运5，双翼机，一直用到20世纪90年代。我们基地门口，东边就是停机坪，那儿就有一对儿运5。带着一个朋友到机场玩，他一看这个双翼的玩意儿当场就晕菜了，拉着我的手说他觉得好像回到西安事变了一——没错，那个时候的运输机都比它先进。其实运5这玩意儿“抗造”，低空低速性能特别好，土跑道也能应付，航拍照个相、做个支农什么的还挺忙。您说，用这玩意儿能干的活儿，何必要用喷气机呢？干出来可能还不如它，还贵。

再比如喷气机发动机的劲儿，您知道有多大？我们是有典故的。飞机在停机坪上试车，都知道后边不能站人，那回远远看见一个姐姐骑车顺了拐，刚

想叫还没来得及，看上去就好像谁在她自行车屁股上猛踢了一脚一样，那叫一个快，电光火石一般就从哥儿几个前面蹿过去了，这姐姐还算有两下子，死抓着车把不放，顺着发动机的尾喷全速前进！敢情，只见白裙子从下面翻起来，把脑袋和马尾辫全包在里边了，可让我们看了个好的。这位姐的哥哥是我们中队长，看着我们怪声叫好，脸都变成茄子色了……

把这些写出来，尘封的回忆，依然如同醇酒，愈久，愈甘，题目，就叫做蓝天逸事吧。

机场闭塞，不免对很多事情陌生，文章中有了错误您多包涵，其实，这样睁眼犯错误的不仅萨，机场也有别的兄弟干过。

北京基地老总傅宝鑫被弟兄们敬若神明，广州的荣大才老总在那边兄弟眼里也是一招牌。两个公司都是修飞机的，都是军队出身，难免有些竞争，双方碰面都不免有些眼睛不往眉毛底下长——往脑门上长！附件部的王股长托返航的班机带零件从上海回北京，临上飞机了人家说不行，为什么？人家说



了，荣老板有一批重要的货。王股长是空三师砸轮毂出身的，用现在的话说有点儿兵痞劲，二话不说上去就把人家押货的拽下来了，点着人家鼻子一通数落：你认识我吗？荣老板的人？荣老板算老几？我们还是傅老板的人呢！那架势横得不行，旁边人赶紧把他拉开，一说之下才明白，天下除了荣大才，还有一位荣毅仁也叫荣老板呢。傅老板不过是一基地首长，荣老板可是国家副主席……

一、入门教育和打扫厕所

20世纪90年代初，萨大学毕业后无所事事，投笔从戎到了北京机场。什么是投笔从戎呢？因为机场当年都是保密厂系列，军事编制，虽然90年代已经是一个大得过火的合资企业，但还保持着半军事化的许多传统。

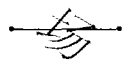
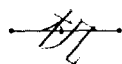
新来的，不管你干什么工作，先下大队去锻炼三个月，说是“培养感情”，确切地说，就是做地勤勤务，专业上叫外场。您80年代或者90年代初坐过飞

机没有？那时候飞机一落地，就能看到一帮穿大破棉袄、戴猪八戒式棉帽子的弟兄们围上去，等乘客下了飞机，就打扫卫生、检查仪表、更换轮胎等等。就是这个工作，那种两边带翅、像两个大耳朵唿扇唿扇的棉帽子是那时候我们的标准打扮，故此地勤兄弟们自嘲说自己是“我见犹怜的猪八戒”。

说起来，日常维护基本没什么技术含量，但是飞行无小事，就是一个螺丝也是责任——我们刚到总队，就有人给我们讲，50年代，咱们从朝鲜下来的两架战斗机在××地失事，就因为一个螺丝。

当时两架飞机穿云下降，整整齐齐地撞到地上，炸出一对儿大坑来。那个时候飞机像金子一样，飞行员也像金子一样，一个双料的一等事故，连军委都惊动了。飞机刚用了一年多，驾驶员打过仗，技术过硬，又没有阶级敌人破坏——就是破坏，也没有两架一块儿往下栽的啊。让人挠头。

后来一位胡某某，有经验的分析人员，发现了问题，那就是长机的驾驶杆的三个连接螺丝都断了，从断口看，明显不是摔的，一模拟，是愣让飞行



员掰断的。以这个为线索，找出了毛病。原来在起飞前做维护的时候，飞机传动系统里掉进了一个螺丝，刚好卡死了操纵尾翼的连杆，这样，无论你使多大的劲儿拉杆，飞机也不能往上升了，因为尾翼锁死了，尾翼不动，飞机就没法俯仰。

