

一周封面



《时代》12月2日

美国精英阶层失去控制？

2019年是美国富豪阶层充满麻烦的一年，因为这个国家即将于2020年举行大选。在民主党总统候选人中，伊丽莎白·沃伦宣布通过财富税、绿色新政和淘汰私人医疗保险改变美国的资本主义；更中立的候选人皮特市长最近表示：“新自由主义是在过去40年中主导了英美政策的政治经济理论，但它的失败助长了特朗普时代，现在需要更好的东西替代它。”

左翼阵营的新思想吓坏了首席执行官和亿万富翁们，同样反资本主义的观念也装进了右翼的口袋，身为共和党人的特朗普也怀疑金融精英对美国的忠诚。

许多人发出了关于“资本主义危机”的警报，甚至有亿万富翁说，由于资本主义未能让更多人受益，美国面临着“国家紧急状态”。



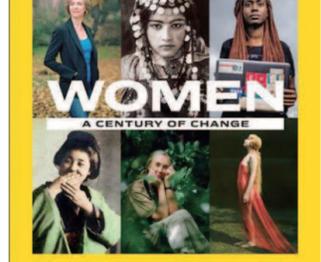
《彭博商业周刊》11月25日

谷歌将与军方合作

11月初，来自美国军工业的数十位专家齐聚距离国会大厦几个街区外的酒店，讨论人工智能软件。午餐时间，美国国防部联合人工智能中心主任杰克·沙纳汉将军与两人聊天，他们分别是谷歌前任CEO埃里克·施密特和谷歌首席法律官肯特·沃克。

过去，不与华盛顿合作是谷歌引以为傲的事情。2018年，在员工的反对声中，谷歌退出了与华盛顿的秘密合作计划，该计划利用商业AI技术分析军用无人机的图像，这使谷歌因缺乏爱国精神而受到批评。

现在，他们在努力修复与国防部的关系。年收入达1400亿美元的谷歌已迈入“中年”，它渴望向商业新领域扩展，而军事合同吸引了谷歌领导层的关注，他们将该合作视为拓宽价值2000亿美元云服务市场的基石。但谷歌员工对此感到震惊，因为与军工业的合作可能会让公司丢掉“不作恶”的信条。



《国家地理》11月

女性：一个世纪的转变

本期《国家地理》杂志聚集于一个主题——女性。其中收录了多篇特稿，例如《在世界各地，妇女正在掌控自己的未来》《对女性最友好和最不友好的国家》《女性如何改造卢旺达》《理科女孩的时代就是现在》等。

《国家地理》杂志还组织了一项长达一年的调查，共有1000多名美国女性回答了关于生活和国家的看法。调查发现，尽管接受调查的女性中69%不认为自己是女权主义者，但略过一半的人回答，在今天的美国作为男人更容易得多。可喜的是，那些曾经被认为是男性主导的行业(如医学、金融和学术界)已经为女性提供了和男性差不多的机会。

编译整理：吴殊

19小时19分钟,17800公里,澳航的一次试飞创造了两项新纪录——全球旅行或开启超远直飞新模式

陈鸿斌

当地时间11月15日,由伦敦希思罗机场飞往悉尼的澳航QF7879航班,在经过19小时19分钟、飞行17800公里后降落,为世界最长不间断直飞航班做了试飞准备。据报道,机上50名乘客看到了两次日出。澳航将这一超长距离项目命名为“日出计划”,以纪念该公司在二战期间的“双日出”耐力飞行。

据美国有线电视新闻网(CNN)报道,此次航班由波音787-9“梦幻客机”执飞,飞行距离和飞行时间均超过了澳航几周前才创下的纪录。10月20日,澳航一架民航客机从纽约直飞悉尼中途不停靠,飞行距离达16200公里,飞行时间长达19小时16分钟。

一次飞行,可以看到两轮日出

据CNN报道,澳航QF7879航班于当地时间14日早上6点左右离开伦敦,15日下午12点28分在悉尼着陆,着陆时剩余的燃料还可使用约1小时45分钟。在这段漫长的旅程中,乘客在航班起飞向东北方向飞行时,在欧洲上空看到了第一次日出;在飞机飞过印度尼西亚时,又幸运地欣赏到第二次日出。

