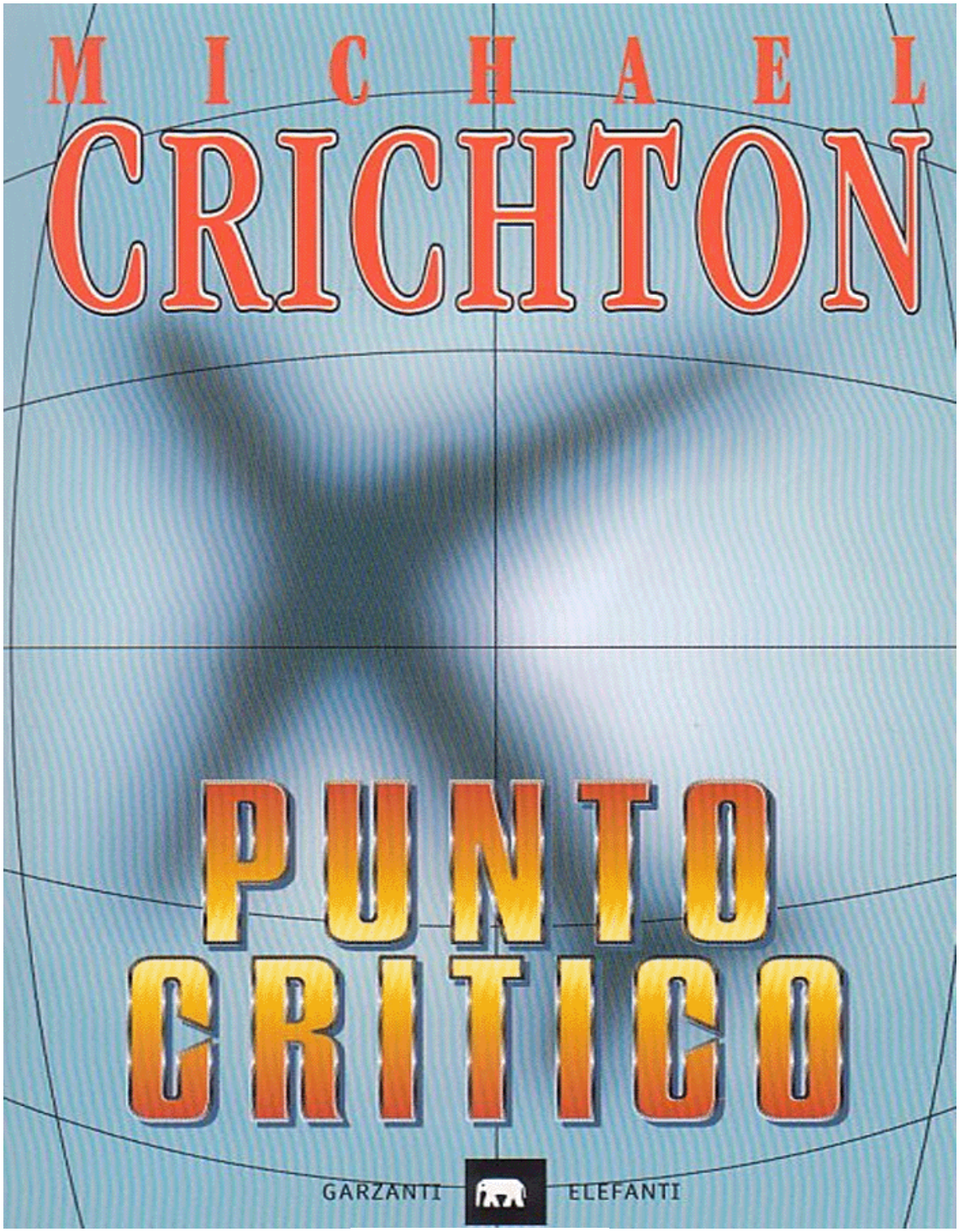
MICHAEL CRICHTON
PUNTO CRÍTICO



LIBROdot.com
http://www.librodot.com

Para Sonny Mehta

Esos malditos artefactos pesan un cuarto de millón de kilos, recorren la tercera parte del perímetro terrestre, y llevan a los pasajeros con mayor comodidad y seguridad que cualquier otro vehículo en la historia de la humanidad. ¿Acaso sugieren ustedes que sabrían hacerlo mejor? ¿Pretenden hacernos creer que saben algo al respecto? Porque tengo la clara impresión de que están agitando a la población en beneficio propio.

CHARLEY NORTON, 78 años, una auténtica leyenda de la aviación, dirigiéndose a los periodistas en 1970, después de un accidente aéreo.

La gran paradoja de la era de la información es que ha concedido nueva respetabilidad a la opinión desinformada.

JOHN LAWTON, 68 años, reportero veterano, dirigiéndose a la Asociación Americana de Periodistas de Radio.

LUNES

A BORDO DEL TPA 545
5.18 H

Emily Jansen suspiró aliviada. El largo vuelo se acercaba a su fin. La luz de la mañana entraba a raudales por las ventanillas del avión En su regazo, la pequeña Sarah entornó los ojos ante el insólito resplandor mientras sorbía ruidosamente las últimas gotas del biberón, para apartarlo acto seguido con sus diminutos puños.

—Estaba bueno, ¿verdad? —dijo Emily—. Muy bien... ahora, arriba...

Levantó a la niña sobre su hombro y comenzó a darle palmaditas en la espalda. El bebé dejó escapar un sonoro eructo y su cuerpo se relajó.

En el asiento contiguo, Tim Jansen bostezaba y se restregaba los ojos. Había dormido toda la noche, desde la salida de Hong Kong. Emily nunca dormía en los aviones; se ponía demasiado nerviosa.

—Buenos días —dijo Tim, mirando su reloj—. Sólo quedan un par de horas, cariño. ¿Hay noticias del desayuno?

—Todavía no —respondió Emily, moviendo la cabeza en un gesto de negación.

Habían cogido un chárter de TransPacific Airlines en Hong Kong. El dinero que se ahorrarían en el pasaje les vendría de perlas para asuntos domésticos cuando llegaran a Colorado, donde Tim comenzaría a trabajar como profesor adjunto en la universidad local. El viaje había sido bastante agradable —estaban en las primeras filas—, pero la tripulación parecía bastante desorganizada y las comidas se servían a horas insólitas. Emily había rechazado la cena porque Tim dormía y ella no podía comer con Sarah dormida en su regazo.

Incluso en esos momentos la tripulación actuaba con una indolencia que sorprendía a Emily. Por ejemplo, dejaban la puerta de la cabina abierta. Sabía que los asiáticos acostumbraban hacer esa clase de cosas, pero aún así a Emily le parecía inapropiado; había una atmósfera demasiado informal, demasiado relajada. Los pilotos se paseaban por el avión durante la noche, charlando con las azafatas. Uno de ellos salía precisamente en ese momento en dirección a la parte trasera del avión. Naturalmente, debía de hacerlo para estirar las piernas. Para mantenerse alerta y esas cosas. El hecho de que la tripulación fuera china no le preocupaba en absoluto. Después de un año en China, admiraba la eficacia de los chinos y la atención que prestaban a los detalles. Pero por alguna razón aquel vuelo la ponía nerviosa.

Emily sentó a Sarah en su regazo. La niña miró a Tim y le dedicó una sonrisa radiante.

—Eh, debería inmortalizar este momento —dijo Tim. Rebuscó en un bolso debajo del asiento, sacó una videocámara y enfocó a su hija. Sacudió la mano libre para atraer su atención.

—Sarah… Sarah… Sarah… Una sonrisita para papá. Sonríe… —La niña sonrió y balbució—. ¿Qué se siente al acercarse uno a Estados Unidos, Sarah? ¿Estás preparada para conocer la patria de tus padres?

Sarah soltó una risita y agitó sus diminutas manos en el aire.

—Puede que todos los estadounidenses le parezcan raros —dijo Emily. La niña había nacido hacía siete meses en Hunan, donde Tim estudiaba medicina tradicional china.

Emily notó que el objetivo de la cámara la apuntaba a ella.

—¿Y qué opinas tú, mamá? —preguntó Tim—. ¿Estás contenta de volver a casa?

—No, Tim —dijo—. Por favor. —Después de tantas horas de viaje, debía de tener un aspecto horroroso.

—Vamos, Em. ¿Qué piensas?

Tenía que peinarse. Tenía que ir al baño.

—Bueno, lo que de verdad quiero —contestó por fin—, con lo que he estado soñando durante meses, es una hamburguesa con queso…

—¿Con salsa de soja Xu-xiang por encima? —preguntó Tim.

—¡No, por Dios! Una hamburguesa con queso, cebolla, tomate, lechuga, pepinillos y mayonesa. *Mayonesa*… ¡Dios mío! Y también mostaza.

—¿Tú también quieres una hamburguesa con queso, Sarah? —dijo Tim, volviendo a enfocar a su hija.

Sarah se había cogido el pie con su pequeña manita. Se lo llevó a la boca, alzó los ojos y miró a Tim.

—¿Está bueno? —preguntó Tim, y al echarse a reír, la cámara vibró—. ¿Es tu desayuno, Sarah? ¿No piensas esperar a las azafatas?

Emily oyó un ruido sordo, casi un rugido, que parecía proceder del ala. Giró la cabeza rápidamente.

—¿Qué ha sido eso?

—Tranquila, cariño —aseguró Tim sin dejar de reír.

Sarah también soltó una risita entrecortada y deliciosa.

—Ya casi hemos llegado, cariño —dijo Tim.

Pero mientras hablaba, el avión pareció sacudirse y el morro inclinarse hacia abajo. De repente todo se ladeó en un ángulo absurdo. Emily sintió que Sarah se le escapaba de los brazos.

Agarró a su hija y la estrechó contra sí. Era como si el avión cayera en picado, pero súbitamente comenzó a subir, y algo le comprimió el estómago contra el asiento. Su hija era un peso muerto sobre ella.

—¿Qué demonios…? —dijo Tim.

Emily brincó bruscamente del asiento, y el cinturón de seguridad quedó a la altura de sus muslos. Estaba mareada, tenía náuseas. Tim rebotó

en el asiento, se golpeó la cabeza contra el compartimiento del equipaje, y la cámara pasó volando ante la cara de Emily.

En la cabina de mando se oían pitidos, alarmas insistentes y una voz metálica que decía: *Stall! Stall!*. ¡Entrada en pérdida! Emily vislumbró los brazos de los pilotos, enfundados en el uniforme azul, moviéndose rápidamente sobre los mandos. La tripulación gritaba en chino. Los pasajeros chillaban histéricamente en todo el avión. Se oía ruido a cristales rotos.

El avión inició otro descenso en picado. Una anciana china resbaló pasillo abajo sobre la espalda gritando a voz en cuello. La siguió un adolescente, dando volteretas en el aire. Emily buscó a Tim con la mirada, pero su marido ya no estaba en el asiento. Las máscaras amarillas de oxígeno se soltaron de sus casillas; pero Emily, aunque había una suspendida delante de su cara, no podía cogerla porque estaba sujetando a la niña.

El empinado descenso —una bajada en picado acompañada de un zumbido ensordecedor— la lanzó contra el respaldo del asiento. Zapatos y monederos volaban como proyectiles por la cabina de pasajeros, chocando con estruendo aquí y allá; los cuerpos se desplomaban contra los asientos o caían al suelo.

Tim había desaparecido. Emily se volvió, buscándolo, y en ese instante un pesado bolso le dio en plena cara: una súbita sacudida, dolor, oscuridad, estrellas. Se sintió mareada, al borde del desmayo. Las alarmas continuaban sonando. Los pasajeros continuaban gritando. El avión continuaba cayendo.

Emily agachó la cabeza, apretó a su pequeña contra el pecho, y por primera vez en su vida se puso a rezar.

TORRE DE CONTROL DE CALIFORNIA SUR
5.45 H

—Torre de control, aquí TransPacific 545. Tenemos una emergencia.

En el oscuro edificio de control de aproximación de tráfico aéreo de California Sur, el controlador Dave Marshall oyó la llamada del piloto y miró la pantalla del radar. El vuelo 545 de TransPacific procedía de Hong Kong y se dirigía a Denver. Se lo habían pasado desde Oakland unos minutos antes: un vuelo perfectamente normal. Marshall tocó el micrófono que tenía en la mejilla y dijo:

—Adelante, 545.

—Solicito permiso para hacer un aterrizaje de emergencia en Los Ángeles.

El piloto parecía tranquilo. Marshall miró fijamente los parpadeantes bloques verdes de datos que identificaban a cada avión en el aire. El TPA 545 se aproximaba a la costa de California. Pronto sobrevolaría Marina del Rey. Todavía le faltaba media hora para llegar a Los Ángeles.

—Recibido mensaje para realizar un aterrizaje de emergencia —confirmó Marshall—. Especifique la naturaleza de la emergencia.

—Tenemos una emergencia con los pasajeros —respondió el piloto—. Necesitamos ambulancias en tierra. Yo diría que unas treinta o cuarenta ambulancias. Quizá más.

Marshall se quedó atónito.

—Repita, TPA 545. ¿Ha pedido *cuarenta* ambulancias?

—Afirmativo. Hemos encontrado violentas turbulencias durante el viaje. Hay algunos heridos entre los pasajeros y la tripulación.

¿Por qué coño no me lo has dicho antes?, pensó Marshall. Se giró en la silla, hizo una seña a su supervisora, Jane Levine, que cogió otro par de cascos, sintonizó y escuchó.

—TransPacific, confirme su solicitud de cuarenta ambulancias en tierra —dijo Marshall.

—¡Cielos! —exclamó Levine haciendo una mueca—. ¿*Cuarenta*?

El piloto seguía tranquilo cuando respondió:

—Afirmativo, torre. Cuarenta.

—¿Necesitan también personal médico de emergencia? ¿Qué clase de lesiones han sufrido los heridos?

—No estoy seguro.

Levine, con un gesto, indicó a Marshall que siguiera interrogando al piloto.

—¿Puede darnos un cálculo aproximado del número de heridos?

—Lo siento. No es posible.

—¿Alguna persona ha perdido el conocimiento?

—No, no lo creo —respondió el piloto—. Pero dos han muerto.

—¡Mierda! —exclamó Jane Levine—. Menos mal que ha tenido la amabilidad de contárnoslo. ¿Quién demonios es este tipo?

Marshall tocó una tecla del panel, abriendo un cuadro de datos en la esquina superior de la pantalla. El cuadro especificaba el personal del vuelo 545 de TransPacific.

—Comandante John Chang. Piloto de TransPacific.

—Ya está bien de sorpresas —dijo Jane Levine—. Pregúntale si el avión está en buen estado.

—TPA 545, ¿cuál es el estado del avión? —preguntó Marshall.

—La cabina de pasajeros ha sufrido daños —respondió el piloto—. Pero son daños sin importancia.

—¿Cuál es el estado de la cabina de vuelo? —preguntó Marshall.

—Cabina de vuelo operativa. FDAU normal. —Se refería a la unidad de adquisición de datos, que detecta fallos en la aeronave, y si ésta indicaba que todo estaba en orden, seguramente así era.

—Tomo nota, 545 —dijo Marshall—. ¿Cómo se encuentra la tripulación de vuelo?

—El comandante y el primer oficial están bien.

—545, ha dicho que había heridos entre la tripulación.

—Sí. Dos azafatas han resultado heridas.

—¿Puede especificar la naturaleza de las heridas?

—Lo siento. No. Una ha perdido el conocimiento. La otra, no lo sé.

Marshall sacudió la cabeza.

—Acababa de decirnos que nadie había perdido el conocimiento.

—Yo no me trago nada de esto —dijo Levine. Levantó el teléfono rojo—. Pon una brigada contra incendios en alerta uno. Llama a las ambulancias. Pide especialistas en neurología y traumatología, y que el departamento médico avise a los hospitales de la zona oeste. —Echó un vistazo a su reloj—. Yo llamaré a la Oficina Regional de Control Aéreo. Esto les dará el día.

AEROPUERTO DE LOS ÁNGELES
5.57 H

Daniel Greene era el oficial de servicio en la Oficina Regional de Control Aéreo de la FAA, en Imperial Highway, a setecientos metros del aeropuerto de Los Ángeles. La oficina regional supervisaba las operaciones de vuelo de todas las compañías aéreas comerciales, controlando todos los detalles, desde el mantenimiento de los aparatos hasta la preparación de los pilotos. Greene había llegado temprano para poner orden en su escritorio; su secretaria se había largado la semana anterior, y el jefe de personal se había negado a reemplazarla, aduciendo que, por imposición expresa de Washington, debían aprovecharse las bajas. De modo que Greene puso manos a la obra, farfullando por lo bajo. El Congreso había recortado el presupuesto de la FAA, la Administración Federal de Aviación, exigiéndoles que hicieran más por menos, pretendiendo hacerles creer que el problema estribaba en la productividad y no en la sobrecarga de trabajo. Pero el número de pasajeros aéreos aumentaba en un cuatro por ciento anual, y la flota

comercial no rejuvenecía. La combinación de ambos factores repercutía en un mayor trabajo en tierra. Por supuesto, la oficina regional no era la única que tenía que apretarse el cinturón. Hasta el Consejo Nacional de Seguridad en el Transporte estaba en quiebra; el consejo sólo obtenía un millón de dólares al año para la prevención de accidentes aéreos y...

Sonó el teléfono rojo de su escritorio, la línea de emergencia. Levantó el auricular. Era una mujer de la torre de control de tráfico aéreo.

—Acaban de informarnos de un incidente en un vuelo entrante de una compañía extranjera —anunció.

—Ajá. —Greene cogió un bloc de notas. La palabra «incidente» tenía un significado especial para la FAA: correspondía a la categoría inferior de problemas que debían comunicar las compañías. Los «accidentes» incluían muertes o daños estructurales en el avión, y siempre eran graves. Con los incidentes, en cambio, nunca se sabía—. Adelante.

—Es el vuelo 545 de TransPacific, procedente de Hong Kong con destino a Denver. El piloto ha solicitado permiso para hacer un aterrizaje de emergencia en el aeropuerto de Los Ángeles. Dice que han encontrado turbulencias durante el vuelo.

—¿El avión está en condiciones de navegar?

—Eso han dicho —respondió Levine—. Tienen heridos y han solicitado cuarenta ambulancias.

—¿*Cuarenta*?

—También tienen dos fiambres.

—Genial. —Greene se puso en pie—. ¿Cuándo llegarán aquí?

—Dentro de dieciocho minutos.

—¡Dieciocho minutos! ¡Joder! ¿Cómo es que me entero tan tarde?

—Eh, el comandante acaba de avisarnos a nosotros, y nosotros os avisamos a vosotros. Ya lo he notificado a los servicios médicos de emergencia y a los bomberos.

—¿Bomberos? ¿No has dicho que el avión está bien?

—¿Quién sabe? —respondió la mujer—. El piloto no parece estar muy bien de la azotea. Puede que sufra un *shock*. Los pasaremos a la torre dentro de siete minutos.

—De acuerdo —dijo Greene—. Salgo hacia allá.

Cogió su chapa de identificación y el teléfono móvil y se dirigió a la puerta. Al pasar junto a Karen, la recepcionista, preguntó:

—¿Tenemos a alguien en la terminal internacional?

—Kevin está allí.

—Llámalo con el busca —dijo Greene—. Dile que espere al TPA 545, procedente de Hong Kong, que Ilegará dentro de quince minutos.

Ordénale que se quede en la puerta correspondiente y que no permita que se marche ningún miembro de la tripulación.

—Hecho —respondió ella cogiendo el teléfono.

Greene condujo como un rayo por el bulevar Sepúlveda en dirección al aeropuerto. Justo antes de que la carretera descendiese bajo la pista, miró hacia arriba y vio el enorme avión de fuselaje ancho de las líneas aéreas TransPacific —fácilmente identificable por su insignia amarilla en la cola— desplazándose hacia la puerta. TransPacific era una compañía de vuelos chárter con sede en Hong Kong. La mayoría de los problemas que la FAA tenía con las líneas aéreas extranjeras guardaba relación con los vuelos chárter. Muchos eran operadores de bajo presupuesto, que no cumplían las rigurosas condiciones de seguridad de los vuelos regulares. Pero TransPacific tenía una reputación excelente.

Al menos el pájaro ya está en tierra firme, pensó Greene. Y no veía daños estructurales en el reactor de fuselaje ancho. El avión era un N-22, fabricado por Norton Aircraft, una empresa aeronáutica de Burbank. Llevaba cinco años en activo, con un rendimiento y un historial de seguridad envidiables.

Greene apretó el acelerador y atravesó el túnel a toda velocidad, pasando por debajo del gigantesco avión.

Cruzó la terminal internacional corriendo. A través de las ventanas vio el reactor de TransPacific detenido ante la puerta, y las ambulancias dispuestas en fila sobre el asfalto. La primera ya se marchaba, haciendo sonar la sirena.

Greene se acercó a la puerta, mostró su distintivo y corrió por la rampa. Los pasajeros estaban desembarcando, pálidos y asustados. Muchos cojeaban, tenían la ropa desgarrada y ensangrentada. A cada lado de la rampa, el personal médico se congregaba en torno a los heridos.

A medida que se acercaba al avión, el nauseabundo olor a vómito se hacía más intenso. Al llegar a la puerta, una asustada azafata de TransPacific lo empujó hacia atrás, hablándole en chino como una ametralladora. Él le mostró el distintivo y dijo:

—¡FAA! ¡Es un asunto oficial! ¡FAA! —La azafata se apartó, Greene pasó junto a una madre abrazada a un niño, y entró en el avión.

Observó el interior y se detuvo en seco.

—¡Dios mío! —susurró—. *¿Qué ha ocurrido en este avión?*

GLENDALE, CALIFORNIA
6.00 H

—¿Mamá? ¿Quién te gusta más, el ratón Mickey o Minnie?

De pie en la cocina de su casa, todavía con los pantalones cortos que se ponía para correr los siete kilómetros diarios de rigor, Casey Singleton terminó de preparar un bocadillo de atún y lo metió en la fiambrera de su hija. Singleton, de treinta y seis años, era una de las vicepresidentas de Norton Aircraft, en Burbank. Su hija estaba sentada a la mesa de la cocina, comiendo cereales.

—¿Y bien? ¿Quién te gusta más, el ratón Mickey o Minnie? —repitió Allison. Tenía siete años, y le gustaba clasificarlo todo por orden de preferencia.

—Me gustan los dos.

—Ya lo sé, mamá —dijo Allison, irritada—. Pero ¿cuál te gusta *más*?

—Minnie.

—A mí también —dijo, apartando el cartón de la leche.

Casey puso un plátano y un termo de zumo en la fiambrera y la cerró.

—Acaba de comer, Allison. Tenemos que prepararnos para salir.

—¿Qué es *ccceí*?

—¿Seis?

—No, mamá. *Cccei*.

Casey la miró y vio que su hija había cogido su nueva chapa de identificación de la fábrica, que tenía la foto de Casey, su nombre —C. Singleton— y en grandes letras azules: CC/CEI.

—¿Qué es *Cccei*?

—Es mi nuevo empleo en la fábrica. Soy la representante de control de calidad en la Comisión de Estudio de Incidentes.

—¿Todavía haces aviones? —Desde el divorcio, Allison se mostraba especialmente atenta a los cambios. La más mínima alteración en el peinado de Casey provocaba continuos comentarios; el tema salía una y otra vez durante varios días. De modo que no era sorprendente que se hubiera fijado en la nueva chapa de identificación.

—Sí, Allie —respondió Casey—. Todavía hago aviones. Todo sigue igual. Sólo que ahora me han ascendido.

—¿Todavía eres gerente? —preguntó la niña.

El año anterior, Allie había mostrado gran entusiasmo al descubrir que su madre era gerente ejecutiva de la empresa. «Mi mamá es gerente», decía a los padres de sus amigas, causando enorme impresión.

—No, Allie. Ahora ponte los zapatos. Tu padre vendrá a recogerte en cualquier momento.

—Seguro que no —dijo Allison—. Papá siempre llega tarde. ¿Qué quiere decir que te han ascendido?

Casey se agachó y empezó a ponerle las bambas a su hija.

—Bueno —dijo—, todavía trabajo en CC, control de calidad, pero ya no compruebo el estado de los aviones en la fábrica. Lo hago cuando han salido de la planta.

—¿Para asegurarte de que vuelan?

—Sí, cariño. Los revisamos y reparamos cualquier avería que se presente.

—Mejor que vuelen —declaró Allison—, porque si no se estrellarían. —Rió—. ¡Mira que si caen del cielo y destrozan las casas de la gente justo cuando están desayunando cereales! Eso no estaría bien, ¿verdad, mamá?

Casey rió con ella.

—No; eso no estaría nada bien. Los empleados de la fábrica se pondrían muy nerviosos. —Terminó de atar los cordones y apartó los pies de su hija—. Ahora, ¿dónde está la chaqueta del chándal?

—No la necesito. —Allison…

—¡No hace frío, mamá!

—Pero puede que haga frío durante la semana. Ve a buscar la chaqueta de tu chándal, por favor.

Oyó un claxon fuera y vio el Lexus negro de Jim frente a la casa. Jim estaba detrás del volante, fumando un cigarrillo. Llevaba americana y corbata. Quizá tuviera una entrevista de trabajo, pensó Casey.

Allison corría de un extremo a otro de su habitación, abriendo y cerrando ruidosamente los cajones. Volvió haciendo pucheros, con la chaqueta del chándal sobresaliendo por un costado de la mochila.

—¿Por qué te pones tan nerviosa cuando papá viene a buscarme?

Casey abrió la puerta, y caminaron hacia el coche bajo la brumosa luz de la mañana.

—¡Hola, papá! —gritó Allison, y echó a correr. Jim le respondió agitando la mano y esbozando una sonrisa ebria.

Casey se acercó a la ventanilla de Jim.

—No fumes con Allison en el coche, ¿de acuerdo?

Jim la miró con aire sombrío.

—Buenos días a ti también —su voz sonaba ronca. Se le notaba la cara hinchada y pálida, como si tuviera resaca.

—Habíamos acordado que no fumarías delante de nuestra hija, Jim.

—¿Y tú me has visto fumar?

—Sólo te lo recuerdo.

—Ya me lo has recordado antes, Katherine —protestó él—. ¡Por el amor de Dios, lo he oído un millón de veces!

Casey suspiró. Se había hecho el firme propósito de no discutir con su ex marido delante de Allison. La psicóloga había dicho que ésa era la razón por la cual Allison había empezado a tartamudear. Ahora hablaba mejor, y Casey procuraba no discutir con Jim, aunque él no hacía nada para ayudarla. Por el contrario, parecía complacerse en dificultar todo lo posible cada encuentro.

—De acuerdo —dijo Casey, procurando sonreír—. Hasta el domingo.

Habían acordado que Allison pasaría una semana al mes con su padre. Se marchaba el lunes y volvía el domingo siguiente.

—Hasta el domingo —dijo Jim con sequedad y una pequeña inclinación de cabeza—. A la hora de siempre.

—El domingo a las seis.

—¡Cielos!

—Sólo quería asegurarme de que te acordabas, Jim.

—Mentira. Lo que haces es controlar, como siempre...

—Por favor, Jim, no discutamos.

—Por mí, muy bien —espetó él. Casey se inclinó.

—Adiós, Allie.

—Adiós, mamá —dijo Allison, pero sus ojos ya tenían un aire ausente y su voz había adquirido un tono de frialdad; incluso antes de abrocharse el cinturón de seguridad, había transferido su lealtad a su padre. Jim pisó el acelerador, y el Lexus se alejó, dejando a Casey en la calzada. El coche dobló la esquina y desapareció.

Al final de la calle, vio la figura encorvada de su vecino, Amos, paseando a su huraño perro. Al igual que Casey, Amos trabajaba en la fábrica. Ella lo saludó con la mano y él le devolvió el saludo.

Regresaba a la casa a vestirse para el trabajo cuando vio un sedán azul aparcado al otro lado de la calle. Dentro había dos hombres. Uno leía el periódico; el otro miraba por la ventanilla. Casey se detuvo un momento. Hacía poco habían entrado a robar en casa de su vecina, la señora Álvarez. ¿Quiénes eran aquellos hombres? No parecían gamberros: tenían veintitantos años y un aspecto atildado y vagamente militar.

Casey pensó en coger el número de la matrícula pero en ese preciso instante su busca comenzó a emitir un pitido electrónico. Se lo desprendió de los pantalones y leyó:

***JM CEI 0700 SB AOTLJ

Suspiró. Las tres estrellas significaban que el mensaje era urgente: John Marder, el mandamás de la fábrica, convocaba una reunión de la CEI, la Comisión de Estudio de Incidentes, a las siete de la mañana en

la Sala de Batalla. La nota final confirmaba la urgencia en el argot de la fábrica: AOTLJ.

Acude o te la juegas.

AEROPUERTO DE BURBANK
6.32 H

El tránsito de la hora punta avanzaba lentamente bajo la pálida luz de la mañana. Casey giró el espejo retrovisor y se inclinó para inspeccionarse el maquillaje. Aunque era atractiva, su corta melena castaña y sus largas piernas atléticas le daban un aire ligeramente masculino. Jugaba como primera base en el equipo de softball de la fábrica. Los hombres se sentían cómodos a su alrededor, la trataban como a la hermana menor, y eso le venía muy bien en la empresa.

De hecho Casey tenía pocos problemas allí. Había crecido en las afueras de Detroit y era la única hija mujer de un redactor del Detroit News. Sus dos hermanos mayores eran ingenieros y ambos trabajaban para la Ford. Su madre había muerto cuando ella era muy pequeña, de modo que se había criado en el seno de una familia de hombres. Nunca había sido lo que su padre llamaba «una niña femenina».

Tras licenciarse en periodismo en la Universidad de Southern Illinois, Casey había seguido los pasos de sus hermanos en la Ford. Sin embargo, escribir comunicados de prensa le parecía una actividad poco interesante, así que aprovechó el programa de formación continua de la empresa para sacarse un master en administración de empresas. Mientras tanto, se casó con Jim, un ingeniero de la Ford, y tuvieron una hija.

Pero la llegada de Allison había acabado con el matrimonio; ante el cambio de pañales y los horarios del biberón, Jim empezó a trasnochar y beber. Con el tiempo se separaron. Cuando Jim anunció que se mudaba a la costa Oeste para trabajar en la Toyota, Casey decidió seguirlo. Quería que Allison se criara cerca de su padre. Estaba harta de los conflictos políticos dentro de la Ford y de los deprimentes inviernos en Detroit. California le ofrecía la oportunidad de empezar de cero. Se veía a sí misma conduciendo un descapotable, viviendo cerca de la playa en una casa con mucha luz y palmeras junto a las ventanas, e imaginaba a su hija creciendo sana y bronceada.

Sin embargo vivía en Glendale, a una hora y media de la playa. Casey se había comprado un descapotable, pero nunca bajaba la capota. Y aunque el barrio de Glendale, donde vivía, era encantador, el territorio de los gamberros comenzaba a escasas manzanas de allí. A veces, por las noches, mientras su hija dormía, oía el ruido sordo de los disparos. A Casey le preocupaba la seguridad de Allison. Le preocupaba su

educación en un sistema escolar donde se hablaban cincuenta lenguas. Y le preocupaba el futuro, porque en California la economía seguía mal y el trabajo escaseaba. Jim llevaba dos años en el paro, desde que lo habían despedido de la Toyota por beber. Y Casey había sobrevivido a una y otra oleada de despidos en la Norton, donde la producción se había hundido a causa de la recesión generalizada.

Nunca había imaginado que trabajaría en una compañía de aviación, pero, para su sorpresa, había descubierto que el pragmatismo y la franqueza del Medio Oeste casaban a la perfección con la actitud de los técnicos que llevaban la empresa. Jim la consideraba rígida y «legalista», pero su meticulosidad le había resultado útil en la Norton, donde desde hacía un año era vicepresidenta del Departamento de Control de Calidad, CC.

Le gustaba trabajar allí, aunque su sección tenía una misión casi imposible. Norton Aircraft estaba dividida en dos grandes bloques —producción e ingeniería—, que libraban una guerra constante entre sí. Control de Calidad mantenía una comprometida posición entre los dos. Se ocupaba de todos los aspectos de la producción y supervisaba todos los pasos de fabricación y montaje. Cuando surgía un problema, CC debía Ilegar al fondo de la cuestión. Y eso rara vez los congraciaba con los mecánicos o los ingenieros involucrados en el problema.

Al mismo tiempo se esperaba que Control de Calidad se ocupara de asesorar a los clientes. Éstos con frecuencia estaban insatisfechos con las decisiones que ellos mismos habían tomado, y culpaban a Norton si las cocinas que habían encargado estaban en el sitio equivocado o si había pocos aseos en el avión. Se necesitaban grandes dosis de paciencia y habilidad política para contentar a todo el mundo y resolver los problemas. Casey, una conciliadora nata, tenía un talento especial para estas cuestiones.

A cambio de caminar sobre una cuerda floja política, los miembros de CC tenían el control de la planta. Como vicepresidenta, Casey estaba involucrada en todos los aspectos del trabajo de la compañía: tenía mucha libertad y una gran responsabilidad.

Sabía que su título era más impresionante que el empleo en sí: Norton Aircraft tenía un montón de vicepresidentes. Sólo en su sección había cuatro, y la competencia entre ellos era feroz. Pero recientemente John Marder la había ascendido, nombrándola representante en la Comisión de Estudio de Incidentes. Era un puesto que exigía dar la cara, y la convertía en candidata presidenta de la sección. Marder no había tornado la decisión a la ligera. Casey sabía que tenía una buena razón para hacerlo.

Al volante de su descapotable Mustang, abandonó la autopista Golden State y siguió por Empire Avenue, circulando paralelamente a la cerca de cadenas que señalaba el perímetro sur del aeropuerto de Burbank. Se dirigió a los complejos comerciales: Rockwell, Lockheed y Norton Aircraft. A lo lejos, vio las filas de hangares, todos con la insignia alada de la Norton en lo alto de la fachada.

Sonó el teléfono del coche.

—¿Casey? Soy Norma. ¿Sabes lo de la reunión?

Norma era su secretaria.

—Voy hacia allí —respondió Cassey—. ¿Qué ha pasado?

—Nadie tiene la menor idea —dijo Norma—. Pero no debe de ser nada bueno. Marder ha estado gritando como un poseso a los técnicos y ha convocado a la CEI.

John Marder era el jefe de operaciones de la Norton. Había estado al frente del proyecto del N-22, lo que significaba que había supervisado la fabricación de ese modelo de avión. Era un hombre cruel y a veces temerario, pero siempre conseguía lo que se proponía. Marder estaba casado con la única hija de Charley Norton, y en los últimos años había tomado muchas de las decisiones de ventas. Eso lo convertía en el segundo de a bordo de la compañía, después del presidente. Había sido Marder quien había ascendido a Casey, y era...

—¿... hago con tu ayudante? —preguntó Norma.

—¿Con mi qué? :

—Con tu nuevo ayudante. ¿Qué quieres que haga con él? Está esperando en tu oficina. ¿Te habías olvidado de él?

—Vaya, es verdad. —Lo cierto es que se había olvidado. Un sobrino de los Norton iba de una a otra sección de la compañía para ascender en la escala jerárquica. Marder le había asignado el joven a Casey, 1o que significaba que tendría que servirle de niñera durante las siguientes seis semanas—. ¿Qué tal es, Norma?

—Bueno, al menos no parece subnormal.

—Norma.

—Es mejor que el último.

Eso no era mucho decir: el último se había caído de un ala durante el montaje de un reactor y había estado a punto de electrocutarse con el equipo de radio.

—¿Cuánto mejor?

—Estoy mirando su expediente —dijo Norma—. Estudió derecho en Yale y tiene un año de experiencia en General Motors. Pero ha estado en la sección de márketing durante los tres últimos meses, y no sabe nada de producción. Tendrás que enseñárselo todo.

—De acuerdo —dijo Casey, suspirando. Marder seguramente esperaba que lo llevara a la reunión—. Dile que me espere delante de la Administración dentro de diez minutos. Y asegúrate de que no se pierda, ¿entendido?

—¿No pretenderás que lo acompañe?

—Sí; mejor que vayas con él.

Casey cerró la tapa del teléfono móvil y consultó su reloj de pulsera. El tránsito se movía despacio. Aún tardaría diez minutos en llegar a la fábrica. Tamborileó impacientemente con los dedos sobre el tablero de mandos. ¿Para qué sería la reunión? Quizá se había producido un accidente, o una catástrofe.

Encendió la radio para oír las noticias. Sintonizó uno de esos programas con llamadas del público, donde un oyente decía: «... no es justo que los niños lleven uniforme en el colegio. Es elitista y discriminatorio...»

Casey pulsó un botón y cambió de emisora.

«... pretenden imponer su idea de la moral al resto de la población. Yo no creo que un feto sea un ser humano...»

Apretó otro botón.

«... estos ataques de la prensa proceden de personas que están en contra de la libertad de expresión...»

¿Dónde demonios dan noticias?, pensó. ¿Se había caído un avión o no?

De repente evocó la imagen de su padre leyendo una gran pila de periódicos nacionales los domingos después de misa, murmurando para sí: «Ésa no es la historia, *ésa* no es la historia», mientras arrojaba las páginas alrededor del sillón del salón. Pero su padre había sido periodista en los sesenta, y ahora el mundo había cambiado. Todo salía en la televisión. En la televisión y en las ociosas charlas radiofónicas.

Un poco más adelante, vio la puerta principal de la fábrica Norton. Apagó la radio.

Norton Aircraft era uno de los grandes nombres en la historia de aviación estadounidense. Charley Norton, un pionero de la aviación, había fundado la compañía en 1935. Durante la Segunda Guerra Mundial la Norton había fabricado el legendario bombardero B-22, el cazabombardero Skycat P-27 y el C-12 de las Fuerzas Aéreas. En años recientes, Norton había capeado el temporal económico que había dejado a la Lockheed fuera del negocio del transporte comercial. Ahora era una de las cuatro compañías que seguía construyendo aviones para el mercado mundial. Las demás eran Boeing, en Seattle; McDonnell Douglas, en Long Beach, y el emporio europeo Airbus, en Toulouse.

Cruzó el enorme aparcamiento hasta la puerta 7, deteniéndose en la barrera, donde un guardia de seguridad comprobó su chapa de identificación. Como de costumbre, Casey se animó al entrar en la planta de montaje, con la energía de sus tres turnos de trabajo, sus montacargas amarillos arrastrando cajas llenas de piezas. Más que una fábrica, era una pequeña ciudad, con hospital, periódico y servicio de policía propios. Cuando Casey se incorporó a la compañía, trabajaban allí sesenta mil personas. La recesión había reducido el número de empleados a treinta mil, pero la fábrica seguía siendo inmensa con sus veinticinco kilómetros cuadrados de extensión. Allí habían fabricado el N—20, el reactor de fuselaje estrecho; el N-22, de fuselaje ancho, y el

KC—22, el avión cisterna de las Fuerzas Aéreas. Veía los principales edificios de ensamblaje, todos de más de un kilómetro de longitud.

Se dirigió al edificio de cristal de Administración, en el centro del complejo. Estacionó en el aparcamiento y dejó el contacto encendido. Vio a un joven con aspecto de colegial, americana de deporte y corbata, pantalones caqui y mocasines. Cuando bajó del coche, el muchacho la saludó tímidamente con la mano.

EDIFICIO 64
6.45 H

—Bob Richman —dijo, estrechándole la mano con una mezcla de cordialidad y reserva—. Soy tu nuevo ayudante.

Casey no recordaba de qué rama de la familia Norton provenía, pero lo catalogó nada más verlo: dinero en abundancia, padres divorciados, un expediente anodino en colegios caros y un inquebrantable sentido de la jerarquía.

—Casey Singleton —respondió ella—. Entra. Llegamos tarde.

—¿Tarde? —preguntó Richman mientras se subía al coche—. Todavía no son las siete.

—El primer turno empieza a las seis —explicó Casey—. Casi todos los miembros de CC nos ajustamos al horario de la fábrica. ¿No hacíais lo mismo en General Motors?

—No lo sé —respondió él—. Yo estaba en el departamento jurídico.

—¿No ibas a la planta?

—Lo menos posible.

Casey suspiró. Pensó que las seis semanas con aquel crío se le harían interminables.

—¿Así que has trabajado en márketing?

—Sí; unos meses. —Se encogió de hombros—. Pero vender no es lo mío.

Casey condujo hacia el sur, en dirección al edificio 64, la enorme estructura donde se había construido el avión de fuselaje ancho.

—A propósito, ¿qué coche tienes?

—Un BMW —respondió Richman.

—Quizá te convendría cambiarlo —sugirió ella—. Por un coche americano.

—¿Por qué? ¿Se fabrica aquí?

—No se fabrica aquí —corrigió ella—; se *monta* aquí. Las piezas vienen del extranjero. Los mecánicos de la planta conocen la diferencia. Todos pertenecen al sindicato. A la United Automobile, Aerospace and Agricultural Implements Workers of America. Ya sabes, la UAW.

Richman miró por la ventanilla.

—¿Insinúas que podría pasarle algo a mi coche?

—No lo insinúo; te lo garantizo —afirmó Casey—. Los muchachos no se andan con chiquitas.

—Lo pensaré —dijo Richman. Contuvo un bostezo—. ¡Dios mío, es muy temprano! ¿Adónde vamos?

—A la CEI. La reunión está convocada para las siete.

—¿La CEI?

—La Comisión de Estudio de Incidentes. Cada vez que hay un problema con uno de nuestros aviones, la CEI se reúne para averiguar qué ha ocurrido y qué puede hacerse al respecto.

—¿Con cuánta frecuencia se reúnen?

—Aproximadamente cada dos meses.

—Muy a menudo —dijo el chico.

Tendrás que enseñárselo todo.

—En realidad —aclaró Casey—, una reunión cada dos meses no es mucho. Tenemos tres mil aviones en servicio activo en todo el mundo. Con tantos pájaros en el aire, siempre pasa algo. Y nos tomamos muy en serio el asesoramiento a los clientes. De modo que cada mañana ponemos una conferencia con los representantes del servicio en todo el mundo. Ellos nos informan de cualquier problema que haya causado demoras en los vuelos del día anterior. Casi siempre son asuntos sin importancia: una puerta de lavabo atascada, un fallo en una luz de la cabina de mando. Pero en CC tomamos nota, hacemos un diagnóstico de averías y lo pasamos al Departamento de Apoyo al Producto.