从技术上说，要是在高空，可以操纵襟翼代替尾翼工作，但当时是穿云下降，离地面相当近了，而且当时的米格15又没有低空跳伞设备，发生这样的事儿，飞行员只有等死——拉杆的螺丝都断了，可以想象长机的飞行员为了挽救自己的生命用了多大蛮劲儿——但是，他忙于拉杆解脱，也就没有来得及通知僚机拉起。那时候我军是铁的纪律，没有长机的命令，僚机就算有疑虑也不能自作主张，等他跟着长机出云看到地面，一切都晚了。

一切都因为一个螺丝。美军据说也有类似的悲剧，因为扣子掉进操纵系统出事，结果是现在美军飞行员服装全用尼龙搭扣，一个扣子也没有。老职工用这事儿告诉我们日常维护也不能掉以轻心。现在，我还时时想起那位拼

命拉杆的绝望的飞行员，对这个故事可谓印象深刻。

外场这个工作很累，很枯燥，而且是三班倒，没有多少人愿意干。最惨的是夜班，有的时候飞机半夜飞来，就要整夜在机场的砖平房里头守着。

不过，现在记得更多的是弟兄们搂着破棉袄——干完活儿一身油泥，谁舍得穿新装？20世纪90年代后期老总傅宝鑫下了严令，大伙儿才开始穿米色制服，当然，那时候，新式的洗衣房也建起来了——喝两口儿，上下五千年地侃大山。都是年轻人，虽然辛苦，倒也其乐融融。萨那会儿孤身一人，干这个工作是高高兴兴，夜班补贴高，伙食真好，机场食堂的炖牛肉最棒，我估摸八成是50年代跟老毛子学的手艺，百吃不厌。现在想想，也不觉得怎样艰苦。

在外场学了不少知识，比如飞机上大家方便以后的“五谷轮回”，各位知道是怎样的结局么？——我原来以为是从半空中直飞下去，类似投弹，后来才明白那样机舱不能密封不说，方便的朋友大概也早被便盆吸到飞机外边去了。



实际上都进了一个小型的集装箱，到了机场，把它卸下来，往绿地里一倾，就处理完了。您可能得瞪眼睛，这就算完了？完了。因为倒出来的都是乳白色，半固体类似酸奶的物质（您要是喝不下酸奶别怪我啊），毫无异味，转眼就渗入地下去了。集装箱里预先装有药物，和那些不洁之物混合后发生化学反应，将其充分分解，飞机的上升下降，正好起到搅拌和促进反应的作用。我曾经问老师傅，干嘛不用这个药物处理咱们宿舍的厕所呐？又干净，又省事。人家说：是不错啊，不过用三回的费用，就够咱们重建一次厕所的了……

这就是“菜鸟”的问题。我们这些“菜鸟”干不了别的，也就是帮人家搬个梯子、推个轮子什么的，这种活儿，人家认为有老人儿带着，再菜的鸟儿也出不了事儿。

可是，就是这么简单的活儿，我们就愣能给“整”出点儿事儿来，还真不是小事儿……

二、飞机耷拉翅膀

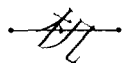
飞机耷拉翅膀？想什么呢？飞机又不是鸭子。

这是真事，机场什么古怪事儿都有，飞机变鸭子算什么，还有飞机吃肥猪的呢。

那是实习到一个多月的时候，又是值夜班。

我和小童、大高三个学生工，加上三个正牌的工人，都在第12组。当然，那么大的机场，值班的地勤是有很多班组的。班长毕业于北京有名的128中学，我们最初对他是深怀戒心，后来才发现此君实诚，非常照顾几个“白面书生”，干活儿时候总比我们干得多，而且不要求我们遵守论资排辈的规矩，倒是黄段子乐此不疲。机场这地方风气淳朴，是“都市里的乡村”，男人女人都刚直爽快，很少城里人的尔虞我诈，最初的担心纯属多余。

那天天津大雾，闹得整个民航系统都乱了套，于是飞机入场也就不太“规矩”。我们变成了救火队员，刚从一架飞机下来，就又被调度叫去“做”下一



架，好像一直忙到夜里三点，才稍稍喘口气。大伙儿抓紧打个盹儿，突然铃声大作，原来沈阳飞来一架晚点的737货机，一个小时就要走，在场的三组人不够忙的，调度想起了我们，抓我们顶上去换轮子。