报道称,尽管这架客机的载客量约为250名乘客,但试飞时机上只有50名乘客,其中大多是澳航的工作人员和记者。这次试飞是为了研究超长距离服务对机组人员和乘客的影响,从而为开展长距离飞行做好准备。

澳航首席执行官阿兰·乔伊斯也参加了此次试飞。他说澳航可能要到明年年初才会订购新的波音787-9“梦幻客机”,以实现伦敦至悉尼的不间断直飞。澳航将对此进行三次试飞,未来这条航线将成为世界上最长的商业航线。乔伊斯还表示,他希望能与年底前根据飞机价格、座位配置和飞行员的薪酬协议等因素,做出是否开展此项业务的决定。

除澳航外,新加坡航空也对超远直飞航线非常感兴趣。去年10月,新加坡航空开通新加坡至美国纽约的世界最长直飞航线,飞行时长约19小时,距离16700公里。这条新航线是目前全球两座大城市之间直飞的最长航线,超越卡塔尔航空公司运营、连接卡塔尔首都多哈和新西兰最大城市奥克兰的航线。后者飞行时间大约17小时40分钟,飞行距离14529公里。

如今,越来越多的航空公司开通了超长途航线。据报道,10年前,全球在8000英里(约13000公里)以上的直飞航线仅有10条左右,如今已猛增至23条,接下来还会继续增加。究其原因,地球周长仅4万公里,任意两点之间的最远距离约2万公里,过去由于受技术制约,超长途航线的飞行一般都无法直达,途中必须转机,这就给旅客带来很多麻烦。因此许多旅客都对长途飞行望而生畏。全世界最早投入商业运行的长途航线是1947年澳航开通的悉尼-伦敦航线,其间居然要起降7次。如今,新机型的推出和超远直飞航线的问世,对那些经常长途飞行的旅客而言,无疑是一大福音。

空客A380和波音787、777X的竞争

很长一段时间内,在全球超长途航线上最出风头的一直是空客A380机型,这是迄今为止载客量最大的机型,最多可达540人。但A380最大的问题是机身庞大,全球能起降该机型的机场仅为60个左右。此外,该机型的翼展达79米,而大多数机场登机桥之间的距离都无法满足,这就使得该机型的

航班受到很大制约。

对于如此庞大的机舱,大多数航班都很难坐满乘客,这无疑影响到该机型的赢利状况,以至于目前A380的产量只能维持在每年8架左右。空客公司希望改进后的新机型能接到更多订单,从而实现扭亏为盈。截至目前,阿联酋航空公司是A380机型的最大客户,它开出了100架的订购单,其中42架已确认。

波音公司当然不会坐视空客公司独领风骚。其787“梦幻客机”的航程可达16000公里,此前由于锂电池连续发生问

题而一度停飞。目前该公司通过新颖的设计,对原有机型进行了大幅度的改进和提高。

此外,波音目前仍在研发777X机型,该机型也采用双引擎,座位数为350至425个,机翼完全采用碳纤维材料,从而减轻自重,增强飞机的经济性。虽然其翼展也达72米,但机翼前端是可折叠的,在降落时90度折叠,翼展只有65米,从而助其顺利靠上大多数机场的登机桥。波音777X还吸收了787机型的优点,使得机舱足够宽敞,机窗明显加大,飞行时可

有效保持机舱内的湿度,让乘客在长途飞行中感受更为舒适。

即便各航空公司争相开通超远直飞航线,同时也想方设法让乘客更为舒适,但旅途时间太长的缺陷仍没有明显改变。空客也好,波音也罢,其最新机型的巡航速度一般都在1000公里/小时左右,从半个多世纪前喷气式客机诞生以来,客机的飞行速度并无明显提升。随着图-144的终止与协和式飞机的退出,人类对超音速客机第一阶段的探索宣告结束。但波音公司与Aerion公司合作研发

的超音速商务飞机AS2预计将于2023年问世,届时其时速可达1600公里,将比目前的各类客机快70%。

另外,2017年9月,美国Space X公司首席执行官马斯克在澳大利亚举行的国际航空大会上宣布:他将在2022年用火箭将旅客从纽约送达上海,耗时仅39分钟,这比许多乘客到机场的时间还短。如果这一设想能付诸实现并逐步普及,那才是全球旅行的革命性变革,地球才真正变小了,希望这一天早日到来。