—Ajá... —Parecía aburrido.

—Y de vez en cuando —prosiguió Casey— nos encontramos con un problema que merece una reunión de la CEI. Tiene que ser algo serio, que afecte a la seguridad del vuelo. Al parecer, hoy ha surgido uno de esos problemas. Si Marder ha convocado la reunión para las siete de la mañana, puedes tener la seguridad de que nadie ha chocado con un pajarillo.

—¿Marder?

—John Marder supervisó el proyecto del avión de fuselaje ancho antes de que lo nombraran jefe de operaciones. Así que probablemente se trata de un incidente con el N-22.

Redujo la velocidad y aparcó a la sombra del edificio 64. El hangar gris se alzaba ante ellos, con ocho plantas de altura y más de un kilómetro

de longitud. Frente al edificio, el asfalto estaba salpicado de tapones desechables para los oídos. Los mecánicos los usaban para que las remachadoras no los dejaran sordos. Cruzaron la puerta lateral y entraron en un pasillo que bordeaba el perímetro del edificio. El pasillo estaba jalonado de máquinas expendedoras de alimentos, reunidas en pequeños grupos cada trescientos o cuatrocientos metros.

—¿Tenemos tiempo para un café? —preguntó Richman. Casey negó con la cabeza.

—No está permitido tomar café en la planta.

—¿No se puede beber café? —gruñó Richman—. ¿Por qué no? ¿Porque se produce en el extranjero?

—Porque es corrosivo. No es bueno para el aluminio.

Casey guió a Richman por otra puerta, hasta la línea de montaje.

—¡Caray! —exclamó Richman.

Los inmensos reactores de fuselaje ancho, parcialmente montados, resplandecían bajo luces halógenas. Quince aviones en diversos estadios de construcción estaban dispuestos en dos largas filas bajo el techo abovedado. Directamente encima de ellos, Casey vio a los mecánicos que instalaban las puertas de las bodegas. Los cilindros del fuselaje estaban rodeados de andamios. Detrás del fuselaje se alzaba una selva de grúas gigantescas pintadas de color azul oscuro. Richman pasó por debajo de una de ellas y miró hacia arriba, boquiabierto. Era ancha como una casa y alta como un edificio de seis plantas.

—Increíble —dijo. Señaló hacia una superficie ancha y plana en la parte superior—. ¿Eso es el ala?

—El estabilizador vertical —respondió Casey.

—¿El qué?

—La cola, Bob.

—¿Eso es la *cola*? —preguntó Richman. Casey asintió con un gesto.

—El ala está allí —dijo, señalando hacia el otro extremo de la planta—. Tiene setenta metros de largo, casi tantos como un campo de fútbol.

Sonó un claxon. Una de las grúas comenzó a moverse. Richman se volvió para mirar.

—¿Es la primera vez que visitas la planta?

—Sí... —Richman giró sobre los talones, mirando hacia todas partes—. Impresionante.

—Son aparatos muy grandes —asintió Casey.

—¿Por qué son de color verde lima?

—Pintamos los elementos estructurales con una capa de resina para evitar la corrosión. Y también los paneles de aluminio, por si se golpean durante el montaje. Están muy pulidos y son muy caros. De modo que dejamos la capa de resina hasta que llega el momento de meterlos en la cámara de pintura.

—No se parece en nada a General Motors —dijo Richman, todavía girándose para mirar alrededor.

—Claro que no —dijo Casey—. Comparados con estos aviones, los coches parecen juguetes.

Richman se volvió, asombrado.

—¿Juguetes?

—Piénsalo —dijo ella—. Un Pontiac tiene cinco mil piezas, y puede montarse en dos turnos de trabajo. Dieciocho horas. Eso no es nada. Estos cacharros —señaló los aviones que se alzaban sobre ellos— son criaturas completamente distintas. El reactor de fuselaje ancho tiene un millón de piezas y tarda setenta y cinco días en montarse. Ningún otro producto manufacturado en el mundo presenta la complejidad de un avión comercial. No hay nada que se le acerque siquiera. Y no se fabrica ninguna máquina que dure tanto tiempo. Coge un Pontiac, úsalo todo el día, todos los días, y verás lo que pasa. Se desmontará en unos pocos meses. Pero nosotros diseñamos nuestros reactores para que vuelen sin problemas durante veinte años y para que duren el doble del período de servicio activo.

—¿Cuarenta años? —preguntó Richman con incredulidad—. ¿Los construyen para que duren cuarenta años?

Casey asintió.

—Todavía hay muchos N—5 en servicio en el mundo, y dejamos de fabricarlos en 1946. Tenemos aviones que han cuadriplicado el tiempo programado, y eso equivale a ochenta años en activo. Los aviones de Norton pueden hacerlo. Los Douglas también. Pero nadie más construye aviones así. ¿Entiendes?

—¡Guau! —exclamó Richman, y tragó saliva.

—A esta sección la llamamos el aviario —dijo Casey—. Los aviones son tan grandes que es difícil tomar conciencia de las proporciones. —Señaló un avión a la derecha, donde pequeñas cuadrillas de obreros trabajaban en diversas posiciones. Las luces de las lámparas portátiles destellaban en el metal—. No parece que haya muchos trabajadores, ¿verdad?

—No; no lo parece.

—Pues probablemente hay doscientos mecánicos trabajando en ese avión, los suficientes para llevar una línea entera de montaje de

automóviles. Pero ésta es sólo una sección de una línea, y tenemos quince en total. Ahora mismo hay quince mil personas en este edificio.

El muchacho cabeceaba, asombrado.

—Parece casi vacío.

—Por desgracia —dijo Casey—, *está* casi vacío. La línea de montaje del fuselaje ancho está trabajando al sesenta por ciento de su capacidad, y tres de esos pájaros son «colas blancas».

—¿Colas blancas?

—Aviones que construimos sin que los encargue un cliente. Fabricamos a un ritmo mínimo para mantener la línea abierta, y no tenemos todos los pedidos que necesitamos. La zona del Pacífico es el sector de mayor crecimiento, pero ahora que Japón atraviesa una etapa de recesión, tampoco nos llegan pedidos de allí. Y las compañías aéreas mantienen sus aviones en servicio durante el máximo tiempo posible. De modo que hay mucha competencia. Por aquí. —Casey comenzó a subir rápidamente por una escalera. Richman la siguió con pasos sonoros. Llegaron a un rellano, y subieron otro tramo de escalera—. Te explico todo esto para que entiendas el motivo de esta reunión. Construimos aviones fantásticos. Nuestros empleados están orgullosos de lo que hacen. Y no les gusta que las cosas salgan mal.

Llegaron a un pasadizo estrecho situado encima de la planta de montaje y se dirigieron hacia una sala con paredes de cristal que parecía suspendida en el aire, debajo mismo del techo. Al llegar a la puerta, Casey abrió.

—Aquí la tienes —dijo—. La sala de batalla.

SALA DE BATALLA
7.01 H

Casey la vio con los ojos de Richman, como si fuera la primera vez: una amplia sala de reuniones con moqueta gris, una mesa redonda de formica, sillas tubulares de metal. Las paredes estaban empapeladas con boletines del consejo, mapas y diagramas técnicos. La pared del fondo era de cristal y daba a la línea de montaje. Allí había cinco hombres en mangas de camisa y corbata, una secretaria con un bloc de notas, y John Marder, que llevaba un traje azul. Le sorprendió que estuviera presente. Los jefes de operaciones rara vez presidían una reunión de la CEI. Marder tenía unos cuarenta y cinco años y era un hombre serio, de mirada penetrante, con el cabello castaño y lacio. Parecía una cobra a punto de atacar.

—Éste es mi nuevo ayudante, Bob Richman —presentó Casey. Marder se levantó al instante.

—Bienvenido, Bob —saludó y estrechó la mano del chico. Esbozó una sonrisa peculiar. Al parecer, Marder, con su fino olfato para la política empresarial, estaba dispuesto a adular a cualquier miembro de la familia Norton, incluso a un sobrino postizo. Casey se preguntó si el muchacho sería más importante de lo que parecía. A continuación presentó los demás asistentes a Richman—. Doug Doherty, a cargo de estructura y mecánica. —Señaló a un hombre rechoncho de cuarenta y cinco años, con un vientre prominente, piel picada de viruela y gafas con cristales de culo de botella. Doherty vivía en un permanente estado de melancolía: hablaba con tono monótono, e invariablemente informaba de que todo iba de mal en peor. Aquella mañana llevaba una camisa a cuadros y una corbata a rayas; debía de haber salido de casa sin que su esposa lo viera. Doherty saludó a Richman con una triste y meditabunda inclinación de cabeza—. Nguyen Van Trung, aviónica. —Trung tenía treinta años, y era delgado, silencioso y reservado. A Casey le caía bien. Los vietnamitas eran los mejores trabajadores de la fábrica. Los técnicos de aviónica eran especialistas en informática y se ocupaban de los sistemas computarizados del avión. Constituían la nueva generación de obreros de la Norton: jóvenes con estudios y buenos modales—. Ken Burne, grupo motor. —Kenny, un pelirrojo con la cara llena de pecas, tenía la costumbre de sacar la barbilla hacia adelante, como si estuviera siempre listo para pelear. Famoso por su afición a los tacos y los insultos, su mal genio le había valido el mote de «Burne, el Blando», por el que lo conocía todo el mundo en la fábrica—. Ron Smith, electricidad. —Calvo y retraído, jugaba nerviosamente con los bolígrafos que llevaba en el bolsillo. Ron era extremadamente eficaz; daba la impresión de que llevaba los planos de los aviones grabados en la cabeza. Pero era muy tímido. Vivía en Pasadena con su madre inválida—. Mike Lee, que representa a la compañía aérea. —Un elegante señor de cincuenta años, cabello gris muy corto, americana azul y corbata a rayas. Mike, general retirado, era ex piloto de las Fuerzas Aéreas y en la actualidad representante de TransPacific en la fábrica—. Y Barbara Ross, con el bloc de notas. —La secretaria de la CEI tenía cuarenta y tantos años y un problema de peso. Miraba a Casey con manifiesta hostilidad. Pero Casey no le hacía el menor caso. Marder señaló un asiento al joven Richman, y Casey se sentó a su lado—. En primer lugar, debo decir que Casey representa a CC ante la CEI —anunció Marder—. Teniendo en cuenta su eficacia en el asunto de Fort Worth, de ahora en adelante será nuestro enlace con la prensa. ¿Alguna pregunta?

Richman parecía azorado y sacudía la cabeza. Marder se giró hacia él y aclaró:

—El mes pasado, Singleton hizo un excelente papel ante la prensa después de un aterrizaje denegado en Fort Worth, Dallas. De modo que se ocupará de cualquier contacto con la prensa. ¿De acuerdo? ¿Entendido? Empecemos. ¿Barbara? —La secretaria repartió un

informe, compuesto de varias hojas grapadas, entre los asistentes—. El vuelo 545 de TransPacific salió del aeropuerto de Kaitak, Hong Kong, a las 22.00 horas de ayer. Realizó un despegue normal y un viaje normal hasta aproximadamente las 5.00 horas de esta mañana, cuando el avión se ha encontrado con lo que el comandante ha descrito como violentas turbulencias...

Se oyeron varios gruñidos en la sala.

—¡Turbulencias! —protestaron los ingenieros, sacudiendo la cabeza.

—... violentas turbulencias que han producido oscilaciones extremas de altitud en el vuelo.

—¡Venga ya! —exclamó Burne.

—El avión —prosiguió Marder— ha hecho un aterrizaje de emergencia en el aeropuerto de Los Ángeles, donde lo esperaban numerosas unidades médicas. El informe preliminar arroja una cifra de cincuenta y seis heridos y tres muertos.

—Es terrible —dijo Doug Doherty con su característica voz triste y monótona, parpadeando detrás de sus gruesas gafas—. Supongo que ahora el consejo se nos echará encima.

Casey se inclinó hacia Richman y murmuró:

—El Consejo Nacional de Seguridad en el Transporte siempre mete las narices cuando hay víctimas.

—En este caso no —precisó Marder—. Se trata de una compañía aérea extranjera, y el incidente ocurrió en el espacio aéreo internacional. Además, el Consejo de Seguridad está ocupado con el accidente de Colombia. Creemos que nos dejarán tranquilos.

—Turbulencias... —repitió Kenny Burne con tono burlón—. ¿Alguna confirmación?

—No —respondió Marder—. Al producirse el incidente, el avión volaba a treinta y siete mil pies de altura. Ningún otro aparato ha informado de problemas meteorológicos a esa altitud y posición.

—¿Y los mapas meteorológicos por satélite? —preguntó Casey.

—Están en camino.

—¿Y qué hay de los pasajeros? ¿El comandante ha anunciado algún problema? ¿La señal de abrocharse los cinturones estaba encendida?

—Nadie ha entrevistado a los pasajeros todavía. Pero, según los datos de que disponemos hasta el momento, no ha habido ningún anuncio.

Richman parecía perplejo otra vez. Casey garabateó una nota en su bloc amarillo, una frase inclinada para que pudiera leerla: «No hubo turbulencias.»

—¿Hemos entrevistado al comandante? —preguntó Trung.

—No —respondió Marder—. La tripulación ha tomado otro vuelo y ha salido inmediatamente del país.

—¡Genial! —exclamó Kenny Burne, arrojando el lápiz sobre la mesa—. ¡Sencillamente genial! El típico caso del atropello y fuga.

—Un momento —intervino Mike Lee con frialdad—. En representación de la compañía, creo que debemos reconocer que la tripulación se ha comportado de manera responsable. En este país no tienen ninguna obligación legal, pero en Hong Kong están expuestos a una demanda de las autoridades de aviación. Han vuelto a su país para afrontar las posibles responsabilidades legales, como corresponde.

Casey escribió: «Tripulación no disponible.»

—¿Sabemos quién era el piloto? —preguntó Ron Smith con timidez.

—Sí —respondió Mike Lee. Consultó una libretita encuadernada en piel—. Se llama John Chang. Cuarenta y cinco años, residente en Hong Kong, seis mil horas de vuelo. Es comandante de TransPacific para el N-22. Muy competente.

—¿Ah, sí? —dijo Burne, inclinándose sobre la mesa—. ¿Y cuándo hizo el último cursillo de actualización?

—Hace tres meses.

—¿Dónde?

—Aquí mismo —respondió Mike Lee—. En los simuladores de vuelo de la Norton, con instructores de la Norton.

Burne se apoyó contra el respaldo de su silla y soltó un gruñido.

—¿Y qué reputación tiene? —preguntó Casey.

—Excelente —contestó Lee—. Si quieres, puedes leer su expediente.

Casey escribió: «No hubo error humano.»

—¿Cree que podríamos entrevistarnos con él, Mike? —preguntó Marder a Lee—. ¿Hablará con nuestro representante en Kaitak?

—Estoy seguro de que la tripulación está dispuesta a cooperar —dijo Lee—. Sobre todo si les enviáis las preguntas por escrito... Confío en tener las respuestas en un plazo de diez días.

—Hummm —masculló Marder—. Demasiado tiempo...

—A menos que consigamos entrevistar al piloto —terció Van Trung—, tendremos problemas. El incidente ha ocurrido una hora antes del aterrizaje. El registrador de voces de la cabina de vuelo sólo conserva los últimos veinticinco minutos de conversación. De modo que en este caso el CVR es inútil.

—Sí, pero tenemos el FDR.

Casey escribió: «Registrador de datos del vuelo.»

—Sí, tenemos el FDR —admitió Trung. Sin embargo eso no parecía tranquilizarlo, y Casey sabía por qué. Los registradores de vuelo eran poco fiables. La prensa los pintaba como las misteriosas cajas negras

capaces de revelar todos los secretos de un vuelo. Pero, en la práctica, a menudo no funcionaban.

—Haré lo que pueda —prometió Mike Lee.

—¿Qué sabemos del aparato? —preguntó Casey.

—Es nuevo; flamante —dijo Marder—. Tres años de servicio. Cuatro mil horas y novecientos ciclos.

Casey escribió: «Ciclos: despegues y aterrizajes.»

—¿Y qué hay de las inspecciones? —preguntó Doherty con aire sombrío—. Supongo que tendremos que esperar semanas antes de que nos pasen los papeles…

—Obtuvo una C en marzo.

—¿Dónde?

—En el aeropuerto de Los Ángeles.

—De modo que el mantenimiento era bueno —dijo Casey.

—Correcto —asintió Marder—. A primera vista, no podemos atribuir este incidente a las condiciones meteorológicas, al mantenimiento del avión o a un error humano. De modo que estamos en blanco. Examinemos la lista de averías posibles. ¿Hay algo en el avión que pueda provocar una conducta en el aparato similar a la que tendría al pasar por una zona de turbulencias? ¿Estructuras?

—Claro —dijo Doherty con tono angustiado—. Una extensión de los *slats*. Comprobaremos la hidráulica de todos los mandos de vuelo.

—¿Aviónica?

Trung estaba tomando notas.

—De momento no me explico por qué el piloto automático no ha tomado el control. En cuanto tenga los datos del registrador de datos de vuelo, sabré algo más.

—¿Electricidad?

—Es posible que hayamos tenido una extensión de *slats* a causa de un circuito parásito —dijo Ron Smith, cabeceando—. He dicho que *es posible*…

—¿Grupo motor?

—Sí; el grupo motor podría tener algo que ver —afirmó Burne, pasándose una mano por el cabello—. Los inversores de empuje podrían haberse desplegado durante el vuelo. Eso haría que el avión entrara en pérdida y girara. Pero si los inversores se han desplegado, tiene que haber daños residuales. Examinaremos las camisas.

Casey miró su cuaderno de notas. Había escrito:

»Estructuras: extensión de *slats*.

»Hidráulica: extensión de *slats*.

»Aviónica: piloto automático.

»Electricidad: circuito parásito.

»Grupo motor: inversores de empuje.»

Eso cubría prácticamente todos los sistemas del avión.

—Tenéis mucho que hacer —dijo Marder, poniéndose en pie y reuniendo sus papeles—. Así que no quiero entreteneros más.

—¡Demonios! —exclamó Burne—. Tendremos este asunto resuelto en menos de un mes, John. A mí no me preocupa.

—A mí sí —dijo Marder—. Porque no tenemos un mes, sino una semana.

Se oyó un coro de protestas.

—¡Una semana!

—¡Caray, John!

—¡Venga, John! Ya sabes que el estudio de un incidente suele tardar un mes.

—Esta vez no —atajó Marder—. El jueves pasado nuestro presidente, Hal Edgarton, recibió un encargo oficial del gobierno de Pekín. Quieren comprar cincuenta reactores N-22, y es posible que encarguen otros treinta aparatos en el futuro. Entrega urgente en dieciocho meses.

Hubo un silencio cargado de asombro.

Los ingenieros cruzaron miradas. Durante meses, habían corrido rumores sobre una importante venta a China. La transacción había sido calificada de «inminente» en varios boletines internos. Pero en la Norton nadie acababa de creérselo.

—Es verdad —aseguró Marder—. Y no necesito deciros lo que eso significa. Es un pedido de ocho mil millones de dólares del mercado aeronáutico con mayor crecimiento del mundo. Son cuatro años de producción al máximo de nuestra capacidad. Esa venta permitirá que esta compañía entre con buen pie en la economía del siglo XXI. Financiará nuevos avances en el N-22 y en el fuselaje ancho N-XX. Hal y yo estamos de acuerdo en que esta operación es una cuestión de vida o muerte para la compañía. —Marder guardó los papeles en su maletín y lo cerró—. Volaré a Pekín el domingo para reunirme con Hal y firmar el contrato con el ministro de Transporte, que querrá saber qué sucedió con el vuelo 545. Y será mejor que pueda contarle algo, o nos volverá la espalda y firmará con Airbus. En ese caso, yo estaré con la mierda al cuello, la compañía estará con la mierda al cuello, y todos los presentes iréis al paro. El futuro de la compañía Norton depende de esta investigación. De modo que lo único que pido son respuestas. Y las quiero para dentro de una semana. Hasta mañana.

Se volvió y salió de la habitación.

SALA DE BATALLA
7.27 H

—¡Qué imbécil! —protestó Burne—. ¿Así es como motiva a sus tropas? ¡Que le den por el culo!

—Así ha sido siempre —dijo Trung encogiéndose de hombros.

—¿Tú qué crees? —preguntó Smith—. Esto podría ser una noticia fantástica. ¿Será verdad que Edgarton recibió el pedido de China?

—Supongo que sí —respondió Trung—. Porque en la planta se han estado construyendo herramientas en secreto. Han hecho otro par de herramientas para el ala, y están a punto de enviarlas a Atlanta. Apuesto a que el trato ya es seguro.

—Lo que es seguro es que Marder quiere salvar el pellejo.

—¿Qué quieres decir con eso?

—Puede que Edgarton haya recibido una oferta provisional de Pekín. Pero ocho mil millones de dólares es mucha pasta para un pedido. Boeing, Douglas y Airbus también están detrás de ese encargo. Los chinos podrían cambiar de proveedor en el último momento. Sería muy típico de ellos. Lo hacen continuamente. De modo que Edgarton está cagando clavos, preocupado por si no consigue cerrar el trato y tiene que contarle al consejo directivo que ha perdido la oportunidad de su vida. ¿Qué hace entonces? Le arroja el balón a Marder. ¿Y qué hace Marder?

—Culparnos a nosotros —respondió Trung.

—Exactamente. Este vuelo de TransPacific les pone la oportunidad en bandeja. Si cierran el trato con Pekín, serán unos héroes. Pero si no hay trato…

—Será porque nosotros lo hemos echado a perder —completó Trung.

—Eso mismo. Habremos tirado por la borda ocho mil millones de dólares.

—Bien —dijo Trung poniéndose en pie—. Será mejor que echemos un vistazo a ese avión.

ADMINISTRACIÓN
9.12 H

Harold Edgarton, el nuevo presidente de Norton Aircraft, estaba en su despacho de la décima planta, mirando por la ventana con vistas a la fábrica, cuando entró John Marder. Edgarton, un ex zaguero de fútbol americano, era un hombre corpulento, de sonrisa fácil y ojos fríos y alerta. Había trabajado antes en Boeing y había llegado a la empresa tres meses atrás para mejorar la política comercial.

Edgarton se volvió y miró a Marder con el entrecejo fruncido.

—Esto es un desastre —dijo—. ¿Cuántas personas han muerto?

—Tres —respondió Marder.

—Dios —dijo Edgarton y sacudió la cabeza—. No podía haber pasado en mejor momento. ¿Has hablado de la venta a China con la comisión de estudio? ¿Les has explicado que la investigación es urgente?

—Sí. Los he puesto al tanto.

—¿E investigarán este asunto en una semana?

—Yo mismo presido la comisión. Conseguiré que la investigación se haga a tiempo —respondió Marder.

—¿Y qué hay de la prensa? —Edgarton seguía preocupado—. No quiero que el Departamento de Prensa lleve este asunto. Benson es un alcohólico, y los periodistas lo detestan. Y los técnicos tampoco pueden hacerlo. Algunos ni siquiera hablan inglés, por el amor de Dios…

—Lo tengo todo pensado, Hal.

—¿De veras? No quiero que tú hables con la maldita prensa. No está entre tus funciones.

—Lo entiendo —dijo Marder—. He hablado con Singleton para que se ocupe de la prensa.

—¿Singleton? ¿Esa mujer de Control de Calidad? —preguntó Edgarton—. He visto el vídeo que me dejaste, donde habla con los periodistas sobre el asunto de Dallas. Es bastante guapa, pero no tiene pelos en la lengua.

—Eso es lo que necesitamos, ¿no? Una persona sincera, estadounidense hasta la médula, que vaya al grano. Y sepa mantenerse firme, Hal.

—Será mejor que así sea —dijo Edgarton—. Si comienzan a echarnos mierda, tendrá que saber defendernos.

—Lo hará —afirmó Marder.

—No quiero que nadie estropee el trato con China.

—Nadie lo estropeará, Hal.

Edgarton miró a Marder con aire pensativo durante un instante. Luego dijo:

—Será mejor que se lo dejes muy claro a todo el mundo. Porque me importa un rábano con quién estés casado... Si la venta no se concreta, mucha gente quedará en la calle. No sólo yo. Rodarán muchas cabezas.

—Lo entiendo —aseguró Marder.

—Tú has escogido a esa mujer. Ha sido una decisión tuya, y el consejo directivo lo sabrá. Si algo va mal con ella o con la CEI, te quedarás en la puta calle.

—Todo saldrá bien —dijo Marder—. Lo tengo todo controlado.

—Más te vale —sentenció Edgarton, y volvió a girarse para mirar por la ventana.

Marder salió del despacho.

AEROPUERTO DE LOS ÁNGELES, HANGAR DE MANTENIMIENTO 21 9.48 H

La furgoneta azul cruzó la pista de aterrizaje y se dirigió hacia los hangares de mantenimiento del aeropuerto de Los Ángeles. De la parte trasera del hangar más cercano sobresalía la cola del reactor de fuselaje ancho de TransPacific, con la insignia de la compañía resplandeciente a la luz del sol.

Los técnicos comenzaron a conversar animadamente en cuanto vieron el avión. La furgoneta entró en el hangar y se detuvo debajo del ala; los técnicos se apartaron. El personal de mantenimiento ya estaba trabajando: media docena de mecánicos vestidos con chalecos se movían a gatas sobre la superficie del ala.

—¡Adelante! —dijo Burne mientras subía por una escalera apoyada sobre el ala. Su exclamación sonó como un grito de guerra, y los demás técnicos lo siguieron. Doherty, en último lugar, subió la escalera con expresión derrotista.

Casey y Richman bajaron de la furgoneta.

—Todos van directo al ala —observó Richman.

—Exactamente. El ala es la parte más importante de un avión, y la estructura más compleja. Primero revisarán el ala y luego harán una inspección visual del exterior del aparato. Por aquí.

—¿Adónde vamos?

—Adentro.

Casey se dirigió al morro y subió por una escalera con ruedas acoplada a la puerta delantera de la cabina de pasajeros, inmediatamente detrás de la cabina de mando. Al llegar a la abertura percibió un nauseabundo olor a vómito.

—¡Cielos! —dijo Richman a su espalda. Casey entró.

Sabía que la sección delantera de la cabina sería la menos afectada, pero incluso allí algunos de los asientos estaban destrozados. Los brazos se habían soltado y colgaban sobre los pasillos. Los compartimientos de equipaje se habían agrietado y las portezuelas estaban abiertas. Las máscaras de oxígeno pendían del techo, aunque algunas habían desaparecido. Había sangre en la alfombra y el techo, charcos de vómito en los asientos.

—¡Dios santísimo! —exclamó Richman, tapándose la nariz. Estaba pálido—. ¿Todo esto a causa de unas *turbulencias*?

—No —dijo ella—. Casi seguro que no.

—Entonces ¿por qué el piloto…?

—Todavía no lo sabemos —respondió ella.

Casey caminó hacia la cabina de mando. La puerta estaba abierta y dentro todo parecía en orden. Sin embargo faltaban los papeles y cartas de navegación. Había un diminuto zapato de niño en el suelo. Al agacharse a recogerlo, Casey encontró un objeto de metal negro atascado bajo la puerta de la cabina de mando. Una cámara de vídeo. La recogió, y el aparato se desarmó en sus manos, convirtiéndose en un amasijo de circuitos impresos, motores plateados, y lazos de cinta colgando de un cartucho roto. Se la entregó a Richman.

—¿Qué hago yo con esto?

—Guárdalo.

Casey fue entonces hacia la parte trasera del avión, sabiendo que la encontraría en peor estado. Comenzaba a hacerse una idea de lo que había sucedido en el vuelo.

—Es evidente que el avión ha sufrido importantes oscilaciones de altitud. Eso significa que ha entrado en picado y luego se ha encabritado; es decir que el morro se ha movido hacia abajo y luego hacia arriba —explicó.

—¿Cómo lo sabes? —preguntó Richman.

—Porque eso hace vomitar a los pasajeros. Pueden soportar los alabeos y las guiñadas, pero no los cabeceos.

—¿Por qué faltan algunas máscaras de oxígeno? —preguntó Richman.

—Porque la gente se agarró de ellas al caer —dedujo Casey. Era la única causa posible—. Y los respaldos de los asientos están rotos… ¿Sabes

cuánta fuerza se necesita para romper un asiento de avión? Están diseñados para soportar dieciséis unidades de impacto. En esta cabina, los pasajeros rebotaron como dados en una cubeta. Y, a juzgar por los daños, parece que las oscilaciones duraron bastante tiempo.

—¿Cuánto?

—Por lo menos dos minutos —dijo. Una eternidad para un incidente de esta clase, pensó.

Tras pasar junto a una destartalada cocina situada en el centro del avión, llegó a la cabina central. Allí los daños eran mucho mayores. Muchos asientos estaban rotos. Había un ancho arco de sangre en el techo. Los pasillos estaban alfombrados de basura: zapatos, prendas hechas jirones, juguetes.

Una cuadrilla de limpieza, con la inscripción NORTON CEI estampada en los uniformes azules, recogía los efectos personales, poniéndolos en grandes bolsas de plástico. Casey se volvió hacia una mujer.

—¿Ha encontrado alguna cámara?

—Cinco o seis hasta ahora —respondió la mujer—. Un par de ellas de vídeo. Aquí hay de todo. —Metió la mano debajo de un asiento y sacó un diafragma de goma marrón—. Como le decía.

Esquivando con cuidado la basura de los pasillos, Casey siguió hacia la popa. Pasó junto a otro tabique divisorio y entró en la cabina trasera, cerca de la cola.

Richman contuvo el aliento.

Era como si una mano gigantesca hubiera aplastado el interior del avión de un puñetazo. Los asientos estaban hundidos. Los compartimientos de equipaje colgaban del techo, tocando casi el suelo, los paneles superiores se habían abierto, revelando los cables y la tela aislante plateada. Había sangre por todas partes; algunos de los asientos estaban empapados de una sustancia de color rojo oscuro. Los lavabos de popa estaban destrozados, los espejos hechos añicos, los cajones de acero inoxidable abiertos y retorcidos.

Casey miró hacia la izquierda de la cabina, donde seis auxiliares médicos se afanaban por sujetar algo pesado, envuelto en un tejido de malla de nailon, que colgaba cerca del compartimiento de equipaje del techo. Los auxiliares tomaron posiciones, la malla de nailon se movió, y súbitamente la cabeza de un hombre asomó por un lado. Tenía la cara gris, la boca abierta, los ojos ciegos, varios mechones de pelo colgando.

—¡Dios mío! —dijo Richman, y al instante se volvió y huyó. Casey se acercó a los asistentes sanitarios. El muerto era un hombre maduro de rasgos orientales.

—¿Cuál es el problema? —preguntó.

—Lo sentimos, señora —se disculpó uno de los auxiliares—. Pero no podemos sacarlo. Lo encontramos emparedado aquí, y está atascado. Es su pierna izquierda.

Uno de los auxiliares alumbró hacia arriba con una linterna. La pierna izquierda estaba encajada dentro del compartimiento del equipaje, por encima del panel de la ventanilla, y atravesaba el material aislante plateado. Casey intentó recordar qué cable pasaba por allí, y si podía ser crítico para el vuelo.

—Tengan cuidado al sacarlo —dijo.

—Esto es lo más extraño que he visto en mi vida —oyó decir a una mujer del servicio de limpieza desde la cocina.

—¿Cómo ha llegado aquí? —preguntó otra mujer.

—Vete tú a saber.

Casey se acercó a averiguar de qué hablaban. La mujer de la limpieza había encontrado una gorra azul de piloto. Tenía una huella digital estampada en sangre en la parte superior.

Casey la cogió.

—¿Dónde han encontrado esto?

—Aquí mismo —dijo la mujer de la limpieza—. En la puerta de la cocina. Muy lejos de la cabina de mando, ¿no?

—Sí. —Casey dio vuelta a la gorra en sus manos. Alas plateadas en la parte delantera, el medallón amarillo de TransPacific en el centro. Era una gorra de piloto, con los galones de comandante, de modo que seguramente pertenecía a uno de los miembros de la tripulación suplente. Si es que el avión llevaba tripulación suplente, cosa que aún no sabía.

—Dios santo, esto es espantoso, espantoso.

Oyó el inconfundible tono monocorde de aquella voz, y al alzar los ojos vio a Doug Doherty, el técnico de estructura, que entraba en la sección posterior de la cabina de pasajeros.

—¿Qué han hecho con mi precioso avión? —gimió. Luego vio a Casey—. Ya sabes lo que es esto, ¿verdad? Nada de turbulencias. Este avión ha hecho una serie de picados y subidas.

—Eso parece —convino Casey.

—Sí, señor —dijo Doherty con tono melancólico—. Eso es lo que ha ocurrido. Han perdido el control. Es terrible, terrible…

Uno de los asistentes sanitarios lo interrumpió:

—¿Señor Doherty?

Doherty lo miró.

—No; no me lo diga. *Éste* es el sitio donde ha quedado encallado un hombre.

—Sí, señor…

—Tendría que haberlo imaginado —dijo con tristeza, acercándose—. Tenía que ser en el mamparo de popa. Exactamente en el sitio donde se

encuentran los principales sistemas de vuelo... Muy bien, déjenme ver. ¿Qué es eso, un pie?

—Sí, señor. —Alumbraron el punto con la linterna. Doherty se apretó contra el cuerpo, que se balanceó en la malla.

—¿Podéis sujetarlo? Bien... ¿Alguien tiene un cuchillo o algo por el estilo? Seguro que no, pero...

Uno de los auxiliares médicos le pasó un par de tijeras y Doherty empezó a cortar. Los trozos de material aislante cayeron al suelo. Doherty cortó y cortó, moviendo la mano con rapidez. Por fin se detuvo.

—Vale. No ha tocado el cable A-59. No ha tocado el A-47. Está a la izquierda de las líneas hidráulicas, del equipo de aviónica... Bien; no veo que haya hecho ningún daño al avión.

Los asistentes sanitarios, que sujetaban el cadáver, miraron fijamente a Doherty.

—¿Podemos cortar, señor?

Doherty seguía examinando atentamente las conexiones.

—¿Eh? Ah, sí, claro, corten.

Retrocedió y los auxiliares médicos dirigieron las grandes tenazas metálicas a la parte superior del avión. Encajaron las tenazas entre el compartimiento de equipaje y el techo, luego las abrieron. Se oyó un estruendoso chasquido cuando el plástico se rompió. Doherty se volvió.

—No puedo verlo —dijo—. No puedo mirar cómo destruyen mi precioso avión.

Echó a andar hacia el morro. Los asistentes sanitarios se quedaron mirándolo.

Cuando Richman regresó, parecía avergonzado. Señaló hacia las ventanillas.

—¿Qué hacen esos tipos en el ala?

Casey se inclinó y observó por las ventanillas a los técnicos subidos al ala.

—Están revisando los *slats* —respondió—. Controlando las superficies de las juntas.

—¿Y para qué sirven los *slats*?

Tendrás que enseñárselo todo, volvió a pensar Casey, y respondió:

—¿Sabes algo de aerodinámica? ¿No? Verás, un avión vuela gracias a la forma de su ala. —El ala parecía una pieza muy simple, explicó, pero desde el punto de vista de la física, era el componente más complejo de un avión y el que más tiempo de construcción requería. En comparación, el fuselaje era algo muy sencillo: un montón de cilindros

tachonados entre sí. Y la cola no era más que una veleta vertical con superficies de control. En cambio, un ala era una obra de arte. Con sus casi setenta metros de longitud, era increíblemente resistente, capaz de sostener todo el peso del avión. Pero al mismo tiempo estaba diseñada con una precisión de milésimas de pulgada—. La forma es crucial: curva en la parte superior, plana en la base. Eso significa que el aire que pasa por encima del ala tiene que moverse más rápido, y según el principio de Bernoulli…

—Yo estudié derecho —le recordó él.

—El principio de Bernoulli dice que cuanto más rápidamente se mueve un gas, menor es su presión. De modo que la presión de una corriente en movimiento es inferior a la del aire que la rodea —explicó Casey. Puesto que el aire se mueve a mayor velocidad en la parte superior del ala, crea un vacío que empuja el ala hacia arriba. El ala es lo bastante fuerte para sostener el fuselaje, de modo que todo el avión se mantiene en el aire. Por eso vuela un avión.

—Vale…

—Ahora bien, dos factores determinan el nivel de altitud: la velocidad a la que el ala se mueve en el aire y el grado de curvatura. Cuanto mayor es la curvatura, mayor es la altura.

—De acuerdo.

—Cuando el ala se mueve con rapidez, durante el vuelo, llegando quizá a 0,8 mach, no necesita demasiada curvatura. En realidad, debe estar casi plana. Pero cuando el avión se mueve más lentamente, durante el despegue y el aterrizaje, el ala necesita una curvatura mayor para sostener el peso. Por eso, en esas circunstancias, aumentamos la curvatura mediante la extensión de secciones retraíbles en la parte delantera y posterior del ala: las extensiones posteriores se llaman *flaps*, y las anteriores, *slats*.

—¿Quieres decir que los *slats* son como las aletas normales, solo que están delante?

—Exacto.

—Nunca me había fijado en ellos —admitió Richman, mirando por la ventanilla.

—Los aviones más pequeños no tienen *slats* —dijo Casey—. Pero este avión pesa más de trescientas toneladas a carga plena. Un avión de esta magnitud necesita *slats*.

Mientras miraban, la primera de estas aletas se movió hacia afuera y luego se inclinó hacia abajo. Los mecánicos del ala se metieron las manos en los bolsillos y observaron.

—¿Por qué son tan importantes los *slats*? —preguntó Richman.

—Porque una de las posibles causas de oscilaciones es la extensión de estas aletas en pleno vuelo. Recuerda que a velocidad de crucero el ala

debe estar prácticamente plana. Si los *slats* se extienden, el avión pierde estabilidad.

—¿Y qué puede provocar la extensión de los *slats*?

—Un error del piloto —dijo Casey—. Es la causa más común.

—Pero en teoría el piloto de este avión era muy bueno.

—Así es. En teoría.

—¿Y si no fue un error del piloto?

Casey titubeó.

—Existe una avería llamada «extensión incontrolada de *slats*». Significa que los *slats* se extienden solos, sin previo aviso.

Richman arrugó el entrecejo.

—¿Eso puede ocurrir?

—Alguna vez ha pasado —respondió Casey—. Pero no nos parece probable en este aparato. —No pensaba entrar en detalles con aquel mocoso. Al menos, no en ese momento.

Richman mantenía la frente arrugada.

—Si no es probable, ¿por qué lo comprueban?

—Porque podría haber pasado, y nuestro trabajo consiste en comprobarlo todo. Quizá este avión en particular tenga un problema. Puede que los cables de control no estén bien montados. O que haya un desperfecto eléctrico en los accionadores hidráulicos. Quizá hayan fallado los sensores de proximidad. O los sistemas informáticos. Revisaremos todos los mecanismos hasta que encontremos dónde se ha producido la avería y por qué. Ahora mismo, no tenemos ni la más remota idea.

Cuatro hombres se apiñaron dentro de la cabina de vuelo y se inclinaron sobre los mandos. Van Trung, que tenía un certificado de la compañía, se sentó en el asiento del comandante; Kenny Burne, lo hizo a su derecha, en el asiento del primer oficial. Trung manipulaba los controles, uno tras otro: *flaps*, *slats*, timón de profundidad, timón de dirección. Mientras realizaba cada prueba, examinaba los indicadores del panel de mandos.

Casey y Richman se acercaron a la puerta de la cabina de mando.

—¿Has encontrado algo, Van? —preguntó.

—Todavía no —respondió Trung.

—No tenemos una mierda —dijo Kenny Burne—. Este pájaro está como nuevo. No tiene nada mal.

—Entonces, es probable, después de todo, que hayan sido turbulencias —dijo Richman.

—Y una mierda —dijo Burne—. ¿Quién ha dicho eso? ¿El niñato nuevo?

—Sí —respondió Richman.

—Pues dale una lección, Casey —sugirió Burne, mirando por encima del hombro.

—Las turbulencias —explicó Casey a Richman— son una famosa excusa para justificar cualquier cosa que va mal durante un vuelo. A veces hay realmente turbulencias, desde luego, y en los viejos tiempos los aviones lo pasaban mal. Pero en la actualidad es muy difícil que se presenten turbulencias lo bastante importantes para provocar heridos.

—¿Por qué?

—Por los radares, colega —espetó Burne—. Los reactores comerciales están equipados con radares meteorológicos. Los pilotos detectan los fenómenos climáticos con antelación y pueden evitarlos. También ha mejorado mucho la comunicación entre aviones. Si un avión encuentra mal tiempo volando a la misma altitud que tú, doscientas millas por delante, te informará y podrás esquivar la zona. De modo que los días de «violentas turbulencias» son agua pasada.

A Richman le molestaba el tono de sabelotodo que había adoptado Burne.

—No sé —dijo—. Yo he estado en vuelos donde las turbulencias fueron bastante desagradables...

—¿Y viste morir a alguien en alguno de esos vuelos?

—Bueno, no...

—¿Viste que la gente se cayera de sus asientos?

—No...

—¿Heridos de alguna clase?

—No —respondió Richman—. Nada de eso.

—Exactamente —dijo Burne.

—Pero seguramente es posible que...

—¿Posible? —preguntó Burne—. ¿Te crees que esto es un juicio, donde todo es posible?

—No, pero...

—Eres abogado, ¿no es cierto?

—Sí, pero...

—Será mejor que dejemos algo claro ahora mismo. Aquí no hacemos leyes. Las leyes son un montón de mierda. Esto es un *avión*. Una *máquina*. Y o bien pasó algo en esta máquina, o no pasó nada. No es

una cuestión de *punto de vista*. Así que, ¿por qué no te largas de aquí y nos dejas trabajar en paz?

Richman dio un respingo, pero se mantuvo firme.