显然这调度是新手，糟就糟在刚才打了个盹儿。要知道人坚持一夜不睡第二天早上打牌是没有问题的，要是让他睡半个小时，再叫起来，那就非出乱子不可。我们在这个状态下被叫起来，两眼通红地往仓库跑。

飞机换轮子，您不要以为跟汽车换个备胎似的，飞机上什么玩意儿都大。刚到机场那天，迎头看见一辆敞车拉着个半圆形的大罩子过来，看着有点儿像放大了无数倍的卫星锅，看得直晕。人家告诉我们，那是747的鼻子盖，还告诉我们，747的尾翼，远看不起眼，实际呢，七层楼高！不用榫，没有连接件，硬是用47个大螺栓固定在机身上……帝国主义真敢想！干了30年民航的王股长如是说。这737的轮子，平时压在机翼下面谁也不会注意，实际上比我还高半截，要用平车拉着走。弟兄们匆匆找调度要签条，从库房领了就干

活。我没有这方面的专门训练，只能帮着撑轮毂。天儿真冷，我记得手套破了个洞，从那个洞风就好像把手掌都穿透了似的。还好，弟兄们不含糊，三下五除二，一口气儿把该换的六个轮子全换了，这时候，下一架飞机又落上了跑道。

天正麻麻亮，小童回了一下头，冒出一句“梦”话来：这飞机翅膀怎么有点儿耷拉？

班长在后边给了他一个“勾”儿：没睡醒啊？飞机又不是鸭子，还能耷拉翅膀？快干活去！

第二天，当然大伙儿休息。

可是到了下午……

总队长亲自开着车把我们宿舍都“请”去了。

享受了如此待遇，大伙儿便有些忐忑，再进屋一看来人，脑袋顿时就大一号儿——是总局的黑老六，事故调查组的！我看看班长，他的脸色铁灰，看



来也没经过这样的场面。昨天的几组人都来了，谁也不说话，面面相觑，还有一个满脸抽筋儿的调度。我猛然想起来小童那句话，难道是……

六爷站起身来，咳嗽一声开始讲话，前边都是什么“质量安全年”之类的废话，还带着点儿“坦白从宽，抗拒从严”的味道，末了说：昨天××航班的轮子是谁换的？

一片寂静。天知道发生了什么事，我们的脑子都在迅速地转动，昨天太乱了，调度替大伙儿划的勾，应该是今天我们去补手续的，现在承认了，会是个什么责任？是着地的时候爆了轮子？还是轮毂没上紧？要是摔了飞机……我们换换眼色，都觉得脖子后头冒冷气。

沉寂了有一分钟，班长到底是条汉子（反正最后也要查清楚，还是主动点儿吧），把牙一咬说：是我们12组换的，不过轮子可是仓库发的……

你们领的是什么轮子啊？

波音737—300，前起落架左侧四个，右侧两个。

六爷绕着班长转了半圈，我们也都站了起来，班长挪动着脚步，保持立正的姿势面对着老黑。

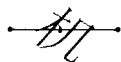
737-300? 啊? 你的漏子捅大了! 告诉你吧, 换了四个737-300的, 还有两个, 你换的什么? 啊? 737-200的! 直径差着10公分! 那么大的轮子你都能换错?!

我看班长腰杆儿一挺, 好像要休克。737-200和300的轮子虽然不一样, 但是都放在一个库里。我们当时晕晕乎乎的, 谁想到这么大的家伙还能推错?!

我居然还能暗想: 这就一点儿也不奇怪了, 波音737-300是自行车式的起落架, 轮子在发动机舱内侧, 那儿开始左右就差了10公分, 到翼尖上……怪不得小童说飞机翅膀有点儿耷拉。

老六忽然露齿一笑, 说出一句让人记忆终生的好话来:

别紧张, 飞机没摔。



他乐了, 我们班长可是摔到椅子去了。

最后弄明白, 昨天晚上, 兄弟们忙中出错, 推错了两个轮子, 而调度、监察竟然一路绿灯放行! 因为谁也没想到在这家伙上会出如此愚蠢的错误, 天又太黑。只有飞行员心里明白, 他一起飞就觉得左右受力不平衡。中国的飞行员是飞苏联飞机练出来的, 就是说靠技术不靠手册, 而且苏联飞机经常有点儿小毛病, 他也没太当回事儿, 一口气飞到徐州, 落了地, 发现落下来也是不舒服, 这才打报告。人家一检查, 我们的人可就丢大发了。

