

一個夏日的午後，一位顧客從圓山附近的一家餐廳出來，招手叫了一輛出租車，但因臨時想起一件事來，他又與同伴說了幾句話才上車。本以為司機生氣，甚至會有怨言，沒想到司機仍用一張笑臉歡迎他。上車後，他告訴司機去松山機場。這位顧客在外貿協會的生產力中心工作，與朋友吃完飯後想回自己的公司。生產力中心坐落在松山機場附近的外貿協會二館，因樓不是太大，也不是太顯眼，知道的人不多，所以他每次都是去機場，免得費力解釋半天。但這次他剛說完，司機就緊接著說道：“你是不是要去外貿協會二館啊？”

這位顧客非常吃驚，通常顧客說去機場，司機一般就會不再作聲，而熱心腸或話多的司機要問，也最多會說你是要去哪兒呀，或你搭乘哪家公司航空公司的飛機呀，還從來沒有人這麼具體而準確地說出他要去的地方。

他更細問司機是怎么知道的。司機說：“第一，你上車時跟朋友只是一般性的道別，一點都沒有送行的感覺；第二，你沒有任何行李，連僅供外出一天所用的小件行李都沒有，而你這個時間才去機場，就算搭乘最晚班機，都沒有可能

在當天趕回來，所以，你真正去的地方不可能是機場；第三，你手里拿的是一本普通的英文雜誌，並且被你隨意地卷折過，一看就不是重要的公文之類的東西，而是供你自己消磨時間用的。一個把英語書刊作為普通閱讀物的人，既然不是去機場就一定是去外貿協會啦，機場附近就只有外貿協會一家單位的人才會這樣讀英語。”

司機邊說邊從後視鏡里望着顧客笑。那位顧客非常吃驚，司機怎麼會在瞬間捕捉到這麼多信息，又怎麼會如此自信。一路聊開來，顧客才發現那位司機真有自信的本錢。他平均每個月都會比其他出租車司機多賺幾萬元台幣。他每天的行車路線都是根據季節、天氣、日期詳細計劃好的。周一至周五早晨，他會先到民生東路附近，那里是中上等的住宅區，搭乘出租車上班的人相對較多。到九點鐘左右，他又會跑各大酒店。這個時間，顧客大約剛吃完早餐。出差的人要出去辦事了，遊玩的人也要出去玩兒了。而這些人均由外地，對環境非常陌生，所以，出租車是最多也是最好的出行選擇。他的中午又分成兩部分：午飯前，他跑公司雲集的大寫字

樓，這個時間會有不少人外出吃飯，又因中午休息時間較短，這些人中大多數人又會為快捷方便而選擇搭出租車；午飯後，他跑餐廳較集中的街區，因為吃完飯的人又趕着要返回公司上班。

到了下午三點左右，他則選擇去銀行附近。就算拋卻一半存錢的人，也還有一半取錢的人。這一半取錢的人因帶了比平時多的錢，也大多不會再去擠公車而會選擇較安全的出租車，所以，載客的幾率也會相對較高。而到了下午五點鐘，市區開始塞車了，他便去機場、火車站或郊區。到了晚飯後，他又回到生意紅火的大酒樓，接送那些吃完飯的人。自己稍事休息一下，他再去休閒娛樂場所門口。“怎麼樣，

我夠職業水準吧？”司機講完自己的行車路線後，不無得意地問顧客。事後，那位顧客一直忘不了那個出租車司機，尤其是出租車司機最後說的那四個字——職業水準。



職業水準

作者：錢黃萍



說說「壞孩子」

作者：林楚方

這些天流行說“壞孩子”，我也想說說自己差點成為“壞孩子”的經歷。小學四年級前，我是一個“壞孩子”，老師不待見我。老師不待見我，我就不願上學，不願上學成績就更不好，老師就更不待見。同學看老師不待見我，就學着老師也不待見我。