—Muy bien —repuso—, pero si no han sido turbulencias, habrá pruebas de que...

—Exactamente —replicó Burne—, la señal de cinturón de seguridad. Si un piloto encuentra turbulencias, lo primero que hace es encender la señal de cinturón de seguridad y hablar con los pasajeros. Todo el mundo se ajusta los cinturones, y nadie resulta herido. Este tipo no lo ha hecho.

—Es probable que la señal no funcione.

—Mira hacia arriba —se oyó un pitido y la señal de cinturón de seguridad se encendió encima de sus cabezas.

—Quizá los altavoces no...

—Funcionan, funcionan, puedes creerme —dijo la voz amplificada de Burne. Luego apagó el amplificador de potencia.

Dan Greene, el rollizo inspector de operaciones de la Oficina Regional de Control Aéreo, subió a bordo. Tenía la respiración acelerada después de ascender por la escalera metálica.

—Hola, muchachos. Os traigo la autorización para trasladar el avión a Burbank. Supuse que querríais llevaros el pájaro a la planta.

—Sí, así es —dijo Casey.

—Eh, Dan —llamó Kenny Burne—. Enhorabuena por conseguir que la tripulación del vuelo no se marchara.

—Vete a hacer puñetas —respondió Greene—. He mandado a un tipo a la puerta un minuto después de que llegara el avión. La tripulación ya se había largado. —Se volvió hacia Casey—. ¿Ya han sacado al fiambre?

—Todavía no. Está atascado.

—Sacamos a los demás muertos y enviamos a los heridos graves a los hospitales del oeste. Ésta es la lista. —Le entregó un papel a Casey—. En la enfermería del aeropuerto sólo quedan unos pocos.

—¿Cuántos? —preguntó Casey.

—Seis o siete. Incluyendo un par de azafatas.

—¿Puedo hablar con ellos? —preguntó Casey.

—No veo por qué no —dijo Greene.

—¿Cuánto falta, Van? —preguntó Casey.

—Calcula una hora, como mínimo.

—De acuerdo —dijo—. Voy a coger el coche.

—Y llévate al maldito Clarence Darrow contigo —instó Burne.

AEROPUERTO DE LOS ÁNGELES
10.42 H

Una vez en la furgoneta, Richman dejó escapar un profundo suspiro.

—¡Vaya! —exclamó—. ¿Siempre son tan amistosos?

Casey se encogió de hombros.

—Son técnicos —dijo. ¿Qué esperaba?, pensó. Ya debía de haber tratado con técnicos en General Motors—. Desde el punto de vista emocional, tienen trece años, están atascados en la etapa inmediatamente anterior a aquella en que los chicos cambian los juguetes por las chicas. Ellos siguen jugando con juguetes. Sus aptitudes sociales son muy limitadas, se visten mal, pero poseen una inteligencia fuera de lo común, están bien preparados y a su manera son arrogantes. Está claro que no permiten entrar en el juego a los extraños.

—Y menos a los abogados.

—Actúan así con cualquiera. Son como los grandes maestros del ajedrez. No pierden el tiempo con aficionados. Y ahora están bajo una gran presión.

—¿Tú eres técnica?

—¿Yo? No. Además soy mujer. Y por si fuera poco trabajo para Control de Calidad. Tres razones por las que no cuento en absoluto. Ahora Marder me ha nombrado enlace de la CEI con la prensa, lo cual es otro golpe de fortuna para ellos. Los técnicos detestan a la prensa.

—¿La prensa meterá las narices en este asunto?

—Puede que no —respondió Casey—. Se trata de una compañía aérea extranjera, los muertos eran extranjeros y el incidente no ha ocurrido en Estados Unidos. Y no existen documentos gráficos. Así que no le prestarán mucha atención.

—Pero parece un asunto bastante grave…

—La gravedad no es un criterio —dijo ella—. El año pasado se produjeron veinticinco accidentes con daños importantes en los aviones. Veintitrés ocurrieron en el exterior. ¿Recuerdas alguno?

Richman arrugó la frente.

—¿La catástrofe en Abu Dhabi, donde murieron cincuenta y seis personas? —preguntó Casey—. ¿La de Indonesia con doscientas víctimas? ¿La de Bogotá con ciento cincuenta y tres? ¿Recuerdas alguna de ellas?

—No —respondió Richman—, pero ¿no pasó algo en Atlanta?

—Exactamente —dijo ella—. Un DC—9 en Atlanta. ¿Cuántos muertos? Ninguno. ¿Heridos? Ninguno. ¿Por qué lo recuerdas? Porque viste una filmación del accidente en las noticias de las once.

La furgoneta abandonó la pista y salió a la calle a través de un paso abierto en la cerca de cadenas. Giraron por Sepúlveda y se dirigieron hacia los muros redondeados y azules del hospital Centinela.

—En cualquier caso —dijo Casey—, ahora tenemos otros motivos de preocupación. —Le entregó a Richman una grabadora, le enganchó un micrófono en la solapa y le explicó lo que iban a hacer.

HOSPITAL CENTINELA
12.06 H

—¿Quiere saber qué ha pasado? —preguntó un hombre de barba visiblemente exasperado. Se llamaba Bennet, tenía cuarenta años y era concesionario de la marca de tejanos Guess. Había ido a Hong Kong a visitar la fábrica, cosa que hacía cuatro veces al año, y siempre volaba con TransPacific. En ese momento estaba en uno de los cubículos rodeados de cortinas del dispensario. Se hallaba sentado en la cama y tenía la cabeza y el brazo derecho vendados—. El avión ha estado a punto de estrellarse, eso es lo que ha pasado.

—Ya veo —dijo Casey—, pero me preguntaba si...

—Por cierto, ¿quiénes son ustedes? —preguntó el hombre. Casey le enseñó su tarjeta de identificación y volvió a presentarse.

—¿Norton Aircraft? ¿Y qué coño tienen que ver ustedes con este asunto?

—Nosotros fabricamos ese avión, señor Bennet.

—¿Esa mierda? Pues váyase a hacer puñetas, señora. —Le arrojó la tarjeta de identificación—. Lárguense de aquí, los dos.

—Señor Bennet...

—¡Largo de aquí! ¡Largo! ¡Largo!

Fuera del cubículo, Casey miró a Richman.

—Tengo un talento especial para tratar con la gente —dijo con tristeza.

Se dirigió hacia el siguiente cubículo, pero se detuvo un momento antes de entrar. Al otro lado de la cortina, hablaban rápidamente en chino, primero una voz de mujer, luego la de un hombre.

Decidió seguir hasta la cama siguiente. Abrió las cortinas y vio a una mujer china dormida, con un collarín en el cuello. Una enfermera alzó la vista y se llevó un dedo a los labios.

Casey siguió hasta el compartimiento siguiente.

Allí se encontraba una de las auxiliares de vuelo, una mujer de veintiocho años llamada Kay Liang. Presentaba una importante abrasión en la cara y el cuello, y en toda esa zona tenía la piel roja y despellejada. Estaba sentada en un silla, junto a la cama vacía, mirando un ejemplar de Vogue de seis meses atrás. Explicó que se había quedado en el hospital para acompañar a Sha—Yan Hao, otra azafata, que ocupaba el cubículo contiguo.

—Es mi prima —explicó—. Creo que está malherida. No me dejan quedarme en la misma habitación que ella. —Hablaba muy bien inglés, con acento británico.

Cuando Casey se presentó, Kay Liang pareció perpleja.

—¿Son de la fábrica de aviones? —preguntó—. Pero acaba de marcharse un hombre…

—¿Qué hombre?

—Un chino. Ha estado aquí hace unos minutos.

—No sé nada al respecto —dijo Casey frunciendo el entrecejo—. Pero nos gustaría hacerle unas preguntas.

—Claro. —Dejó la revista y cruzó las manos sobre el regazo con actitud serena.

—¿Cuánto tiempo hace que trabaja para TransPacific? —preguntó Casey.

Tres años, respondió Kay Liang. Y antes había estado otros tres años con Cathay Pacific. Explicó que siempre hacía rutas internacionales, porque hablaba idiomas: inglés y francés, además de chino.

—¿Y dónde estaba cuando se ha producido el incidente?

—En la cocina del centro del avión. Detrás de la clase business. — Explicó que las azafatas estaban preparando el desayuno. Eran alrededor de las cinco de la madrugada, quizá unos minutos más.

—¿Y qué ha pasado?

—El avión ha empezado a subir —contestó—. Lo sé porque estaba sacando las bebidas y éstas se han deslizado en el carrito. Entonces, casi de inmediato, ha habido un descenso brusco.

—¿Qué ha hecho usted?

Explicó que no había podido hacer nada, aparte de sujetarse. La bajada fue abrupta. Las bebidas y la comida cayeron al suelo. Le parecía que el

descenso había durado unos diez segundos, pero no podía asegurarlo. Luego hubo otra subida, extremadamente pronunciada, y otro descenso brusco. En el segundo descenso, se golpeó la cabeza contra el tabique.

—¿Ha perdido el conocimiento?

—No. Pero ha sido entonces cuando me he lastimado la cara. —Se señaló la lesión.

—¿Y qué ha pasado después?

Dijo que no estaba segura. Sus recuerdos eran confusos porque la segunda azafata en la cocina, la señorita Jiao, cayó sobre ella y ambas rodaron al suelo.

—Oíamos los gritos de los pasajeros —dijo—. Y naturalmente los veíamos en los pasillos.

Contó que al cabo de un momento el avión recuperó la estabilidad. Entonces pudo levantarse y ayudar a los pasajeros. La situación era terrible, dijo, en especial en la parte posterior del avión.

—Muchas personas estaban heridas y sangraban, desesperadas de dolor. Las azafatas estaban desbordadas. Para colmo, Hao, mi prima, que se encontraba en la cocina de popa, estaba inconsciente. Eso ha afectado a las demás azafatas. Y había tres pasajeros muertos. La situación era alarmante.

—¿Qué ha hecho usted?

—He cogido el botiquín de emergencias para atender a los pasajeros. Luego he ido a la cabina de mando. Quería saber si la tripulación de vuelo se encontraba bien. Y debía avisarles que el primer oficial de vuelo había resultado herido en la cocina de popa.

—¿El primer oficial estaba en la cocina de popa cuando ha ocurrido el incidente? —preguntó Casey.

Kay Liang parpadeó.

—Bueno, el primer oficial de la tripulación suplente.

—¿Había dos tripulaciones a bordo?

—Sí.

—¿Cuándo han cambiado los turnos?

—Quizá tres horas antes. Durante la noche.

—¿Cómo se llama el primer oficial herido? —preguntó Casey.

Una vez más la azafata titubeó.

—No... No estoy segura. No había volado nunca con esa tripulación suplente.

—Ya veo. ¿Y qué ha pasado cuando ha ido a la cabina de mando?

—El capitán Chang había conseguido controlar el avión. La tripulación de vuelo estaba alterada, pero no había heridos. El capitán Chang me

ha dicho que había solicitado permiso para un aterrizaje de emergencia en Los Ángeles.

—¿Había volado antes con el capitán Chang?

—Sí. Es un buen capitán. Un capitán excelente. Me gusta mucho.

Demasiados halagos, pensó Casey. La azafata, antes tranquila, de pronto parecía inquieta. Liang miró a Casey y luego apartó la vista.

—¿Ha advertido algún daño en la cabina de mando? —preguntó Casey.

La azafata reflexionó un instante, arrugando la frente.

—No —respondió—. La cabina de mando parecía en orden.

—¿Ha dicho algo más capitán Chang?

—Sí. Ha dicho que se había producido una extensión incontrolada de *slats* —respondió—. Ha mencionado que ésa era la causa del incidente y que la situación estaba bajo control.

Vaya, pensó Casey. Esto no alegrará a los técnicos. Pero a Casey le preocupaba el empleo del tecnicismo por parte de la azafata. Le parecía poco probable que una auxiliar de vuelo supiera qué era una extensión incontrolada de *slats*. Aunque quizá se limitara a repetir lo que había dicho el capitán.

—¿El capitán Chang ha explicado por qué se había producido esa extensión?

—Sólo ha dicho que había sido una extensión incontrolada de *slats*.

—Ya veo —dijo Casey—. ¿Y sabe usted dónde está situado el mando de los *slats*?

Kay Liang asintió.

—Es una palanca que está en el pedestal central, entre los asientos.

Estaba en lo cierto, pensó Casey.

—¿Ha mirado la palanca en ese momento? Quiero decir, mientras estaba en la cabina de mandos.

—Si estaba en posición superior y trabada.

Una vez más Casey reparó en la terminología de la mujer. Un piloto hubiera dicho «en posición superior y trabada», pero ¿una azafata?

—¿Ha dicho algo más el capitán?

—Estaba preocupado por el piloto automático. Ha dicho que no le había permitido hacerse con el control del avión. Ha dicho: «He tenido que pelearme con el piloto automático para recuperar el control.»

—Ya veo. ¿Y cuál era el estado de ánimo del comandante Chang en ese momento?

—Estaba tranquilo, como siempre. Es un excelente comandante.

Los ojos de la chica revelaban su nerviosismo. Se retorcía las manos sobre el regazo. Casey decidió esperar un momento. Era un viejo truco en los interrogatorios: deja que el interrogado rompa el silencio.

—El capitán Chang procede de una *distinguida* familia de pilotos —dijo Kay Liang, tragando saliva—. Su padre fue piloto durante la guerra, y su hijo también es piloto.

—Ya veo…

La azafata volvió a sumirse en el silencio. Durante la pausa se miró las manos y luego levantó la vista otra vez.

—¿Quiere preguntarme algo más?

Fuera del cubículo, Richman preguntó:

—¿No es ésa la avería que, según usted, no podía suceder? ¿Una extensión incontrolada de *slats*?

—No dije que no pudiera suceder. Lo que dije es que no creía que fuera posible en este avión. Y si ocurrió, tenemos más preguntas que respuestas.

—¿Y qué hay del piloto automático?

—Es demasiado pronto para asegurar nada —dijo Casey y entró en el cubículo siguiente.

—Debían de ser alrededor de las seis —recordó Emily Jansen, sacudiendo la cabeza. Era una mujer delgada de unos treinta años, y tenía un cardenal en la mejilla. Un bebé dormía en su regazo. Su esposo estaba en la cama contigua, con una barra metálica entre los hombros y la barbilla. La mujer explicó que se había roto la mandíbula—. Acababa de darle el biberón a la niña y hablaba con mi marido cuando de pronto oí un ruido.

—¿Qué clase de ruido?

—Un ruido sordo, un zumbido metálico. Me pareció que procedía del ala. —Malo, pensó Casey—. Entonces miré por la ventanilla. Hacia el ala.

—¿Vio algo fuera de lo común?

—No. Todo parecía normal. Así que supuse que el ruido venía del motor, pero tampoco en el motor noté nada anormal.

—¿Dónde estaba el sol en ese momento?

—De mi lado. Brillaba de mi lado.

—¿De modo que la luz del sol caía sobre el ala?

—Sí.

—Y la deslumbraba.

Emily Jansen sacudió la cabeza.

—No lo recuerdo.

—Estaba encendida la señal de cinturón de seguridad?

—No. No se encendió en ningún momento.

—¿EI capitán hizo algún anuncio por los altavoces?

—No.

—Volviendo al ruido, ¿lo ha descrito como un ruido sordo?

—Algo así. No estoy segura de si lo oí o lo sentí. Era casi como una vibración.

Una vibración, se dijo Casey, y preguntó:

—¿Cuánto tiempo duró esa vibración? —Varios segundos.

—¿Cinco?

—Más. Yo diría diez o doce.

Una descripción clásica de una extensión de *slats* en pleno vuelo, pensó Casey.

—Muy bien —dijo—. ¿Y entonces?

—El avión empezó a bajar. —Jansen hizo un ademán con la mano—. Así.

Casey continuaba tomando notas, pero ya casi no la escuchaba. Procuraba ordenar la secuencia de los hechos y decidir en qué debían concentrarse los técnicos. Estaba claro que la versión de los dos testigos señalaba una extensión incontrolada de *slats*. Primero una vibración de unos doce segundos, exactamente el tiempo necesario para que los *slats* se extendieran. Luego una pequeña subida, que era lo que sin duda ocurriría a continuación. Y por fin una sucesión de subidas y bajadas mientras la tripulación trataba de estabilizar el avión.

Vaya lío, pensó.

Emily Jansen decía:

—Como la puerta de la cabina de mando estaba abierta, oí todas las alarmas. Había pitidos de emergencia y voces en inglés que parecían grabadas...

—¿Recuerda qué decían?

—Algo así como *Fall... fall*. Caída, caída, o algo parecido.

Era la alarma de entrada en pérdida, pensó Casey. Lo que la alarma de audio decía era *Stall, stall*: entrada en pérdida. Mierda.

Se quedó unos minutos más con Emily Jansen y salió al pasillo.

Allí Richman dijo:

—¿Esa vibración significa que los *slats* se han extendido?

—Es probable —respondió Casey. Estaba nerviosa, irritable. Quería volver al avión y hablar con los ingenieros.

Desde uno de los cubículos rodeados de cortinas, al fondo del pasillo, vio salir a un individuo grueso de pelo cano. Le sorprendió comprobar que se trataba de Mike Lee. ¿Qué demonios hacía el representante de las líneas aéreas hablando con los pasajeros? No era el procedimiento habitual. Ese hombre no tenía nada que hacer allí.

Recordó lo que le había dicho Kay Liang: «Acaba de marcharse un chino.»

Lee fue a su encuentro, sacudiendo la cabeza.

—Mike —dijo Casey—. Me sorprende verte aquí.

—¿Por qué? Deberíais darme una medalla —replicó—. Un par de pasajeros estaban pensando en presentar una demanda. Los he convencido de que no lo hicieran.

—Mike, has hablado con los miembros de la tripulación antes que nosotros —reprochó Casey—. Eso no está bien.

—¿Acaso crees que les he contado una historia para que la repitan? —preguntó Lee mirándola fijamente—. Lo siento, Casey. Pero el vuelo 545 ha tenido una extensión incontrolada de *slats*, y eso significa que todavía tenéis problemas con el N-22.

De camino hacia la furgoneta, Richman preguntó:

—¿Qué ha querido decir con eso de que *todavía* tenéis problemas?

Casey suspiró. No tenía sentido ocultarle la verdad.

—Tuvimos algunos incidentes causados por el despliegue de *slats* en el N-22.

—Un momento —dijo Richman—. ¿Quieres decir que esto había ocurrido antes?

—No exactamente igual —contestó ella—. Nunca había habido heridos graves. Pero sí; los *slats* nos han causado problemas.

EN RUTA
13.05 H

—El primer incidente ocurrió hace cuatro años, en un vuelo a San Juan —explicó Casey mientras conducía de regreso al avión—. Los *slats* se extendieron durante el vuelo. Al principio, pensamos que era una anomalía, pero luego hubo dos incidentes similares en un par de meses.

Cuando investigamos, descubrimos que en todos los casos los *slats* se habían desplegado en un período de actividad dentro de la cabina de mando; exactamente después de un cambio de tripulación, cuando marcaban las coordenadas del siguiente tramo del vuelo o algo por el estilo. Finalmente descubrimos que la tripulación tocaba la palanca al pasar, la golpeaba con las tablillas de notas o se les enganchaba en las mangas del uniforme...

—Bromeas —dijo Richman.

—No —respondió ella—. Habíamos puesto una ranura para trabar la palanca, como la que tienen las palancas de cambio de los automóviles, y a pesar de eso la palanca se destrababa accidentalmente.

Richman la miró con el escepticismo propio de un fiscal durante un juicio.

—De modo que el N-22 *tiene* problemas.

—Era un modelo nuevo —dijo Casey—, y todos los modelos tienen problemas al principio. Es imposible fabricar una máquina con un millón de piezas sin que surja algún contratiempo. Hacemos todo lo que podemos para evitarlos. Primero diseñamos, luego ponemos a prueba el diseño. A continuación fabricamos y hacemos una prueba de vuelo. Pero siempre habrá problemas. Lo importante es que se solucionen.

»Siempre que descubrimos un problema, enviamos un informe a los operadores, que llamamos boletín de servicio, donde se describen las medidas recomendadas. Pero no tenemos autoridad para exigir que las cumplan. Algunas líneas aéreas lo hacen y otras no. Si el problema persiste, la FAA interviene y dicta una DA, o sea una directiva de aeronavegabilidad, exigiendo a los operadores que reparen los aviones en servicio activo dentro de un límite de tiempo determinado. Pero *siempre* se dictan directivas, para todos los modelos de aviones. Para orgullo nuestro, la Norton ha recibido menos que cualquier otra compañía.

—Eso dices tú.

—Si no me crees, investiga. Todo consta en los ficheros de Oak City.

—¿De dónde?

—Todas las directivas de aeronavegabilidad que se han dictado están en un archivo del Centro Técnico de la FAA, en la ciudad de Oklahoma.

—¿O sea que hay una DA para el N-22? ¿Me estás diciendo eso?

—Publicamos un boletín de servicio recomendando a las líneas aéreas que instalaran una cubierta de metal sobre la palanca. Eso significaba que el capitán tenía que levantar la cubierta antes de desplegar los *slats*, pero así quedó resuelto el problema. Como de costumbre, algunos operadores hicieron caso y otros no. De modo que la FAA dictó una DA, convirtiendo la medida en obligatoria. De eso hace cuatro años. Desde entonces sólo ha habido un incidente en una línea aérea indonesia que no instaló la cubierta. Dentro del país la FAA obliga a las líneas aéreas

a cumplir las normas, pero fuera... —Se encogió de hombros—. Fuera hacen lo que les da la gana.

—¿Y eso es todo? ¿El problema se reducía a eso?

—El problema se reducía a eso. La CEI investigó, se instalaron cubiertas metálicas en la flota, y no hubo más problemas con los *slats* en el N-22.

—Hasta ahora —dijo Richman.

—Exactamente. Hasta ahora.

AEROPUERTO DE LOS ÁNGELES, HANGAR DE MANTENIMIENTO 13.22 H

—¿Qué? —gritó Kenny Burne desde la cabina de vuelo del TransPacific—. ¿Que ha dicho que fue qué?

—Una extensión incontrolada de *slats* —respondió Richman.

—Y una mierda —espetó Burne. Empezó a bajarse del asiento—. ¡Una puta mierda! ¡Eh, Clarence, ven aquí! ¿Ves ese sillón? Es el asiento del primer oficial. Siéntate ahí. —Richman titubeó—. Venga, Clarence, siéntate ahí.

Richman se abrió paso entre los demás hombres de la cabina y se sentó en el asiento del primer oficial.

—Muy bien —dijo Burne—. ¿Estás cómodo, Clarence? ¿No serás piloto, por casualidad?

—No —respondió Richman.

—Bien. Estupendo. De modo que aquí estás, preparado para levantar vuelo. Miras al frente —señaló el panel de mandos, directamente delante de Richman, que tenía tres pantallas de vídeo cuadrangulares de unos ocho centímetros de lado—, tienes tres tubos de rayos catódicos en color que te muestran los datos fundamentales del vuelo, el indicador principal de vuelo, el indicador de navegación y el indicador de sistemas. Cada uno de estos pequeños semicírculos representa un sistema diferente. Si todos están en verde, todo va sobre ruedas. Ahora bien, por encima de tu cabeza, tienes el panel de interruptores del techo. Todas las luces están apagadas, lo que significa que todo va bien. Estará oscuro a menos que haya un problema. A tu izquierda está lo que llamamos el pedestal.

Burne señaló una estructura con forma de caja que sobresalía entre los dos asientos.

—De derecha a izquierda tenemos *flaps*, *slats*, dos reguladores de motores, spoilers, frenos, inversores de empuje. Los *flaps* y los *slats* se controlan mediante la palanca que tienes más cerca, la que lleva una pequeña cubierta metálica encima. ¿La ves?

—Sí —respondió Richman.

—Bien. Levanta la cubierta y extiende los *slats*.

—Que extienda los *slats*...

—Que bajes la palanca —aclaró Burne.

Richman levantó la cubierta y luchó por unos instantes con la palanca.

—No, no. Cógela con firmeza, tira hacia arriba, luego a la derecha y finalmente hacia abajo —explicó Burne—. Como la palanca de cambios de un coche.

Richman cerró la mano sobre la palanca. Tiró hacia arriba, al lado y abajo. Se oyó un zumbido lejano.

—Bien —dijo Burne—. Ahora mira el indicador. ¿Ves esa señal amarilla, donde pone SLATS EXTEND? Indica que los *slats* están saliendo por el borde de ataque. ¿De acuerdo? Tardan doce segundos en extenderse por completo. Ahora están fuera, la señal es blanca y dice SLATS.

—Comprendo —dijo Richman.

—De acuerdo. Ahora retrae los *slats*.

Richman repitió el proceso en sentido inverso, llevando la palanca hacia arriba, girándola a la izquierda y trabándola en posición para finalmente taparla con la cubierta.

—Eso —dijo Burne— es una extensión controlada de *slats*.

—De acuerdo —respondió Richman.

—Ahora simulemos una extensión *incontrolada* de *slats*.

—¿Y cómo lo hago?

—Como puedas, colega. Para empezar, golpea la palanca con el dorso de la mano.

Richman extendió el brazo hacia el pedestal y rozó la palanca con la mano izquierda. Pero la cubierta la protegía. No ocurrió nada.

—Venga, golpea a esa hija de puta.

Richman asestó un par de golpes con la mano sobre el metal. Golpeó más y más fuerte en cada nueva intentona, pero no pasó nada. La cubierta protegía el mando, y la palanca de *slats* seguía arriba y trabada.

—Quizá puedas destrabarla con el codo. O si no, ¿sabes qué? Coge esta tablilla de aquí —sugirió Burne, sacando una tablilla de entre los asientos y entregándosela a Richman—. Venga, dale un buen golpe. Estamos simulando un accidente.

Richman golpeó la palanca con la tablilla, que produjo un tañido al chocar contra el metal. Luego giró la tablilla y empujó la palanca con uno de los bordes, pero no pasó nada.

—¿Quieres seguir intentándolo? —dijo Burne—. ¿O empiezas a entender? Es *imposible*, Clarence. Al menos mientras la cubierta esté en su sitio.

—Puede que la cubierta no estuviera en su sitio —sugirió Richman.

—Vaya —dijo Burne—, brillante idea. Tal vez consigas levantar la cubierta accidentalmente. Inténtalo con la tablilla, Clarence.

Richman deslizó la tablilla sobre la cubierta, pero la superficie estaba ligeramente curvada y la tablilla resbaló. La cubierta siguió cerrada.

—No hay forma de conseguirlo —dijo Burne—. Por accidente, no. ¿Se te ocurre alguna otra idea?

—Puede que la cubierta ya estuviera levantada.

—Buena idea —dijo Burne—. Se supone que no deberían volar con la cubierta levantada, pero vete a saber qué coño hacían. Venga, levanta la cubierta.

Richman levantó la cubierta sobre sus bisagras. La palanca quedó expuesta.

—Muy bien, Clarence. Adelante.

Richman balanceó la tablilla junto a la palanca y la golpeó con fuerza, pero puesto que la mayoría de los movimientos eran laterales, la cubierta seguía protegiendo el mando. La tablilla tocaba la cubierta antes que la palanca. En varios intentos, la cubierta volvió a bajarse. Richman tenía que detenerse para levantar la cubierta antes de poder seguir.

—Puede que si usaras la mano… —sugirió Burne.

Richman comenzó a golpear la palanca con la palma de la mano. Un instante después, su mano estaba roja y la palanca seguía levantada y trabada.

—Muy bien —dijo, sentándose otra vez—. Ya me hago una idea.

—Es imposible —aseguró Burne—. Sencillamente imposible. Una extensión incontrolada de *slats* es imposible en este avión. Punto final.

Desde el exterior de la cabina de vuelo, Doherty preguntó:

—¿Habéis terminado de jugar? Porque quiero sacar los registradores y volver a casa.

Cuando salían de la cabina de vuelo, Burne tocó a Casey en el hombro y dijo:

—¿Puedo hablar un minuto contigo?

—Claro —respondió ella.

La guió hacia el interior del avión, donde los demás no pudieran oírlos. Burne se inclinó hacia Casey y preguntó:

—¿Qué sabes de ese crío?

Casey se encogió de hombros.

—Es pariente de algún Norton.

—¿Qué más?

—Marder me lo ha asignado a mí.

—¿Has comprobado su expediente?

—No —contestó Casey—. Si Marder me lo ha enviado, doy por sentado que no tiene nada de malo.

—Pues yo he hablado con mis amigos de márketing —dijo Burne—. Dicen que es un zorro. Te aconsejan que no le des la espalda.

—Kenny…

—Te digo que ese chico tiene algo raro, Casey. Investígalo.

Se oyó el zumbido metálico de los destornilladores eléctricos y los paneles del suelo se abrieron, revelando una masa de cables y cajas debajo de la cabina de mando.

—¡Cielos! —exclamó Richman, contemplando el espectáculo. Ron Smith, que dirigía la operación, se rascó la calva con nerviosismo.

—Está bien —dijo—. Ahora el panel de la izquierda.

—¿Cuántas cajas tenemos en este pájaro, Ron? —preguntó Doherty.

—Ciento cincuenta y dos —respondió Smith.

Casey sabía que cualquier otra persona habría tenido que consultar un montón de diagramas antes de responder. Smith, en cambio, conocía el sistema eléctrico como la palma de su mano.

—¿Qué sacamos? —preguntó Doherty.

—El CVR, el DFDR y el QAR, si lo tiene —dijo Smith.

—¿No sabes si tiene un QAR? —preguntó Doherty, provocándolo.

—Es optativo —dijo Smith—. Lo instala el cliente. No creo que se hayan hecho poner uno. Por lo general, en el N-22, va en la cola, pero lo he buscado y no lo he encontrado.

Richman se volvió hacia Casey; nuevamente parecía perplejo.

—Creía que buscaban las cajas negras.

—Y eso hacemos —confirmó Smith.

—¿Quiere decir que hay ciento cincuenta y dos cajas negras?

—Están repartidas por todo el avión —respondió Smith—, pero ahora sólo buscamos las principales, los diez o doce NVM que realmente importan.

—NVM —repitió Richman.

—Eso mismo —dijo Smith y se volvió de espaldas, inclinándose sobre los paneles.

Casey quedó a cargo de las explicaciones. La gente pensaba que un avión era un gran artilugio mecánico con poleas y palancas que subían y bajaban los mandos. En medio de esta maquinaria, creían, había dos cajas negras mágicas que grababan los acontecimientos durante el vuelo. Eran las famosas cajas negras de las que siempre se hablaba en televisión. El CVR, el registrador de voces de la cabina de mando, era básicamente un magnetófono muy resistente; grababa la última media hora de conversación en la cabina de vuelo sobre una espiral continua de cinta magnética. Luego estaba el DFDR, el registrador de datos de vuelo, que almacenaba detalles sobre la conducta del avión, de modo que, después de un accidente, los investigadores pudieran averiguar lo sucedido.

Pero esa imagen de un avión, según explicó Casey, era inexacta cuando se trataba de un avión de transporte grande. Los reactores comerciales tenían pocas poleas y palancas; de hecho, pocos sistemas mecánicos de cualquier clase. Casi todo era hidráulico o eléctrico. En la cabina de vuelo, el piloto no movía los alerones o las aletas mediante fuerza muscular. El mecanismo era similar al del sistema de transmisión de un automóvil: cuando el piloto movía la palanca de mandos y los pedales, enviaba impulsos eléctricos para activar sistemas hidráulicos, que a su vez ponían en movimiento las superficies de control o mandos de vuelo.

Lo cierto era que un avión de pasajeros estaba controlado por una extraordinaria y sofisticada red electrónica: docenas de sistemas informáticos conectados entre sí por centenares de kilómetros de cables. Había ordenadores para el control del vuelo, para la navegación, para la comunicación. Los ordenadores regulaban los motores, los mandos, las condiciones atmosféricas de la cabina.

Cada uno de los principales sistemas informáticos estaba controlado por un conjunto de subsistemas. Así, el sistema de navegación controlaba el ILS, para aterrizaje por instrumentos; el DME, para la medición de distancias; el ATC, para el control de tráfico aéreo; el TCAS, para prevención de colisiones, y el GPWS, o aviso de proximidad al suelo.

En este complejo entorno electrónico era relativamente sencillo instalar un registrador digital de datos de vuelo. Puesto que todos los mandos eran ya electrónicos, simplemente se los dirigía mediante el DFDR y se los almacenaba con medios magnéticos.

—Un registrador de datos de vuelo moderno registra ochenta parámetros de vuelo distintos durante cada segundo de vuelo.

—¿Durante cada segundo? ¿Cómo es de grande? —preguntó Richman.

—Ahí lo tienes —dijo Casey, señalando una caja con rayas negras y anaranjadas que Ron sacaba del bastidor del equipo de radio. Era del tamaño de una caja de zapatos grande. La dejó en el suelo y la reemplazó por una caja nueva, para el viaje hasta Burbank.

Richman se agachó y levantó el registrador de datos de vuelo, cogiéndolo del asa de acero inoxidable.

—Es pesado.

—Es por la cubierta antichoques —dijo Ron—. El chisme en sí pesa poco más de ciento cincuenta gramos.

—¿Y las demás cajas? ¿Para qué sirven?

Casey explicó que la misión de las demás cajas consistía en facilitar las tareas de mantenimiento. Dada la complejidad de los sistemas electrónicos del avión, era preciso monitorizar el comportamiento de cada sistema por si se producían errores o fallos durante el vuelo. Cada sistema controlaba su propio funcionamiento, en lo que se llamaba «memoria no volátil».

—Eso es NVM.

Ese día transferirían los datos de ocho sistemas NVM: el ordenador de control de vuelo, que almacenaba los datos del plan de vuelo y las variaciones de ruta introducidas por el piloto; el controlador digital del motor, que registraba la combustión y el grupo motor; el computador digital de datos de aire, que grababa la velocidad relativa del aire, la altitud y los indicadores de exceso de velocidad…

—De acuerdo —dijo Richman—. Creo que ya me hago una idea.

—Nada de esto sería necesario —explicó Ron Smith— si tuviéramos el QAR.

—¿El QAR?

—Es otro dispositivo de mantenimiento —explicó Casey—. El personal de mantenimiento debe subir a bordo cuando aterriza el avión y leer rápidamente cualquier cosa que haya salido mal en el último tramo del recorrido.

—¿No se lo preguntan al piloto?

—Los pilotos informan de cualquier problema, pero en una aeronave compleja algunos fallos podrían pasar inadvertidos, sobre todo porque estos aparatos están construidos con sistemas redundantes. Cualquier sistema importante, como el hidráulico, está provisto de un segundo sistema auxiliar… y a veces incluso de un tercero. Un fallo en el segundo o tercer sistema auxiliares, no se nota en la cabina de mando. De modo que el personal de mantenimiento sube a bordo y va directamente al registrador de acceso rápido, que reproduce los datos del último vuelo. Así comprueban si ha habido averías y las reparan de inmediato.

—Pero ¿este avión no tiene QAR?

—Al parecer, no —dijo Casey—. No es obligatorio. La normativa de la FAA exige un CVR y un DFDR. El registrador de acceso rápido es opcional. Por lo visto, la línea aérea no lo instaló en este avión.

—O yo no puedo encontrarlo —matizó Ron—. Aunque podría estar en cualquier parte.

Estaba arrodillado, con las manos en el suelo, ante un ordenador portátil conectado a los paneles eléctricos. La pantalla se llenó de datos:

A/S PWR TEST	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
AIL SERVO COM	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
AOA INV	1	0	2	0	0	0	1	0	0	0	1
CFDS SENS FAIL	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
CRZ CMD MON INV	1	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0
EL SERVO COM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
EPR/N1 TRA—1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
FMS SPEED lNV	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
PRESS ALT INV	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
G/S SPEED ANG	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
SLAT XSIT T/O	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G/S DEV INV	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	1
GND SPD INV	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0
TAS INV	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0

—Éstos parecen los datos del ordenador de control de vuelo —dijo Casey—. La mayoría de fallos se ha producido en el mismo tramo, cuando ha ocurrido el incidente.

—Pero ¿cómo se interpreta esto? —preguntó Richman.

—Eso no es asunto nuestro —respondió Ron Smith—. Nosotros sólo transferimos los datos y los llevamos de vuelta a la Norton. Los muchachos del Departamento Digital los introducen en la unidad central y los convierten en un vídeo del vuelo.

—Esperemos —dijo Casey, y se enderezó—. ¿Cuánto nos queda, Ron?

—Diez minutos como máximo —contestó Smith.

—Seguro —dijo Doherty desde el interior de la cabina de vuelo—. Diez minutos como máximo; claro. No es que me importe. Pretendía evitar el atasco de la hora punta, pero supongo que ya no podré. Hoy es el cumpleaños de mi hijo y no estaré en casa a tiempo para la fiesta. Mi mujer se pondrá furiosa.

Ron Smith se echó a reír.

—¿Se te ocurre alguna otra cosa que pueda salir mal, Doug?

—Sí, claro. *Salmonella* en el pastel. Todos los críos intoxicados —bromeó Doherty.

Casey miró hacia el exterior a través de la abertura de la puerta. El personal de mantenimiento había subido al ala. Burne estaba terminando la inspección de los motores. Trung cargaba el registrador de datos de vuelo en la furgoneta.

Era hora de volver a casa.

Cuando comenzó a bajar por la escalera, reparó en tres furgonetas de seguridad de la Norton aparcadas en un extremo del hangar. Había al menos veinte guardias de seguridad alrededor del avión y en diversos sitios del hangar.

Richman también lo notó.

—¿Qué ocurre? —preguntó, señalando a los guardias. —Siempre tomamos medidas de seguridad para proteger el avión hasta que se traslada a la planta.

—¿No es *demasiada* seguridad?

—Sí. —Casey se encogió de hombros—. Es un avión importante. Pero notó que todos los guardias llevaban armas. Casey no recordaba haber visto guardias armados antes. Un hangar del aeropuerto de Los Ángeles era un sitio seguro. No había necesidad de guardias armados.

¿O sí?

EDIFICIO 64
16.30 H

Casey cruzaba la esquina noroeste del edificio G4, más allá de los enormes montantes empleados para construir el ala. Los montantes, un andamiaje enrejado de acero azul, se alzaban a más de seis metros de altura. Aunque tenían el tamaño de un pequeño edificio de apartamentos, estaban calibrados con una precisión de milésimas de pulgada. Encima de la plataforma formada por los montantes, ochenta personas caminaban de un lado a otro, ensamblando el ala.

A la derecha, vio grupos de hombres guardando herramientas en grandes cajones de madera.

—¿Qué es eso? —preguntó Richman.

—Parecen herramientas rotatorias —dijo Casey.

—¿Rotatorias?

—Herramientas de recambio que rotamos en la línea por si algo va mal con el primer juego. Las compramos para prepararnos para la venta a China. El ala es la pieza que más tarda en construirse; de modo que se ha previsto construir las alas en nuestras instalaciones de Atlanta y luego transportarlas de nuevo aquí. Observó a un individuo vestido con

camisa y corbata, arremangado, entre los hombres que trabajaban en los cajones. Era Don Brull, el presidente de la UAW local. Brull vio a Casey, la llamó y salió a su encuentro, chascando los dedos. Casey sabía qué quería.

—Dame un minuto —dijo a Richman—. Te veré en mi despacho.

—¿Quién es ése? —preguntó Richman.

—Te veré en el despacho.

Richman siguió clavado en su sitio mientras Brull se acercaba. —Tal vez sea mejor que me quede y…

—Bob, piérdete, ¿quieres? —ordenó Casey.

Richman retrocedió de mala gana hacia el despacho. Mientras se alejaba, se volvió varias veces para mirar por encima del hombro.

Brull le estrechó la mano. El presidente de la UAW era un hombre bajo, de constitución fuerte, un ex boxeador con la nariz rota. Hablaba en voz baja.

—Ya sabes que siempre me has caído bien, Casey.

—Gracias, Don —respondió ella—. La simpatía es mutua.

—Durante todos los años que trabajaste en la fábrica, siempre te vigilé. Te evité problemas.

—Ya lo sé, Don. —Casey esperó. Brull era famoso por sus largos rodeos.

—Siempre pensé: «Casey no es como los demás.»

—¿Qué pasa, Don? —preguntó ella.

—Tenemos problemas con la venta a China —contestó Brull.

—¿Qué clase de problemas?

—Problemas con las contraprestaciones.

—¿Qué pasa? —dijo ella, encogiéndose de hombros—. Ya sabes que en una venta importante hay siempre contraprestaciones. En los últimos años los constructores de aviones se han visto obligados a fabricar parte de las máquinas en el extranjero, en los países que encargan los aviones. Es natural que un país que encarga cincuenta aviones espere quedarse con una ración del pastel. Es el procedimiento habitual.

—Lo sé —dijo Brull—. En el pasado habéis enviado afuera parte de la cola, del morro o de algún artilugio del interior. Sólo piezas.

—Así es.

—Pero estas herramientas que estamos embalando son para el ala. Y los transportistas que las llevan al muelle dicen que los contenedores no van a Atlanta sino a Shanghai. La compañía va a enviar el ala a China.

—No conozco los detalles del acuerdo —admitió Casey—. Pero dudo mucho que...

—El *ala*, Casey —repitió Brull—. Eso es alta tecnología. Nadie entrega el ala. Ni Boeing ni nadie. Si les dan el ala a los chinos, les están regalando el negocio. Ya no nos necesitarán más. Podrán fabricar ellos solos la próxima partida de aviones. Dentro de diez años, no tendremos trabajo.

—Don, haré averiguaciones —prometió Casey—, pero me cuesta creer que el ala forme parte de las contraprestaciones.

Brull abrió las manos.

—Te digo que es así.

—Don, investigaré. Pero ahora mismo estoy muy ocupada con el incidente del 545 y...

—No me escuchas, Casey. El sindicato tiene un problema con la venta a China.

—Lo entiendo, pero...

—Un *gran problema*. —Hizo una pausa y la miró fijamente—. ¿De verdad lo entiendes?