15日,澳航QF7879航班上,乘客们正在做保健操,以缓解长途飞行的疲劳。

视觉中国

那些值得“打卡”的奇怪机场

本报见习记者 沈钦韩

许多鲜为人知的美往佳处藏于深处,不易探寻,于是飞行至该地便成为最便捷有效的途径。但是世界上许多地方的机场却以独特的构造告诉前来观光打卡的人们,想要探寻美好,先接受第一关的挑战。而这第一关,或许也是打卡的第一站。

全球最北机场

朗伊尔机场的极地风情

挪威斯瓦尔巴群岛坐落于欧洲大陆北方,位于挪威大陆与北极点之间,被北冰洋、巴伦支海和格陵兰海环绕,被誉为欧洲八大让人痴迷的小岛之一。所以,游客若想要深入探寻变化莫测的极寒风光,踏入斯瓦尔巴群岛上的朗伊尔机场或许会是最好的选择。该群岛位于北极圈内,终年严寒,60%的领土被冰雪覆盖,夏季平均气温介于4至6℃,冬季气温则徘徊于-16至-12℃之间。工程师结合当地气候,将机场建于永久冻土带上。

但这也带来了一个问题,该地虽常年低温,但是气温依旧会有波动,跑道会受此影响处于不平坦的状态。由于近几年全球气候变暖,该机场的跑道也受到较大影响。当地曾启动一个让跑道与地面“隔离”的项目,事实证明这种方法颇为有效。此外,极寒条件

也给飞机的升降带来一定的挑战,所以领略该岛极地风光并非一帆风顺。

朗伊尔机场位于该岛首府朗伊尔城西北3千米处,建成于1975年,由苏联和挪威共建。该机场拥有真正意义上的定期民航班次,可以说是名副其实的全球最北机场。更高纬度的加拿大努纳武特地区埃尔斯米尔岛北端虽也有一处机场,但是一般游客无法到达该处,而且该机场并无商用功能,所以无法与朗伊尔机场相提并论。

深入极圈的高纬度优势使朗伊尔机场成为北极科考和旅游的重要据点和物资补给点,中国的黄河站便建于斯瓦尔巴群岛的新奥松。此外,斯瓦尔巴群岛如今存有全球已知的所有农作物种子的种子库,可抵御自然灾害和核武器的攻击。当遭遇极端灾害后,人类依然可以借助这个终极备份,保留全球农业希望的“火种”。朗伊尔机场则无疑为这项事业的进展提供了最稳定的交通保障。

最难起降机场

仅有17名飞行员有资格

不丹宗教氛围浓厚,安详地躺卧于喜马拉雅山脉东段南坡,好似一方净土。而想要进入不丹,探寻小国寡民的生活状态,则需要跨过帕罗机场这道坎。

不丹全境多起伏山脉,较少平地,所以唯一一座国际机场——帕罗机场坐落于地势险要且山峰环抱的狭长河谷地

带,飞机起降极具难度。帕罗机场海拔2200米,被称为世界上最难起降的机场。整座机场只有一条跑道,一幢客运大楼、一幢货运大楼及两个飞机泊位。

帕罗机场所在河谷蜿蜒曲折,且跑道两端即为海拔3500米左右的高山,这就意味着在帕罗机场降落前十分钟都看不到跑道,飞机需要在散布着木质房屋的山谷中上下穿梭,且机翼几乎贴着两旁的山坡,飞行员依靠肉眼目视前进。

在越过山脉的屏障,视野可及机场跑道之后,飞机需要以45度进行侧翻,然后几秒内迅速完成下降。起飞也面临相同的难度,起飞之后必须及时转向,以免与高山发生碰撞。所以,帕罗机场的飞机只能在日间升降,且只能依靠目视进行起降,这无疑对飞行员的驾驶技巧提出了非常高的要求。据《福布斯》杂志统计,全球只有17名飞行员在经过严格的训练后才有资格在不丹执行降落任务。