有一次和同學打架，他用磚頭在我頭上鑿了個洞，手法專業，瞬間我便滿臉是血。我爸認為學校該負責，就帶我找老師評理，老師當面表態一定懲罰打我的學生。爸爸走了，老師問為什麼打架，打我的小孩先講，但每句都是謊話。可每當我指出時，老師就狠狠瞪着我說：“你沒錯嗎？你就沒錯嗎？”然後轉過頭輕聲輕語地說：“以後不要打人啊，你看，把他打出血了，他爸就來了，要打重了，也給你爸添麻煩，是不是……”

那個年紀的我，常把人分成好人和壞人：日本兵，壞人；國民黨，壞人；我的老師，壞人。回到家，我媽也很氣，記得她和爸爸的對話：“不就因為他們是大家(族)嗎？老師太勢利了……但學還是得上。”我爸說：“算了，忍了。”

幾天後又發生了一件事。我和同學放學路過一片玉米地，他們一起把所有的玉米都拔出來再插回去，但我知道這是壞事，自願自地走了。第二天，整片玉米都死了，農民找到學校。老師說：“沒拔玉米的舉手。”我自豪地舉起手，心想，

老師該表揚我一次了吧，就我一個人沒干壞事啊！但老師看了我一眼，說：“那你看到誰拔了？”我嘟囔着說：“反正我沒拔。”老師轉眼掃向大家，說：“你們覺得他有沒有說謊？”所有的同學都說：“有！”那一刻我哭了，帶着恐懼、無助、委屈，拎起書包就往外跑，身後笑聲一片。那一刻，是我一生中最後失望的時刻。現在看是很小的事，但那時對一個十歲的孩子來說，是天大的事，並且刻在了記憶里。

類似的事情在我四年級前反復發生。四年級前的我，像本沒有打開的書，里面很精彩，但終歸是堆廢紙。直到五年級轉學，黑色的日子才結束。

新老師對我很好，因為我的成績好——因為新環境相對自由，同學比較友好，我第一個期中考試就拿了全班第二。於是我成了“好學生”，開始享受整我腦袋的同學的待遇——無論我和任何人起衝突，老師的第一選擇是懲罰“壞學生”，保護我這個“好學生”。又因為成績好，各種競賽、演講、表演……都屬於我，我還連續被評為“三好學生”。

老師對“好學生”有多愛，對“壞學生”就有多恨，因為在她看來“壞學生”是孽障。她會想出各種辦法懲罰“壞學生”，她要求“壞學生”(考試排名後十幾名)每人自備木棍，上面貼着自己的名字，並將所有木棍掛在黑板旁，誰犯錯就用他的棍子打他。記得有一次，我和一個同學起了衝突，老師拿起棍子就打他，打完發現拿錯了，她說：“不算，要拿你的打……”

我無法衡量那十幾個學生後來的大故事和老師有多大關係，他們中的大多數厭學，成績越來越差，初中沒畢業就離開了學校……但我很“幸運”，有相對健康的心態和好成績，考上重點中學並考上大學，和那些同學徹底相忘于江湖。現在想起我的五年級老師，我總是很矛盾，她對我很好，但那十幾個學生呢？她對他們的態度，跟我四年級前的老師對我的態度是一樣的。

後來，我經常跟人說，老師的作用太重要了，他走對一步，就把孩子送上天堂；走錯一步，就可能把人送入地獄。

但現在，誰在當老師，誰在搞教育？

愷撒于公元前47年遠征安納托利亞，說流出傳千古的名句：“我來，我見，我征服。”許多讀書人可能對“征服”這件事沒有太大興趣，大家比較關心的還是愷撒看見了什麼。中國先賢提倡“讀萬卷書，行萬里路”，也是希望能借著旅遊增長見聞。這幾年，拜經濟發展、生活富裕所賜，國際旅遊業發達，只見各國觀光客四處流竄，不論是中國的長城還是法國的埃菲爾鐵塔，到處充斥著“到此一遊”的心態。遊客來去一陣風，硬是把愷撒的名言體現成了“我吃，我買，我拍照”。新鮮事物總是招人喜歡，很多人在採購之際，任何稀奇古怪的東西都能上身。可是一碰到吃，大家都不約而同，相對保守，甚至得遵循古法，不能將就。