De verdad lo entendía. Los miembros de la UAW tenían control absoluto sobre Ia producción. Podían frenarla y tomar bajas por enfermedad, romper las herramientas y crear muchos inconvenientes.

—Hablaré con Marder —dijo—. Estoy segura de que no quiere problemas en la línea de producción.

—Marder es el problema.

Casey suspiró. El típico malentendido gremial, pensó. La venta a China había sido organizada por Hal Edgarton y el equipo de márketing. Marder no era más que el jefe de operaciones. No tenía nada que ver con ventas.

—Te diré algo mañana, Don.

—De acuerdo —dijo Brull—, pero te advierto, Casey, que a mí personalmente no me gustaría que te pasara nada.

—¿Me estás amenazando, Don? —preguntó ella.

—No, no —respondió Brull con cara de ofendido—. No me malinterpretes. Pero he oído que si el incidente del 545 no se aclara pronto, podría estropear la venta a China.

—Eso es cierto.

—Y tú hablas en representación de la CEI.

—También es cierto.

Brull se encogió de hombros.

—Por eso te aviso que el asunto de la venta ha caldeado los ánimos. Algunos de los muchachos están realmente furiosos. Yo en tu lugar me tomaría una semana de vacaciones.

—No puedo. Estoy en medio de una investigación —dijo Casey, y Brull se quedó mirándola. Ella añadió—: Don, hablaré con John acerca del ala, pero tengo que hacer mi trabajo.

—En ese caso —replicó Brull, dándole una palmada en el brazo— ándate con pies de plomo, encanto.

ADMINISTRACIÓN
16.40 H

—No, no —dijo Marder paseándose por su despacho—. Eso es absurdo, Casey. De ninguna manera mandaríamos el ala a Shanghai. ¿Creen que estamos locos? Eso significaría la ruina de la compañía.

—Pero Brull ha dicho…

—Los transportistas están tomándoles el pelo a los del sindicato, eso es todo. Ya sabes cómo corren los rumores por la fábrica. ¿Recuerdas cuando salieron con el cuento de que los compuestos provocaban esterilidad? Los muy puñeteros se tiraron un mes sin trabajar. Pero no era cierto. Y esto tampoco lo es. Esas herramientas van hacia Atlanta —aseguró—. Y por una buena razón. Vamos a fabricar el ala en Atlanta para que ese maldito senador de Georgia deje de meter las narices cada vez que pedimos un crédito importante al Banco de Importación—Exportación. Forma parte de un programa de empleo organizado por el senador más importante de Georgia. ¿Lo entiendes?

—Entonces alguien debería informarlos —sugirió Casey.

—¡Por Dios! —exclamó Marder—. Lo saben perfectamente. Los representantes del sindicato han participado en todas las reuniones de gerencia. Por lo general, asiste Brull en persona.

—Pero no participó en las negociaciones de la venta a China.

—Hablaré con él —dijo Marder.

—Me gustaría ver el acuerdo de contraprestaciones —solicitó Casey.

—Lo verás en cuanto se haya concretado.

—¿Qué les damos?

—Parte del morro y de la cola —respondió Marder—. Como hicimos con Francia. Por Dios, no podemos darles nada más. No están capacitados para fabricar otra cosa.

—Brull ha insinuado que podrían dificultar las tareas de la CEI. Para impedir la venta a China.

—¿Dificultar? ¿Cómo? —preguntó Marder, ceñudo—. ¿Te ha amenazado? ¿Qué dijo exactamente?

Casey se encogió de hombros.

—Me ha recomendado que me tome una semana de vacaciones.

—¡Por el amor de Dios! —exclamó Marder levantando las manos—. Esto es ridículo. Hablaré con él mañana; lo meteré en cintura. No te preocupes por este asunto. Concéntrate en tu trabajo, ¿de acuerdo?

—De acuerdo.

—Gracias por la advertencia. Yo me ocuparé de todo.

CONTROL DE CALIDAD
16.53 H

Casey bajó en el ascensor desde la novena planta hasta la cuarta, donde estaba su despacho. Repasó mentalmente la conversación con Marder y llegó a la conclusión de que no mentía. Su furia era sincera. Y tenía razón, en la fábrica corrían falsos rumores continuamente. Hacía un par de años casi todos los muchachos del gremio en un momento u otro se habían acercado con cara de preocupación a preguntarle cómo se encontraba. Varios días después, Casey averiguó que corría el rumor de que tenía cáncer.

No era más que un rumor. Otro rumor.

Recorrió el pasillo, pasando frente a las fotografías de antiguos aviones Norton, con alguna celebridad posando delante: Franklin Delano Roosevelt junto al B—22 que lo llevó a Yalta; Errol Flynn, acompañado de un grupo de risueñas muchachas del trópico, delante de un N—5; Henry Kissinger en el N—12 que lo llevó a China en 1972. Las fotografías habían sido tintadas en sepia, para darles un aire antiguo y destacar así la estabilidad de la empresa.

Casey abrió la puerta de su departamento, de cristal opaco con letras doradas en relieve: DEPARTAMENTO DE CONTROL DE CALIDAD. Entró en una sala amplia. Las secretarias trabajaban en la salita central y los despachos de los ejecutivos se alineaban contra las paredes.

Sentada junto a la puerta se hallaba Norma, una mujer rolliza, de edad indeterminada, con reflejos azules en el cabello y un cigarrillo colgando permanentemente entre los labios. Estaba prohibido fumar en el edificio, pero Norma hacía lo que le daba la gana. Trabajaba en la

compañía desde tiempos inmemoriales; se rumoreaba que había sido una de las chicas de la fotografía de Errol Flynn y que había vivido una apasionada aventura con Charley Norton en los años cincuenta. Fuera o no verdad, era evidente que conocía los trapos sucios de la compañía. Se la trataba con una deferencia que rayaba en el miedo. Hasta Marder se mostraba cauteloso cuando ella andaba cerca.

—¿Qué novedades tenemos, Norma? —preguntó Casey.

—La habitual reacción de pánico —respondió la secretaria—. No dejan de entrar mensajes por télex. —Le pasó una pila a Casey—. Nuestro representante en Hong Kong te ha telefoneado tres veces, pero ahora se ha marchado a casa. El de Vancouver ha llamado hace media hora. Puede que aún lo pilles.

Casey asintió con la cabeza. No era de extrañar que los representantes del servicio de vuelos de las principales ciudades quisieran ponerse en contacto con ella. Eran empleados de la Norton asignados a las líneas aéreas, y éstas estarían preocupadas por el incidente.

—Y veamos... —prosiguió Norma—. En la oficina de Washington están todos histéricos. Han oído que la JAA va a explotar este incidente en beneficio de Airbus. Vaya novedad. Nuestro representante en Düsseldorf quiere confirmación de que se ha debido a un error del piloto. El de Milán quiere información. El de Bombay ha oído algo sobre un fallo en el motor. Lo he puesto en su sitio. Y tu hija me ha pedido que te avise que no ha necesitado la chaqueta del chándal para nada.

—Estupendo.

Casey se llevó los papeles a su despacho, donde encontró a Richman sentado a su mesa. El muchacho alzó la vista, sorprendido, y se levantó de inmediato de la silla de Casey.

—Lo siento —dijo.

—¿Norma no ha encontrado un despacho para ti?

—Sí; ya tengo uno —respondió Richman mientras rodeaba el escritorio—. Sólo me... bueno, me preguntaba qué querías que hiciera con esto. —Levantó una bolsa de plástico con la videocámara que Casey había encontrado en el avión.

—Dámela.

Él se la entregó.

—Bien. ¿Y ahora qué pasa?

Casey dejó la pila de mensajes en el escritorio.

—Yo diría que por hoy has terminado —dijo Casey—. Preséntate aquí mañana a las siete.

Richman se marchó y Casey se sentó en su silla. Todo parecía estar tal como lo había dejado, pero notó que el segundo cajón de la izquierda estaba entreabierto. ¿Acaso Richman había registrado sus cosas?

Casey abrió el cajón, que contenía disquettes, papel, un par de tijeras y algunos rotuladores en un estuche. Todo parecía en orden. Sin embargo...

Cuando oyó que Richman salía del departamento, volvió a la salita central y se acercó al escritorio de Norma.

—Ese crío estaba sentado a mi escritorio —dijo.

—Cuéntamelo a mí —respondió Norma—. Ese tipejo ha tenido la desfachatez de pedirme que le llevara un café.

—Me sorprende que en márketing no lo hayan metido en cintura —comentó Casey—. Estuvo allí un par de meses.

—A propósito, he estado hablando con Jean, y me ha dicho que rara vez lo veían por allí. Estaba siempre de viaje.

—¿De viaje? ¿Un empleado joven y novato? ¿Un pariente de los Norton? El Departamento de Márketing nunca lo enviaría de viaje. ¿Adónde iba a ir?

Norma sacudió la cabeza.

—Jean no lo sabía. ¿Quieres que llame a Viajes y haga averiguaciones?

—Sí —respondió Casey—. Hazlo.

Una vez en su despacho, cogió la bolsa de plástico que había dejado en el escritorio, la abrió y sacó la cinta de la destartalada cámara. La apartó a un lado. Luego marcó el número de Jim, esperando hablar con Allison, pero le respondió el contestador automático. Colgó sin dejar mensaje.

Hojeó los mensajes. Sólo le interesaba el del representante en Hong Kong. Como de costumbre, estaba mal informado.

DE: RICK RAKOSI, REPR HK
A: CASEY SINGLETON, CC/CEI NORTON BBK

TRANSPACIFIC AIRLINES INFORMA DE QUE EL VUELO 545, UN N-22, FUSELAJE 271, REGISTRO PARA EL EXTRANJERO 098/443/HBO9, EN RUTA DE HK A DENVER, ENCONTRÓ TURBULENCIAS EN VELOCIDAD DF CRUCERO, FL370 APROXIMADAMENTE 0524 UTC, POSICIÓN 39 NORTE/170 ESTE. ALGUNOS PASAJEROS Y MIEMBROS DE; LA TRIPULACIÓN SUFRIERON HERIDAS LEVES. EL AVIÓN HIZO UN ATERRIZAJE DL; EMERGENCIA EN EL AEROPUERTO DE LOS ÁNGELES.

SE ADJUNTA PLAN DE VUELO, LISTA DE TRIPULACIÓN Y PASAJEROS. ESPERAMOS INSTRUCCIONES A LA MAYOR BREVEDAD.

Seguían cuatro páginas adicionales, con la lista de pasajeros y tripulación. Casey echó una vistazo a la de tripulación:

JOHN ZHEN CHANG, COMANDANTE	7—5—51
LEU ZAN PING, PRIMER OFICIAL	11—3—
RICHARD YONG, PRIMER OFICIAL	9—9—61
GERHARD REIMANN, PRIMER OFICIAL	23—7—
HENRI MARCHAND, MECÁNICO DE	25—4—
THOMAS CHANG, MECÁNICO DE VUELO	29—6—
ROBERT SHENK, MECÁNICO DE VUELO	13—6—
HARRIET CHANG, AUXILIAR DE VUELO	12—5—
LINDA CHING, AUXILIAR DE VUELO	18—5—
NANCY MORLEY, AUXILIAR DE VUELO	19—7—
KAY LIANG, AUXILIAR DE VUELO	4—6—69
JOHN WHITE, AUXILIAR DE VUELO	30—1—
M. V. CHANG, AUXILIAR DE VUELO	1—4—77
SHA YAN HAO, AUXILIAR DE VUELO	13—3—
YEE JIAO, AUXILIAR DE VUELO	18—11—
HARRIET KING, AUXILIAR DF VUELO	10—10—
B. CHOI, AUXILIAR DE VUELO	18—11—
YEE CHANG, AUXILIAR DE VUELO	8—1—74

Era una tripulación internacional, típica de las compañías de vuelos chárter. Muchos de los pilotos de Hong Kong habían volado para las fuerzas aéreas y estaban muy bien preparados.

Contó los nombres, dieciocho en total, incluyendo siete miembros de la tripulación de vuelo. No era estrictamente necesario que hubiera una tripulación de vuelo tan numerosa. El N-22 estaba diseñado para ser pilotado por dos personas, un comandante y un copiloto. Pero las líneas aéreas asiáticas crecían rápidamente, y solían llevar tripulación adicional para proporcionarles más horas de práctica.

Casey continuó. El mensaje siguiente procedía del representante en Vancouver.

DE: S. NIETO, REP VANC
A: C. SINGLETON, CC/CEI

PARA SU INFORMACIÓN, TRIPULACIÓN TPA 545 VOLÓ DE LOS ÁNGELES A VANCOUVER EN TPA 832. EMERGENCIA MÉDICA CON EL PRIMER OFICIAL LEU ZAN PING, RETIRADO DEL AVIÓN EN AMBULANCIA DEBIDO A LESIÓN CEREBRAL NO OBSERVADA CON ANTERIORIDAD. EL PRIMER OFICIAL SE ENCUENTRA EN ESTADO DE COMA EN EL HOSPITAL GENERAL DE VANCOUVER. SEGUIRÁN DETALLES. LA TRIPULACIÓN RESTANTE DEL TPA 545, EN TRÁNSITO, REGRESA HOY A HONG KONG.

De modo que el primer oficial había sufrido una lesión grave. Debía de estar en la cola cuando se produjo el incidente. Sin duda era el propietario de la gorra que habían encontrado.

Casey grabó en el dictáfono un mensaje para el representante en Vancouver, pidiéndole que entrevistara al primer oficial lo antes posible. Grabó otro para el representante en Hong Kong, sugiriendo que interrogara al capitán Chang en cuanto regresara allí.

Norma la llamó por el intercomunicador.

—No he tenido suerte con lo del crío —dijo.

—¿Por qué no?

—He hablado con María, del Departamento de Viajes. Ellos no se ocuparon de Richman. Sus escapadas se cargaron a una cuenta especial de la compañía, reservada para viajes al extranjero fuera de programa. Pero María ha oído decir que el crío gastó un pastón en dietas.

—¿Cuánto? —preguntó Casey.

—No lo sabía. —Norma suspiró—. Pero mañana iré a comer con Evelyn, de Contabilidad. Me pasará toda la información que necesitamos.

—De acuerdo. Gracias, Norma.

Casey volvió a los mensajes que había encima del escritorio. Todos estaban relacionados con otros asuntos.

Steve Young, de la Oficina de Certificación de la FAA, solicitaba información sobre los resultados de una prueba con un producto retardador de incendios para los asientos, llevada a cabo el pasado diciembre.

Una consulta de Mitsubishi sobre fusibles fundidos en los indicadores de primera clase en los N-22 de fuselaje ancho. Una lista de correcciones del Manual de Mantenimiento del N-20 (MP. 06-62-02).

Una nota sobre la actualización de las nuevas unidades de presentación virtual de datos, que llegarían en los dos días siguientes. Un memorándum de Honeywell, recomendando que se reemplazara la barra colectora eléctrica D—2 en todas las unidades FDAU comprendidas entre los números A—505/9 y A-609/8. Casey suspiró y puso manos a la obra.

GLENDALE

19.40 H

Cuando volvió a casa, estaba agotada. La casa parecía vacía sin la animada charla de Allison. Demasiado cansada para cocinar, Casey entró en la cocina y se comió un yogur. La puerta

del frigorífico estaba cubierta con los dibujos de vivos colores de Allison. Casey pensó en telefonearla, pero era casi la hora de acostarse de la niña y no quería interrumpir los preparativos de Jim.

Tampoco quería que Jim pensara que lo estaba vigilando. Ése era un punto conflictivo entre los dos. Él siempre creía que Casey lo vigilaba.

Entró en el cuarto de baño y abrió el grifo de la ducha. Oyó el timbre del teléfono y volvió a la cocina para contestar. Quizá fuera Jim. Levantó el auricular.

—Hola, Jim…

—No seas idiota, zorra —dijo una voz—. Si buscas problemas, los tendrás. Los accidentes pasan. Te estamos vigilando *ahora mismo*.

Clic.

Casey permaneció paralizada en la cocina, con el teléfono en la mano. Siempre se había considerado una persona sensata, pero en ese instante su corazón latía desbocado. Se obligó a respirar hondo y colgó el auricular. Sabía que cualquiera podía recibir esa clase de llamadas. Había oído decir que otros vicepresidentes de la compañía recibían llamadas amenazadoras por las noches. Pero a ella no le había ocurrido nunca, y se sorprendió de la intensidad de su miedo. Volvió a respirar hondo e intentó quitarse la llamada de la cabeza. Cogió el yogur, lo miró fijamente y lo dejó. Acababa de darse cuenta de que estaba sola en la casa, con todas las cortinas abiertas.

Recorrió el salón cerrando las cortinas. Cuando llegó a las ventanas de la fachada principal, miró a la calle. A la luz de las farolas, vio un sedán azul aparcado a pocos metros de su casa. Había dos hombres dentro.

Veía sus caras con claridad a través del parabrisas. Cuando se asomó a la ventana, los hombres la miraron con curiosidad. Mierda.

Fue a la puerta delantera, puso el pestillo y la cadena de seguridad. Conectó la alarma antirrobo, marcando los números del código secreto con dedos torpes y temblorosos. Luego apagó las luces del salón, pegó el cuerpo a la pared, y espió por la ventana.

Los hombres seguían en el coche. Estaban conversando. Mientras los miraba, uno de ellos señaló hacia la casa.

Casey volvió a la cocina, rebuscó en el bolso, encontró el aerosol de defensa. Le quitó el seguro. Con la otra mano cogió el auricular y tiró del largo cable hasta el salón. Sin dejar de mirar a los hombres, llamó a la policía.

—Policía de Glendale.

Dio su nombre y dirección.

—Ante la puerta de mi casa hay dos hombres en un coche. Están allí desde la mañana. Y alguien acaba de amenazarme por teléfono.

—Muy bien, señora. ¿Hay alguien más en la casa?

—No. Estoy sola.

—Bien. Cierre la puerta con llave, y si tiene alarma, conéctela. Hay un coche en camino.

—Dense prisa —rogó ella.

En la calle, los hombres salían del coche. Y echaban a andar hacia la casa.

Llevaban ropa informal, jerséis y pantalones holgados, pero tenían un aspecto duro y siniestro. A mitad de camino se separaron: uno cruzó el jardín y el otro se dirigió a la parte trasera de la casa. El corazón de Casey dio un vuelco. ¿Había cerrado la puerta trasera? Apretó el aerosol en la mano y volvió a la cocina. Apagó la luz y cruzó el dormitorio hasta la puerta trasera. Miró por la ventana de la puerta y vio a uno de los hombres en el jardín de atrás. Echó una ojeada alrededor y luego su vista se posó en la puerta trasera. Casey se agachó y echó la cadena de seguridad.

Oyó unos pasos que se aproximaban a la casa. Miró hacia arriba, a la pared que estaba justo encima de su cabeza. Allí estaba el tablero de la alarma y un gran botón rojo que decía EMERGENCIA Si pulsaba ese botón, sonaría un pitido ensordecedor. ¿Acaso eso lo asustaría? No estaba segura. ¿Dónde estaba la maldita policía? ¿Cuánto hacía que la había llamado?

De repente se dio cuenta de que ya no oía pasos. Levantó la cabeza con cuidado y espió por el extremo inferior de la ventana.

El hombre cruzaba el jardín en dirección contraria, alejándose de ella. Luego giró por un lateral de la casa y regresó a la calle principal.

Agachada, Casey corrió hacia la parte delantera y entró en el salón. El primer hombre ya no estaba en el jardín. La asaltó el pánico. ¿Dónde estaba? El segundo hombre apareció en el jardín, escrutó la fachada de la casa y regresó al coche. Casey vio entonces que su compañero ya estaba en el coche, sentado en el asiento del pasajero. El otro individuo abrió la puerta y se sentó al volante. Un instante después un vehículo policial blanco y negro se detuvo junto al sedán azul. Los hombres del coche parecieron sorprenderse, pero no hicieron nada. Se encendió la luz del coche de policía, y bajó un agente, moviéndose con cautela. Habló con los hombres del sedán durante unos minutos. Luego los dos individuos bajaron del coche. Todos subieron la escalinata de la puerta delantera de Casey, los policías y los dos hombres del sedán.

Casey oyó el timbre y abrió la puerta. Un joven agente de policía dijo:

—¿La señora Singleton?

—Sí —respondió ella.

—¿Trabaja usted para Norton Aircraft?

—Sí. Así es.

—Estos señores son empleados de seguridad de la Norton. Dicen que están aquí para protegerla.

—¿Cómo? —preguntó Casey.

—¿Quiere ver sus credenciales?

—Sí —respondió ella—. Claro.

El policía encendió una linterna y los dos hombres le enseñaron las carteras. Casey reconoció las credenciales del Servicio de Seguridad de Norton Aircraft.

—Lo sentimos, señora —se disculpó uno de los guardias—. Pensamos que estaba avisada. Tenemos órdenes de acercarnos a vigilar la casa cada hora. ¿Le parece bien?

—Sí —respondió Casey—. Está bien.

—¿Necesita algo más? —preguntó el policía.

Casey se sentía avergonzada. Murmuró unas palabras de agradecimiento y volvió a la casa.

—Cierre bien la puerta —aconsejó uno de los guardias con amabilidad.

—Sí, yo también tengo un coche aparcado en la puerta —dijo Kenny Burne—. Le han dado un susto de muerte a Mary. ¿Qué diablos está pasando? Las negociaciones para el nuevo convenio laboral no empezarán hasta dentro de dos años.

—Llamaré a Marder —dijo Casey.

—Todo el mundo tiene guardias de seguridad —informó Marder

por teléfono—. Cuando el sindicato amenaza a un miembro del equipo, los protegemos a todos. No te preocupes por eso.

—¿Has hablado con Brull? —preguntó Casey.

—Sí. Lo he hecho entrar en razón. Pero pasará un tiempo hasta que se corra la voz y todo el mundo entienda lo que pasa. Hasta entonces todos tendréis guardias.

—De acuerdo —dijo ella.

—Es sólo por precaución —aseguró Marder—. Nada más.

—Bien.

—Duerme un poco —recomendó Marder, y colgó el auricular.

MARTES

GLENDALE
5.45 H

Casey se despertó inquieta antes de que sonara el despertador. Se cubrió con una bata, entró en la cocina para encender la cafetera y miró por la ventana que daba al frente. El sedán azul seguía aparcado en la calle, con los dos hombres dentro. Casey pensó en correr los siete kilómetros de rigor —necesitaba el ejercicio para empezar bien el día—, pero decidió no hacerlo. Sabía que no debía dejarse intimidar, pero tampoco quería correr riesgos innecesarios.

Se sirvió una taza de café y se sentó en el salón. Aquel día todo tenía un aspecto diferente. Veinticuatro horas antes, su pequeño chalet le parecía acogedor; ahora, en cambio, se le antojaba diminuto, indefenso, aislado. Se alegraba de que Allison fuera a pasar la semana con Jim.

Casey había vivido períodos de tensión laboral en el pasado; sabía que las amenazas casi siempre quedaban en agua de borrajas. Pero era conveniente actuar con prudencia. Una de las primeras lecciones que Casey había aprendido en la Norton era que la fábrica era un mundo muy duro, más duro incluso que la línea de producción de la Ford. Norton Aircraft era una de las pocas empresas donde una persona sin estudios especializados podía ganar ochenta mil dólares al año trabajando horas extra. Los empleos así escaseaban cada vez más. La competencia para obtenerlos y para mantenerlos era feroz. Si el gremio pensaba que la venta a China iba a costar empleos, era muy probable que tomaran medidas drásticas para detenerla.

Sentada con la taza de café en la mano, Casey tomó conciencia de que le daba miedo ir a la fábrica. Pero, naturalmente, tenía que ir. Dejó la taza y entró en el dormitorio para vestirse.

Cuando salió de la casa y se subió al Mustang, vio un segundo sedán aparcando detrás del primero. Puso en marcha el coche y el primer sedán arrancó tras ella.

De modo que Marder le había asignado dos parejas de seguridad. Una para vigilar su casa y la otra para seguirla.

Las cosas debían de estar peor de lo que suponía.

Condujo hacia el interior de la fábrica con una inquietud inusual. El primer turno ya había empezado a trabajar, los aparcamientos estaban atestados de coches. El sedán azul se mantuvo pegado a su Mustang mientras Casey se detenía en el control de seguridad de la puerta 7. El guardia le indicó que entrara y, como obedeciendo una seña invisible, permitió que el sedán azul la siguiera, sin bajar la barrera. El coche continuó detrás hasta que Casey aparcó en su plaza, cerca del edificio de Administración.

Cuando bajó del coche, uno de los guardias se asomó por la ventanilla.

—Que tenga un buen día, señora —dijo.

—Gracias.

El guardia se despidió con la mano y el sedán se alejó. Casey miró los inmensos edificios grises que la rodeaban: al sur, el 64; al este, el 57, donde habían construido el birreactor; el edificio 121, la cámara de pintura; al oeste, los hangares de mantenimiento, iluminados por el sol que se elevaba sobre las montañas de San Fernando. Era un paisaje familiar; había pasado allí los últimos cinco años de su vida. Pero la incomodaban la magnitud del lugar y la ausencia de gente a aquella hora temprana. Vio entrar a dos secretarias en el edificio de Administración. Nadie más. Se sintió sola.

Se encogió de hombros, tratando de desembarazarse de sus miedos. Se dijo que estaba comportándose como una tonta. Era hora de ponerse a trabajar.

NORTON AIRCRAFT
6.34 H

Rob Wong, el joven programador de sistemas de información digital de la Norton, se apartó de los monitores de vídeo y dijo:

—Lo lamento, Casey. Tenemos el registrador de datos de vuelo, pero hay un problema.

Casey suspiró.

—No me digas.

—Sí. Lo hay.

En realidad, no le sorprendía. Los registradores de datos de vuelo rara vez funcionaban como debían. En la prensa, estos fallos se explicaban como consecuencia de los impactos. Si un avión se estrellaba a una velocidad de setecientos cincuenta kilómetros por hora, parecía razonable que después el magnetófono no funcionara.

Pero dentro de la industria aerospacial la gente tenía otra perspectiva del problema. Todos sabían que los registradores de datos presentaban un alto índice de fallos aunque el aparato no se estrellara. La razón era que la FAA no obligaba a revisar el artilugio antes de cada vuelo. En la práctica, estos aparatos se revisaban aproximadamente una vez al año. La consecuencia era previsible: los registradores de vuelo rara vez funcionaban.

Todo el mundo estaba al tanto del problema: la FAA, el Consejo Nacional de Seguridad en el Transporte, las líneas aéreas y los fabricantes. Varios años antes la Norton había llevado a cabo un

estudio: una inspección al azar de los registradores de datos en servicio. Casey había formado parte de la comisión encargada del estudio. Habían descubierto que sólo uno de cada seis registradores funcionaba correctamente.

Por qué la FAA ordenaba la instalación de registradores de datos de vuelo, y luego no exigía que funcionaran debidamente antes de cada vuelo, era uno de los temas favoritos de trasnochadas polémicas en los bares del mundillo de la aeronáutica, desde Seattle a Long Beach. Los cínicos decían que a todo el mundo le convenía que los registradores de datos no funcionaran. En un país acosado por abogados rapaces y periodistas sensacionalistas, la industria no veía la ventaja de proporcionar datos objetivos y fiables de lo que había salido mal.

—Estamos haciendo todo lo que podemos, Casey —se excusó Rob Wong—. Pero el registrador de datos de vuelo tiene un funcionamiento anómalo.

—¿Lo que equivale a decir...?

—Parece que la barra colectora se quemó unas veinte horas antes del incidente, de modo que en los datos siguientes no hay sincronización de cuadros.

—¿Sincronización de cuadros?

—Sí. Mira, el FDR graba todos los parámetros de forma rotatoria, en bloques de datos llamados imágenes o cuadros. Se obtiene una lectura para la velocidad relativa, por ejemplo, y luego otra, cuatro bloques más adelante. Las lecturas de velocidad relativa deben ser continuas en los cuadros. Si no lo son, los cuadros no están sincronizados y no podemos reconstruir el vuelo. Te lo enseñaré.

Se volvió hacia la pantalla y pulsó unos interruptores.

—Normalmente podemos coger el DFDR y generar una imagen triaxial. Ahí está el avión, listo para despegar.

En la pantalla apareció una imagen en cuadrícula del Norton N-22 de fuselaje ancho. La cuadrícula se rellenó ante los ojos de Casey hasta que el diagrama cobró la apariencia de un auténtico avión en vuelo.

—Bien, ahora le transferimos los datos del registrador de vuelo...

La imagen del avión se onduló. Desapareció de la pantalla y luego reapareció. Desapareció otra vez, y cuando reapareció, el ala izquierda estaba separada del fuselaje. El ala se giró en un ángulo de noventa grados mientras el resto del avión se movía hacia la derecha. Luego la cola desapareció. El avión entero se esfumó, reapareció, volvió a esfumarse.

—¿Lo ves? La unidad central intenta dibujar al avión —dijo Rob—, pero se topa constantemente con lagunas. Los datos del ala no coinciden con los datos del fuselaje, que a su vez no coinciden con los datos de la cola. De modo que se dispersa.

—¿Qué hacemos? —preguntó ella.

—Volver a sincronizar los cuadros, pero eso llevará tiempo.

—¿Cuánto tiempo? Marder no me deja en paz.

—Podría ser bastante, Casey. Los datos están muy mal. ¿Qué hay del QAR?

—No Ilevaba.

—Bueno, si no tenéis otra cosa, llevaré estos datos a Simulación de Vuelos. Allí tienen algunos programas muy sofisticados. Quizá puedan rellenar las lagunas antes y decirte qué pasó.

—Pero, Rob...

—No te prometo nada, Casey. Con estos datos, no. Lo siento.

EDIFICIO 64
6.50 H

Casey se encontró con Richman cerca del edificio G4. Caminaron juntos hacia el edificio bajo la pálida luz de la mañana. Richman bostezó.

—Tú estabas en márketing, ¿verdad?

—Así es —respondió Richman—. Pero te aseguro que no teníamos este horario.

—¿Qué hacías allí?

—Poca cosa. Edgarton tenía al departamento en pleno trabajando en la venta a China. Todo muy clandestino, sin intervención de extraños. Así que me pasaron un asuntillo legal para las negociaciones con Iberia.

—¿Algún viaje?

—Sólo personales —respondió Richman con una risita burlona.

—¿Y eso? —preguntó ella.

—Bueno, como márketing no tenía trabajo para mí, me fui a esquiar.

—Suena divertido. ¿Adónde fuiste? —preguntó Casey.

—¿Tú esquías? —dijo Richman—. Yo creo que el mejor sitio para esquiar, después de Gstaad, es Sun Valley. Es mi favorito. Si no tengo más remedio que esquiar en Estados Unidos, claro.

Casey notó que no había respondido a su pregunta. Para entonces habían entrado ya en el edificio 64 por una puerta lateral.

Casey advirtió que los trabajadores mantenían una actitud abiertamente hostil, que la atmósfera era muy fría.

—¿Qué pasa? —preguntó Richman—. ¿Hemos pillado la rabia?

—Los del sindicato creen que los estamos vendiendo a China.

—¿Que los estamos vendiendo? ¿Cómo?

—Dicen que la dirección se propone enviar el ala a Shanghai. Le pregunté a Marder, y me dijo que no es cierto.

El sonido de un claxon retumbó en el interior del edificio. Justo encima de ellos, la inmensa grúa amarilla cobró vida, y Casey vio el primero de los enormes cajones con las herramientas del ala levantándose sobre gruesas sogas, a un metro y medio de altura. La caja estaba construida de madera reforzada. Era ancha como una casa y debía de pesar unas cinco toneladas. Una docena de trabajadores caminaban junto a la caja como portaféretros, con las manos levantadas, nivelando la carga mientras se movía hacia una de las puertas laterales, donde aguardaba un camión.

—Si Marder dice que no es cierto, ¿dónde está el problema? —dijo Richman.

—En que no le creen.

—¿De veras? ¿Y por qué no?

Casey miró a su izquierda, donde estaban embalando otras herramientas. Las gigantescas herramientas azules primero se envolvían en gomaespuma, luego se apuntalaban y por fin se embalaban en cajas de madera. Casey sabía que el apuntalamiento y el acolchamiento eran esenciales. Porque si bien las herramientas tenían más de seis metros de longitud, estaban calibradas a una milésima de pulgada. Transportarlas era todo un arte. Volvió a mirar la caja, moviéndose en el montacargas.

Todos los hombres que segundos antes estaban debajo habían desaparecido.

La caja seguía moviéndose en sentido lateral, a unos diez metros de donde ellos estaban.

—¡Dios! —exclamó Casey.

—¿Qué? —preguntó Richman.

—¡Corre! —gritó ella, empujando a Richman a la derecha, a la sombra del andamio que se alzaba debajo de un fuselaje a medio montar. Richman se resistía; no acababa de entender que...— ¡Corre! ¡Está a punto de soltarse!

Por fin echó a correr. A su espalda, Casey oyó el crujido de la madera y un chasquido metálico cuando se soltó la primera de las sogas del elevador y la gigantesca caja comenzó a deslizarse de su soporte. Acababan de llegar al andamio del fuselaje cuando oyó otro chasquido y la caja se estrelló contra el suelo de cemento. Astillas de madera se desperdigaron en todas las direcciones, silbando en el aire, seguidas por un estampido atronador cuando la caja cayó de lado. El sonido retumbó en el edificio.

—¡Santo cielo! —exclamó Richman, volviéndose a mirar a Casey—. ¿Qué ha sido eso?

—Eso es lo que llamamos una reivindicación sindical.

Los trabajadores corrían en todas direcciones, figuras brumosas en la persistente nube de polvo. Se oían chillidos, gritos de socorro. Se disparó la alarma de emergencias médicas, haciendo vibrar todo el edificio. En el otro extremo de la planta, Casey vio a Doug Doherty, que cabeceaba con expresión de tristeza. Richman miró por encima de su hombro y se desprendió una astilla de ocho centímetros de longitud de la espalda de la americana.

—¡Dios mío! —susurró. Se quitó la americana e inspeccionó la tela, pasando el dedo por el agujero.

—Ha sido una advertencia —dijo Casey—. Y de paso han inutilizado la herramienta. Ahora habrá que desembalarla y reconstruirla. Eso significa varias semanas de retraso.

Los supervisores de planta, vestidos con camisa blanca y corbata, corrieron hacia el grupo congregado en torno a la caja caída.

—¿Qué pasa ahora? —preguntó Richman.

—Apuntarán algunos nombres y despedirán a alguien —explicó Casey—. Pero no servirá de nada. Mañana habrá otro incidente. Ésa no es la forma de pararles los pies.

—¿Crees que esto ha sido un aviso? —preguntó Richman mientras volvía a ponerse la americana.

—Sí; para la CEI —respondió—. Una advertencia clarísima: mirad a vuestras espaldas, mirad por encima de vuestras cabezas. Cada vez que visitemos en la planta, caerán herramientas o se producirá toda clase de accidentes. Hemos de tener cuidado.

Dos trabajadores se separaron del grupo congregado alrededor de la caja y echaron a andar hacia Casey. Uno era un hombre corpulento, con tejanos y una camisa roja a cuadros. El otro era más alto y llevaba una gorra de béisbol. El individuo de la camisa roja llevaba un taladradora de acero en la mano, y la balanceaba como si fuera una porra metálica.

—Eh, Casey —advirtió Richman.

—Ya los he visto —contestó ella. No iba a dejarse intimidar por un par de matones del sindicato.

Los hombres caminaban a su encuentro. De repente un supervisor con una tablilla de notas en la mano les cerró el paso y les pidió las chapas de identificación. Los hombres se detuvieron a hablar con el supervisor, mirando con furia a Casey por encima de la cabeza de aquél.

—No nos darán problemas —aseguró Casey—. Dentro de una hora se habrán largado de aquí. —Volvió al andamio y cogió su maletín—. Vamos. Llegamos tarde.

EDIFICIO 64/CEI
7.00 H

Las sillas chirriaron en el suelo cuando todos los reunidos se acercaron a la mesa de formica.

—De acuerdo —dijo Marder—, empecemos. Se han producido acciones sindicales con el propósito de detener esta investigación. No permitáis que esto os amilane. Mantened la vista fija en el balón. Primer punto: información meteorológica.

La secretaria repartió hojas en la sala. Era un informe del Centro de Control de Tráfico Aéreo del aeropuerto de Los Ángeles titulado: «Administración Federal de Aviación: INFORME DE ACCIDENTE AÉREO.»

Casey leyó:

> INFORMACIÓN METEOROLÓGICA
>
> *Condiciones en la zona del accidente en el momento del accidente*
>
> JAL054, un B747/R, pasó quince minutos antes que el TPA545 por la misma ruta y a 1000 pies por encima. JAL054 no informó de turbulencias.
>
> *Informe inmediatamente anterior al accidente*
>
> UAL829, un B747/R, informó de la presencia de baches de aire en FIR 40.00 norte/165 este a FL350. Esto fue 120 millas al norte y 14 minutos antes de la ruta del TPA545. UAL828 no dio ningún otro aviso de turbulencias.
>
> *Primer informe posterior al accidente*
>
> AAL727 informó de baches continuos a 39 norte/270 este en FL350. AAL722 estaba en la misma ruta, 2000 pies por debajo y aproximadamente 29 minutos después del TPA545. AAL722 no informó de turbulencias.

—Todavía faltan por llegar los datos del satélite, pero creo que ya tenemos pruebas suficientes. Los tres aviones cercanos a TransPacific en tiempo y posición sólo comunicaron una ligera inestabilidad

meteorológica. En consecuencia, descartamos las turbulencias como causa del accidente.

Hubo varios gestos de asentimiento alrededor de la mesa. Todos estaban de acuerdo.

—¿Alguna información adicional sobre este punto?

—Sí —respondió Casey—. Los pasajeros y miembros de la tripulación entrevistados coinciden en que en ningún momento se iluminó la señal del cinturón de seguridad.

—De acuerdo. Entonces hemos terminado con las condiciones meteorológicas. Sea lo que fuere lo que le ocurrió al avión, no tuvo nada que ver con turbulencias. ¿Qué hay del registrador de datos de vuelo?

—El registrador de datos es anómalo —respondió Casey—. Están trabajando en ello.

—¿Inspección visual del aparato?

—El interior sufrió daños importantes —dijo Doherty—. Pero el exterior está bien. Perfectamente.

—¿Borde de ataque?

—Ningún problema aparente. Hoy trasladaremos el avión aquí, y echaré un vistazo a los pestillos y pistas de accionamiento. Pero hasta el momento no tenemos nada.

—¿Habéis probado los mandos de vuelo?

—Sí. Ningún problema.

—¿Instrumentos?

—En perfecto estado.

—¿Cuántas veces los probasteis?

—Después de oír por Casey la versión de los pasajeros, hicimos diez extensiones con la intención de conseguir una asimetría. Pero todo salió normal.

—¿Y la versión de los pasajeros? Casey, ¿sacaste algo en limpio de las entrevistas?

—Sí —respondió ella—. Una pasajera dijo oír una pequeña vibración procedente del ala, que duró entre diez y doce segundos...

—¡Mierda! —exclamó Marder.

—... seguida de una ligera elevación del morro, luego una bajada...

—¡Maldita sea!

—... y luego una serie de oscilaciones drásticas de altitud.

Marder le dirigió una mirada fulminante.

—¿Quieres decir que son los *slats* otra vez? ¿Es posible que todavía tengamos un problema de *slats* en ese avión?

—No lo sé —dijo Casey—. Una azafata asegura que, según el comandante, se había producido una extensión incontrolada de *slats*, y que había tenido problemas con el piloto automático.

—Cielos. Para colmo, problemas con el piloto automático.

—Y una mierda —terció Burne—. Ese comandante cambia de versión cada cinco minutos. Le dice a la torre de control que hay turbulencias, y a las azafatas que fallaron los *slats*. Seguro que en este mismo momento está contándole una historia diferente a la compañía aérea. Lo cierto es que no sabemos qué pasó en la cabina de mando.

—Es evidente que fueron los *slats* —dijo Marder.

—No, no lo es —replicó Burne—. La pasajera que habló con Casey dijo que no sabía si la vibración procedía del ala o del motor, ¿no es así?

—Sí —confirmó Casey.

—Pero cuando miró el ala, no vio que se extendieran los *slats*. Y si se hubieran extendido, lo habría visto.

—Eso también es cierto —dijo Casey.

—Pero no podía ver los motores porque los oculta el ala. Es posible que se extendiesen los inversores de empuje —sugirió Burne—. A velocidad de crucero, eso produciría una vibración, seguida de un súbito descenso en la velocidad relativa, quizá incluso un alabeo. El piloto se asusta, procura compensar, reacciona desproporcionadamente y... ¡eso es!

—¿Algún dato que confirme este supuesto despliegue de inversores de empuje? —preguntó Marder—. ¿Daños en las camisas? ¿Algún signo de una fricción inusual?

—En la inspección de ayer no encontramos nada anormal —respondió Burne. Hoy usaremos ultrasonido y rayos X. Si hay algo, lo encontraremos.

—Bien —prosiguió Marder—. De modo que estamos examinando los *slats* y los inversores de empuje y necesitamos más datos. ¿Qué hay de los sistemas de memoria no volátil? ¿Ron? ¿Los fallos sugieren algo?

Todos se volvieron hacia Ron Smith, que se encogió en su asiento, como si quisiera esconder la cabeza entre los hombros. Carraspeó.

—¿Y bien? —preguntó Marder.

—Sí, John. Bueno, tenemos una asimetría de *slats* en la gráfica de la unidad de adquisición de datos de vuelo.

—De modo que los *slats* se extendieron.

—Bueno, lo cierto...

—Y el avión empezó a hacer piruetas en el aire, sumió a los pasajeros en un auténtico infierno y mató a tres de ellos. ¿Es eso lo que estáis sugiriendo? —Nadie respondió—. ¡Dios mío! ¿Qué coño os pasa? Se

supone que este problema se resolvió hace cuatro años. ¿Y ahora me decís que no es así?

Todos guardaron silencio, mirando fijamente la mesa, avergonzados y asustados por la furia de Marder.

—¡Maldita sea! —exclamó Marder.