帕罗机场的航线多以尼泊尔、印度等国城市为主,每天降落的国际航班不超过10架次,目前仅有加德满都往返帕罗的航班可从空中俯瞰喜马拉雅山脉。

市中心机场

飞机起降时要封闭马路

直布罗陀位于欧洲伊比利亚半岛最南端,是扼守地中海通往大西洋的咽喉门户。当地虽然领土狭小,但景色壮观,特殊的地理位置赋予其高度的旅游文化

属性。外界若是想通过陆路进入直布罗陀,则需要经历其机场的考验。

在6.5平方公里的区域内划出一块承接欧洲主要国家航班的机场不是件容易的事,但直布罗陀人却别出心裁,在世界城市规划设计上留下了自己的印迹。精打细算的当地人将飞机跑道建在直布罗陀最繁忙的街道中心,用作飞机起落的同时,也井然有序地在飞机起降间隙用于车辆通行。

这就形成了独一无二的景观:行车道温斯顿·丘吉尔大道贯穿机场跑道,当跑道关闭用于飞机升降时,两旁就会出现火车轨道下闸的景象,你要在十字路口静静等待,近距离观看眼前的飞机起落现场。外媒称每当有航班升降时,温斯顿·丘吉尔大道一般需封闭10分钟,最长可能达2小时。

直布罗陀机场被紧紧夹在地中海东侧和阿尔赫西拉斯湾西侧之间,整个跑道长度只有1829米,且坐落于市中心,因此大型宽体客机一般不能安全升降,故航空公司只能选择小型窄体客机。这样的机场条件对飞行员的驾驶技术提出了非常高的要求,降落时,飞行员必须很快将刹车踩到底。

由于直布罗陀城市布局紧凑,还形成一个罕见景观:直布罗陀最大的维多利亚体育场毗邻该机场,每每有足球比赛时,双方球员就不得不在飞机轰鸣声中进行惊心动魄的对决。

内部有神秘的砖石通道,以及保存完好的浮雕和壁画,典型的蒲甘建筑风格,精美的墙壁雕刻以及神秘的往事,尽显这座宏大庙宇的魅力。

走出寺院,一个脸上涂有“拉纳卡”的小女孩跟着我,推荐她贩卖的漆器。蒲甘是东南亚有名的漆器之乡,我来到女孩的摊前,漆器确实精美。可是不知为何,我没有买下的欲望,任凭她用楚楚动人的眼神注视我,我还是转身离开了。

随后,我们来到蒲甘南部的南达曼耶寺,寺内的地道道院可供人打坐参禅。我在这里盘腿坐下,闭上眼睛,学着别人冥想时的样子。

午后的闲适光景过去,胖司机带我回到伊洛瓦底江畔。站在岸边回望蒲甘的佛塔,迷人的景色令我难以释怀。蒲甘虽在1996年就被列入世界遗产预备名单,但由于种种原因,到我前往旅行的2015年,始终未能受到联合国教科文组织和世界遗产委员会的青睐,不觉大为遗憾。

天色渐晚,胖司机将我送到了长途汽车站。摸黑前来,趁亮离去。胖司机与我告别,明天凌晨他还会继续来这里,在大巴前等待新的客人到来。

2019年7月,在第43届世界遗产大会上,蒲甘终于得到与会机构和专家的一致认可,被正式列入世界遗产名录。这颗闪亮的非遗瑰宝,终于获得了一份迟来的、应享的荣誉。

行走世界

杨熠

那是四年前的冬末春初。从安达曼海边的缅甸旧都仰光乘车,行抵伊洛瓦底江中游平原,需要整整一夜时间。

早春二月,凌晨时分的北回归线以南地区依然漆黑一片,热带的国度也尚有微寒。戴着棉帽的缅甸司机们,早已在夜色中堵在尘土飞扬的大巴车站,争取说服刚从大巴下车的异国旅客包乘他们的汽车。司机们的“裙子”在微风中摇曳,这是缅甸人习惯穿着的隆基,隆基之下,是穿着人字拖、黑黢黢的双脚。

这个漆黑一片却又人头攒动的地方,在中世纪时曾被称作“粉碎敌人之城”,以及“铜之土地”。这座缅甸千年故都的正式名称,是蒲甘。

作为走下大巴的异国旅客,被人群包围的我注意到一位揽客者。那是一位身材矮小的司机,黑暗中的微光下,我只能稍稍看清他浑圆饱满的脸。笑容看起来真诚,眼神中带着天然的善意,我放松了戒备,跟随着他的脚步走向远处。