还好是同机型, 如果换上747的轮子, 左右高度差得多了, 飞机一滑跑就要翻车, 不过, 这只是设想, 实际上不可能, 因为不同型号的飞机, 没有兼容性, 轮毂上不去, 就会发现问题。

基地有过去两航起义时代的老人儿, 告诉我们当年他们有一架DC-3的机翼让日本飞机打烂了, 曾经用DC-2的翅膀换过DC-3的, 照样儿飞。看来90年代的飞行员还是保持了这个传统。

为这件事，我们班长挨了个大处分，三个工人挨了小处分，而对于我们几个外聘人员，却意外地什么也没处理，只是以后也再没有安排我们换轮子。我们一直觉得很歉疚，因为弄错的那几个轮子，多半是我们推的。而班长呢，他说没有摔飞机，就万幸了。

三、和黑匣子打交道的人

在机场工作的时候，感觉是除了财务，哪个部门都少不了体力活儿，飞机部得扛飞机轱辘，附件部事儿急了你得去跟着搬大管子，一声令下谁管你是秘书还是计算机工程师呢？那叫军令如山。

惟一没有这种体力工作的，是在厂区南角上小白楼里的译码站。

译码站这地方相当神秘，机场最早用指纹识别身份，就是在小白楼。里面出来进去的都是一些倍儿斯文的家伙，从来不穿工作服，春夏秋冬就是一件皮夹克，反正里面是恒温的——四季都是15度，计算机的理想温度，对人，



就有点儿凉快。

这地方，就是中国民航事故处理的心脏部门。

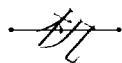
大伙儿都知道飞机上有黑匣子吧？就是航空数据记录仪，记录飞行状况和机舱数据。飞机这东西要命，不出事故便罢，一旦有事故二三百人都难得有一两个生还，越靠前越少，特别是飞机鼻子上的机组成员，迫降的时候最大的可能就是铲进地里去。老实说，那种时候中国的飞行员还都是比较过硬的，一般都能够忘掉自己的性命，全心按照规程操作，争取挽救乘客。据说有一次的机舱录音记了这样一句，就是马上要迫降了，机长让机械师到后舱待命。这话好像很平常，实际上内行明白，里面藏着很多内容，这说明机长知道生还希望很小啦，让机械师到可能幸存的后舱，希望保留一个知道情况的机组人员；还有就是希望地面人员将来根据这句话能够判定机械师是执行命令，不是擅离职守。一旦事故发生，对事故原因的分析很大程度上就要靠黑匣子里面的数据了，当然，通过当时的地空通讯

录音判别，也归他们管。

所以，小白楼平时人浮于事，一到有了事故，那就一片忙乱。后面有一个直升机停机坪，必要的时候发现了黑匣子就直接送过来。曾经有过沈图局长坐镇小白楼，两天两夜不吃不喝等报告的事情，当然各级领导来电、来人了解情况的就更多，那时候小白楼就有另一个代号了——“小白宫”。

说起来坐飞机丧命比坐汽车概率小得多，但是人们还是喜欢坐汽车，原因就是飞机一掉下来谁也没辙，真是总统与庶民一样价钱，你有再大的能耐也改变不了。黄志千厉害不厉害？中国最好的飞机设计师，死于空难。就像闹瘟疫闹到大夫头上一样，难怪大伙儿看着恐惧。都盼着飞机别掉下来，问题是老不掉下来也让人紧张，因为按照概率怎么也该掉一个下来了……

为什么搞得这样复杂？别看飞机上那黑匣子刀枪不入，实际上也扛不住以几千米往下扔，从事故现场回来的黑匣子往往早就变形损坏，里面的磁芯磁带不是打卷就是粉碎，译码站就要从这些残缺的部分里找出有用的信息来。



译码站的老吕就曾经一个礼拜没回宿舍，修复了一段四米多长的磁带，结果呢——这段上数据一切正常，毫无意义，老吕郁闷啊。

我们楼里包括老吕有几个是译码站的，和萨年龄相仿，整天捣鼓事故调查这摊事。一来二去混熟了，才发现有时候不留神，这帮小子就会语出惊人。那就不单是他们的业务，也包括其他负责事故调查的内容了。

这类事情多了，就挑一些说了不犯法的说说罢。萨说的这几起事故，都是真事儿，查查当时报纸就知道我说的是哪次了。

有一次上海起飞的时候摔了一雅克，滑到跑道尽头都没起来，撞电线杆子以后跳河。大伙儿都议论事故原因，上边的结论就出来了，说是苏联发动机不好，上海太热，所以出事。吃饭的时候译码站老吕就听大伙儿议论，听到说所有雅克停飞检修，也不发言，拿了饭盒就走。我觉得他有情绪，追上去问一句，老吕说扯淡。