—No perdamos la calma, John —dijo Trung, el responsable de aviónica, en voz baja—. Estamos pasando por alto un factor muy importante: el piloto automático.

Se produjo un largo silencio. Marder lo fulminó con la mirada.

—¿Qué pasa con el piloto automático? —preguntó.

—Incluso si los *slats* se hubieran extendido a velocidad de crucero, el piloto automático habría mantenido una estabilidad perfecta —explicó Trung—. Está programado para compensar esa clase de errores. Si los *slats* se extienden, el piloto automático toma el control. El piloto ve el aviso y los retrae. Entretanto, el avión continúa volando sin ningún problema.

—Quizá desconectara el piloto automático.

—Tiene que haber sido así, pero ¿por qué?

—Puede que tu piloto automático provocara el incidente —dijo Marder—. Tal vez haya un virus en el código.

Trung hizo una mueca de escepticismo.

—Ha ocurrido otras veces —insistió Marder—. El año pasado, en Charlotte, hubo un problema con el piloto automático en un vuelo de las Fuerzas Aéreas de Estados Unidos. Causó un alabeo incontrolado del avión.

—Sí —asintió Trung—, pero no se debió a un virus en el código. Los de mantenimiento sacaron el ordenador de control de vuelo A para limpiarlo, y cuando lo reinstalaron, no lo encajaron a fondo en la plataforma y las clavijas de conexión no quedaron bien insertadas. El aparato comenzó a hacer contactos eléctricos intermitentes. Fue sólo eso.

—Pero en el vuelo 545 la azafata dijo que el capitán tuvo que disputarse el control del aparato con el piloto automático.

—Es lógico —replicó Trung—. Cuando el avión excede los parámetros de vuelo, el piloto automático intenta tomar el mando. Reconoce un comportamiento extraño y da por sentado que el avión no tiene piloto.

—¿Y esa eventualidad aparece en el registro de fallos?

—Sí. Indica que el piloto automático trató de tomar el control cada tres segundos. Supongo que el piloto lo dominó en todos los casos porque quería hacerse cargo del avión personalmente.

—Pero se trataba de un piloto con experiencia.

—Precisamente por eso creo que Kenny tiene razón —dijo Trung—. No tenemos idea de qué pasó en la cabina de mando.

Todos se volvieron hacia Mike Lee, el representante de la línea aérea.

—¿Qué dices tú, Mike? —preguntó Marder—. ¿Podremos conseguir una entrevista o no?

Lee suspiró con aire de resignación.

—Ya sabéis que he asistido a muchas reuniones como ésta —dijo—. Y hay una tendencia generalizada a culpar a los que no están presentes. Forma parte de la naturaleza humana. Ya os he explicado el motivo de que la tripulación se marchara del país. Vuestros propios expedientes confirman que el comandante es un piloto de primera. Es posible que haya cometido un error. Pero teniendo en cuenta los antecedentes de este modelo de aeronave, en concreto los problemas con los *slats*, yo examinaría el avión antes de llegar a ninguna conclusión. Y lo haría a conciencia.

—Lo haremos —aseguró Marder—. Naturalmente que lo haremos, pero...

—Porque a nadie le conviene empezar una guerra sucia —prosiguió Lee—. Estáis obsesionados con la inminente venta a Pekín. Bien, lo entiendo. Pero os recuerdo que TransPacific también es un cliente importante de la compañía. Hasta la fecha hemos comprado diez aviones y encargado otros doce. Estamos ampliando nuestras rutas y negociando un acuerdo con una compañía de vuelos internos. En este momento no necesitamos mala prensa. Ni para los aviones que os compramos a vosotros, ni para nuestros pilotos. Espero haberme expresado con claridad.

—Más claro que el agua —dijo Marder—. Yo no podría haberlo expresado mejor. Muchachos, ya sabéis lo que queremos. Ahora, a trabajar. Quiero *respuestas*.

EDIFICIO 202/SIMULADORES DE VUELO
7.59 H

—¿El vuelo 545? —preguntó Felix Wallerstein—. Es inquietante; sí, muy inquietante.

Wallerstein era un hombre elegante, de cabello cano, procedente de Munich. Dirigía el programa de simulación de vuelo y adiestramiento de pilotos de la compañía Norton con eficacia germánica.

—¿Por qué dices que es inquietante? —preguntó Casey.

Wallerstein se encogió de hombros.

—Porque ¿cómo sucedió lo que sucedió? Parece imposible.

Recorrían la larga sala central del edificio 202. Los dos simuladores de vuelo, uno de cada modelo en activo, se alzaban sobre ellos. Parecían morros mutilados de aviones sostenidos por una intrincada red de elevadores hidráulicos.

—¿Tienen los datos del registrador de vuelo? Rob ha dicho que quizá pudierais descifrarlos.

—Lo he intentado —respondió él—, pero sin éxito. No digo que sea imposible, pero… ¿qué hay del QAR?

—No hay QAR, Felix.

—Ah. —Wallerstein suspiró.

Llegaron a la consola de mandos situada a un lado del edificio, donde había una serie de pantallas de vídeo y tableros con interruptores. Allí se sentaban los instructores para controlar a los pilotos durante el adiestramiento en el simulador. Mientras miraban, dos de los simuladores estaban en uso.

—Felix, tememos que los *slats* se hayan extendido a velocidad de crucero. O quizá los inversores de empuje.

—¿Y? —preguntó él—. ¿Qué importancia tiene eso?

—Hemos tenido problemas con los *slats* antes…

—Sí; pero eso se solucionó hace tiempo, Casey. Y los *slats* no pueden explicar un accidente semejante. ¿Un accidente con víctimas mortales? No, no. No fueron los *slats*, Casey.

—¿Estás seguro?

—Completamente. Te lo demostraré. —Se volvió hacia uno de los instructores que estaban ante la consola—. ¿Quién está volando en el N-22?

—Ingram. Primer oficial de Northwest.

—¿Es bueno?

—Regular. Tiene unas treinta horas de vuelo.

A través del circuito cerrado de televisión Casey vio a un hombre de treinta y tantos años, sentado en el asiento del piloto del simulador.

—¿Y dónde está ahora? —preguntó Felix.

—Hummm… Veamos —dijo el instructor, consultando los paneles—. Sobrevolando el Atlántico. FL tres treinta, 0,8 mach.

—Bien —dijo Felix—. Eso significa que está a treinta y tres mil pies, a ocho décimas de la velocidad del sonido. Ha estado allí un tiempo y todo parece ir bien. Está relajado, quizá algo amodorrado.

—Sí, señor.

—Bien. Extienda los *slats*.

El instructor alargó el brazo y apretó un botón. Felix se volvió hacia Casey.

—Mira con atención, por favor.

En la pantalla de vídeo, el piloto siguió tranquilo, imperturbable. Pero unos segundos después, se inclinó hacia adelante, súbitamente alerta, mirando los indicadores con la frente arrugada.

Felix señaló la consola del instructor y las diversas pantallas.

—Aquí puedes observar lo que ve. En el visor de control de vuelo, el indicador de *slats* está parpadeando. Y lo ha notado. Mientras tanto, verás que el morro del avión se eleva ligeramente... Los sistemas hidráulicos zumbaron y el gran cono del simulador se inclinó unos cuantos grados hacia arriba.

—Ahora el señor Ingram comprueba la palanca de los *slats*, como es debido. La encuentra en posición superior y trabada, lo que es sorprendente, pues significa que está ante una extensión incontrolada de *slats*. —El simulador continuaba inclinado—. En consecuencia, Ingram reflexiona. Tiene mucho tiempo para decidir qué hacer. La nave se mantiene estable gracias al piloto automático. Veamos qué decide. Ah, decide jugar con los mandos. Baja la palanca de los *slats*, la sube... Pretende apagar el indicador. Pero eso no cambia nada. Así que ahora se da cuenta de que hay una avería en el sistema. Sin embargo, permanece tranquilo. Sigue pensando... ¿Qué hará? Modifica los parámetros del piloto automático... desciende a una altitud menor y reduce la velocidad relativa... Muy bien. El avión sigue encabritado, pero ahora las condiciones de altitud y velocidad son más favorables. Decide probar otra vez con la palanca de *slats*...

—¿Lo saco del apuro? —preguntó el instructor.

—¿Por qué no? —respondió Felix—. Ya hemos demostrado lo que queríamos.

El instructor apretó un botón. El simulador recuperó la horizontalidad.

—Y así es como Ingram vuelve a las condiciones normales de vuelo —dijo Felix—. Toma nota del problema para informar al personal de mantenimiento y sigue volando hacia Londres.

—Pero ha conectado el piloto automático —observó Casey—. ¿Y si no lo hubiera hecho?

—¿Por qué no iba a hacerlo? Está volando a velocidad de crucero; el piloto automático ha estado controlando el avión durante media hora por lo menos.

—Supón que no lo hubiera hecho.

Felix se encogió de hombros y se volvió hacia el instructor.

—Desconecta el piloto automático.

—Sí.

Sonó una alarma. En la pantalla de vídeo, el piloto miró los instrumentos y cogió la palanca de mando. La alarma se apagó y la cabina de mando quedó en silencio. El piloto continuó sujetando la palanca.

—¿Ahora está pilotando él? —preguntó Felix.

—Sí —respondió el instructor—. Está a FL dos noventa, 0,71 mach, con el piloto automático inactivo.

—Bien —dijo Felix—. Extiende los *slats*.

El instructor apretó un botón.

En el monitor de la consola correspondiente al sistema, parpadeó la luz de aviso de *slats* extendidos, primero en amarillo, luego en blanco. Casey miró la pantalla contigua y vio al piloto inclinado hacia adelante. Había reparado en la señal de advertencia.

—Ahora —dijo Felix—, una vez más, vemos el avión encabritado, con el morro hacia arriba, pero en esta ocasión Ingram tiene que controlarlo solo. De modo que tira de la palanca de mando hacia adelante, muy despacio, con mucha delicadeza... Bien... La situación ya es estable.

Se volvió hacia Casey.

—¿Lo ves? —Se encogió de hombros—. Es intrigante. Sea lo que fuere lo que ocurrió en ese vuelo de TransPacific, no puede tratarse de los *slats*. Ni de los inversores de empuje. En cualquiera de los dos casos, el piloto automático compensaría el fallo y mantendría el control. Ya te lo he dicho, Casey, lo que ocurrió en ese avión es un auténtico misterio.

Una vez fuera, Felix se dirigió a su jeep, sobre cuyo techo había una tabla de windsurf.

—Tengo una tabla Henley nueva —dijo—. ¿Quieres verla?

—Felix —respondió ella—. Marder está que se sube por las paredes.

—¿Y qué? Déjalo. En el fondo le gusta.

—¿Qué crees que pasó en el 545?

—Bueno, para serte franco, las características del N-22 son tales que si los *slats* se extienden a velocidad de crucero y el comandante no usa el piloto automático, el aparato se vuelve bastante sensible. Tú debes recordarlo, Casey. Participaste en el estudio que se hizo hace tres años. Después de la última modificación en el sistema de *slats*.

—Es verdad —dijo ella, recordando—. Organizamos un equipo especial para comprobar la estabilidad de vuelo del N-22. Pero llegamos a la conclusión de que no había un problema de sensibilidad de mandos, Felix.

—Y no os equivocasteis —aseguró—. No hay ningún problema. Todos los aviones modernos mantienen la estabilidad de vuelo mediante ordenadores. Un reactor caza, por ejemplo, no puede pilotarse sin ordenadores. Los caza son inestables por naturaleza. Los aviones de

transporte comerciales son menos sensibles, pero aun así, los computadores modifican el combustible, regulan la altitud, ajustan el centro de gravedad, controlan los empujadores de los motores. Los ordenadores hacen pequeños cambios de forma continua con el fin de estabilizar el avión.

—Sí —dijo Casey—, pero también es posible volar sin piloto automático.

—Desde luego —admitió Felix—. Preparamos a los capitanes para que lo hagan. Precisamente porque el avión es sensible; cuando se encabrita o el morro sube, el capitán debe bajarlo con mucha suavidad. Si corrige el problema con brusquedad, el avión cae en picado. En tal caso, debe elevarlo, pero también con mucha suavidad, o producirá una sobrecompensación y el avión se encabritará y volverá a caer en picado. Y esto es precisamente lo que ocurrió en el 545.

—Quieres decir que todo se debió a un error del piloto.

—No tendría ninguna duda al respecto si no fuera porque el piloto era John Chang.

—¿Y es un buen piloto?

—No —dijo Felix—. Es un piloto *extraordinario*. Aquí veo a muchos pilotos, y algunos tienen verdadero talento. Ya sabes; algo más que reflejos rápidos, conocimientos y experiencia. Es una especie de habilidad natural. Un instinto. John Chang está entre los cinco o seis mejores comandantes que he adiestrado en este avión, Casey. Por lo tanto, lo ocurrido en el 545 no puede deberse a un fallo del piloto. No con John Chang al mando. Lo lamento, pero tiene que tratarse de un problema técnico del avión, Casey. Tiene que ser el avión.

HACIA EL HANGAR 5
9.15 H

Mientras cruzaban el inmenso aparcamiento, Casey permanecía absorta en sus pensamientos.

—¿Y bien? —preguntó Richman—. ¿Cuál es la situación?

—Estamos en blanco.

Independientemente de cómo interpretara los datos que obraban en su poder, siempre llegaba a la misma conclusión. Hasta el momento no tenían ninguna certeza. Según el piloto, el incidente se había producido a causa de unas turbulencias, pero no había sido así. Una pasajera había presentado un versión que sugería una extensión incontrolada de *slats*, pero esa avería no podía explicar los daños sufridos por los pasajeros. La azafata decía que el capitán había disputado el mando al

piloto automático, cosa que según Trung sólo haría un piloto incompetente. Y Felix aseguraba que el piloto era extraordinario.

En blanco. Estaban en blanco.

Richman caminaba junto a ella arrastrando los pies y sin decir una palabra. Había estado callado toda la mañana. Era como si el enigma del 545, que tanto lo intrigaba el día anterior, ahora le resultara demasiado complejo.

Pero Casey no estaba desanimada. Había llegado a este punto muchas veces con anterioridad. No era de extrañar que las primeras pruebas parecieran contradictorias, porque los accidentes aéreos rara vez obedecían a un único hecho o error. Las comisiones de estudio de incidentes esperaban encontrar una concatenación de hechos, donde un fallo Ilevaba al otro, éste al siguiente, y así sucesivamente. La explicación siempre era compleja: un sistema fallaba, el piloto procuraba lidiar con la avería, el aparato reaccionaba de forma imprevista y, finalmente, el avión tenía problemas.

Siempre una concatenación.

Una larga cadena de pequeños errores y percances insignificantes.

Oyó el rugido de un reactor. Alzó la vista, y vio la silueta de un Norton de fuselaje ancho recortada en el cielo. Cuando pasó sobre ella, reconoció la insignia amarilla de TransPacific en la cola. El reactor aterrizó suavemente, levantando una nube de humo alrededor de las ruedas, y se dirigió al hangar de mantenimiento número 5.

En ese momento el busca de Casey emitió un pitido. Se lo desprendió del cinto.

***N-22 EXPL ROTOR MIAMI TV AHORA

—¡Demonios! —exclamó Casey—. Busquemos un televisor.

—¿Por qué? ¿Qué pasa? —preguntó Richman.

—Tenemos problemas.

EDIFICIO 64/CEI
9.20 H

«Esta escena sucedió hace escasos momentos en el Aeropuerto Internacional de Miami, cuando un avión de Sunstar Airlines se incendió después de estallar inesperadamente el motor izquierdo del ala de estribor, dejando caer una peligrosísima Iluvia de metralla sobre la atestada pista de aterrizaje.»

—¡Joder! —exclamó Kenny Burne.

Delante del televisor había media docena de técnicos, que taparon la visión de Casey cuando entró en la estancia.

«Milagrosamente, no hubo que lamentar ningún herido entre los doscientos setenta pasajeros de a bordo. El N-22 de fuselaje ancho estaba acelerando para el despegue cuando los pasajeros notaron una nube de humo negro alrededor del ala. Segundos más tarde el avión se vio sacudido por una explosión, el motor izquierdo del ala de estribor voló literalmente en pedazos, y las llamas engulleron rápidamente el ala.»

La pantalla no mostraba esa escena, sino un reactor N-22 visto a lo lejos, con una columna de humo negro saliendo por debajo del ala.

—El motor izquierdo del ala de estribor… —se burló Burne—. ¿En oposición al motor *derecho* del ala de estribor? Vaya tonto del culo.

Ahora la televisión emitía las opiniones de algunos de los testigos presentes en la terminal. Eran secuencias rápidas. Un crío de siete u ocho años dijo: «La gente se ha puesto histérica por el humo.»

A continuación enfocaron a una adolescente que sacudió la cabeza, se echó el pelo por encima del hombro y declaró: «Yo estaba muerta de miedo, se lo juro. He visto todo ese humo, y me ha entrado un miedo alucinante, se lo juro.» Entonces el reportero preguntó: «¿Qué has pensado al oír la explosión? ¿Has creído que era una bomba?» Y la joven respondió: «Seguro. Una bomba de los terroristas.»

Kenny Burne se dio media vuelta, agitando los brazos en el aire.

—¿Podéis creer esta mierda? Están pidiendo su *opinión* a unos *críos*. ¡Así son las noticias! «¿Qué has pensado al oír la explosión?» «Ostras, ha sido increíble. Me he tragado el Chupa—Chups de la sorpresa.» —Emitió una risita sarcástica—. Los aeroplanos asesinos… y los usuarios que los aman.

En la pantalla apareció una anciana que dijo: «Sí, he creído que iba a morir. Naturalmente, es lo primero que se te ocurre pensar.» Luego un hombre maduro: «Mi mujer y yo nos hemos puesto a rezar. Después la familia entera nos hemos arrodillado en la pista y hemos dado gracias al Señor.» El periodista preguntó: «¿Estaban asustados?» Y el hombre respondió: «Creíamos que íbamos a morir. La cabina de pasajeros estaba llena de humo; es un milagro que hayamos sobrevivido.»

Burne comenzó a gritar otra vez.

—¡Maldito subnormal! Si hubieras estado en un coche, habrías muerto. Si hubieras estado en una discoteca, habrías muerto. Pero no en un Norton de fuselaje ancho. ¡Lo diseñamos para que pudieras salvar tu asquerosa vida!

—Cálmate —dijo Casey—. No me dejas oír nada. —Escuchaba con atención; quería saber hasta dónde eran capaces de llegar. Una mujer hispana de extraordinaria belleza, vestida con un traje Armani de color

beige, estaba frente a la cámara con un micrófono en la mano: «Aunque ahora los pasajeros se recuperan de la impresión, hace apenas unas horas se enfrentaban a un destino incierto, cuando un avión Norton de fuselaje ancho ha estallado en la pista de aterrizaje, envuelto en llamas anaranjadas que se elevaban hasta el cielo...»

El televisor volvió a mostrar la imagen emitida unos segundos antes: el avión can una columna de humo saliendo del ala. Tenía un aspecto tan peligroso como la hoguera de un campamento después de un chaparrón.

—¡Un momento! ¡Un momento! —gritó Kenny Burne—. ¿Ha dicho que un avión Norton ha explotado? Lo que ha explotado era la mierda de motor que le pusieron a ese Sunstar. —Señaló la imagen de la pantalla—. Eso es, para ser exactos, un desprendimiento de rotor, y los fragmentos del alabe han atravesado el capó, *¡que es precisamente lo que les avisé que pasaría!*

—¿Se lo dijiste? —preguntó Casey.

—Claro —dijo Kenny—. Yo lo sé todo sobre esto. El año pasado Sunstar compró seis motores a AeroCivicas. Yo actué como consejero en representación de la Norton. Inspeccioné los motores con el baroscopio y encontré un montón de daños: grietas en las muescas de los álabes y fisuras en las aletas. Les dije a los de Sunstar que los rechazaran. —Kenny sacudió las manos—. Pero ¿cómo iban a dejar pasar una ganga? —dijo—. Lo que hicieron fue repararlos. Mientras los desarmábamos, encontramos corrosión, así que seguro que el certificado de revisión en el extranjero era falso. Volví a advertirles que esos motores estaban para tirarlos a la basura. Pero Sunstar los compró y los instaló en sus aviones. Así que ahora, menuda sorpresa, el puñetero rotor se desprende o se rompe, los fragmentos atraviesan el ala, y el líquido hidráulico, no inflamable, suelta *humo*. No hay llamas porque ese líquido no puede arder. ¿Y resulta que todo es *culpa nuestra*?

Se dio media vuelta y volvió a mirar la pantalla.

«,., dando un susto de muerte a los doscientos setenta pasajeros que se encontraban a bordo. Afortunadamente no se han producido heridos...»

—Exacto —dijo Burne—. Si no hay penetración en el fuselaje, señora mía, nadie sale herido. El ala lo ha absorbido... ¡nuestra ala!

«... y esperamos poder hablar de esta aterradora tragedia con los directivos de la compañía aérea. Más información en unos minutos. Ahora devolvemos la conexión a nuestros estudios, Ed.»

La imagen mostró el estudio del noticiario, donde un delgado comentarista dijo: «Gracias, Alicia, por este informe de última hora sobre la aterradora explosión que ha tenido lugar en el aeropuerto de Miami. Les ofreceremos más información al respecto en cuanto dispongamos de nuevos datos. Ahora continuamos con nuestra programación habitual.»

Casey suspiró, aliviada.

—¡No puedo creer este montón de mierda! —exclamó Kenny Burke. Se volvió y abandonó precipitadamente la habitación, dando un portazo al salir.

—¿Qué pasa? —preguntó Richman.

—Creo que esta vez Kenny tiene toda la razón para ponerse así —respondió Casey—. Para que lo entiendas, nosotros construimos aeronaves. No fabricamos motores, ni los reparamos. No tenemos nada que ver con los motores.

—¿Nada? No entiendo cómo...

—Los motores los suministran otras compañías: General Electric, Prat, Whitney, Rolls—Royce. Pero los periodistas son incapaces de entender la diferencia.

Richman la miró con cara de escepticismo.

—Parece una sutileza...

—En absoluto. Si se va la luz, ¿llamas a la compañía del gas? Si tienes un reventón en un neumático, ¿culpas al fabricante del coche?

—Claro que no —admitió Richman—. Pero éste es vuestro avión, con motores y todo.

—No —insistió Casey—. Nosotros construimos el avión y luego instalamos los motores de la marca elegida por el cliente. Igual que tú puedes poner cualquier marca de neumáticos en tu coche. Pero si Michelin saca una partida de neumáticos malos, y revientan, la culpa no es de Ford. Si descuidas los neumáticos de tu coche, permitiendo que se desgasten, y tienes un accidente, no podrás culpar a Ford. Pues es exactamente igual con nosotros.

Richman no parecía muy convencido.

—Lo único que podemos hacer —prosiguió Casey— es certificar que nuestros aviones pueden volar sin riesgos con los motores que instalamos. Pero no podemos obligar a las líneas aéreas a mantener esos motores en condiciones durante toda la vida útil de la aeronave. No es nuestra función... Y es fundamental comprender eso para entender lo que acaba de pasar. El periodista ha tergiversado la noticia.

—¿Por qué?

—En ese avión ha fallado un rotor —dijo Casey—. Las palas del ventilador se han desprendido del disco del rotor y la carcasa que cubre el motor no ha podido retener los fragmentos. El motor ha explotado porque no se tomaron las medidas oportunas de mantenimiento. No debería haber pasado. Pero nuestro avión ha impedido la entrada de fragmentos en el interior, protegiendo a los pasajeros que estaban a bordo. De modo que la verdadera noticia es que la aeronave Norton está tan bien construida que ha protegido a doscientos setenta pasajeros de un mal motor. En realidad, somos unos héroes. Pero mañana las acciones de la Norton caerán. Y puede que algunos pasajeros tengan miedo de volar en aeronaves Norton. ¿Te parece una consecuencia

lógica de lo que realmente ha ocurrido? No. Pero es la consecuencia lógica de la forma en que se ha transmitido la noticia. Para los que trabajamos aquí, es una situación frustrante.

—Bueno —dijo Richman—. Por lo menos no han mencionado a TransPacific.

Casey hizo un gesto afirmativo. Ésa era su principal preocupación, la razón por la que había echado a correr en el apareamiento en busca de un televisor. Quería saber si en las noticias se hacía algún comentario relacionando la explosión del motor con el incidente del día anterior en el avión de TPA. No habían dicho nada. Pero tarde o temprano, lo harían.

—Empezaremos a recibir llamadas —dijo Casey—. Ya han levantado la liebre.

HANGAR 5
9.40 H

Había una docena de guardias de seguridad en la puerta del hangar 5, donde se inspeccionaba el reactor de TransPacific. Pero éste era el procedimiento habitual siempre que los equipos del Servicio de Recuperación y Mantenimiento entraban en la planta. Había equipos semejantes en todo el mundo, y se encargaban de revisar y reparar los aviones con problemas. Tenían autorización de la FAA para repararlos en la propia fábrica. Pero puesto que los miembros eran escogidas por su eficacia más que por su antigüedad no eran miembros del sindicato, y a menudo había fricciones cuando visitaban la fábrica.

Dentro del hangar, el avión de fuselaje ancho de TransPacific resplandecía bajo los faros halógenos, semioculto detrás de andamios rodantes con estructura de rejilla. Los técnicos pululaban alrededor del avión. Casey vio a Kenny Burne, que trabajaba en los motores y maldecía la plantilla del grupo motor. Habían extendido las dos camisas de los inversores de empuje que salían de la góndola y hacían pruebas de conductividad en las cubiertas metálicas de forma curva.

Ron Smith y el equipo de electricidad estaban subidos a una plataforma elevada, junto al cilindro central del avión. Más arriba, por la ventanilla de la cabina de mando, Casey vio a Van Trung, que inspeccionaba la aviónica con su equipo.

Y Doherty estaba en el ala, dirigiendo al equipo de estructuras. Sus hombres habían retirado con una grúa una pieza de aluminio de dos metros y medio de ancho, uno de los *slats*.

—Empiezan por las piezas más grandes —explicó Casey a Richman.

—Cualquiera diría que están desmontando el avión —observó Richman.

—Y eso equivale a destruir las pruebas del delito —exclamó una voz a su espalda.

Casey se volvió. Era Ted Rawley, uno de los pilotos de las pruebas de vuelo. Llevaba botas y camisa de vaquero y gafas oscuras. Como la mayoría de los pilotos de pruebas, Ted cultivaba una imagen de aventurero.

—Éste es nuestro mejor piloto de pruebas —lo presentó Casey—. Lo llaman el Rómpelotodo.

—¡Eh! —protestó el aludido—. Que todavía no he hecho ningún destrozo. De todos modos, mejor ese mote que Casey y los Siete Enanitos.

—¿Así la llaman a ella? —preguntó Richman, súbitamente interesado.

—Sí, Casey y sus enanos. —Rawley señaló a los técnicos con un ademán vago—. Los pequeñines. *Jei, Jou, Jei, Jou.* —Se volvió de espaldas al avión y dio una palmada en el hombro a Casey—. ¿Qué tal estás, nena? El otro día te llamé.

—Lo sé —dijo ella—. He estado muy ocupada.

—Me lo imagino —respondió Teddy—. Seguro que Marder le ha ajustado las clavijas a todo el mundo. ¿Qué han encontrado los técnicos? Espera, deja que lo adivine. No han encontrado nada, ¿verdad? Su maravilloso avión está en perfectas condiciones. En consecuencia, se trata de un error del piloto. ¿He acertado?

Casey no respondió. Richman parecía incómodo.

—Venga —prosiguió Teddy—. No hay nada de que avergonzarse. Ya he oído esta historia antes. Afrontémoslo; todos los técnicos tienen el carnet del Club de Sodomitas de Pilotos. Por eso diseñan los aviones para que funcionen casi automáticamente. Detestan la idea de que alguien pueda pilotarlos. Poner un cuerpo caliente en el asiento es una auténtica irreverencia. Los saca de sus casillas. Y, naturalmente, si pasa algo malo, es por culpa del piloto. Tiene que ser culpa del piloto, ¿me equivoco?

—Vamos, Teddy —replicó Casey—. Ya conoces las estadísticas. La gran mayoría de los accidentes son causados por…

En ese momento, Doug Doherty, acuclillado en el ala encima de ellos, se inclinó y dijo con tono apesadumbrado:

—Eh, Casey. Malas noticias. Será mejor que veas esto.

—¿Qué pasa?

—Estoy casi seguro de que sé lo que pasó en el vuelo 545.

Casey subió al andamio y se dirigió al ala. Doherty estaba inclinado sobre el borde de ataque. Habían retirado los *slats*, dejando al descubierto el interior de la estructura del ala.

Casey se agachó junto a Doherty y echó un vistazo.

El sitio de los *slats* estaba marcado por una serie de pistas de accionamiento, pequeños carriles espaciados a un metro de distancia sobre los cuales se deslizaban las aletas, impulsadas por pistones hidráulicos. En el extremo anterior del carril había una espiga basculante que permitía a los *slats* inclinarse hacia abajo. AI fondo del compartimiento, Casey vio los émbolos que empujaban los *slats* por los raíles. Sin los *slats*, los émbolos eran sencillamente brazos metálicos extendidos en el aire. Como siempre que veía las entrañas de una aeronave, Casey se maravilló de su complejidad.

—¿Qué tengo que ver? —preguntó.

—Esto —dijo Doug, inclinándose sobre uno de los brazos extendidos y señalando una pequeña pestaña en el fondo, curvada como un gancho. La pieza no era mucho más grande que el pulgar de Casey.

—¿Sí?

Doherty extendió el brazo y empujó la pestaña hacia adentro, pero la pieza volvió a salir de inmediato.

—Éste es el pasador de blocaje de los *slats* —explicó Doug—. Funciona mediante un resorte que a su vez es impulsado por un solenoide que se encuentra en el fondo. Cuando los *slats* se repliegan, el pasador se cierra y los fija en su sitio.

—¿Y?

—Míralo —dijo Doherty sacudiendo la cabeza—. Está doblado.

Casey frunció el entrecejo. Si estaba doblado, ella no lo notaba. Lo veía recto.

—Doug...

—No. Mira. —Puso una regla metálica contra el pasador, demostrándole que el metal estaba inclinado unos pocos milímetros hacia la izquierda—. Y eso no es todo. Mira la superficie de la bisagra. Está gastada. ¿Lo ves?

Le pasó una lupa. A tres metros del suelo, Casey se inclinó sobre el borde de ataque y examinó la pieza. Era verdad; estaba gastada. Vio una superficie irregular sobre el gancho de blocaje. Pero parecía lógico que hubiera cierto grado de desgaste en el punto donde el pestillo de metal sujetaba las aletas.

—¿De veras te parece importante, Doug? —preguntó.

—Sí —contestó él con tono fúnebre—. Aquí hay por lo menos dos o tres milímetros de desgaste.

—¿Cuántos pasadores sujetan el *slat*?

—Sólo uno.

—¿Y si no funciona bien?

—Los *slats* pueden desplegarse en vuelo. No necesariamente se extenderían del todo. Recuerda que se trata de superficies de control de baja velocidad. A velocidad de crucero, el efecto se magnifica: una pequeña extensión modificaría la aerodinámica.

Casey frunció el entrecejo, examinando con atención la pequeña pieza a través de la lupa.

—Pero ¿por qué iba a abrirse de repente el pasador después de recorrer dos tercios del trayecto?

Doug sacudió la cabeza.

—Mira los demás pasadores —dijo, señalando la parte inferior del ala—. No hay desgaste en la superficie de fricción.

—¿Sugieres que han renovado los demás y éste no?

—No. Creo que los demás son las piezas originales. La que han cambiado es precisamente ésta. ¿Ves el sello de las piezas en la base?

Casey vio una pequeña figura grabada, una «H» dentro de un triángulo con una serie de números. Todos los fabricantes de piezas sellaban sus productos con símbolos parecidos.

—Sí...

—Ahora mira este pasador. ¿Ves la diferencia? En esta pieza, el triángulo está invertido. Es una pieza falsa, Casey.

La falsificación de piezas era quizá el mayor problema que debían afrontar los fabricantes de aeronaves en los albores del siglo XXI. La prensa hablaba mucho de la falsificación de artículos de consumo general, como relojes, discos compactos, programas informáticos. Pero lo cierto era que ese negocio florecía en todos los campos, incluida la manufactura de piezas de coches y aviones. En estos casos, la falsificación adquiría un cariz distinto y peligroso. A diferencia de un Cartier falso, una pieza de avión falsa podía causar muertes.

—De acuerdo —dijo Casey—. Comprobaré el registro de mantenimiento y averiguaré de dónde ha salido.

La FAA obligaba a las compañías aéreas comerciales a llevar un registro de mantenimiento extraordinariamente detallado. Cada vez que se cambiaba una pieza, se apuntaba en el registro.

Además, los fabricantes, aunque no estuvieran obligados a ello, dejaban constancia en un libro de todas las piezas originales del avión y sus fabricantes. Todo este papeleo permitía rastrear cada una de los millones de piezas de un avión hasta sus orígenes. Así podía averiguarse, por ejemplo, si una pieza había pasado de una aeronave a otra. O si había sido extraída para su reparación. Cada parte del avión tenía su propia historia. En muy poco tiempo podían averiguar de dónde procedía una pieza, quién la había instalado y cuándo.

Casey señaló el pasador de blocaje del ala.

—¿Lo has fotografiado?

—Claro. Ya tenemos la prueba.

—Entonces quítalo —dijo ella—. Lo llevaré a Metalurgia. A propósito, ¿crees que esta avería podría provocar un aviso de asimetría de *slats*?

Doherty esbozó una sonrisa extraña.

—Sí, podría. Y supongo que lo provocó. Tenemos una pieza no reglamentaria, Casey, y produjo un fallo en el avión.

Richman hablaba animadamente mientras se alejaba del ala.

—¿Conque era eso? ¿Una pieza defectuosa? ¿Eso es todo? ¿Misterio resuelto?

Richman la estaba poniendo nerviosa.

—Vayamos por partes —dijo—. Primero tenemos que hacer las comprobaciones pertinentes.

—¿Comprobaciones? ¿Qué es lo que hay que comprobar? ¿Y cómo?

—En primer lugar, hemos de descubrir de dónde salió esa pieza —respondió ella—. Vuelve al despacho. Dile a Norma que pida el registro de mantenimiento al aeropuerto de Los Ángeles. Y que envíe un fax al representante de Hong Kong, pidiendo el registro de la línea aérea. Que le diga que los ha pedido la FAA, y que nosotros queremos echarles un vistazo antes.

—De acuerdo —dijo Richman.

Se alejó hacia las puertas abiertas del hangar 5 y salió a la luz del sol. Caminaba con un ligero contoneo, como si fuera una persona importante, en posesión de una información valiosa.

Pero Casey aún no estaba convencida de que en realidad supieran algo.

Al menos por el momento.

FUERA DEL HANGAR 5
10.00 H

Al salir del hangar, el sol de la mañana la deslumbró. Vio a Don Brull bajando del coche frente al edificio 121. Se dirigió hacia él.

—Hola, Casey —saludó él mientras cerraba la portezuela del coche—. Empezaba a preguntarme cuándo me responderías.

—He hablado con Marder —dijo Casey—. Jura que no enviarán el ala a China.

Brull movió la cabeza en un gesto de asentimiento.

—Me llamó anoche y me dijo lo mismo. —No parecía satisfecho.

—Marder insiste en que se trata de un rumor.

—Miente —aseguró Brull—. Van a hacerlo.

—No puede ser —replicó Casey—. Es absurdo.

—Mira, a mí esto no me afecta personalmente. Cuando cierren la planta, dentro de diez años, yo estaré jubilado. Pero para entonces tu hija entrará en la universidad. Tendrás unos gastos desorbitados y estarás sin empleo. ¿No lo has pensado?

—Don —dijo Casey—, tú mismo has dicho que es absurdo que entreguen el ala. Sería una imprudencia que…

—Marder es un imprudente. —Brull tenía el sol de frente, así que la miraba con los ojos entornados—. Tú lo sabes. Sabes bien de lo que es capaz.

—Don…

—Mira —interrumpió él—, sé muy bien lo que digo. Esas herramientas no se han fletado con destino a Atlanta, Casey. Van al puerto de San Pedro, donde están construyendo contenedores especiales para embarcarlas y enviarlas fuera del país.

Conque de ahí salían las deducciones del sindicato, pensó Casey.

—Se trata de herramientas inmensas, Brull —explicó Casey—. No podemos mandarlas por tren o carretera. Las herramientas grandes siempre viajan en barco. Están construyendo contenedores para fletarlas a través del canal de Panamá. Es la única forma de enviarlas a Atlanta.

Brull sacudió la cabeza.

—He visto los resguardos del flete. No dicen Atlanta, sino Seúl, Corea.

—¿Corea? —preguntó ella, frunciendo el entrecejo.

—Exactamente.

—Don, eso no tiene sentido…

—Sí, lo tiene. Porque es una tapadera —dijo Brull—. Enviarán las herramientas a Corea y desde allí a Shanghai.

—¿Tienes copias de esos resguardos? —preguntó Casey.

—Sí, pero no las llevo encima.

—Me gustaría verlas.

Brull suspiró.

—Puedo conseguirlas y enseñártelas, Casey, no hay problema. Pero me pones en una situación muy difícil. Los muchachos no permitirán que esta venta se concrete. Marder me ha pedido que los tranquilice, pero ¿qué puedo hacer? Yo estoy al frente de la delegación local, no de la fábrica.

—¿Qué quieres decir?

—Que esto escapa a mi control —respondió.

—Don…

—Siempre me has caído bien, Casey —dijo—. Pero si sigues en este plan, no podré ayudarte.

Y se marchó.

FUERA DEL HANGAR 5
10.04 H

Lucía un sol radiante; a su alrededor, la fábrica mantenía un alegre trajín, y los mecánicos se desplazaban en bicicleta de un edificio a otro. No parecía acecharla amenaza o peligro alguno, pero Casey comprendía qué había querido decirle Brull: estaba en tierra de nadie. Desenfundó con nerviosismo su teléfono móvil y vio la corpulenta silueta de Jack Rogers caminando en dirección a ella.

Jack escribía los artículos de aviación del *Telegraph—Star*, un periódico de Orange County. A sus cincuenta y tantos años, era un reportero informado y competente, uno de los últimos ejemplares de la vieja escuela del periodismo, aquellos que conocían el tema de un reportaje tan bien como los entrevistados. Jack la saludó agitando la mano.

—Hola, Jack —dijo Casey—. ¿Qué cuentas?

—He venido por lo del accidente de esta mañana con la herramienta del ala. La que ha caído del montacargas.

—Una desgracia —dijo ella.

—Esta mañana ha habido otro accidente con los transportistas. Habían cargado una herramienta en el remolque de un camión, pero el conductor ha doblado la esquina del edificio 94 a demasiada velocidad. La herramienta se ha deslizado y ha caído al suelo. Un desastre.

—Vaya —dijo Casey.

—Es evidente que se trata de acciones sindicales —afirmó Rogers—. Mis fuentes me han dicho que el gremio se opone a la venta a China.

—Eso he oído —respondió Casey con un gesto de asentimiento.

—¿Porque como contraprestación vais a cederles la fabricación del ala?

—Vamos, Jack —dijo ella—. Eso es ridículo.

—¿Estás segura?

Casey retrocedió un par de pasos.

—Sabes que no puedo hablar de la venta, Jack. Nadie puede hacer declaraciones hasta que el trato sea seguro.

—De acuerdo —aceptó Rogers, sacando un cuaderno de notas—. Es verdad que parece un rumor absurdo. Ninguna compañía ha cedido jamás la fabricación del ala. Sería un suicidio.

—Exactamente —respondió Casey. Cada vez que pensaba en ese asunto, acababa haciéndose la misma pregunta: ¿Por qué Edgarton iba a ceder el ala? ¿Qué compañía haría algo así? Era absurdo.

Rogers alzó la vista de su cuaderno.

—Me pregunto por qué el sindicato cree que van a enviar el ala al extranjero.

Casey se encogió de hombros.

—Eso tendrás que preguntárselo a ellos. —Rogers tenía informantes en el gremio. Brull, seguramente. Y quizá alguien más.

—Me han dicho que tienen pruebas documentales.

—¿Te las han enseñado? —preguntó Casey. Rogers negó con la cabeza.

—No.

—No entiendo por qué. Si las tienen…

Rogers sonrió y apuntó algo en el cuaderno.

—Es una lástima lo de la explosión de un motor en Miami.

—Sólo sé lo que he visto en la televisión.

—¿Crees que afectará a la opinión que tiene el público del N-22? —preguntó Rogers con el bolígrafo preparado para tomar nota de la respuesta.

—No veo por qué. Ha sido una avería de motor, no de la acronave. Supongo que pronto descubrirán que produjo la explosión un disco de compresor defectuoso.

—No me extrañaría. He hablado con Don Peterson, de la FAA. Me ha dicho que aquel incidente en San Francisco se debió a la rotura del disco de un compresor de seis etapas. El disco tenía burbujas de nitrógeno.

—¿Inclusiones alfa? —preguntó ella.

—Exacto —respondió Jack—. Y también había señales de fatiga por tiempo de accionamiento.

Casey asintió. Las partes del motor funcionaban a una temperatura de 1300 °C, muy por encima de la temperatura de fusión de la mayoría de las aleaciones, que se convertían en sopa a los 1200°C. En consecuencia, se fabricaban con aleaciones de titanio, usando los procedimientos más avanzados. La manufactura de algunas de las piezas era un verdadero arte: las palas del ventilador se «cultivaban» como un único cristal de metal, lo que las hacía increíblemente

resistentes. Pero incluso en manos expertas, el proceso de fabricación era muy delicado. Cuando se producía fatiga por tiempo de accionamiento, el titanio usado en los discos del rotor cristalizaba en colonias de microestructuras, y debido a eso dichos discos se volvían más vulnerables a las grietas.

—¿Y qué me dices del incidente de la TransPacific? —preguntó Rogers—. ¿También se debió a un problema del motor?

—Lo de TransPacific ocurrió ayer, Jack. La investigación acaba de empezar.