我坐在副驾驶的位置,司机还有一位朋友助手坐在后排,他们两人一起帮我把行李放到后备箱——那种态度和动作依旧沿袭了数十年前英国殖民统治带来的习惯影响。那辆车是一台右舵的,九十年代初日本产铃木小型越野车,车

游历缅甸“万塔之城”蒲甘

辆启动后,音箱中传来日文的提示语。透过车窗,可以发现这些用来做旅游生意的车几乎都是一款式。

胖司机用最快的速度把我带到一座高大的佛塔下,和我一同攀上顶端。面对远处的黑暗,伊洛瓦底江平原干燥的空气伴着微微凉风不停钻进我的鼻孔。

不久,远处天空的颜色逐渐变浓,大片深红色从地平线升起,头顶的黑暗一点一点消解,地面景物的轮廓开始显现。慢慢地,火红色的太阳出现在东边的天际,光线播撒开来,大地终于显露出它的真容。“万塔之城”带着亚洲千年的古老光辉,一览无余展现在我的眼前。

散落在黄色砂地和深绿色灌木中的一座座佛塔,错落有致,古韵悠然。刚刚抵达1小时左右,我就得在一旁窥伺入侵的蒲甘全貌。人与自然完美结合的动人景象太过震撼,难怪当年马可·波罗评价其为“世界最美的景色之一”。

这座观赏日出的塔叫做瑞山陀佛塔,传说该塔的神龛中放有佛陀的一根头发。这座佛塔和其他造型相似的数千佛塔一起,构成了蒲甘这座占地67平方公里的庙宇之城。

蒲甘地区的数千座佛塔,是在公元11世纪到13世纪的两百多年中陆续建成的。公元1057年,自信的蒲甘王国王阿奴律陀四处征伐扩张,将小乘佛教带至蒲甘地区,其本人皈依小乘佛教,开始在伊洛瓦底江畔兴建佛塔。阿奴律陀死后,几位继承者延续了他的事业,不断扩大佛塔修建的规模。蒲甘在几代国王的营造下,逐渐成为整个东南亚首屈一指的佛国圣地。

北方庞大的宋朝虽未来表,更加遥远的蒙古势力强势崛起。13世纪后期,元世祖忽必烈挥师南下,击破蒲甘。在令人骇然的掠夺和洗劫过后,昌盛一时的蒲甘迅速走向衰落。

此后数百年里,蒲甘承受着风沙的侵蚀,佛塔损伤十分严重。到了1975年,蒲甘又遭遇了6.8级地震,多达80%的佛塔在地震中被破坏,很多佛塔甚至从此成为半废墟状态。

胖司机载着我,在这些或全或碎的大小佛塔间穿梭。被缅甸官方称为“蒲甘考古区”的佛塔地带没有严格意义上的“路”,汽车、摩托车、自行车和行人都在同样的砂石路面上往来。

他带我参观精美的阿难陀寺,又载我去远离蒲甘、少有旅行者前往的波帕山。这座突兀的火山颈山峰,宗教意义就如同法国圣米歇尔山或是希腊奥林匹斯山。上山的台阶上有身着粉色僧袍的尼姑和众多觅食的野猴,山顶的一小块平台上,几个脸上涂着“拉纳卡”的孩童正在进行着一场小型足球赛。

傍晚,胖司机和我一同坐在高大壮观的嘉德帕林寺平台上,等待日落。我在蒲甘旅行的那些天,缅甸政府军与果敢地方武装正爆发激烈冲突,就着这个话题我问他:“你去过果敢和佤邦那些地方吗?”“没有”,他笑着说:“你害怕战争吗?”“当然害怕,过去几十年缅甸一直有战争。”“那么正在发生的这场战争呢?”“好在蒲甘那里很远,不会影响到我们”,他始终微笑回答。我也笑了。余晖映照在远处的丛丛塔顶,和暖而安详。

翌日清晨,从布施塔顶的露台远眺,许多热气球与红日一同升起,蒲甘热闹的一天又开始了。胖司机按照约定的时间来接我,依然带着他标志性的笑容。

他带我到达玛央吉寺,这是蒲甘考古区规模最大、保存最完好的寺庙之一。