这样我就拦住他了——大哥啊，这可是报纸上的结论！

老吕开始不想理我，看我不依不饶的，横了我一眼，冒出一句来：尾翼都没配平，飞什么飞？掉头就走了。

我对这个事故所了解的“内幕”，到现在也只有这一句，不过，稍微懂得航空的都明白，起飞尾翼配平是基本常识，就像开车不能拉着手刹起步似的，这是一典型的责任事故。如果发动机不适应气候呢？那就就完全是不可预知的了……老吕怎么知道的？嗨，他是干什么的啊！

这个，据说后来民航纠正了说法，当初拿发动机说事也自有那么说事的道理，要不我也不敢写。

大家经常看灾难片，飞机轮子放不下来啦，或者没油啦，或者飞行员突然病啦，等等等等，无一例外的是地面塔台镇定指挥，专家目光炯炯帮机组想方设法。其实有的时候满不是那么回事。

有一次和他们一块儿吃饭，喝着喝着就有人说，做事故调查有的时候想杀人，说起西北航刚失事一架伊尔，好像是摔在甘肃了，就是这几个兄



弟负责调查的。那是一架货机，死人不多。一来二去我这外行都闹明白了。那飞机掉下来以后，事故查清，老毛子的飞机设计得王八蛋，自动驾驶仪有个三向插口正着也能插进去，倒着也能插进去，碰上维护的一个荒子，反着就给攘进去了，飞机上天就变了蝴蝶，那驾驶员一面改成手动一面呼叫塔台。可气的事就在这儿，当时对话清清楚楚，塔台里面比天上还乱，能负责的不敢说话，敢说话的负不了责，最后请示北京，北京方面询问情况后，一个一个的指令下来，其中有一个就是接通自动驾驶仪（估计是对飞行员不信任）。

那驾驶员一接通，开始还没事，忽然就又开始蝴蝶飞，这时候就听见录音里边有人大吼：断开自动驾驶仪！——这是塔台里面负责技术的。一片混乱中又是一句：没有命令不能断！——这个是有权拍板的。这时候一声“轰”！飞机已经掉下来了……这是录音的最后记录。

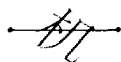
这种事情不是头一回，据说“文革”前就有过一次飞机在天上着火，地

面谁也不敢负责，在天上烧了半个钟头，幸好周总理的飞行员闻讯赶到塔台，当机立断命令放油迫降，才把飞机降下来。想想这种空管简直是二百五，而我们还得坐飞机……好在这是十几年前改革开放初期的事情了，现在，当然不一样。

也有时候做结论好像福尔摩斯探案。

重庆有一班机失事，刚检修好的飞机，为了安全双机组备份，按说不该出事。译码站分析数据发现两个疑点：第一，飞机的一个发动机空中脱落，但是从黑匣子的记录看，这发动机直到脱落前几秒钟，都是工作正常，功率稳定，怎么会掉了呢？第二，飞机的航向奇怪，发动机脱落后本来沿着直线飞行，中间航向变为向右，几秒钟后撞山坠毁。

根据这第一个疑点，排除了发动机故障和爆炸，顺藤摸瓜，找到了事故的真正原因——检修的时候安装技师把固定发动机的螺栓上反了，造成悬吊发动机的螺栓受力不平衡，飞行到事故现场时，螺栓过载出现裂纹，接着断



裂，发动机坠落。

进行事故教育的时候黑老六告诉我们，那技师被抓起来的时候哭得很惨，结婚半年，孩子还在娘肚子里。

早干什么去了？一百多条人命啊。

而第二个航向问题，等大家看过航线图，就都感到无言。

该机出事时推力不足，迅速掉高度，进入一条谷地，谷地尽头的盆地，正是一个人烟稠密的大城市。调查组的推测就是，当看到坠毁已经无可避免的时候，机组冷静选择了进入山区，这样，他们必死无疑——也包括飞机上的一百多名乘客——但是，这可以避免飞机落入城市。要知道苏联伊尔库茨克也发生过一次类似事故，飞机撞进居民区，死亡两千人……

最后，根据调查结果，决定给遇难的飞行员记功。

这个话题未免沉重，说点儿轻松的吧。

话说译码站既然是调查事故的，便有人以为他们是专政机关，有一天有