—Tú eres la representante del Departamento de Control de Calidad en la comisión de estudio, ¿verdad?

—Sí.

—¿Estás satisfecha con la marcha de la investigación?

—Jack, no puedo hacer ningún comentario sobre la investigación del incidente de TransPacific. Es demasiado pronto.

—No para las especulaciones —adujo Rogers—. Ya sabes cómo son estas cosas, Casey. A la gente le encanta hablar. Y después es difícil aclarar los malentendidos. Sólo quiero explicar las cosas. ¿Habéis descartado un problema de motores?

—Jack —dijo ella—. No puedo hacer comentarios.

Rogers apuntó algo en el cuaderno, y sin levantar la vista, añadió:

—Y supongo que también estaréis inspeccionando los *slats*.

—Lo estamos inspeccionando todo —respondió ella.

—Teniendo en cuenta el historial de problemas de *slats* del N-22…

—Eso es agua pasada —aseguró Casey—. Solucionamos ese problema hace años. Si no recuerdo mal, tú escribiste una nota al respecto.

—Pero ahora habéis tenido dos incidentes en dos días. ¿No os preocupa que la gente piense que el N-22 es un avión poco fiable?

Casey intuía ya el cariz que tomaría la noticia. No quería hacer declaraciones, pero Rogers estaba insinuando lo que escribiría si ella se negaba a hablar. Era una forma habitual, aunque leve, de chantaje periodístico.

—Jack, tenemos trescientos N-22 en servicio activo en todo el mundo. Este modelo tiene estupendos antecedentes de seguridad. —De hecho, en cinco años de servicio no había habido ninguna víctima mortal en un avión de esta clase… hasta el día anterior. Era un motivo de orgullo, pero Casey decidió no mencionarlo porque podía imaginar los titulares: Primeras víctimas mortales en un Norton N-22… En cambio, dijo—: La mejor manera de servir al público es ofrecerle información verídica. Hacer especulaciones sería una irresponsabilidad.

Buena táctica. Rogers apartó el bolígrafo.

—De acuerdo, ¿quieres contármelo extraoficialmente?

—Claro. —Casey sabía que podía confiar en él—. Entre nosotros, el 545 experimentó importantes oscilaciones de altura. Creemos que el avión se encabritó y luego descendió en picado. No sabemos por qué. El registrador de datos de vuelo no funciona. Tardaremos días en reconstruir los datos. Estamos trabajando lo más rápidamente posible.

—¿Crees que esto afectará a la transacción con China?

—Espero que no.

—El piloto es chino, ¿no? ¿Un tal Chang?

—Reside en Hong Kong. No sé de qué nacionalidad es.

—¿Eso podría crear resquemores en caso de que se tratara de un error humano?

—Ya sabes cómo son estas investigaciones, Jack. Sea cual fuere la causa del incidente, siempre hay alguien que se disgusta. No podemos preocuparnos por eso. La responsabilidad debe recaer sobre quien corresponda.

—Claro —dijo él—. A propósito, ¿el trato con China ya es seguro? Hay quien dice que no.

—La verdad es que no lo sé —respondió Casey encogiéndose de hombros.

—¿Marder ha hablado contigo al respecto?

—No personalmente —contestó, midiendo las palabras. Esperaba que Rogers no insistiera en el tema, y él no lo hizo.

—De acuerdo. Dejaré ese asunto. Pero dame algo. Tengo que escribir un artículo.

—¿Cómo es que no te han mandado escribir sobre Aerolíneas Baratijas? —preguntó, usando el término peyorativo para una de las compañías de vuelos baratos—. Nadie ha escrito sobre ellas todavía.

—¿Me tomas el pelo? —replicó Rogers—. Todo el mundo ha escrito sobre el tema.

—Sí; pero nadie ha contado la verdad —dijo ella—. Las líneas aéreas baratas son un chollo para los accionistas.

—¿Un chollo para accionistas?

—Claro —respondió Casey—. Compras un avión tan viejo y mal mantenido que ninguna línea aérea seria lo usaría ni para piezas de recambio. Luego ofreces vuelos baratos y usas el efectivo para comprar nuevas rutas. Es un negocio piramidal, pero en el papel parece fantástico. Las ventas se disparan, los ingresos suben y te conviertes en un ídolo de Wall Street. Ahorras tanta pasta en mantenimiento que tus beneficios crecen a una velocidad meteórica. El precio de las acciones se duplica una y otra vez. Cuando empiezan a amontonarse los cadáveres, has hecho una fortuna en la bolsa y puedes pagarte los mejores

abogados. Ésa es la genialidad de la liberalización del precio de los billetes, Jack. Cuando llega la factura, nadie paga.

—Excepto los pasajeros.

—Exactamente —afirmó Casey—. La seguridad aérea siempre ha respondido a un código de honor. La FAA se formó para controlar las líneas aéreas, no para vigilarlas. De modo que si la liberalización de las tarifas va a cambiar las normas, habría que advertir al público. O triplicar la subvención de la FAA. Una cosa o la otra.

Rogers hizo un gesto de asentimiento.

—Barry Jordan, del diario Los Angeles Times, me contó que está cubriendo el tema de la seguridad. Pero para eso hay que tener recursos: tiempo, abogados que revisen el artículo. Mi periódico no puede pagar esa clase de gastos. Necesito algo que pueda usar esta misma noche.

—Extraoficialmente —dijo Casey—, tengo una noticia. Pero no podrás revelar tus fuentes.

—Hecho —convino Rogers.

—El motor que ha estallado era uno de los seis que Sunstar compró a AeroCivicas —informó Casey—. Kenny Burne actuó como asesor. Revisó los motores y encontró daños.

—¿Qué clase de daños?

—Grietas en las muescas de los álabes y fisuras en las aletas.

—¿Había fisuras por fatiga en las palas del ventilador?

—Exactamente —confirmó Casey—. Kenny les dijo que rechazaran los motores, pero Sunstar los reconstruyó y los instaló en los aviones. Cuando ha estallado ese motor, Kenny se ha puesto furioso. Así que quizá él tenga algo que decir sobre Sunstar. Pero no puedes citarnos como fuente, Jack. Son clientes nuestros.

—Lo entiendo —dijo Rogers—. Gracias. Pero el director del periódico querrá información sobre los accidentes de hoy en la fábrica. Así que dime, ¿estás convencida de que los rumores sobre la cesión del ala a China son infundados?

—¿Ahora hablamos oficialmente otra vez? —preguntó ella.

—Sí.

—Pues no soy la persona indicada para responder a esa pregunta. Tendrás que hablar con Edgarton.

—Lo he llamado —dijo Rogers—, pero en su oficina me han dicho que está fuera de la ciudad. ¿Adónde ha ido? ¿A Pekín?

—No puedo decírtelo.

—¿Y qué hay de Marder?

—¿Qué pasa con él?

Rogers se encogió de hombros.

—Todo el mundo sabe que Marder y Edgarton se detestan mutuamente. Marder esperaba que lo nombraran presidente, pero el consejo le dio la espalda. Por otra parte, a Edgarton le han hecho contrato por un año, así que sólo tiene doce meses para demostrar lo que vale. Y he oído que Marder está haciendo todo lo posible para que fracase.

—Yo no sé nada. —Naturalmente, Casey había oído rumores. No era ningún secreto que Marder estaba furioso y decepcionado por el nombramiento de Edgarton. Pero lo que pudiera hacer al respecto era una historia aparte. La mujer de Marder controlaba el once por ciento de las acciones de la compañía. Con las conexiones de Marder, era probable que consiguiera reunir un cinco por ciento más. Pero el dieciséis por ciento no bastaba para tomar el control, sobre todo porque Edgarton contaba con el apoyo del consejo directivo.

De modo que en la fábrica casi todos pensaban que a Marder no le quedaba más remedio que aceptar el mando de Edgarton, al menos por el momento. Por mucho que le molestara, no podía hacer otra cosa. La compañía tenía problemas de liquidez. Ya estaban fabricando aviones sin compradores. Y si querían fabricar una nueva generación de aeronaves, necesitaban miles de millones de dólares para sobrevivir.

Por lo tanto, la situación estaba clara. La compañía necesitaba la venta a China, y todos los que trabajaban allí también. Marder incluido.

—¿No has oído decir que Marder está poniéndole cortapisas a Edgarton? —preguntó Rogers.

—Sin comentarios —respondió Casey—. Pero, extraoficialmente, eso sería absurdo. Todo el mundo en la compañía quiere que la venta se concrete, Jack. Incluido Marder. Ahora mismo Marder está presionándonos para que resolvamos el misterio del 545 a fin de que la operación se concrete.

—¿Crees que la rivalidad entre esos dos directivos podría perjudicar la imagen de la compañía?

—No sé de qué me hablas.

—De acuerdo —dijo Rogers finalmente, cerrando el cuaderno—. Si descubrís algo sobre el vuelo 545, llámame, ¿de acuerdo?

—Así lo haré, Jack.

—Gracias, Casey.

Mientras se alejaba de Rogers, Casey cayó en la cuenta de que la entrevista la había dejado agotada. En la actualidad, hablar con un periodista era como jugar una decisiva partida de ajedrez: una tenía que pensar con antelación, imaginar todas las maneras en que el reportero podía tergiversar una declaración. Se respiraba un clima inevitablemente hostil.

No siempre había sido así. Hubo una época en que los periodistas querían información y sus preguntas iban dirigidas a un hecho concreto. Deseaban formarse una idea precisa de una situación determinada, y se esforzaban para ver las cosas desde el punto de vista del entrevistado, para comprender de qué hablaba. Era posible que al final no estuvieran de acuerdo con uno, pero se enorgullecían de su capacidad para expresar la opinión ajena con exactitud antes de rebatirla. El tono de la entrevista no era muy personal, porque se concentraban en el hecho que querían entender.

Pero ahora los periodistas tenían muy claro qué querían decir antes de empezar a investigar; veían su trabajo como una forma de demostrar lo que ya sabían. No buscaban información, sino pruebas de villanía. Por eso se mostraban escépticos ante el punto de vista del entrevistado, atribuyéndole una intención evasiva. Partían de la base de que todo el mundo era culpable a menos que se demostrara lo contrario, y trabajaban en una atmósfera de suspicacia y mal disimulada hostilidad. Abordaban su tarea de una forma muy personal: querían pisotear al entrevistado, pescarlo en el más mínimo fallo, sacar provecho de una declaración absurda o sencillamente de una frase que, fuera de contexto, lo dejara a uno como un idiota o un insensible.

Precisamente porque el enfoque de trabajo era tan personal, los periodistas pedían insistentemente la opinión del entrevistado. ¿Cree que este asunto puede traer cola? ¿Le parece que la compañía sufrirá las consecuencias? Esas especulaciones tenían sin cuidado a los reporteros de generaciones anteriores, que se concentraban en los hechos. El periodismo moderno era extremadamente subjetivo, «interpretativo», y las especulaciones eran su savia vital. Pero Casey las encontraba agotadoras.

Y eso que Jack Rogers es uno de los mejores, pensó. En general, los reporteros gráficos eran mejores. Pero con los de la televisión había que andar con pies de plomo. Ellos sí eran peligrosos.

FUERA DEL HANGAR 5
10.15 H

Mientras cruzaba el complejo, buscó el teléfono móvil en el bolso y llamó a Marder. Su secretaria, Eileen, le dijo que estaba en una reunión.

—Acabo de hablar con Jack Rogers —advirtió Casey—. Creo que va a escribir un artículo sobre las supuestas intenciones de la compañía de enviar el ala a China y sobre conflictos entre directivos.

—Vaya —dijo Eileen—. Malas noticias.

—Sería conveniente que Edgarton hablara con él y lo tranquilizara.

—Edgarton no se encarga de la prensa —respondió Eileen—. Pero John volverá a eso de las seis. ¿Quieres hablar con él?

—Sí; será mejor que hablemos.

—Tomo nota —dijo Eileen.

TEST DE PRUEBA
10.19 H

Parecía un basurero de la aviación: un caótico paisaje de viejos fuselajes, colas y partes del ala desperdigados sobre andamios oxidados. Pero el aire vibraba con el monótono rumor de los compresores y pesados caños se comunicaban con las piezas del aeroplano, como los tubos intravenosos que se conectan a los pacientes en los hospitales. Era un test de prueba, conocido también como «Retuércete y Grita», el dominio del infame Amos Peter.

Casey lo vio a la derecha, un individuo en mangas de camisa y pantalones anchos, inclinado sobre un contador, debajo de la sección posterior del fuselaje del N-22.

—Amos —llamó Casey agitando la mano mientras iba a su encuentro.

El aludido se volvió y la miró.

—Fuera de aquí.

Amos era una leyenda en la Norton. Solitario y terco, tenía casi setenta años, muchos más de los necesarios para jubilarse, pero seguía trabajando para la compañía porque su presencia allí era vital. Estaba especializado en el misterioso campo de los márgenes de tolerancia o pruebas de fatiga. Y las pruebas de fatiga tenían una importancia mucho mayor en la actualidad que hacía diez años.

Desde la liberalización de las tarifas, las compañías aéreas seguían utilizando los mismos aviones mucho más tiempo del previsto. Tres mil reactores comerciales de la flota nacional tenían más de veinte años de antigüedad. Y este número se duplicaría en cinco años. Nadie sabía qué pasaría con esos aviones cuando envejecieran.

Nadie, salvo Amos.

El Consejo Nacional de Seguridad en el Transporte había consultado a Amos en 1988, después del famoso accidente del 737 de Aloha. Ésta era una compañía aérea hawaiana que cubría los trayectos entre las islas. Uno de sus aviones volaba a veinticuatro mil pies de altura cuando se desprendieron casi seis metros de revestimiento del fuselaje, desde la puerta de la cabina de pasajeros al ala. La cabina sufrió una

descompresión y una azafata murió, succionada por el vacío. A pesar de la explosiva pérdida de vacío, el avión consiguió aterrizar en Maui, donde lo retiraron de la circulación.

Se inspeccionó el resto de la flota de Aloha, buscando señales de corrosión y desgaste. Otros dos 737 se retiraron del servicio, y un tercero estuvo meses en reparación. Los tres tenían grietas en el revestimiento y otros signos de corrosión. Cuando la FAA dictó una directiva de aeronavegabilidad exigiendo que se inspeccionara el resto de la flota de 737, se encontraron grietas importantes en cuarenta y nueve aviones de dieciocho compañías distintas.

Los observadores de la industria estaban perplejos, pues se suponía que Boeing, Aloha y la FAA llevaban un riguroso control de la flota. Las grietas por corrosión habían planteado problemas en un primer estadio de producción de los 737, y Boeing había advertido a Aloha que el clima húmedo y salobre de Hawai era un entorno propicio para la corrosión.

Tras la investigación, se barajaron múltiples causas posibles para el accidente. Resultó que Aloha, que realizaba trayectos cortos entre las islas, estaba acumulando ciclos de aterrizaje y despegue a un ritmo demasiado rápido para cumplir con el programa de mantenimiento previsto. La fatiga, combinada con la corrosión del aire de mar, produjo una serie de pequeñas grietas en el revestimiento del avión. Éstas pasaron inadvertidas para Aloha, debido a la escasez de operarios cualificados. La FAA, sobrecargada de trabajo y falta de personal, tampoco detectó las grietas. El principal inspector de mantenimiento de la FAA en Honolulu supervisaba nueve compañías aéreas comerciales y siete puestos de reparación en el Pacífico, desde China, hasta Singapur y las Filipinas. Finalmente, en uno de los vuelos las grietas se extendieron y la estructura se desmontó.

Después del incidente, Aloha, Boeing y la FAA se enzarzaron en una batalla de fuegos cruzados. La responsabilidad de no haber detectado los daños en la flota de Aloha se atribuyó alternativamente a errores de gestión, mal mantenimiento, falta de inspecciones de la FAA y deficiente servicio técnico. Las distintas instituciones se acusaron mutuamente durante años.

Pero el incidente de Aloha también llamó la atención de la industria sobre el problema del envejecimiento de las aeronaves e hizo famoso a Amos dentro de la compañía Norton. Amos convenció a la dirección de que comprara aviones viejos y convirtiera las alas y el fuselaje en aparatos de prueba. Día tras día sus aparatos ejercían repetidas presiones sobre los aviones viejos, simulando despegues y aterrizajes, vientos cruzados y turbulencias para que Amos pudiera estudiar cómo y dónde se agrietaban.

—Amos —dijo la mujer al acercarse—. Soy yo, Casey Singleton.

Él parpadeó con un gesto de miope.

—Ah, Casey. No te había conocido. —Entornó los ojos—. El oftalmólogo me ha cambiado las gafas... ¿Cómo estás? —Hizo una seña indicándole

que lo siguiera y echó a andar hacia un pequeño edificio situado a pocos metros de distancia.

En la Norton, nadie entendía cómo era posible que Casey se llevara tan bien con Amos. Eran vecinos, él vivía solo con su perro faldero, y ella lo invitaba a cenar una vez al mes. A cambio, Amos la entretenía contándole historias de los accidentes aéreos que había investigado, desde los primeros accidentes de los Comets, en los años cincuenta. Amos era una enciclopedia andante en materia de aviones. Casey había aprendido muchísimo de él y lo tenía como una especie de tutor.

—¿No te vi la otra mañana?

—Sí. Estaba con mi hija.

—Eso pensé. ¿Te apetece un café?

Abrió la puerta de algo parecido a un cobertizo, y Casey aspiró un penetrante olor a quemado. El café de Amos era invariablemente horrible.

—Me encantaría, Amos —dijo. Él le sirvió una taza.

—Espero que no te importe tomarlo solo. Me he quedado sin leche en polvo.

—Solo está bien, Amos. —Hacía años que Casey no le añadía leche al café.

Amos se sirvió café en una taza manchada y señaló una silla desvencijada frente a su escritorio. La mesa estaba atestada de informes: *Simposio internacional de la FAA/NASA sobre integridad estructural*; *Durabilidad de los aeroplanos y tolerancia a los daños*; *Técnicas de inspección termográfica*; *Control de corrosión y tecnología de estructuras*.

Amos puso los pies sobre el escritorio y abrió una brecha entre los papeles para ver a Casey.

—Te juro, Casey, que es una lata trabajar con esos chismes viejos. A ver cuándo nos Ilega otro T2.

—¿T2? —preguntó ella.

—Claro, tú no lo entiendes —dijo Amos—. Llevas cinco años aquí y en todo ese tiempo no hemos lanzado ningún modelo nuevo. Cuando se fabrica un avión nuevo, al primero de la línea se le llama T1. Artículo de test 1. Se lo somete al test de estática, es decir, lo ponemos en el banco de prueba y lo hacemos añicos. Todo para descubrir cuáles son sus puntos débiles. El segundo avión de la línea es el T2. Se usa para la prueba de fatiga: un problema más complejo. Con el tiempo, el metal pierde la resistencia a la tensión, se vuelve frágil. De modo que ponemos el T2 en el banco y aceleramos la comprobación de la fatiga. Día tras día, año tras año, simulamos despegues y aterrizajes. La política de la Norton es someter al aparato a pruebas de fatiga durante el doble de tiempo de duración previsto. Si los ingenieros diseñan un avión para que dure veinte años, o sea, unas cincuenta mil horas y

veinte mil ciclos de vuelo, nosotros lo sometemos al doble de esfuerzo antes de entregárselo al cliente. De ese modo sabemos con certeza que los aviones resistirán. ¿Qué tal el café?

Casey bebió un sorbo y reprimió un respingo. Amos seguía echando agua sobre la misma borra durante todo el día. Así conseguía el inconfundible sabor de su café.

—Bien, Amos.

—Si quieres otro, tengo más. En fin, la cuestión es que la mayoría de los fabricantes someten sus productos a pruebas para determinar el desgaste durante el doble de tiempo de su vida útil. Nosotros cuadruplicamos ese período. Por eso siempre decimos que mientras las demás compañías hacen dónuts, la Norton hace cruasanes.

—Y John Marder siempre añade: «Por eso las demás compañías hacen dinero, y nosotros no» —apostilló Casey.

—Marder —dijo Amos con un gruñido despectivo—. Para él lo único que cuenta es el dinero, los beneficios. En los viejos tiempos, la dirección nos decía: «Haced el mejor avión que podáis.» Ahora nos dicen: «Haced el mejor avión que podáis por tal precio.» Las instrucciones han cambiado, ¿me entiendes? —Sorbió ruidosamente su café—. ¿Y qué te trae por aquí, Casey? ¿El 545?

Ella asintió.

—Creo que no podré ayudarte —anticipó él.

—¿Por qué?

—Porque el avión es nuevo. No puede haberse presentado un problema de fatiga.

—Pero quería interrogarte sobre una pieza, Amos —aclaró Casey. Le mostró el pasador de blocaje que llevaba en una bolsa de plástico.

—Hummm… —Lo hizo girar en la mano y lo alzó a la luz—. Esto es… No me lo digas. Un pasador de blocaje anterior para el segundo *slat* interior.

—Correcto.

—Claro que es correcto. —Amos frunció el entrecejo—. Pero esta pieza está mal.

—Sí; lo sé.

—¿Y qué querías preguntarme?

—Doherty piensa que provocó el incidente. ¿Es posible?

—Bueno… —Amos miró al techo con aire pensativo—. No. Me juego cien pavos a que *no* provocó el incidente.

Casey suspiró. Volvía a estar en el punto de partida. No tenía ninguna pista.

—¿Decepcionada? —preguntó Amos.

—Sí; francamente sí.

—Entonces no me has entendido. Éste es un indicio muy valioso.

—Pero ¿por qué? Acabas de decir que no provocó el incidente.

—Casey, Casey. —Amos sacudió la cabeza—. Piensa.

Casey procuró pensar, allí sentada, entre los espantosos efluvios de aquel café. Intentó figurarse adónde quería llegar Amos. Lo miró por encima de la mesa.

—Explícame qué se me escapa.

—¿Los demás pasadores de blocaje habían sido reemplazados?

—No.

—¿Sólo éste?

—Sí.

—¿Y por qué sólo éste, Casey?

—No lo sé.

—Averígualo —aconsejó.

—¿Para qué? ¿De qué serviría?

Amos levantó los brazos.

—Vamos, Casey, piensa. Tienes un problema con los *slats* en el 545. Es un fallo en el ala.

—Correcto.

—Ahora descubrimos que alguien reemplazó una pieza en el ala.

—Correcto.

—¿Y por qué la cambiaron?

—No lo sé…

—¿El ala había sufrido algún daño en el pasado? ¿Le ocurrió algo que obligó a sustituir esta pieza? ¿Se cambiaron también otras piezas? ¿Hay alguna otra pieza defectuosa en el ala? ¿Hay daños residuales en el ala?

—A simple vista, no.

Amos sacudió la cabeza con impaciencia.

—Olvida lo que puedes ver a simple vista, Casey. Investiga los papeles del avión y los registros de mantenimiento. Rastrea esta pieza y reconstruye la historia del ala. Porque aquí falla algo más. Me juego la cabeza que encontrarás más piezas falsas. —Amos se incorporó, suspirando—. En la actualidad, cada vez hay más aviones con piezas falsas. Supongo que era de prever. Hoy día parece que todo el mundo cree en Papá Noel.

—¿Qué quieres decir?

—Que creen que es posible conseguir algo a cambio de nada —respondió Amos—. Ya sabes: el gobierno libera las tarifas de las líneas aéreas y todo el mundo se alegra. Tenemos vuelos más baratos y la gente está encantada. Pero las líneas aéreas tienen que reducir gastos. La comida es asquerosa; pero da igual. Hay menos vuelos directos, más esperas, pero no importa. Los aviones tienen un aspecto patético, porque tardan más en redecorar los interiores, pero no pasa nada. Sin embargo las líneas aéreas necesitan recortar el presupuesto, así que usan los aviones durante más tiempo y compran menos aparatos nuevos. La flota envejece. Esto tampoco tiene mayor importancia... de momento. Con el tiempo, la tendrá. Y mientras tanto, la presión para bajar los precios continúa. ¿En qué otras cosas pueden ahorrar? ¿En mantenimiento? ¿En piezas? ¿En qué? Esto no puede seguir así indefinidamente. Es imposible. Ahora el Congreso los ayuda reduciendo la asignación de la FAA, lo que significa que en el futuro habrá menos control. Las líneas aéreas podrán ahorrar en mantenimiento porque nadie las vigilará. Y al público le da igual, porque durante treinta años la aviación de este país ha tenido el récord de seguridad del mundo. Sin embargo olvidan que hemos pagado por ello. Pagamos para tener aviones nuevos y seguros y para que alguien controlara que los aparatos se mantenían en condiciones. Pero esos días han terminado. Ahora todo el mundo quiere conseguir algo a cambio de nada.

—¿Y en qué terminará todo esto? —preguntó Casey.

—Te apuesto cien pavos a que dentro de diez años vuelven a regularizar las tarifas. No tendrán más remedio, pues habrá una cascada de accidentes. Los defensores del libre mercado pondrán el grito en el cielo, pero lo cierto es que esos señores no ofrecen seguridad al público. Sólo las leyes pueden hacerlo. Si queremos comer sin intoxicarnos, necesitamos inspectores de sanidad. Si queremos agua potable, necesitamos instituciones que protejan el medio ambiente. Si queremos un mercado justo, necesitamos una institución que lo regule. Y si queremos volar seguros, tenemos que controlar las tarifas de las compañías aéreas. Créeme, al final lo harán.

—Y con respecto al 545...

Amos se encogió de hombros.

—Las compañías extranjeras se rigen por unas normas mucho menos estrictas. Fuera de aquí, tienen bastante manga ancha. Estudia los registros de mantenimiento, y estáte atenta a cualquier detalle que pueda parecer sospechoso. —Casey hizo ademán de irse—. Oye...

Ella se volvió.

—¿Sí?

—Comprendes la situación, ¿verdad? Para investigar esa pieza, tendrás que empezar por la documentación de la nave.

—Lo sé.

—Y está en el edificio 64. Yo no entraría allí ahora. Y mucho menos, sola.

—Venga, Amos —protestó ella—. Yo he trabajado en la fábrica. No me pasará nada.

Amos sacudió la cabeza.

—El vuelo 545 es una patata caliente. Ya sabes lo que piensan los muchachos. Si pueden hacer algo para obstaculizar la investigación, lo harán sin el menor escrúpulo. Ten cuidado.

—De acuerdo.

—Ten mucho, mucho cuidado.

EDIFICIO 64
11.45 H

En el centro del edificio 64 había una serie de jaulas unidas por cadenas, donde se guardaban las piezas de la línea, y cubículos de trabajo con terminales informáticos. Los cubículos de trabajo estaban separados por pequeños tabiques, y en cada uno de ellos había un lector de microfichas, un terminal de piezas y una central de intercomunicación.

En la sección de piezas, Casey se inclinó sobre un lector de microfichas y echó un vistazo a las fotocopias de las anotaciones sobre fuselaje 271, que era el nombre original de fábrica del avión de TPA que se había accidentado.

Jerry Jenkins, el encargado de piezas de la fábrica, estaba de pie junto a ella, tamborileando con un bolígrafo sobre la mesa y repitiendo:

—¿Lo has encontrado? ¿Lo has encontrado?

—Jerry —dijo Casey—. Tranquilízate.

—Estoy tranquilo —repuso él, mirando alrededor—. Pero podrías haber hecho esto en el intervalo entre dos turnos.

En el intervalo entre dos turnos habría llamado menos la atención.

—Tenemos prisa, Jerry.

Jenkins dio otro golpecito con el bolígrafo sobre la mesa.

—Todo el mundo está preocupado por lo de la venta a China. ¿Qué les digo a los muchachos?

—Diles que si perdemos la venta a China, la fábrica se cerrará y tendrán que buscarse otro empleo.

Jerry tragó saliva.

—¿Hablas en serio? Porque he oído que…

—Jerry, déjame mirar los registros. ¿De acuerdo?

Los registros de la aeronave se componían de la montaña de documentación utilizada para montar el aparato: un millón de papeles, uno para cada pieza. Estos papeles, sumados a la todavía más extensa documentación que exigía la FAA para conceder su certificación, contenían información confidencial de Norton Aircraft. La FAA no guardaba los registros porque en tal caso la competencia habría podido obtenerlos amparándose en la Ley de Libertad de Información. En consecuencia, Norton almacenaba dos mil quinientos kilos de papel —veinticinco metros cuadrados de estanterías por cada avión— en un inmenso edificio de Compton. Todos los originales estaban copiados en microfichas a las que sólo podía accederse mediante los lectores de la fábrica. Pero encontrar los papeles correspondientes a una pieza específica llevaba mucho tiempo, pensó Casey, y…

—¿Lo has encontrado? ¿Lo has encontrado?

—Sí —anunció Casey finalmente—. Ya lo tengo.

Miraba fijamente la copia de un papel de Hoffman Metal Works, de Montclair, California. El pasador de blocaje del slat estaba descrito con un código que coincidía con el de los diagramas de los técnicos: A/908/B2117L (2) Pas Bloc Slat SS/HT. Una fecha de fabricación mecanografiada, un sello del día en que se había entregado en fábrica y la fecha de instalación. Seguido de dos sellos: uno firmado por el mecánico que instaló la pieza en el avión, y otro por el inspector de Control de Calidad que aprobó el trabajo.

—¿Y? —preguntó él—. ¿Es la pieza original o no?

—Sí, lo es. —Hoffman era el fabricante del equipo original. La pieza procedía directamente de ellos. No había ningún distribuidor involucrado.

Casey miró la fábrica a través de la verja que los rodeaba. Nadie parecía prestarles atención, pero ella sabía que los vigilaban.

—¿Te marchas? —preguntó Jerry.

—Sí, Jerry. Me marcho.

Cruzó la planta, sin apartarse del pasillo formado por las cajas de piezas. lejos de los montacargas. Alzó la vista a las altas pasarelas para asegurarse de que allí arriba no había nadie. Y no había nadie. Hasta el momento, la habían dejado tranquila.

Lo que había averiguado estaba claro: la pieza instalada originariamente en el TPA 545 procedía de un proveedor de confianza. Eso quería decir que la pieza original era buena. Sin embargo, la pieza que Doherty había encontrado en el ala era falsa.

De modo que Amos tenía razón.

En algún momento le había ocurrido algo al ala y habían tenido que repararla.

Pero ¿qué había pasado exactamente?

Aún le quedaba mucho por averiguar.

Y poco tiempo para hacerlo.

CONTROL DE CALIDAD
12.30 H

Si la pieza era falsa, ¿de dónde había salido? Necesitaba los papeles de mantenimiento y todavía no habían llegado. ¿Dónde estaba Richman? Una vez en su despacho, Casey echó un rápido vistazo a una pila de faxes. Todos los representantes del mundo pedían información sobre el N-22. El del representante de vuelo en Madrid era previsible:

DE: S. RAMONES, REP MADRID

A: C. SINGLETON CC/CEI

RECIBIDA NOTIFICACIÓN A TRAVÉS DE MI CONTACTO DE IBERIA, B. ALONSO, DE QUE DEBIDO AL INCIDENTE DE MIAMI LA JAA POSTERGARÁ INDEFINIDAMENTE LA CERTIFICACIÓN DEL MODELO N-22, ALEGANDO «INQUIETUD POR SU AERONAVEGABILIDAD»

ESPERO INSTRUCCIONES .

Suspiró. El informe del representante en Madrid no le sorprendía. JAA era la sigla de Joint Aviation Authorities, el equivalente europeo de la FAA. La JAA pretendía fijar nuevas normativas, y en la agencia había muchos burócratas que no parecían distinguir con claridad entre las ventajas comerciales y las cuestiones de aeronavegabilidad. Desde hacía algún tiempo la JAA trataba de obligar a los fabricantes estadounidenses a usar motores europeos. Los estadounidenses se habían resistido, así que era lógico que la JAA aprovechara la explosión del motor en Miami para presionar a la Norton, negándole la certificación del N-22.

Pero, en el fondo, se trataba de un problema político y estaba fuera de su territorio. Leyó el siguiente fax:

DE: S. NIETO, REP VANC

A: C. SINGLETON, CC/CEI

PRIMER OFICIAL LU ZAN PING SOMETIDO A CIRUGÍA DE EMERGENCIA DEBIDO A HEMATOMA SUBDURAL EN HOSP GEN VANC, A LAS 4.00 H DE HOY. OFICIAL NO DISPONIBLE PARA INTERROGATORIO DURANTE UN MÍNIMO DE 48 HORAS. SEGUIRÁ MÁS INFORMACIÓN.

Casey esperaba entrevistarse con el primer oficial herido antes. Quería saber por qué estaba en la parte trasera del avión y no en la cabina de vuelo. Pero, al parecer, no tendría una respuesta a esa pregunta hasta el final de la semana.

Leyó el siguiente fax, y se quedó atónita.

DE: RICK RAKOSKI, REP HK

A: CASEY SINGLETON, CC/CEI

HE RECIBIDO LA SOLICITUD DE REGISTRO DE MANTENIMIENTO DEL VUELO 545, FUSELAJE 271, REGISTRO 098/443/, Y LA HE DERIVADO A LA COMPAÑÍA.

EN RESPUESTA A LA SOLICITUD DE LA FAA, TRANSPACIFIC ENVIÓ TODOS LOS REGISTROS DE LAS ZONAS DE REPARACIÓN DE KAITAK, HK, SINGAPUR Y MELBOURNE. ÉSTOS FUERON TRANSFERIDOS A LA RED D)~7 NORTON AIRCRAFT A LAS 22.10 H LOCAL. CONTINÚO INTENTANDO ENTREVISTAS CON LA TRIPULACIÓN. ESTO ES MUCHO MÁS DIFÍCIL. SEGUIRÁN DETALLES.

Una buena táctica de la compañía, pensó Casey. Como no querían conceder entrevistas con los miembros de la tripulación, habían decidido proporcionar todos los demás datos, en un alarde de cooperación.

Norma entró en el despacho y dijo:

—Están entrando los registros de Los Ángeles. Y Hong Kong ya los ha enviado.

—Ya lo veo. ¿Tienes la clave de acceso?

—Aquí está. —Le pasó un papel y Casey tecleó la clave en el ordenador de su escritorio. Tras una pequeña demora en la conexión con la unidad central, la pantalla se llenó de datos.

REG DE MANTENIMIENTO N-22 / FUSELAJE 271 /
RE 098/443/HB09

DD 5/14 AS/ 6/19MOD 8/12

< ER KAITAK - REGIS MANT (A-C)

< ER SGPUR - REGIS MANT (SÓLO B)

< ER MELB - REGIS MANT (SÓLO A, B)

—De acuerdo —dijo, y puso manos a la obra.

Tardó casi una hora en encontrar las respuestas que buscaba. Pero transcurrido ese tiempo, tenía una idea bastante clara de lo que había ocurrido con el pasador de blocaje.

El 10 de noviembre del año anterior, en un vuelo de Bombay a Melbourne, el avión de TransPacific había sufrido un problema de comunicación por radio. El piloto hizo una parada imprevista en la isla de Java, Indonesia. Allí repararon la radio sin dificultades (se cambió un panel de circuitos) y el personal de tierra javanés repostó combustible para que el avión continuara hasta Melbourne.

Cuando el avión aterrizó en Melbourne, el personal de tierra australiano advirtió daños en el ala derecha.

Gracias, Amos.

Había daños en el ala.

Los mecánicos de Melbourne notaron que la toma de combustible del ala derecha estaba curvada, y el pasador de blocaje contiguo ligeramente dañado. Se pensó que el personal de Java había causado los daños en la parada para repostar.

Las tomas de combustible del N-22 estaban situados debajo del ala, detrás del borde de ataque. Un operario sin experiencia había usado una manguera incorrecta para el N-22 y había atascado la traba de la manguera mientras ésta estaba conectada al ala. Esto torció la abrazadera del acoplador del ala, dobló la placa del acoplador y dañó el pasador de blocaje.

Los pasadores de blocaje se cambiaban con poca frecuencia y en la estación de reparación de Melbourne no tenían ninguno de recambio. En lugar de demorar el vuelo en Australia, se decidió permitir que el avión continuara hasta Singapur, donde reemplazarían la pieza averiada. Sin embargo, un avispado operario de mantenimiento de Singapur notó algo sospechoso en la documentación del pasador de

blocaje de recambio. El personal de mantenimiento no tenía claro si el pasador de blocaje era auténtico o no.

Puesto que la pieza acoplada al avión funcionaba con normalidad, en Singapur prefirieron no reemplazarla, y la aeronave fue enviada a Hong Kong, la terminal local de TransPacific, donde sin duda tendrían una pieza de recambio original. En la estación de. reparación de Hong Kong —conscientes de que estaban en el centro mundial de las falsificaciones— tomaban precauciones especiales para garantizar que todas las piezas de repuesto eran auténticas. Las encargaban directamente a los fabricantes originales en Estados Unidos. El 13 de noviembre del año anterior se había instalado un pasador de blocaje nuevo en la aeronave.

La documentación de la pieza parecía en orden; Casey recuperó una copia en la pantalla. La pieza procedía de Hoffman Metal Works, de Montclair, California, el proveedor original de Norton Aircraft. Sin embargo Casey sabía que los papeles eran falsos, porque la pieza lo era. Más tarde investigaría y descubriría de dónde procedía.

Mientras tanto, el gran interrogante era el que había planteado Amos: *¿Habían reemplazado otras piezas?*

Sentada frente al ordenador, Casey revisó los registros de mantenimiento de la zona de reparación de Hong Kong correspondientes al 13 de noviembre, con el fin de descubrir si ese día se había realizado cualquier otra reparación.

Era un trabajo pesado; tenía que leer las copias de las tarjetas de mantenimiento, con inscripciones a mano en cada casilla. Pero por fin encontró un listado de tareas realizadas en el ala.

Había tres anotaciones.

CAM FUS-7 LUZ AT DER. Cambio del fusible 7 de la luz de aterrizaje derecha.

CAM PAS BLOC SLAT DER. Cambio del pasador del *slat* derecho.

REV CONJ EQUIP ASOS. Revisión del conjunto de equipo asociado. Seguía una anotación del mecánico, NRML, que significaba que el equipo se había revisado y encontrado normal.

El conjunto de equipo asociado era un subgrupo de piezas relacionadas que debía revisarse cada vez que se encontraba una pieza defectuosa. Por ejemplo, si se advertía un desgaste en las juntas de las tuberías de combustible del lado derecho, el procedimiento habitual era revisar también las del lado izquierdo, ya que éstas formaban parte del conjunto de equipo asociado.

El cambio del pasador de blocaje había obligado a una revisión del conjunto de equipo asociado.

Pero ¿qué equipo?

Casey sabía que la Norton especificaba en qué consistía el equipo asociado. Pero no podía obtener esa información con el ordenador de su despacho. Para ello tenía que volver al terminal de la planta.

Casey se levantó.

EDIFICIO 64
14.40 H

El edificio 64 estaba prácticamente desierto, y la línea de aviones de fuselaje ancho parecía abandonada entre un turno y otro. Había una pausa de una hora entre el primer y el segundo turno, porque se necesitaba ese intervalo para desalojar el aparcamiento. El primer turno terminaba a las dos y media de la tarde; el segundo empezaba a las tres y media.

Jerry Jenkins le había sugerido que examinara los registros a esa hora, porque entonces no tendría público. Casey debía admitir que tenía razón. No se veía a nadie por los alrededores.

Fue directamente a la sección de piezas, buscando a Jenkins, pero él no estaba allí. Vio al jefe de sección de Control de Calidad y le preguntó por él.

-¿Jerry? -dijo el jefe de sección-. Se ha marchado a casa. -¿Por qué?

-Ha dicho que no se encontraba bien.

Casey hizo una mueca de disgusto. Jenkins no debía marcharse hasta las cinco. Se acercó al terminal para buscar la información sola.

Tras introducir la clave correspondiente, conectó con la base de datos de conjuntos asociados de mantenimiento. Tecleó PAS BLOC DER SLATS y encontró la respuesta que buscaba:

PIST DE ACC SLAT DER	(22 / AD / 2-5455 / SLS)
PAL SLAT DER	(22 / AD / 2-5769 / SLS)
ACCION HIDR ALET RAN DER	(22 / AD / 2-7334 / SLS)
PIST ALET RAN DER	(22 / AD / 2-3444 / SLS)
ACOPL DEL ALET RAN DER	(22 / AD / 2-3445 / SLS)
SENS PROX DER	(22 / AD / 4-0212 / SLS)
ACOPL SENS PROX DER	(22 / AD / 4-0445 / ASP)
PLAC REC SENS PROX DER	(22 / AD / 4-0343 / SAD)

CABL SENS PROX DER (22 / AD / 4-0102 / SAD)

Tenía sentido. El equipo asociado de piezas comprendía los otros cinco elementos de la pista de accionamiento del *slat*: la pista, la palanca, el accionador hidráulico, el pistón y el acoplamiento delantero.

Además, la lista ordenaba a los mecánicos que revisaran el sensor de proximidad, su acoplamiento, placa de recubrimiento y cableado.

Casey sabía que Doherty ya había inspeccionado la pista de accionamiento. Si Amos tenía razón, deberían examinar con cuidado el sensor de proximidad. Y no creía que nadie lo hubiera hecho hasta el momento.

El sensor de proximidad estaba situado en el interior del ala. Era difícil acceder a él, difícil revisarlo.

¿Era posible que hubiera causado problemas?

Sí, pensó. Era posible.

Apagó el terminal y cruzó la planta para regresar a su despacho. Tenía que llamar a Ron Smith y sugerirle que revisara el sensor. Pasó por debajo de las aeronaves vacías, en dirección a las puertas abiertas al otro extremo del edificio.

Cuando se aproximaba a las puertas, vio a dos hombres que entraban en el hangar. Sólo veía sus siluetas a contraluz, pero notó que uno de ellos llevaba una camisa roja a cuadros. Y el otro una gorra de béisbol.

Casey se volvió para pedir al jefe de control de calidad de la planta que llamara a Seguridad. Miró alrededor, y advirtió que la planta estaba desierta. Sólo vio a una anciana negra con una escoba en el otro extremo del edificio. La mujer estaba a setecientos metros de distancia.