君不見，西方人到中國旅遊，仍是吃西式自助餐。克林頓當初到了西安，您讓他試試一頓餃子宴也許還行，可要他天天吃像褲帶的麵條，拌上油潑辣子，他準不依。就好像咱們到了巴黎，可以排隊買名牌包，但要讓您晚餐來一份韃靼牛肉，早點是藍紋奶酪，定能把您給愁死。導游小姐為了安全起見，安排中國遊客上中國館子，儘管館子里湘菜東安雞與鵝塊蘆番茄醬不分，川味酸辣湯倒像泉州的面線糊，大伙總覺得還是要比“番菜”強。

中國俗語說：“狼行千里吃肉。”這話有多層意義。從生物學角度解釋，狼不是草食性動物，非吃肉不可；從社會學角度看，這句話說的是有能力的人，到哪兒都能顯本事，有飯吃；從文化角度觀察，就是中國人到哪兒都得吃中國食物，真到了找不着中國館子的絕境，哪怕一碗方便麵都要比半生不熟的牛排受歡迎。

一般人進餐，不僅吃的內容得是自己熟悉的，就連進餐的方式也得遵循古禮。有一陣子，美國人對日本文化相當有興趣，也試着吃點日本壽司、拉麵。許多日本商人見了心喜，紛紛進駐美國。沒

想到拉面店一開張，儘管店外大排長龍，人聲鼎沸，可就是賺不了錢。原來，美國人深受自身文化的影響，喝湯不能有聲音，一碗拉面，得一根根地慢慢挑着吃，再拿起湯勺，一口口地喝，規矩是有，可就是就誤人家買賣。這日本店家也不能告訴美國顧客：吃拉面就得大口吸吮，喝湯時還得有點肺活量，你們美國人一定可以做得到的。從這裡就可以看出咱們中國人的智慧，歐美地區的中餐館子里，您看到有人願意賣蘭州拉面？有人想推廣北京炸醬麵？沒有人傻到這份兒上，說明當年肯定有人吃過虧。

咱國人也有這種遵循古禮的精神，到了西式的自助餐館中，每個人張羅個盤子後，一個箭步上前，把想吃的、想試的食物，一股腦往盤子里放，不對，應當說，往盤子上堆。只見個個都捧着山丘似的盤子，小心翼翼地回座，就好像表演雜耍特技功夫，可得小心不要在坐定之前發生“山體滑坡”。接着當然就是暴風雨般的無情攻擊，要把盤子里的各種食物，從生菜沙拉到冰激凌，一起消滅，否則怎能回本？日本有一種“放題餐廳”，也是自助餐，儘管吃，但有時間限制，這種時候，您這麼吃也還能理解。可一般館子並不限制用餐時間，您慢慢取用，一次一兩樣，不僅優雅，還不浪費食物。可惜許多顧客不識個中滋味，老還記着祖輩在黃巢造反時的逃難景象，擔心沒了下頓。

狼行千里吃肉

作者：周惠民



駕駛艙機密

作者：小貝

如今坐飛機已經不再令人感到興奮。當波音747在太平洋3萬多英尺高的上空以每小時600英里的速度飛行時，乘客們卻在抱怨、生氣、悶悶不樂地在筆記本電腦上打字。雖然航班經常延誤、超員，但是花幾百美元就能以接近音速的速度環繞半個地球，還是挺了不起的。

飛行員帕特里克·史密斯大膽地說：“關於飛行，一切你以為你知道的都是錯的。商業飛行盛產錯誤的信息，流行的知識中充滿神話、謬誤和陰謀論。連最聰明的常旅客對飛行也有許多誤解。這並不令人感到意外。對許多人來說，乘

飛機是複雜、煩擾、嚇人的事情，同時它又充滿了秘密。它的神秘隱藏在專業術語、公司的沉默和不負責任的媒體後面。”