Casey miró su reloj. Faltaban quince minutos para que los operarios del turno siguiente comenzaran a llegar.

Los dos hombres caminaban hacia ella.

Casey se volvió, y echó a andar en dirección contraria, regresando al lugar de donde había venido. Pensó que podría apañárselas. Con serenidad, sacó su teléfono móvil del bolso para llamar a Seguridad.

Pero el teléfono no funcionaba. No tenía tono. Entonces recordó que el techo de la planta estaba recubierto con una rejilla de cobre para bloquear transmisiones de radio externas mientras los operarios probaban los sistemas de las aeronaves.

No podría usar el teléfono hasta que llegara al otro extremo del edificio.

Y debía recorrer setecientos metros.

Apuró el paso. Sus zapatos repiqueteaban en el cemento y sus pisadas parecían retumbar en todo el edificio. ¿Era posible que estuviera sola? Claro que no. En ese mismo instante había varios centenares de personas en el edificio. El problema era que no la veían. Estaban en el interior de los aviones, o detrás de las enormes herramientas que los rodeaban. Pero había centenares de personas. En cualquier momento vería a alguien.

Miró por encima del hombro.

Los hombres se acercaban.

Apuró aún más el paso, casi echando a correr, inestable sobre sus tacones. Pero de repente pensó: esto es ridículo. Soy una ejecutiva de Norton Aircraft, y estoy corriendo por la planta *en pleno día*.

Aflojó el paso y comenzó a andar normalmente.

Respiró hondo.

Volvió a mirar atrás. Los hombres estaban muy cerca. ¿Debía enfrentarse a ellos? No, pensó. A menos que apareciera alguna otra persona.

Aceleró la marcha.

A su izquierda estaba la zona de estacionamiento de piezas. Por lo general, allí había varias docenas de hombres, recogiendo kits de piezas, rebuscando en los arcones. Pero en ese momento la sección estaba vacía.

Desierta.

Miró por encima del hombro. Los dos individuos estaban a unos cincuenta metros de distancia, y se acercaban.

Sabía que si empezaba a gritar aparecerían una docena de mecánicos. Los matones se esfumarían, escondiéndose detrás de las herramientas y los andamios, y Casey quedaría como una idiota. La niñata que perdió la cabeza en la planta.

No gritaría.

No.

¿Dónde demonios estaban las alarmas de incendio? ¿Y las de emergencia médica? ¿Las de materiales tóxicos? Sabía que estaban distribuidas por todo el edificio. Llevaba años trabajando allí. Debería recordar dónde estaban situadas.

Podía activar una y fingir que había sido un accidente…

Pero no veía ninguna alarma.

Los hombres estaban a treinta metros de distancia. Si echaban a correr, la alcanzarían en pocos segundos. Pero actuaban con cautela; al parecer, ellos también esperaban que apareciera alguien en cualquier momento.

Pero Casey no veía a nadie.

A su derecha había un bosque de postes azules, los gigantescos montantes metálicos que mantenían los cilindros de fuselaje en su sitio mientras los remachaban. El último sitio donde debía esconderse.

Soy una ejecutiva de Norton Aircraft. Y es...

Al demonio con eso.

Giró a la derecha, sorteando rápidamente las columnas. Pasó junto a varias escaleras y reflectores colgantes. Sus perseguidores lanzaron un grito de sorpresa y la siguieron. Pero ella ya estaba en la penumbra, entre las vigas maestras. Moviéndose a toda prisa.

Casey conocía el camino. Avanzaba con rapidez y seguridad, mirando siempre arriba con la esperanza de ver a alguien. Por lo general, había treinta o cuarenta hombres en los andamios, empalmando los cilindros bajo el potente resplandor de los fluorescentes. Pero en esos momentos no se veía un alma.

Los matones gruñían a su espalda, maldecían cada vez que chocaban con una viga.

Casey echó a correr, esquivando las vigas más bajas, saltando sobre cables y cajas, y de repente se encontró en un claro. Era el taller 14. Había un avión suspendido sobre el tren de aterrizaje, muy por encima del suelo. Y aún más arriba, alrededor de la cola, una selva de cables se elevaba en el aire a más de veinte metros de altura.

Alzó la vista y vislumbró una silueta en el interior del avión. Había alguien en la ventanilla.

Alguien dentro del avión.

¡Por fin! Casey subió por la escalerilla del avión, y sus pasos resonaron contra los peldaños de acero. Al llegar al rellano se detuvo a mirar. Mucho más arriba había tres corpulentos obreros con casco. Estaban a escasos tres metros del techo, trabajando en la bisagra del timón de dirección. Oyó el rápido, chisporroteante zumbido de las herramientas eléctricas.

Miró hacia abajo y vio a los dos hombres que la seguían. Se apartaron de los andamios azules, alzaron la vista, la vieron y se encaminaron hacia ella.

Casey continuó subiendo.

Llegó a la puerta posterior del avión y corrió al interior. El avión en construcción era enorme y estaba vacío, una sucesión de arcos brillantes semejante al vientre de una ballena metálica. En el centro, vio a una mujer asiática, cubriendo las paredes con material aislante. La mujer la miró con timidez.

—¿Hay alguien más trabajando aquí? —preguntó Casey.

La mujer negó con la cabeza. Parecía asustada, como si la hubieran pillado haciendo algo malo.

Casey se volvió y corrió hacia la puerta.

Los hombres estaban ya en el rellano inferior. Se giró y siguió subiendo por la escalera.

Hacia la selva de cables.

La escalera rnetálica, que abajo tenía tres metros de ancho, ahora apenas medía sesenta centímetros. Y era más empinada, como si estuviera suspendida en el aire, rodeada de andamios enrejados que producían vértigo. Por todos lados colgaban cables como lianas en la jungla. Mientras ascendía con torpeza, se golpeaba los brazos contra las cajas de empalmes. La escalera se movía bajo sus pies, y cada diez peldaños giraba abruptamente en ángulo recto. Casey estaba a unos trece metros del suelo, encima de la ancha bóveda del fuselaje. Y la cola se alzaba sobre su cabeza.

De repente tomó conciencia de la altura y sintió pánico. Miró a los hombres que trabajaban en el timón de dirección y gritó:

—¡Eh! ¡Eh!

No le hicieron el menor caso.

Abajo, los dos matones continuaban persiguiéndola, sus siluetas intermitentemente visibles mientras ascendían.

—¡Eh! ¡Eh!

Pero los operarios seguían sin hacer caso. Cuando subió un poco más, comprendió por qué no respondían. Tenían las orejas cubiertas con protectores contra el ruido, unos cascos de plástico negro parecidos a orejeras para el frío.

No podían oírla.

Casey siguió subiendo.

A unos diecisiete metros del suelo, la escalera giró abruptamente hacia la derecha, sobre la negra superficie horizontal de los elevadores, que sobresalía a un lado de la cola. Los elevadores le impedían ver a los hombres. Casey los bordeó; las superficies eran negras porque estaban hechas de resina, y recordó que no debía tocarlas con las manos desnudas.

Quería agarrarse a algo, pues la escalera no estaba diseñada para correr. Se balanceaba peligrosamente y sus pies resbalaban en los peldaños. Se cogió de la barandilla con las manos sudorosas, pero no pudo evitar caer casi dos metros antes de detenerse.

Continuó ascendiendo.

Ya no alcanzaba a ver el suelo, oculto bajo los andamios de distintas alturas. No podía ver si habían llegado los obreros del segundo turno.

Siguió subiendo.

A medida que ascendía, comenzó a sentir el aire denso y sofocante condensado bajo el techo del edificio 64. Recordó cómo llamaban a esa bolsa de aire: «la sauna».

Por fin llegó a los elevadores. Por encima de ellos, la escalera retrocedía en ángulo, cerca de la ancha y plana superficie vertical de la cola, que le impedía ver a los hombres que trabajaban del otro lado. Ya no quería mirar abajo; veía las viguetas de madera del techo sobre su cabeza. Unos pasos más... otro giro de escalera... rodeando el timón de dirección... y llegaría a...

Se detuvo y miró alrededor con asombro.

Los operarios habían desaparecido.

Miró hacia abajo y vio tres cascos amarillos. Los operarios estaban en un montacargas motorizado y bajaban al suelo de la fábrica.

—¡Eh! ¡Eh!

Los obreros no alzaron la vista.

Casey miró a su espalda y oyó los sonoros pasos de los matones, que continuaban subiendo por la escalera. Podía sentir la vibración de sus pisadas. Sabía que estaban cerca.

Y no tenía adónde ir.

Enfrente de ella, la escalera acababa en una plataforma de metal de poco más de un metro cuadrado situada junto al timón de dirección. La plataforma estaba rodeada por una barandilla, pero más allá no había nada.

Se hallaba a veinte metros de altura, sobre una minúscula tribuna de metal, junto a la enorme cola del avión de fuselaje ancho.

Sus perseguidores se acercaban.

Y no tenía dónde ocultarse.

Pensó que no debería haber subido allí. Debería haber permanecido en la planta. Pero ya no tenía escapatoria.

Casey pasó una pierna por debajo de la barandilla de la plataforma. Extendió una mano hacia el andamio y se sujetó con fuerza. A esa altura, el metal estaba caliente. Apoyó el otro pie.

Luego comenzó a descender por la parte exterior del andamiaje, buscando puntos de apoyo.

Casi de inmediato se dio cuenta de su error. El andamiaje era una estructura de barras cruzadas. Cada vez que se asía a ellas, sus manos se deslizaban hacia abajo y sus dedos se comprimían dolorosamente en los puntos de unión. Las barras del andamio tenían los bordes afilados, y resultaba difícil sujetarse. Al cabo de pocos segundos, estaba agotada.

Enganchó los brazos en las barras, flexionando los codos, y se tomó un instante para recuperar el aliento.

No miró abajo.

A su izquierda, sobre la pequeña plataforma elevada, vio a sus dos perseguidores. El tipo de la camisa roja y el de la gorra de béisbol la miraban fijamente, como si no acabaran de decidir qué debían hacer. Casey estaba a poco más de metro y medio de distancia, colgada de las barras exteriores del andamiaje.

Vio que uno de los hombres se ponía unos gruesos guantes de trabajo.

Comprendió que debía moverse. Desenganchó los brazos con cuidado y comenzó a bajar. Un metro y medio, otro metro y medio. Ahora estaba a la altura de los elevadores horizontales, que podía ver a través de las barras cruzadas.

Pero las barras temblaban.

Miró hacia arriba y comprobó que el tipo de la camisa roja la seguía. Era fuerte, y se movía con rapidez. Sabía que la alcanzaría en un santiamén.

El segundo hombre bajaba por la escalera, deteniéndose de vez en cuando para mirarla a través de los barrotes del andamiaje.

El tipo de la camisa roja estaba a unos tres metros de distancia.

Casey continuó bajando.

Los brazos le quemaban. Respiraba entrecortadamente. Las barras del andamio estaban grasientas en los sitios más inesperados, y sus manos resbalaban una y otra vez. Percibía los movimientos del hombre que la seguía cada vez más cercanos. Alzó la vista y vio sus grandes botas anaranjadas con gruesas suelas de goma.

En cualquier momento le pisaría los dedos.

Mientras continuaba el descenso, se golpeó el hombro izquierdo con algo. Miró hacia atrás, y vio un cable colgando del techo. Tenía unos cuatro centímetros de grosor y estaba recubierto de un grueso plástico aislante de color gris. ¿Sería capaz de sostener su peso?

El hombre seguía bajando.

Al diablo con todo.

Extendió un brazo y cogió el cable. Lo sujetó con fuerza. Miró hacia arriba y no vio ninguna caja de empalmes. Acercó el cable y lo enlazó primero con el brazo y luego con las piernas. Cuando las botas de su perseguidor llegaron a su altura, soltó la barra del andamio y se balanceó colgada del cable.

Y comenzó a deslizarse hacia abajo.

Procuró sujetarse con una mano, pero sus brazos eran demasiado débiles. Entonces se dejó caer, con las manos ardiendo.

Descendía rápidamente.

No podía evitarlo.

La fricción le producía un intenso dolor. Bajó tres metros, luego otros tres. Por fin perdió el control. Sus pies chocaron contra una caja de empalmes y se detuvo, meciéndose en el aire. Rodeó la caja con las piernas, cogió el cable que salía de entre sus pies, y se dejó caer...

Sintió que el cable se desprendía.

La caja escupió una lluvia de chispas y la alarma de emergencia retumbó en el edificio. El cable se balanceaba de un lado a otro. Oyó gritos procedentes del suelo. Al mirar hacia abajo,

comprobó con horror que estaba a dos o tres metros del suelo. Varios brazos se alzaban hacia ella. La gente gritaba.

Se soltó y cayó.

Le sorprendió la rapidez con que se recuperó; avergonzada, se levantó y se sacudió la ropa.

—Estoy bien —dijo una y otra vez a la gente que la rodeaba—. Estoy bien. De verdad. —Los enfermeros corrieron a su encuentro, pero ella les hizo señas de que se marcharan—. Estoy bien.

Para entonces los obreros de la fábrica habían visto su chapa de identificación, con la raya azul, y parecían confundidos. ¿Qué hacía una ejecutiva colgando de un cable? Titubearon, se apartaron unos pasos, como si no supieran qué hacer.

—Estoy bien. Todo está bien. De verdad. Sigan con su trabajo.

Los enfermeros protestaron, pero Casey se abrió paso entre la multitud, alejándose de allí, hasta que Kenny Burne apareció a su lado y le rodeó los hombros con un brazo.

—¿Qué coño está pasando?

—Nada —respondió ella.

—Éstas no son horas de estar en la planta, Casey. ¿Acaso no lo sabes?

—Sí, lo sé —dijo.

Dejó que Kenny la acompañara a la salida del edificio y salieron al sol de la tarde. Casey entornó los ojos, deslumbrada por el resplandor. Los coches del segundo turno atestaban el inmenso aparcamiento. La luz del sol se reflejaba sobre hileras e hileras de parabrisas.

Kenny se volvió hacia ella.

—Debes ser más prudente, Casey. ¿Sabes lo que quiero decir?

—Sí —respondió ella—. Lo sé.

Bajó la vista y se inspeccionó la ropa. Una gran mancha de grasa se extendía sobre la blusa y la falda.

—¿Tienes una muda de ropa aquí? —preguntó Burne.

—No. Tendré que ir a cambiarme a casa.

—Será mejor que te acompañe en mi coche —sugirió Burne.

Casey iba a protestar, pero se contuvo.

—Gracias, Kenny —dijo.

ADMINISTRACIÓN
18.00 H

John Marder la miró por encima del escritorio.

—Me han dicho que ha habido un pequeño incidente en el edificio 64. ¿Qué ha pasado?

—Nada. Estaba comprobando una cosa.

Marder asintió con un gesto.

—No quiero que vayas sola a la planta, Casey. Sobre todo después de lo que ha ocurrido hoy con la grúa. Si necesitas ir allí, hazte acompañar por Richman o por uno de los técnicos.

—De acuerdo.

—No es un buen momento para correr riesgos.

—Lo entiendo.

—Bien. —Se giró en la silla—. ¿Y qué hay de ese periodista del que me hablabas?

—Jack Rogers está escribiendo un reportaje que podría traernos complicaciones —respondió Casey—. Sobre la acusación del sindicato de que pensamos enviar el ala al exterior. Dicen que se han filtrado documentos donde eso queda claro. Y Rogers relaciona dicha filtración con supuestas fricciones en el consejo directivo.

—¿Fricciones? ¿Qué fricciones?

—Le han dicho que tú y Edgarton no os ponéis de acuerdo. Me ha preguntado si los conflictos entre directivos podrían afectar a la venta.

—¡Joder! —exclamó Marder. Parecía enfadado—. Es ridículo. Yo apoyo incondicionalmente a Hal en este proyecto. Es vital para la compañía. Y nadie ha filtrado ninguna información. ¿Qué le has contestado?

—Le he parado los pies —respondió Casey—. Pero si no queremos que cuente esa historia, tenemos que ofrecerle algo mejor. Una entrevista con Edgarton o una exclusiva sobre la venta a China. Es la única forma de detenerlo.

—Está bien —dijo Marder—. Pero Hal no hablará con la prensa. Puedo pedírselo, pero sé que se negará.

—Pues alguien tiene que hacerlo —insistió Casey—. Quizá tú mismo.

—No es una idea muy viable —dijo Marder—. Hal me ha dado órdenes de evitar a la prensa hasta que se concrete la venta. He de tener cuidado. ¿Ese tipo es de fiar?

—Por mi experiencia, sí.

—Si le ofrezco una información general, ¿crees que me dejará al margen?

—Seguro. Necesita escribir un artículo.

—De acuerdo. Entonces hablaré con él. —Marder lo apuntó en su agenda—. ¿Algo más?

—No; eso es todo.

Casey se volvió para marcharse.

—A propósito, ¿qué te parece Richman?

—Bien. Sólo le falta experiencia.

—Creo que es un tipo brillante —dijo Marder—. Aprovéchalo. Asígnale alguna tarea.

—De acuerdo —dijo Casey.

—En márketing tuvo problemas porque no le pasaban trabajo.

—Bien —dijo ella.

Marder se puso en pie.

—Nos veremos mañana en la CEI.

Cuando Casey se hubo marchado, se abrió una puerta lateral y entró Richman.

—¡Eres un maldito idiota! —prorrumpió Marder—. Esta tarde casi le hacen daño en el edificio 64. ¿Dónde demonios estabas?

—Bueno, estaba...

—Métete esto en la cabeza —dijo Marder—: No quiero que le pase *nada* a Singleton, ¿entendido? La necesitamos sana y salva. No podrá hacer su trabajo desde la cama de un hospital.

—Entendido, John.

—Mejor así, muchacho. No te apartes de su lado ni un instante hasta que terminemos con este asunto.

CONTROL DE CALIDAD
18.20 H

Casey regresó a las oficinas de la cuarta planta. Norma seguía sentada a su mesa, con un cigarrillo suspendido entre los labios.

—Te espera otra pila de faxes en tu escritorio.

—Vale.

—Richman ya se ha marchado.

—Bien.

—Parecía impaciente por largarse. Pero he hablado con Evelyn, de Contabilidad.

—¿Y?

—Los viajes de Richman en márketing se cargaron a la cuenta de «servicios a clientes», en la oficina de proyectos. Es un fondo fantasma que usan para sobornos. Y el crío se pulió una fortuna.

—¿Cuánto?

—Agárrate. Doscientos ochenta y cuatro mil dólares.

—¡Guau! —exclamó Casey—. ¿En tres meses?

—Exactamente.

—Eso da para muchas visitas a las estaciones de esquí —dijo Casey—. ¿Cómo se justificaron las facturas?

—Esparcimiento. Sin especificar el nombre del cliente.

—¿Y quién aprobó los gastos?

—Es una cuenta de producción —respondió Norma—, y eso significa que la controla Marder.

—¿Marder aprobó semejantes gastos?

—Eso parece. Evelyn lo comprobará. Sabré algo más dentro de un rato. —Norma hojeó los papeles que estaban sobre su mesa—. No hay mucho más... La FAA se retrasará con la transcripción del registrador de voces de cabina. Hay varias conversaciones en chino, y sus traductores no acaban de enterarse del contenido. La compañía está haciendo su propia traducción, así que...

Casey suspiró.

—Vaya novedad —dijo.

En incidentes como aquél, la grabación de las voces de la tripulación de la cabina de mando se enviaba a la FAA, que hacía una transcripción escrita de la conversación, puesto que las voces de los pilotos eran propiedad de la compañía correspondiente. Pero cuando se trataba de

vuelos extranjeros, las discrepancias en la traducción eran inevitables. Siempre pasaba lo mismo.

—¿Ha llamado Allison?

—No, cariño. La única llamada personal que has tenido era de Teddy Rawley.

Casey suspiró.

—Entonces no tengo por qué preocuparme.

—Eso iba a aconsejarte —apostilló Norma.

Una vez en su despacho, Casey hojeó los documentos que había sobre su escritorio. Casi todos estaban relacionados con el vuelo 545 de TransPacific, y la primera página resumía los documentos siguientes:

FORMULARIO DE LA FAA 8020-9, NOTA PRELIMINAR DE ACCIDENTE/ INCIDENTE

FORMULARIO DE LA FAA 8020-6, INFORME DE ACCIDENTE DF AERONAVE

FORMULARIO DE LA FAA 8020-6-1, INFORME DE ACCIDENTE DE AERONAVE (CONTINUACIÓN)

FORMULARIO DE LA FAA 7230-10, REGISTRO DE POSICIÓN

HONOLULU, ARINC

LOS ÁNGELES, ARTCC

CALIFORNIA SUR ATAC

REGISTRO DE TRANSMISIONES

CALIFORNIA SUR ATAC

FORMULARIO DE LA FAA 7230-4, REGISTRO DIARIO DE OPERACIONES

LOS ÁNGELES ARTCC

CALIFORNIA SUR ATAC

FORMULARIO DE LA FAA 7230-8, LISTA DF PROGRESO DE VUELO

LOS ÁNGELES ARTCC

CALIFORNIA SUR ATAC

PLAN DE VUELO, ICAO

Casey vio una docena de páginas de rutas de vuelo, transcripciones de grabaciones de la torre de control y más informes meteorológicos. A

continuación había documentos de la Norton, incluyendo datos de registros de averías. De momento, eran los únicos datos concretos con que trabajar.

Decidió llevárselos. Estaba cansada; podía examinarlos en casa.

GLENDALE
22.45 H

Se incorporó súbitamente en la cama, se volvió y apoyó los pies en el suelo.

—Escucha, nena —dijo él sin mirarla. Casey admiró los músculos de su espalda. La prominencia de la columna. Las líneas firmes de sus hombros—. Ha estado genial. Me encanta estar contigo.

—Ajá —respondió ella.

—Pero, ya sabes, mañana tendremos un día de locos.

Casey habría preferido que se quedara. La verdad era que se sentía a gusto durmiendo con él. Pero sabía que se marcharía. Siempre se iba.

—Lo entiendo. Está bien, Teddy.

El hombre se volvió y le dedicó una sonrisa encantadora y ladina.

—Eres única, Casey.

Se inclinó y le dio un largo beso. Ella sabía que era el premio por no rogarle que se quedara. Le devolvió el beso, aspirando un ligero aroma a cerveza. Le pasó una mano por el cuello, acariciando el vello suave.

Casi de inmediato, Teddy volvió a girarse.

—Bueno. Detesto tener que irme corriendo.

—Claro.

—A propósito, he oído decir que hoy has hecho una excursión por la planta. En el intervalo entre los turnos...

—Sí.

—No deberías hacer enfadar a ciertas personas.

—Lo sé.

Le sonrió.

—Sé que lo sabes. —La besó en la mejilla y luego se inclinó a recoger sus calcetines—. Creo que debería irme...

—Claro, Teddy —respondió ella—. ¿Quieres un café antes de marcharte?

Teddy estaba calzándose las botas de vaquero.

—Ah... no, cariño. Ha sido estupendo. Me alegro de haber venido.

Casey no quería quedarse sola en la cama, así que también se levantó. Se puso una camiseta ancha, lo acompañó a la puerta y lo besó brevemente en los labios. Teddy le pellizcó la nariz y sonrió.

—Estupendo —dijo.

—Buenas noches, Teddy —se despidió ella. Cerró la puerta con llave y conectó la alarma.

Volvió al interior de la casa, apagó el equipo de música y miró a su alrededor para ver si Teddy había olvidado algo. Algunos hombres olvidaban cosas porque de ese modo tenían una razón para regresar. Pero no era el caso de Teddy. No quedaba vestigio alguno de su presencia. Sólo la cerveza sin terminar sobre la mesa de la cocina. Casey la arrojó aI cubo de basura y limpió el círculo de humedad de la mesa.

Hacía meses que se decía que debía romper con Teddy (romper ¿qué?, romper *¿qué?*), pero por alguna razón nunca se atrevía a hablar con él. El trabajo ocupaba casi todo su tiempo y tenía pocas oportunidades de conocer gente. Hacía seis meses había ido con Eileen, la ayudante de Marder, a un bar *country* en Studio City. Era un sitio frecuentado por jóvenes del mundillo del cine, animadores de la Disney... gente divertida, según había dicho Eileen. A Casey le había parecido una tortura. No era hermosa ni joven, y no tenía el natural encanto de las jóvenes que deambulaban por el local luciendo tejanos ceñidos y camisetas minúsculas.

Todos los hombres eran demasiado jóvenes para ella, y sus caras imberbes aún no tenían una expresión definida. Casey se consideraba demasiado seria para ese ambiente. Tenía un trabajo, una hija, y se acercaba a los cuarenta. No volvió a salir con Eileen. No es que no le interesara conocer a alguien. Pero era demasiado complicado. Nunca tenía tiempo ni energía. AL final, decidió dejar de preocuparse.

De modo que cuando Teddy la llamaba y decía que estaba cerca de allí, ella le abría la puerta y se metía en la ducha. Se preparaba para él.

Hacía un año que se veían en ese plan.

Se preparó una taza de té y volvió a la cama. Apoyó la espalda contra la cabecera y comenzó a examinar los informes de los registradores de fallos.

A/S PWR TEST	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
AIL SERVO COM	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
AOA INV	1	0	2	0	0	0	1	0	0	0	1
CFDS SENS FAIL	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
CRZ CMD MON INV	1	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0
EL SERVO COM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0

EPR/N1 TRA—1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
FMS SPEED lNV	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
PRESS ALT INV	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
G/S SPEED ANG	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
SLAT XSIT T/O	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G/S DEV INV	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	1
GND SPD INV	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0
TAS INV	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
TAT INV	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
AUX 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AUX 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AUX 3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AUX COA	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A/S ROX-P	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
RDR PROX-1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0

Había otras nueve páginas de aburridos datos. No tenía claro qué representaban las lecturas, en especial la correspondiente a los fallos de AUX. Una se refería probablemente a la unidad de potencia auxiliar, la turbina de combustión interna situada en la parte posterior del fuselaje, que proporcionaba potencia cuando el avión se encontraba en tierra y potencia auxiliar en caso de avería eléctrica durante el vuelo. Pero ¿qué significaban las otras? ¿Eran lecturas de circuitos auxiliares? ¿Comprobaciones de sistemas redundantes? ¿Y qué era «AUX COA»?

Tendría que preguntárselo a Ron.

Pasó a la lista siguiente, que especificaba los fallos en cada tramo de vuelo. Echó un vistazo rápido, bostezando, y de repente se detuvo.

INFORME DE AVERIAS DEU

TRAYECTO04 AVERÍAS 01

R/L SIB DISCR SENS PROX

8 ABRIL 00.36

FLT 180 FC052606H

ALT 37000

A/S 320

Casey frunció el entrecejo.

No podía creer lo que veía.

Una avería en el sensor de proximidad.

Exactamente lo que sugerían los registros de mantenimiento. Pasadas las dos horas de vuelo, un error en el sensor de proximidad había

quedado registrado en la barra colectora. El ala tenía varios sensores de proximidad, pequeños atenuadores eléctricos que detectaban la proximidad de metales. Los sensores se necesitaban para confirmar que los *slats* y *flaps* estaban en la posición correcta, puesto que el piloto no podía verlos desde la cabina.

Según esta lectura, se había detectado una «discrepancia» entre los sensores de las partes derecha e izquierda. Si la caja eléctrica principal del fuselaje había presentado problemas, podían haberse producido fallos en las dos alas. Siguió leyendo para ver si el fallo se repetía.

Hojeó las páginas rápidamente, pero no vio nada. Sin embargo, un solo fallo del sensor significaba que había que revisarlo. Una vez más tendría que consultar con Ron…

Era muy difícil formarse una idea de lo ocurrido en el vuelo basándose en esa información dispersa. Necesitaba los datos del registrador de vuelo. Llamaría a Rob Wong por la mañana y le preguntaría qué había averiguado.

Mientras tanto…

Casey bostezó, bajó un poco las almohadas y siguió trabajando.

MIÉRCOLES

GLENDALE
6.12 H

Estaba sonando el teléfono. Casey se despertó y se giró, amodorrada. Oyó un crujido de papeles bajo su codo. Bajó la vista y vio los documentos esparcidos sobre la cama.

El teléfono seguía sonando. Levantó el auricular.

—Mamá. —En tono solemne, casi lloroso.

—Hola, Allie.

—Mamá, papá quiere que me ponga el vestido rojo y yo quiero ponerme el azul de flores.

Casey suspiró.

—¿Qué te pusiste ayer?

—El azul. ¡Pero no está sucio!

La batalla de costumbre. Allison siempre quería volver a ponerse la ropa que había usado el día anterior. Con sólo siete años, tenía fuertes tendencias conservadoras.

—Cariño, sabes bien que quiero que vayas al colegio con la ropa limpia.

—Pero está *limpio*, mamá. Y *detesto* el vestido rojo.

Un mes antes el vestido rojo era su favorito. Allison quería llevarlo puesto todos los días.

Casey se sentó en la cama, bostezó, miró los papeles con las abigarradas columnas de datos. Oyó la voz quejumbrosa de su hija a través del teléfono y se dijo: Es lo último que necesitaba. ¿Por qué demonios no se ocupaba Jim de resolver la cuestión? Todo era mucho más difícil al otro lado de la línea telefónica. Jim no sabía hacerse respetar, no tenía autoridad, y la natural tendencia de la niña a enfrentar a sus padres provocaba interminables discusiones a larga distancia como aquélla.

Problemas triviales, pueriles juegos de poder.

—Allison —dijo Casey, interrumpiendo a su hija—. Si tu padre dice que te pongas el vestido rojo, obedécelo.

—Pero mamá...

—Ahora manda él.

—Pero mamá...

—Eso es todo, Allison. Se acabó la discusión. El vestido rojo.

—Mami... —Rompió a llorar—. *Te odio*.

Y colgó.

Casey pensó en volver a llamarla, pero decidió no hacerlo. Bostezó, se levantó de la cama, entró en la cocina y encendió la cafetera. Oyó el pitido del fax en el comedor y fue a mirar el papel que salía del aparato.

Era una copia de un comunicado de prensa de una empresa de relaciones públicas de Washington. Aunque la firma tenía un nombre neutral —Instituto de Investigación Aeronáutica—, Casey sabía que representaba al consorcio de Airbus. El comunicado estaba escrito como una noticia de un servicio cablegráfico, con título y todo. Rezaba:

LA JAA RETRASA LA CERTIFICACIÓN DEL REACTOR DE FUSELAJE ANCHO N-22, ALEGANDO CONTINUAS IRREGULARIDADES DE AERONAVEGABILIDAD.

Casey suspiró.

Sería un día espantoso.

SALA DE BATALLA
7.00 H

Casey subió por la escalera metálica hacia la sala de batalla. Cuando llegó al rellano, se encontró con John Marder, que se paseaba de un extremo al otro, esperándola.

—Casey.

—Buenos días, John.

—¿Has visto lo de la JAA? —Le enseñó el fax.

—Sí.

—Es una tontería, por supuesto. Pero Edgarton se ha puesto como un basilisco. Está furioso. Primero, dos incidentes en dos días con los N-22, y ahora esto. Le preocupa que la prensa se nos eche encima. Y duda que el personal de relaciones públicas de Benson sepa manejar el asunto.

Bill Benson era uno de los empleados más antiguos de la Norton. Se ocupaba de las relaciones con los medios de comunicación desde los tiempos en que la compañía vivía de los contratos militares y no filtraba ninguna información a la prensa. Benson, un tipo brusco y testarudo, jamás se había adaptado al mundo post—Watergate, donde los periodistas eran celebridades capaces de derrocar gobiernos. Era famoso por sus peleas con los reporteros.

—Este fax puede despertar el interés de la prensa, Casey. Sobre todo entre los periodistas que no están al tanto de la corrupción en la JAA. Y sin duda no querrán hablar con un agente de prensa, sino con algún ejecutivo de la compañía. Así que Hal quiere que te ocupes tú de todas las entrevistas relacionadas con la JAA.

—¿Yo? —preguntó Casey. Olvídalo, pensó. Yo ya tengo un trabajo—. A Benson no le hará ninguna gracia.

—Hal ha hablado personalmente con él. Benson lo entiende.

—¿Estás seguro?

—También creo que deberíamos presentar un buen informe de prensa del N-22 —prosiguió Marder—. Algo más ambicioso que la basura habitual de Relaciones Públicas. Hal sugirió que prepararas un informe exhaustivo para refutar las alegaciones de la JAA... Ya sabes, horas de servicio, antecedentes de seguridad, fiabilidad y toda la pesca.

—De acuerdo... —Era una montaña de trabajo y...

—Le he dicho a Hal que estabas muy ocupada, y que esto sería una carga adicional para ti —añadió Marder—. Ha aceptado subirte dos puntos la cuota de incentivos.

La cuota de incentivos, el programa de bonificaciones de la compañía, constituía gran parte del salario de los ejecutivos. Un ascenso de dos puntos significaba un aumento significativo para Casey.

—De acuerdo —dijo.

—Lo importante es que demos una buena respuesta a este fax —indicó Marder—. Una respuesta que nos deje bien parados. Y Hal quiere asegurarse de que así sea. ¿Podemos contar contigo?

—Claro —respondió Casey.

—Bien —dijo Marder. Y siguió subiendo por la escalera hacia la sala de reuniones.

Richman ya estaba allí, con una americana y una corbata que le daban aire de colegial. Casey se sentó en una silla. Marder comenzó la reunión con energía, agitando el fax de la JAA en el aire.

—Seguramente ya os habréis enterado de que la JAA está jugando al gato y el ratón con nosotros. Han elegido el momento más oportuno para poner en peligro la venta a China. Pero si leéis el memorándum, veréis que sólo hablan de la explosión del motor en Miami. Ni una mención a lo de TransPacfic. Al menos hasta ahora...

Casey procuró concentrarse, pero estaba distraída, calculando cuánto significaría el aumento en su cuota de incentivos. Un ascenso de dos puntos equivalía a... hizo un par de cuentas mentalmente... algo así como un veinte por ciento de aumento. ¡Un veinte por ciento! Podría enviar a Allison a un colegio privado. Y las dos irían de vacaciones a un

lugar precioso, por ejemplo, Hawai. Se alojarían en un hotel. Y al cabo de un año se mudarían a una casa más grande, con un amplio jardín donde Allison pudiera corretear y…

Todas las personas sentadas alrededor de la mesa la miraban.

—¿Casey? —dijo Marder—. ¿Qué hay del registrador de datos de vuelo? ¿Cuándo tendremos la información?

—Lo siento —se disculpó—. He hablado con Rob esta mañana. La calibración va lenta. Mañana sabrá algo más.

—De acuerdo. ¿Estructura?

Doherty comenzó a hablar con su habitual tono pesimista y monocorde:

—Es muy difícil, John. De veras; muy difícil. Hemos encontrado un pasador de blocaje defectuoso en el slat interior número dos. Es una pieza falsa y…

—Lo comprobaremos en la prueba de vuelo —interrumpió Marder—. ¿Hidráulica?

—Seguimos haciendo comprobaciones, pero hasta el momento todo está en orden. El reglaje de los cables es correcto.

—¿Cuándo terminaréis?

—Hoy; al final del primer turno.

—¿Electricidad?

—Hemos comprobado las conexiones principales —respondió Ron—. Todavía no tenemos nada. Creo que deberíamos someter al avión a un test de ciclos eléctricos.

—Estoy de acuerdo. ¿Podríamos hacerlo durante la noche para ahorrar tiempo?

Ron se encogió de hombros.

—Claro. Saldrá caro, pero…

—Al demonio con los gastos. ¿Algo más?

—Pues sí, hay un detalle extraño —dijo Ron—. La lectura de averías por omisión indica que podría existir un problema con los sensores de proximidad del ala. Si los sensores fallaron, podría haberse producido un error de lectura de *slats* en la cabina de mando.

Era lo que Casey había descubierto la noche anterior. Hizo una anotación para acordarse de interrogar a Ron más tarde. Y también debía preguntarle por las lecturas correspondientes al epígrafe «AUX».

Volvió a distraerse pensando en el aumento. Allison podría ir a un buen colegio. La imaginó sentada ante su pupitre, en un aula pequeña…

—¿Grupo motor? —preguntó Marder.

—Todavía no sabemos con seguridad si se extendieron o no los inversores de empuje —contestó Kenny Burne—. Tardaremos un día más.

—Seguid hasta que podáis descartarlo. ¿Aviónica?

—De momento todo está correcto —respondió Trung.

—Ese asunto del piloto automático…

—Todavía no hemos llegado al piloto automático. Es la última comprobación de la secuencia. Sabremos algo en la prueba de vuelo.

—Muy bien —dijo Marder—. ¿Qué tenemos entonces? Un nuevo interrogante sobre los sensores de proximidad. Comprobadlo hoy mismo. Todavía seguimos esperando datos del registrador de vuelo, grupo motor y aviónica. ¿Eso es todo?

Todo el mundo asintió.

—No quiero entreteneros más —concluyó Marder—. Quiero respuestas. —Levantó el fax de la JAA—. Ésta es la punta del iceberg, muchachos. No necesito recordaros lo que pasó con el DC—10, la aeronave más moderna de nuestros tiempos, una maravilla de la ingeniería. Pero tuvo un par de incidentes, un par de filmaciones nefastas, y se acabó, el DC—10 pasó a la historia. A la historia. ¡Así que conseguid esas respuestas!

NORTON AIRCRAFT
9.31 H

Mientras cruzaban la planta en dirección al hangar 5, Richman dijo:

—Marder parecía histérico, ¿no? ¿Es cierto todo lo que ha dicho?

—¿Lo del DC-10? Sí. Un accidente acabó con ese modelo de avión.

—¿Qué accidente?

—Fue un vuelo de American Airlines de Chicago a Los Ángeles —respondió Casey—. En mayo del setenta y nueve. Hacía buen tiempo; de hecho, era un día espléndido. Poco después del despegue, el motor izquierdo se desprendió del ala. El avión entró en pérdida y se estrelló cerca del aeropuerto. Todos los pasajeros murieron. Un par de personas filmaron el accidente, así que salió en la tele a las once de la mañana. La prensa se ensañó; llamaron al avión «el ataúd con alas». Las centralitas de las agencias de viajes se bloquearon con llamadas cancelando vuelos en los DC-10. Douglas no volvió a vender otro aparato.

—¿Por qué se desprendió el motor?

—Por problemas de mantenimiento —respondió Casey—. American Airlines no había seguido las instrucciones de Douglas acerca de cómo retirar los motores del avión. Douglas les indicó que primero debían retirar el motor y luego el *pylon* que mantenía el motor acoplado al ala. Pero para ahorrar tiempo, la línea aérea sacó el ensamblaje motor—*pylon* de una vez. Eso significa siete toneladas de metal sobre un elevador de horquilla. Un elevador se quedó sin gasolina durante la extracción y produjo una grieta en el *pylon*. Pero nadie notó la grieta, y finalmente el motor se desprendió del avión. De modo que todo fue culpa de mantenimiento.

—Ya —dijo Richman—. Pero ¿no se supone que un avión puede seguir volando aunque pierda un motor?

—Sí —respondió Casey—. El DC-10 estaba construido para superar esa clase de incidente. El avión estaba en perfectas condiciones de aeronavegabilidad. Si el piloto hubiera mantenido la velocidad, todo habría salido bien. Podría haber aterrizado.

—¿Y por qué no lo hizo?

—Porque, como es habitual, se produjo una concatenación de fallos que condujo al accidente —respondió Casey—. En este caso, el fluido eléctrico que alimentaba los controles de la cabina de mando provenía del motor izquierdo. Cuando el motor izquierdo cayó, se desconectaron todos los instrumentos del comandante, incluyendo el indicador de caída en pérdida y el indicador auxiliar, llamado «vibrador de la palanca de mando». Es un artilugio que hace vibrar la palanca de mando para indicar al piloto que el avión está a punto de entrar en pérdida. El primer oficial todavía tenía electricidad e instrumentos, pero su asiento no tenía conectado un vibrador de palanca de mando. Es un sistema optativo para el copiloto, y American Airlines no lo había solicitado. Y Douglas no había instalado ningún circuito redundante en el sistema de alarma. De modo que cuando el DC-10 entró en pérdida, el primer oficial no se dio cuenta de que debía aumentar la velocidad.

—Bien —dijo Richman—, pero para empezar el comandante no debió quedarse sin fluido eléctrico.

—Te equivocas. Eso ocurrió precisamente debido a un sistema de seguridad de fábrica —explicó Casey—. Douglas había diseñado y construido la aeronave para superar estas averías. Cuando el motor izquierdo se desprendió, el propio avión interrumpió el flujo de electricidad al comandante para prevenir futuros fallos. Recuerda que todos los sistemas de aviación son redundantes. Si uno falla, entra en funcionamiento el sistema auxiliar. Y era fácil reparar los instrumentos del capitán. Lo único que debía hacer el mecánico de vuelo era desconectar un relé o conectar el equipo eléctrico de emergencia. Pero no hizo ninguna de las dos cosas.

—¿Por qué?

—Nadie lo sabe —dijo Casey—. Y el copiloto, al no tener los datos necesarios en los indicadores, disminuyó deliberadamente la velocidad,

lo que hizo que el avión entrara en pérdida y se estrellara. —Siguieron andando en silencio durante unos instantes—. Piensa en todas las formas en que el accidente podría haberse evitado —prosiguió Casey—. El personal de mantenimiento podría haber comprobado si había daños estructurales en el *pylon*, después de retirarlo de manera incorrecta. Pero no lo hicieron. La Continental ya había dañado dos *pylons* con los elevadores de horquilla y podrían haber comunicado a American Airlines que el procedimiento era peligroso. Pero no lo hicieron. Douglas había hablado con la compañía aérea de los problemas de la Continental, pero no le hicieron caso.

Richman sacudió la cabeza.