比如我們覺得很神氣的飛行員的手錶和拉杆箱，史密斯說：“飛行員戴的複雜的手錶也就是用來看時間的，普通手錶就夠用了，可能只是有些飛行員更喜歡很炫或者很貴的手錶。飛行員黑色的皮箱里裝的是各種地圖、圖標、操作手冊、機場圖表等，此外還有耳機、手電筒各種私人物品。以後人們看到這種皮箱的機會將越來越少，因為航空公司開始用數字產品來代替厚厚的操作手冊。”

曾有電視節目說，有人撿到了天上掉下的藍色冰塊。史密斯說，在美國加州，一塊“藍色的冰”從飛機上掉下，砸穿了一個人的帆船天窗，他索賠成功。從飛機馬桶上洩漏出來的東西會在空中結冰，落到地上時威力如同炸彈。一架波音727的發動機因為吸入了馬桶中的廢物而與機身脫離。但飛機一般不會把馬桶中的廢物在

飛行途中丟掉，降落後，那些藍色的液體以及排泄物會被抽到一輛卡車的桶中，然後運走處理掉。

有許多知識對飛行員來說是基本的常識，卻會讓普通人覺得很厲害。有人問：“飛行員說在拉瓜迪亞機場，我們將在31跑道起飛，這個機場怎麼能有多達31條跑道？”史密斯回答說：“這個機場沒有那麼多條跑道。飛機跑道的編號代表的是跑道的羅盤方位。在一個360度的圓上，北、南、東、西分別對應360度、180度、90度和270度。要看一條跑道的方位，給它加一個零。31號跑道指向310度，即西北方向。跟它相反的是13號跑道，指向130度，即東南方向。跑道的長度一般是一萬英尺。跑道要有照明設備，並且要確保全天候可用，鋪跑道不只是鋪瀝青、畫上條紋那麼簡單，丹佛國際機場的6號跑道耗資1億美元。”

飛機飛行和船只航行的速度是按節(knot)算的，1節就是每小時1海里，海里比英里稍微多一些(一個是6076英尺，一個是5280英尺)。因此100節比每小時100英里稍微快一些。節的詞源是，把打結的繩子從船上扔下去，測量距離。

波音747的油箱能容下4.5萬美式加侖(17萬升)的油，737是1.1萬加侖。55座的螺旋槳飛機能容下不到1000加侖油，雖然跟波音747比少多了，但也足夠你駕車從華盛頓到加州開6趟的了。飛機起飛時油箱很少是滿的。但美國規

定，飛機的油必須足夠飛機到達預定目的地，及兩個以上備降機場，還要再加上至少航行45分鐘。必要時大型飛機可以放油以減輕重量，小飛機需要在上空盤旋以消耗燃油。放油要在足夠高的地方進行，以便燃油消散在空中，而且飛機發動機排氣管是不會把放出的油引燃的。

往東飛的航班號是偶數，往西飛的航班號是奇數。一個航空公司最著名、最遠航線的航班號數字會比較低，只有一兩位。航班號還會按地理位置排列，跨太平洋的航班代號的三位數字以8開頭，因為8在許多亞洲國家被認為很吉利。

很多人都非常關心飛行的安全問題。比如商業飛機上為何沒有降落傘？史密斯說，空難往往發生於毫無徵兆地起飛或降落時，而跳傘是需要條件的，飛機要飛得平穩、速度不快、高度不高，但又足夠降落傘打開。飛機需要安裝防禦肩扛式導彈的設施嗎？全世界有50萬只肩扛式火箭，有30多個恐怖主義和其他組織有這種武器，但這種武器不易使用，射程短時不太可能擊中目標。

有些問題純屬好奇，有人問民用飛機能否做航空表演，比如繞圈或頭朝下飛？答案是，所有飛機多多少少都能表演，但飛行表演的能力基本上來自於極大的推力和馬力，民用飛機的發動機不夠強大。“無論如何，用民用飛機做飛行表演不是好主意，至少清潔工要站著忙一夜，清理咖啡渣和嘔吐物。”