—Y después del accidente —añadió Casey—, Douglas no pudo alegar problemas de mantenimiento porque American Airlines era un buen cliente. De modo que Douglas no podía permitirse el lujo de contar la verdadera historia. En casi todos los incidentes de esa clase pasa lo mismo: nunca se sabe qué ha ocurrido en realidad, a menos que la prensa investigue. Pero la historia siempre es compleja, y a la gente de la tele no le gusta complicarse la vida... así que se limitan a mostrar lo que tienen filmado; es decir, la cinta donde se ve el accidente, con el motor desprendiéndose del ala izquierda, el aparato inclinándose hacia la izquierda y cayendo. La secuencia da a entender que la aeronave estaba mal diseñada, que Douglas no había previsto una avería en el *pylon* y no había acoplado los sistemas de emergencia necesarios para superarla. Lo que es absolutamente falso. Pero Douglas no volvió a vender un DC-10.

—Bueno, pero no creo que pueda culparse a los medios de comunicación —repuso Richman—. Ellos no crean las noticias. Se limitan a transmitirlas.

—A eso iba —dijo Casey—. No hicieron ningún reportaje. Sencillamente mostraron la filmación. El accidente de Chicago marcó un hito en nuestra industria. Era la primera vez que la prensa se cargaba un excelente modelo de avión. La NTBS emitió un documental explicándolo todo, pero eso fue el 21 de diciembre y nadie le prestó atención.

»Así que ahora, cuando Boeing introduce el nuevo 777, organizan una campaña de prensa para que coincida con el lanzamiento. Encargan a una empresa privada de televisión que los filme durante los años de producción, y al final emiten un documental en seis partes en una cadena nacional. Al mismo tiempo publican un libro. Hacen todo lo posible para crear una buena imagen del avión. Porque los riesgos son muy grandes.

Richman caminaba a su lado.

—Me cuesta creer que los medios de comunicación tengan tanto poder —comentó.

Casey sacudió la cabeza.

—Marder tiene motivos para preocuparse —dijo—. Si a algún periodista le da por investigar el vuelo 545, para la opinión pública el N-22 habrá tenido dos incidentes en dos días. Y eso podría causarnos complicaciones graves.

NEWSLINE/ NUEVA YORK
13.54 H

En el centro de Manhattan, en las oficinas del piso veintitrés del semanario informativo de televisión *Newsline*, Jennifer Malone estaba en la cabina de edición, repasando una entrevista con Charles Manson. Su secretaria, Deborah, entró, dejó un fax sobre su escritorio, y dijo con tono despreocupado:

—Pacino se ha rajado.

—¿Cuándo?

—Hace diez minutos. Ha mandado a Marty a la mierda y se ha largado.

—*¿Qué?* Hemos estado cuatro días filmando en Tánger. Su película se estrena esta semana... e íbamos a dedicarle doce minutos. Un segmento de doce minutos en *Newsline*, el programa de noticias de más audiencia de la televisión. Equivalía a una publicidad imposible de comprar con dinero. Todas las grandes estrellas de Hollywood querían aparecer en el programa.

—Marty estaba hablando con él durante la sesión de maquillaje y ha dejado caer que Pacino no había tenido un solo éxito en los últimos cuatro años. Supongo que se ha ofendido.

—¿Delante de las cámaras?

—No; antes.

—Joder —dijo Jennifer—. Pacino no puede hacernos esto. Su contrato le exige intervenir en la campaña de publicidad. Llevamos meses organizando esta entrevista.

—Sí; ya lo sé. Pero se ha largado. —¿Qué dice Marty?

—Está furioso. Dice: «¿Qué esperaba? Éste es un programa de noticias, hacemos preguntas comprometidas.» Ya sabes. Típico de Martin.

Jennifer lanzó una maldición.

—Todo el mundo temía algo así.

Marty Reardon era un entrevistador célebre por su agresividad. Aunque hacía dos años que había dejado los telediarios para trabajar en *Newsline* —con un salario mucho más alto—, todavía se veía a sí mismo como un reportero de noticias, duro pero justo, imparcial. Sin embargo,

lo cierto era que le gustaba avergonzar a sus entrevistados, ponerlos contra las cuerdas con preguntas personales, aunque éstas no tuvieran relación alguna con el tema del reportaje. Nadie quería que Marty trabajara en la entrevista de Pacino, porque a Marty no le gustaban las celebridades y detestaba «darles bombo». Pero Frances, que casi siempre se ocupaba de las estrellas, estaba en Tokio entrevistando a la princesa.

—¿Dick ha hablado con Marty? ¿Podemos salvar el reportaje?

Dick Shenk era el productor ejecutivo de *Newsline*. En apenas tres años había conseguido que el programa pasara de ser un simple relleno durante el verano para convertirse en un auténtico éxito. Shenk tomaba todas las decisiones importantes, y era la única persona con autoridad suficiente para entendérselas con una prima donna como Marty.

—Dick está comiendo con el señor Early.

Las comidas de Shenk con Early, el director de la cadena, casi siempre se prolongaban hasta primeras horas de la tarde.

—¿Así que no sabe nada?

—Todavía no.

—Estupendo —dijo Jennifer. Consultó su reloj; eran las dos de la tarde. Si Pacino se había rajado, tenían que cubrir un hueco de doce minutos, y les quedaban menos de setenta y dos horas para conseguirlo—. ¿Qué tenemos en reserva?

—Nada. El reportaje de la madre Teresa está por montar. El de Mickey Mantle aún no ha llegado. Lo único que nos queda es una pequeña secuencia sobre una liga infantil de minusválidos.

Jennifer gruñó.

—Dick jamás aceptaría algo así.

—Lo sé —coincidió Deborah—. Es un asco.

Jennifer cogió el fax que su ayudante había dejado sobre la consola. Era un comunicado de prensa de una firma de relaciones públicas; una más de los centenares de noticias que recibían a diario. Como todos esos faxes, éste tenía el formato de un artículo periodístico, con título y todo. Decía.

LA JAA RETRASA LA CERTIFICACIÓN AL REACTOR DE FUSELAJE ANCHO N-22, ALEGANDO CONTINUAS IRREGULARIDADES DE AERONAVEGABILIDAD

—¿Qué es esto? —preguntó, frunciendo el entrecejo.

—Héctor me ha pedido que te lo diera.

—¿Por qué?

—Ha pensado que podría interesarnos.

—¿Por qué? ¿Qué demonios es la JAA? —Jennifer leyó rápidamente el texto. Estaba lleno de jerga de aeronáutica, aburrida e incomprensible. Ni una sola imagen, pensó.

—Al parecer —dijo Deborah—, es el mismo modelo de avión que se incendió en Miami.

—Vaya. ¿Así que Héctor quiere que hagamos un reportaje sobre seguridad aérea? Genial. Todo el mundo ha visto las imágenes del avión en llamas. Y ni siquiera eran buenas. —Jennifer apartó el fax—. Pregúntale si tiene algo más.

Deborah se marchó. A solas, Jennifer miró fijamente la imagen congelada de Charles Manson en el monitor que tenía delante. Luego lo apagó y decidió tomarse un momento para pensar.

Jennifer Malone tenía veintinueve años, y era la productora más joven en la historia de *Newsline*. Había ascendido con rapidez porque hacía bien su trabajo. Había demostrado su talento muy pronto, antes incluso de graduarse en Brown. Mientras trabajaba como eventual durante el verano, igual que Deborah, se quedaba investigando hasta altas horas de la noche, tecleando en los terminales Nexis, consultando los cables de los servicios de noticias. Un día, con el corazón en un puño, fue a ver a Dick Shenk para proponerle un reportaje sobre un extraño virus africano y el valor del personal sanitario que trabajaba en la zona. Con ese material habían producido el célebre segmento del Ébola, el mejor reportaje de *Newsline* de aquel año, que había conseguido otro premio Peabody para la colección de Dick Shenk.

Había continuado con un reportaje sobre Darryl Strawberry, otro sobre las minas de Montana y uno sobre los indios iroqueses.

En toda la historia de la televisión, ningún estudiante de periodismo había conseguido poner un reportaje en antena; Jennifer había lanzado cuatro. Shenk declaró que admiraba su empuje y le ofreció un empleo. El hecho de ser brillante, hermosa y miembro de la Ivy League también jugó en su favor. En el mes de junio siguiente, en cuanto se graduó, comenzó a trabajar para *Newsline*.

El programa empleaba a quince productores. Cada uno de ellos tenía asignado a una estrella del periodismo, y se esperaba que produjeran un reportaje cada dos semanas. Un reportaje normal llevaba cuatro semanas. Después de dos semanas de investi—gación, los productores se reunían con Dick para conseguir el visto bueno. Luego salían fuera del estudio, filmaban material de relleno y hacían las entrevistas secundarias. El productor daba forma al reportaje, y luego se buscaba a una celebridad del periodismo para que la narrara. El comentarista viajaba por un día, hacía las tomas de exteriores y las entrevistas importantes y volvía a casa en el vuelo siguiente, dejando que el productor montara la cinta. Poco antes de salir en antena, la estrella en

cuestión llegaba al estudio, leía el guión que había preparado el productor y doblaba el sonido para acompañar las imágenes.

Cuando el segmento por fin salía al aire, el periodista que daba la cara aparecía como el auténtico reportero; *Newsline* protegía celosamente la reputación de sus estrellas. Pero en realidad los verdaderos periodistas eran los productores. El comentarista se limitaba a hacer lo que le ordenaban.

A Jennifer le gustaba el sistema. Tenía un poder considerable y le agradaba trabajar entre bambalinas, sin que nadie conociera su nombre. El anonimato le resultaba útil. A menudo, cuando realizaba entrevistas, los entrevistados la trataban como a una segundona y hablaban con absoluta libertad, aunque las cámaras estuvieran filmando. Tarde o temprano, preguntaban: «¿Cuándo veré a Marty Reardon?» Entonces Jennifer respondía con solemnidad que eso aún no se había decidido y continuaba con las preguntas. Y, mientras tanto, atrapaba al idiota de turno que se creía que aquello se trataba de un ensayo.

En definitiva, ella hacía la entrevista. No le importaba que las estrellas se llevaran los laureles.

—Nunca decimos que son ellos los que hacen el reportaje —sentenciaba Shenk—. Nunca damos a entender que han entrevistado a alguien si no lo han hecho. En este programa el auténtico valor no es la estrella que da la cara. La verdadera estrella es el reportaje. La celebridad es sólo un guía que narra la historia al público. Alguien en quien la gente confía, alguien a quien les gustaría invitar a sus casas.

Jennifer le daba la razón. Por otra parte, no había tiempo para hacer las cosas de otra manera. Una estrella de los medios de comunicación, como Marty Reardon, tenía más compromisos que el presidente de la nación, y sin duda alguna era más famoso. Tenía más posibilidades de que lo reconocieran por la calle. No podían esperar que una persona como Marty derrochara su valioso tiempo haciendo trabajos de investigación, tropezando con pistas falsas, montando una historia.

Sencillamente, no había tiempo.

La televisión era así: nunca había tiempo suficiente.

Volvió a consultar su reloj de pulsera. Dick no regresaría hasta las tres o las tres y media. Marty Reardon no le pediría disculpas a Al Pacino. De modo que cuando Dick volviera, se pondría histérico, haría una nueva advertencia a Reardon y luego se lanzaría con desesperación a buscar otra noticia para llenar el hueco. Jennifer tenía una hora para encontrarla.

Encendió la televisión y comenzó a hacer *zapping* con aire distraído. Volvió a mirar el fax que tenía sobre la mesa.

LA JAA RETRASA LA CERTIFICACIÓN DEL REACTOR DE FUSELAJE ANCHO N-22, ALEGANDO CONTINUAS IRREGULARIDADES DE AERONAVEGABILIDAD

Un momento, pensó. ¿*Continuas* irregularidades de aeronavegabilidad? ¿Eso significaba que el problema de seguridad no era nuevo? En tal caso, era probable que allí hubiese una historia. No sobre seguridad aérea... Eso ya lo habían hecho millones de veces. Interminables reportajes sobre el control de tráfico aéreo, comentarios de que usaban ordenadores de los años sesenta y de que el sistema era peligroso y obsoleto. Esos reportajes sólo conseguían atemorizar a la gente. El público perdía interés, puesto que no podía hacer nada al respecto. Pero ¿había problemas en un modelo de avión concreto? Eso podía dar para un reportaje sobre consumo y seguridad. No compre ese producto. No vuele en ese avión.

Podría ser una historia muy, *muy* impactante, pensó. Levantó el auricular y marcó un número.

HANGAR 5
11.15 H

Casey encontró a Ron Smith con la cabeza metida en el compartimiento de accesorios delantero, detrás de la rueda del morro. A su alrededor, el equipo de electricistas trabajaba afanosamente.

—Ron —dijo—, quiero hacerte algunas preguntas sobre la lista de fallos. —Había llevado las diez páginas con ella.

—¿Qué pasa?

—¿A qué se refieren estas cuatro lecturas: AUX. AUX 1, 2, 3 y COA?

—¿Es importante?

—Es lo que intento averiguar.

—Bien —dijo Ron con un suspiro—. AUX 1 es el generador de potencia auxiliar, la turbina de la cola. AUX 2 y AUX 3 son circuitos redundantes, por si más adelante se perfecciona el sistema y se necesitan. AUX COA se refiere a los artefactos optativos que pide el cliente, como un registrador de acceso rápido. Cosa que este avión no tiene.

—Estos circuitos están seguidos por una serie de ceros. ¿Eso significa que no se encuentran en uso?

—No necesariamente. El registro por defecto es cero, así que tendrás que comprobarlo.

—Vale. —Casey dobló las listas de datos—. ¿Y qué me dices de la avería del sensor de proximidad?

—Ahora mismo estamos en eso. Puede que encontremos algo. Pero, mira, las lecturas de fallos son como instantáneas de un momento concreto. Y nunca sabremos qué ocurrió en ese vuelo con una colección de instantáneas. Necesitamos los datos del registrador de datos de vuelo. Tienes que conseguirlos, Casey.

—He estado presionando a Rob Wong...

—Pues presiónalo más —dijo Smith—. El registrador de datos de vuelo es la clave de todo este asunto.

Casey oyó un grito procedente de la parte trasera del avión.

—¡Me cago en la puta! ¡No *puedo creerlo*!

Era Kenny Burne.

Estaba subido a una plataforma, detrás del motor izquierdo, y agitaba los brazos con indignación. Los técnicos que lo rodeaban sacudían la cabeza.

Casey se acercó.

—¿Has encontrado algo?

—Ya lo creo —dijo Burne, señalando el motor—. En primer lugar, las juntas del ventilador están mal instaladas. Algún idiota de mantenimiento las puso al revés.

—¿Y eso afecta al vuelo?

—Tarde o temprano, sí. Pero eso no es todo. Mira esa cubierta de inversores.

Casey se subió al andamio y se acercó a la parte trasera del motor, donde los técnicos examinaban las cubiertas abiertas de los inversores de empuje.

—Enseñádselo, muchachos —ordenó Burne.

Proyectaron una luz sobre la superficie interior de una de las cubiertas. Casey vio una sólida chapa de acero, cuidadosamente curvada, cubierta con una fina capa de hollín del motor. Alumbraron el logo de Pratt and Whitney, que estaba grabado cerca del borde de la camisa de metal.

—¿Lo ves? —preguntó Kenny.

—¿Qué? ¿Te refieres al sello de fábrica? —El logo de Pratt and Whitney era un círculo con un águila y las letras «P» y «W» en el interior.

—Exactamente. El sello.

—¿Qué tiene de raro?

Burne sacudió la cabeza.

—Casey —dijo—, el águila está al revés. Mirando hacia el lado equivocado.

—Ah. —No lo había notado.

—Ahora bien, ¿crees que Pratt and Whitney grabarían su logo al revés? En absoluto. Es una puñetera pieza falsa.

—Entiendo —dijo ella—. Pero ¿puede afectar al vuelo?

Eso era lo principal. Ya habían encontrado otras piezas falsificadas en el avión. Amos había dicho que habría más, y era evidente que tenía razón. Pero la pregunta clave era: ¿Alguna de ellas había afectado al comportamiento del avión durante el accidente?

—Es probable —dijo Kenny, paseándose a grandes zancadas—. ¡Por todos los demonios, no puedo desmontar el motor entero! Tardaríamos dos semanas.

—Entonces ¿cómo lo sabremos?

—Necesitamos el registrador de datos de vuelo, Casey. Esos datos son imprescindibles.

—¿Quieres que vaya al laboratorio digital? —preguntó Richman—. ¿Que averigüe si Wong ha hecho progresos?

—No —respondió Casey—. No serviría de nada.

Rob Wong tenía mal carácter, y no era conveniente seguir presionándolo. Era muy capaz de marcharse a casa y no volver hasta dos días después.

Sonó el teléfono móvil de Casey. Era Norma.

—Ya ha estallado la bomba —dijo—. Has recibido una llamada de Jack Rogers, otra de Barry Jordan del Los Angeles Times y otra de un tipo llamado Winslow del Washington Post. Además de una solicitud de información de antecedentes del N-22 para *Newsline*.

—¿*Newsline*? ¿El programa de televisión?

—Sí.

—¿Están preparando un reportaje?

—No lo creo —respondió Norma—. Más bien parece que estuvieran en busca de alguna noticia.

—De acuerdo —dijo Casey—. Te llamaré más tarde.

Se sentó en una esquina del hangar y sacó su libreta de notas. Comenzó a escribir la lista de los documentos que debería incluir en el comunicado de prensa. Un resumen de los requisitos exigidos por la FAA para certificar un modelo de aeronave nuevo. Una copia de la certificación de la FAA, que Norma tendría que encontrar entre los

archivos de cinco años atrás. El informe de seguridad aérea de la FAA del año anterior. Los datos de la compañía sobre la seguridad del N-22 desde 1991 hasta la fecha. (Los antecedentes del avión eran excelentes.) Un historial actualizado del N-22. La lista de directivas de aeronavegabilidad dictadas hasta el momento para ese modelo, que eran muy pocas. La lista de especificaciones técnicas del avión, con los datos básicos de velocidad, alcance, tamaño y peso. No quería enviar demasiados documentos. Pero ésos eran los fundamentales.

Richman la miraba.

—¿Y ahora qué? —preguntó.

Arrancó la hoja de la libreta y se la entregó.

—Dale esto a Norma. Dile que prepare una carpeta informativa para la prensa y que se la envíe a cualquiera que la solicite.

—De acuerdo. —Miró la lista con fijeza—. No sé si podré entender...

—Norma lo entenderá. Tú limítate a darle la lista.

—Vale.

Richman se alejó, tarareando despreocupadamente.

Sonó el teléfono móvil. Era una llamada directa de Jack Rogers.

—No dejo de oír rumores de que van a entregar el ala. Me han dicho que Norton ha fletado las herramientas a Corea, pero que de allí las enviarán a Shanghai.

—¿No has hablado con Marder?

—No. Nos hemos desencontrado.

—Antes de hacer nada, habla con él —dijo Casey.

—¿Hará una declaración oficial?

—Tú habla con él.

—De acuerdo —dijo Rogers—. Pero lo negará todo, ¿no?

—Habla con él.

Rogers suspiró.

—Mira, Casey. No quiero dejar pasar una historia y leerla dos días después en *Los Angeles Times*. Ayúdame. ¿Hay algo de cierto en el rumor sobre las herramientas del ala o no?

—Yo no puedo decirte nada.

—Te propongo una cosa —dijo Rogers—. Diré que varios altos ejecutivos de la Norton han negado que vaya a enviarse el ala a China. Eso no te causaría problemas, ¿verdad?

—Supongo. —Era una respuesta prudente, pero la pregunta también había sido prudente.

—De acuerdo, Casey. Gracias. Llamaré a Marder. Rogers colgó.

NEWSLINE
14.25 H

Jennifer Malone marcó el número que aparecía en el fax y preguntó por su contacto: Alan Price. Price estaba comiendo, así que habló con su ayudante, la señorita Weld.

—Tengo entendido que han demorado la certificación europea para un modelo Norton. ¿Cuál es el problema?

—¿Se refiere al N-22?

—Exactamente.

—Bueno, se trata de un tema polémico, de modo que le pediría que tomara mis palabras como una declaración extraoficial.

—¿Cómo de extraoficial?

—Sin fuente.

—De acuerdo.

—En el pasado, los europeos aceptaban la certificación de la FAA para un modelo nuevo de aeronave, puesto que los requisitos para conseguir dicha certificación eran muy estrictos. Sin embargo la JAA ha cuestionado el proceso de certificación en Estados Unidos. Creen que la administración local, la FAA, está compinchada con los fabricantes norteamericanos y se ha vuelto más blanda en sus exigencias.

—¿De veras? —Perfecto, pensó Jennifer. La incompetente burocracia estadounidense. A Dick Shenk le encantaban esas historias. Y la FAA llevaba años recibiendo toda clase de ataques, de modo que seguramente habría muchos esqueletos por desenterrar—. ¿En qué se basan?

—Bueno, los europeos creen que nuestro sistema es insatisfactorio. Por ejemplo, la FAA ni siquiera conserva los documentos necesarios para la certificación. Permiten que se los queden los fabricantes. A la JAA le parece un apaño sospechoso.

—Ajá. Jennifer escribió: «FAA compinchada con los fabricantes. ¡Corrupción!»

—Si quiere más información —dijo la mujer—, le sugiero que llame directamente a la JAA o quizá a Airbus. Puedo facilitarle los números de teléfono.

Pero Jennifer llamó a la FAA. Le pusieron con el departamento de relaciones públicas, en concreto con un individuo llamado Wilson.

—Tengo entendido que la JAA se niega a convalidar la certificación del Norton N-22.

—Así es —dijo Wilson—. Están demorando los trámites.

—Pero ¿la FAA ya ha aprobado el N-22?

—Sí, por supuesto. En este país no puede producirse un avión sin la aprobación y la certificación del proceso de diseño y fabricación, de principio a fin.

—¿Y tienen los documentos de certificación?

—No. Los guarda el fabricante. O sea, que los tiene la Norton.

Vaya, pensó. Conque era cierto.

Escribió: «Los documentos los tiene la Norton; no la FAA. ¿Un zorro protegiendo un gallinero?»

—¿No les preocupa que la Norton conserve la documentación?

—En absoluto.

—¿Y están convencidos de que el proceso de certificación fue correcto? —preguntó Jennifer.

—Desde luego. Y debo añadir que ese modelo recibió la certificación correspondiente hace cinco años.

—He oído que los europeos no están de acuerdo con el proceso de certificación estadounidense.

—Bueno —dijo Wilson con tono diplomático—, la JAA es una organización relativamente nueva. A diferencia de la FAA, no tienen una autoridad establecida. De modo que creo que aún están intentando decidir cuál es el procedimiento más correcto.

A continuación llamó a la oficina de información de Airbus, en Washington, y le pasaron con un empleado de márketing llamado Samuelson. Éste confirmó con reticencia que había oído algo sobre la demora en la certificación de la JAA, aunque ignoraba los detalles.

—Sin embargo —añadió— la Norton está teniendo muchos problemas últimamente. Por ejemplo, parece que la venta a China no es tan segura como parece.

Era la primera noticia que tenía Jennifer sobre una venta a China.

Apuntó: «¿Venta de N-22 a China?»

—Ya —dijo.

—Está claro que el A—340 de Airbus es un avión superior en todos los sentidos —prosiguió Samuelson—. Es más nuevo que el reactor de fuselaje ancho de Norton. Tiene mayor alcance. Es mejor en todo. Hemos intentado hacérselo ver a los chinos, y creo que comienzan a entendernos. Puestos a extraer conjeturas, yo diría que la venta de la Norton a la República Popular China no se concretará. Y, naturalmente, los problemas de seguridad afectarán a la decisión. Extraoficialmente,

creo que los chinos están preocupados porque consideran que el modelo no es seguro.

«Los chinos piensan que el avión no es seguro», apuntó Jennifer.

—¿Quién podría darme más información al respecto? —preguntó.

—Bueno, como ya sabrá, a los chinos no les gusta hablar de negociaciones en curso, pero conozco a alguien del Departamento de Comercio que quizá pueda ayudarlos. Está en contacto con el Banco de Exportación—Importación, que es el que concede los créditos a largo plazo para financiar ventas internacionales.

—¿Cómo se llama? —preguntó ella.

Se llamaba Robert Gordon. La telefonista del Departamento de Comercio tardó quince minutos en localizarlo. Finalmente, una secretaria dijo:

—Lo siento, pero el señor Gordon está reunido.

—Llamo de *Newsline*.

—Ah. —Una pausa—. Un momento, por favor.

Jennifer sonrió. El truco nunca fallaba.

Gordon se puso al teléfono, y ella lo interrogó sobre la certificación de la JAA y la venta de la Norton a la República Popular China.

—¿Es verdad que la venta está en el aire?

—Cualquier venta de aviones está en el aire hasta que se concreta, señorita Malone —dijo Gordon—. Pero, por lo que sé, la venta a China es bastante firme. Por otra parte, he oído el rumor de que la Norton tiene dificultades para conseguir la certificación de la JAA para Europa.

—¿Cuál es exactamente la dificultad?

—Bueno —contestó Gordon—. No soy lo que se dice un experto en aviación, pero la compañía ha tenido problemas graves.

«Norton tiene dificultades», apuntó.

—Primero lo de ayer, en Miami —prosiguió Norton—. Y naturalmente habrá oído lo del incidente en Dallas.

—¿A qué se refiere?

—El año pasado se incendió un motor en la pista. Y todo el mundo saltó del avión. Varios pasajeros se rompieron las piernas al saltar desde las alas.

«Incidente en Dallas. Motor/piernas rotas. ¿Cinta?»

—Vaya —dijo.

—No sé usted —comentó Gordon—, pero a mí me da bastante miedo volar. Y cuando me entero de que la gente salta de un avión… Caray, no me habría gustado estar allí.

Jennifer escribió: «Saltos desde el avión. ¡Guau! Problemas de seguridad en el aparato.»

Y debajo, en grandes letras mayúsculas, añadió:

«TRAMPA MORTAL.»

Inmediatamente después llamó a Norton para conocer su versión de los hechos. Le pasaron con un tipo llamado Benson, del departamento de Relaciones Públicas. Hablaba despacio, como si estuviera amodorrado. Jennifer decidió abrir fuego en el acto.

—Quería hablarle del incidente de Dallas.

—¿Dallas? —parecía asombrado. Estupendo.

—El del año pasado —precisó—. Se incendió un motor en la pista y la gente saltó del avión. Algunos se fracturaron las piernas.

—Ah, sí. Fue un incidente en un 737 —dijo Benson. «Incidente 737.»

—Ya. Bien; ¿qué puede decirme al respecto?

—Nada. El avión no era nuestro.

—Oh, venga —dijo ella—. Mire; ya estoy informada del incidente.

—Fue un avión Boeing.

Jennifer suspiró. Dios, dame un respiro. Era tan irritante ver cómo los relaciones públicas se cerraban en banda. Como si un buen periodista de investigación no pudiera descubrir la verdad. Parecían pensar que si no hablaban con ella, nadie se enteraría de nada.

—Lo lamento, señorita Malone. Pero nosotros no fabricamos ese avión.

—Bueno, si eso es cierto —dijo con tono abiertamente sarcástico—, supongo que podrá indicarme cómo puedo confirmarlo.

—Desde luego, señorita —dijo Benson—. Marque el código de zona 206 y pregunte por Boeing. Ellos le informarán.

Clic.

¡Joder! ¡Qué capullo! ¿Cómo era posible que algunas compañías trataran así a la prensa? Si uno pone furioso a un periodista, tarde o temprano recibe su castigo. ¿Acaso no lo sabían?

Llamó a Boeing y preguntó por el Departamento de Relaciones Públicas. Le atendió un contestador automático, una idiota recitando un número de fax y diciendo que las consultas debían enviarse por fax, y que se responderían oportunamente. Increíble, pensó Jennifer. Una de las principales compañías estadounidenses y ni siquiera atendían el teléfono.

Colgó el auricular, enfadada. No tenía sentido esperar. Si el incidente de Dallas se había producido en un Boeing, se quedaría sin reportaje.

Sin su maldito reportaje.

Tamborileó con los dedos en la mesa mientras decidía qué hacer a continuación.

Volvió a llamar a la Norton y pidió que le pusiera con alguien de la dirección, no con el Departamento de Relaciones Públicas. Le pusieron con la oficina del presidente y desde allí pasaron la llamada a una mujer llamada Singleton.

—¿En qué puedo servirle? —preguntó la mujer.

—Tengo entendido que hay una demora en la certificación europea del N-22. ¿Qué problema tiene ese avión? —preguntó Jennifer.

—Ninguno —respondió Casey—. Lleva cinco años volando en este país.

—Bien; según mis fuentes, se trata de una aeronave poco segura —dijo Jennifer—. Ayer se incendió un motor en la pista de Miami…

—Para ser exactos, se desprendió un rotor. Estamos investigando el incidente. —La mujer hablaba con fluidez y serenidad, como si el hecho de que un motor estallara fuera la cosa más normal del mundo.

«¡Desprendimiento de rotor!»

—Ya veo —dijo Jennifer—. Pero si es verdad que el avión no tiene ningún problema, ¿por qué la JAA se niega a concederle la certificación?

Al otro lado de la línea, la mujer se tomó un momento antes de responder:

—Sólo puedo darle información general —dijo—. Y extraoficialmente.

Parecía molesta, nerviosa.

Bien. Las perspectivas mejoraban.

—No hay ningún problema con el avión en sí, señorita Malone. Ha sido un incidente relacionado con el motor. En este país, este modelo de avión vuela con motores de Pratt and Whitney. Pero la JAA sugiere que, si queremos vender el avión en Europa, debemos equiparlo con motores IAE.

—¿IAE?

—Un consorcio europeo que fabrica motores. Como Airbus. Un consorcio.

—Ajá —dijo Jennifer.

«IAE: consorcio europeo.»

—Al parecer —prosiguió Singleton—, la JAA quiere que instalemos motores IAE para respetar las normativas europeas sobre ruido y emisión de gases, que son más estrictas que las estadounidenses. Pero lo cierto es que nosotros fabricamos aviones, no motores, y creemos que la decisión de instalar una u otra marca de motor debe dejarse en manos del cliente. Es decir, instalamos el motor que solicita el cliente. Si quieren un motor IAE, instalamos un motor IAE; si quieren un motor Whitney and Pratt, instalamos un motor Whitney and Pratt. Y si

quieren un motor General Electric, instalamos un motor General Electric. En esta industria siempre se ha trabajado así. El cliente escoge el motor. De modo que consideramos que ésta es una intromisión injustificada de la JAA. Si Lufthansa o Sabena nos piden un motor IAE, no tenemos ningún problema en instalarlo. Pero consideramos que la JAA no debe interferir en la política de mercado. En otras palabras, esta cuestión no tiene nada que ver con la aeronavegabilidad de nuestro aparato.

Jennifer frunció el entrecejo.

—¿Quiere decir que se trata de una disputa sobre normativas?

—Exactamente. Es un problema de mercado. La JAA pretende obligarnos a usar motores europeos. Pero si su objetivo es ése, creo que deberían imponer sus reglas a las compañías aéreas europeas; no a nosotros.

«¡Disputa de normativas!»

—¿Y por qué no lo hacen?

—Eso tendrá que preguntárselo a la JAA. Aunque, con franqueza, supongo que ya lo han intentado, y que las compañías los han enviado a la mierda. Los aviones se fabrican según los requerimientos del cliente. Los operadores escogen los motores, los equipos eléctricos, la configuración interna. La decisión final sobre estos detalles queda en sus manos.

Jennifer estaba haciendo garabatos en el papel. Escuchaba la voz de la mujer al otro lado de la línea, intentando captar alguna emoción. La mujer parecía un tanto aburrida, como una maestra al final de la jornada escolar. Jennifer no notó ninguna señal de tensión, inseguridad o reserva.

Mierda, pensó. Aquí no hay noticia.

Hizo una última intentona y llamó al Consejo Nacional de Seguridad en el Transporte, en Washington. Le pasaron con un hombre llamado Kenner, del Departamento de Relaciones Públicas.

—Llamo por el asunto de la certificación del N-22.

Kenner pareció sorprenderse.

—Bueno, en realidad ese asunto no es de nuestra incumbencia. Quizá sea mejor que hable con alguien de la FAA.

—¿Podría ponerme en antecedentes?

—Verá, la certificación de la FAA es extremadamente estricta y ha servido de modelo a la burocracia extranjera. Que yo recuerde, las federaciones de todo el mundo siempre han considerado suficiente la certificación de la FAA. Ahora la JAA ha roto la norma, y no creo que el motivo sea ningún secreto. Es un asunto político, señorita Malone. La JAA quiere que las compañías estadounidenses instalen motores europeos, así que amenaza con rechazar la certificación. Por otra parte,

la Norton está a punto de vender el N-22 a China, y Airbus quiere quedarse con el negocio.

—¿Por eso la JAA está buscando defectos al avión?

—Bueno. Sin duda están creando suspicacia.

—¿Unas suspicacias justificadas?

—Por lo que yo sé, no. El N-22 es un buen avión. Un modelo que ha demostrado su eficacia. Airbus dice que tiene un modelo flamante; Norton, que tiene un aparato de eficacia probada. Los chinos seguramente optarán por el producto probado. También es bastante más barato.

—Pero ¿es seguro?

—Desde luego.

«El consejo de seguridad dice que el avión es seguro.»

Jennifer dio las gracias a Kenner y colgó el auricular. Se apoyó en el respaldo del asiento y suspiró. No había reportaje.

Nada.

Cero.

Era el fin.

—Mierda —dijo, y pulsó el botón del intercomunicador—. Deborah, con respecto a ese avión...

—*¿Lo estás viendo?*

—¿Qué?

—La CNN. Es absolutamente increíble.

Jennifer cogió el mando a distancia.

RESTAURANTE EL TORITO
12.05 H

El Torito servía buena comida a precios razonables y cincuenta y dos marcas de cerveza. Era el establecimiento favorito de los técnicos. Los miembros de la CEI estaban sentados alrededor de una mesa, en el centro del comedor principal, lejos de la barra. La camarera había tomado el pedido, y se alejaba, cuando Kenny Burne dijo:

—He oído que Edgarton tiene problemas.

—Vaya novedad —dijo Doug Doherty, extendiendo el brazo para alcanzar las cortezas de maíz con salsa picante.

—Marder lo detesta.

—¿Y? —dijo Ron Smith—. Marder detesta a todo el mundo.

—Sí —terció Kenny—, pero corren rumores de que Marder no va a...

—¡Joder! ¡Mirad! —interrumpió Doug Doherty señalando al otro lado del comedor, donde estaba la barra.

Todos se volvieron a mirar el aparato de televisión colocado en un estante encima de la barra. El volumen estaba bajo, pero las imágenes eran inconfundibles: el interior de un reactor de fuselaje ancho Norton, filmado con una temblorosa cámara de vídeo. Los pasajeros literalmente volaban por los aires, los compartimientos de equipaje se abrían y los paneles de las paredes caían sobre los asientos.

—¡Mierda! —exclamó Kenny.

Se levantaron de la mesa y corrieron hacia la barra, gritando:

—¡El sonido! ¡Subid el volumen! —Las imágenes aterradoras continuaban en la pantalla.

Cuando Casey entró en el restaurante, el vídeo había terminado. En la pantalla aparecía un hombre delgado con bigote, luciendo un traje azul de corte impecable que se asemejaba ligeramente a un uniforme. Casey reconoció a Bradley King, un abogado especializado en accidentes aéreos.

—Vaya —dijo Burne—, es el Rey de los Cielos.

«Creo que las imágenes hablan por sí solas —dijo King—. Nos las entregó mi cliente, el señor Song, y reflejan claramente la terrible ordalía que vivieron los pasajeros de este espantoso vuelo. El avión cayó injustificada e incontrolablemente en picado, y estuvo a ciento sesenta y cinco metros del océano Pacífico.»

—*¿Qué?* —exclamó Kenny Burne—. ¿Qué ha dicho?

«Como saben, yo he sido piloto, y puedo afirmar con absoluta seguridad que lo ocurrido es resultado de un conocido defecto de diseño en el reactor N-22. Norton conoce este defecto desde hace años, y no ha hecho nada al respecto. Pilotos, operadores y especialistas de la FAA han protestado por los fallos del reactor. Conozco personalmente a pilotos que se niegan a volar en el N-22 porque que no les parece un avión seguro.

—Sí; sobre todo los que tienes en nómina —dijo Burne.

En la televisión, King continuó: «Sin embargo, la compañía Norton Aircraft no ha tomado ninguna medida concreta para solucionar estos problemas de seguridad. Es inexplicable que, conociendo estos fallos, no hagan nada al respecto. Teniendo en cuenta esta negligencia criminal, era inevitable que tarde o temprano se produjera una tragedia así. Ahora han muerto tres personas, dos pasajeros han quedado parapléjicos, y mientras hablamos, el copiloto se encuentra en estado de coma. En total, fueron hospitalizados cincuenta y siete pasajeros. Es una auténtica vergüenza para el mundo de la aviación.»

—El muy capullo —gruñó Kenny Burne—. Sabe perfectamente que eso no es verdad.

Pero la CNN volvía a emitir el vídeo, esta vez en cámara lenta, con las imágenes de los cuerpos, alternativamente borrosas y claras, flotando en el aire. Casey comenzó a sudar. Sintió náuseas y frío. Alrededor, el restaurante se volvió sombrío, de un color verde pálido. Se sentó rápidamente en un taburete y respiró hondo.

A continuación salió en pantalla un individuo con barba y aspecto de profesor en medio de una de las pistas de aterrizaje del aeropuerto de Los Ángeles. Al fondo, se veían aviones maniobrando. No oyó lo que decía aquel hombre porque los técnicos comenzaron a insultar a la imagen a voz en cuello.

—¡Imbécil!

—¡Capullo!

—¡Subnormal!

—¡Maldito embustero!

—¿Por qué no os calláis? —dijo Casey. El tipo de la pantalla era Frederick Barker, antiguo funcionario de la FAA, aunque ya no trabajaba en la administración. Barker había testificado en los tribunales en contra de la compañía en varias ocasiones en los últimos años. Todos los técnicos lo odiaban.

«Sí —decía Barker—, me temo que no hay ninguna duda sobre la causa del problema.» ¿De qué problema?, pensó Casey, pero la CNN devolvió la conexión a su estudio de Atlanta, donde apareció una comentarista delante de una fotografía del N-22. Debajo de la foto rezaba en enormes letras rojas: ¿NO ES UN AVIÓN SEGURO?

—Dios, ¿quién puede creerse toda esa mierda? —se lamentó Burne—. Primero el Rey de los Cielos y después esa basura de Barker. ¿Acaso no saben que Barker trabaja para King?

En la pantalla apareció un edificio bombardeado en Oriente Próximo. Casey se volvió, se bajó del taburete, y respiró hondo.

—Maldita sea. Necesito una cerveza —dijo Kenny Burne, mientras regresaba a la mesa. Los demás lo siguieron, mascullando comentarios hostiles contra Fred Barker.

Casey cogió su bolso, sacó el teléfono móvil y llamó a su despacho.

—Norma —dijo—, llama a la CNN y consigue una copia del vídeo que acaban de emitir.

—Iba a salir a...

—Ahora mismo —ordenó Casey—. Hazlo de inmediato.

NEWSLINE
15.06 H

—¡Deborah! —gritó Jennifer mientras miraba la cinta—. Llama a la CNN y consigue una copia del vídeo de la Norton. Continuó mirando las imágenes, atónita. Volvían a pasar el vídeo, esta vez en cámara lenta, seis fotogramas por segundo. ¡Era sensacional!

Vio a un pobre desgraciado flotando en el aire como un buceador que se queda sin oxígeno, agitando los brazos y las piernas en todas direcciones. El tipo se estrelló contra un asiento, y se rompió el cuello; su cuerpo se retorció, poco después volvió a saltar en el aire y chocó contra el techo. ¡Increíble! ¡Un vídeo con las imágenes de un tipo rompiéndose el pescuezo!

Era la mejor filmación que Jennifer había visto en su vida. ¡Y el sonido! ¡Fantástico! La gente chillando, aterrorizada... sonidos imposibles de falsificar. Gente gritando en chino, lo quedaba *exotismo* a la escena, y un montón de estampidos increíbles, mientras personas, bolsos y toda clase de basura chocaban contra las paredes y el techo. ¡Cielo santo!

¡Era una cinta fabulosa! ¡Increíble! Duraba una eternidad —cuarenta y cinco segundos— y no tenía desperdicio. Incluso cuando la cámara temblaba, cuando aparecían rayas e imágenes borrosas, el efecto añadía emoción. ¡Ningún cámara profesional podría haberlo hecho mejor, ni por todo el dinero del mundo! —¡Deborah! —gritó—. ¡Deborah!

Estaba tan emocionada que su corazón latía desbocado. Tenía la impresión de que en cualquier momento iba a salírsele del pecho. Apenas prestó atención al tipo que apareció a continuación en la pantalla, un abogado listillo que llenaba la secuencia siguiente con acusaciones. La cinta debía de ser suya. Pero estaba segura de que se la pasaría a *Newsline*. Sin duda querría publicidad, lo que significaba que Jennifer tenía un reportaje. ¡Fantástico! Algún pequeño añadido, un poco de montaje, ¡y ya estaba!

Entró Deborah, entusiasmada, con la cara encendida.

—Consigue todos los recortes de prensa sobre aviones Norton de los últimos cinco años. Busca información en la red sobre el N-22, un tipo llamado Bradley King y otro llamado... —Volvió a mirar a la pantalla—... Frederick Barker. Transfiere todos los datos a mi terminal. ¡Lo quiero de inmediato!

Veinte minutos más tarde, había perfilado la historia y tenía los antecedentes de las figuras clave. Un artículo de *Los Angeles Times* de hacía cinco años sobre el lanzamiento, la certificación y el primer vuelo del N-22 de la Norton. Aviónica avanzada, sistemas de control electrónicos y piloto automático avanzados, etcétera, etcétera.

Un artículo del *New York Times* sobre Bradley King, el polémico abogado, acusado de ponerse en contacto con los familiares de las

víctimas de accidentes aéreos antes de que la compañía les informara oficialmente de la muerte de sus parientes. Otro recorte de *Los Angeles Times* sobre Bradley King, que había interpuesto una demanda después del accidente de Atlanta. Una nota del *Independent Press Telegram*, de Long Beach, donde se comentaba que la judicatura de Ohio había reprobado la conducta poco ética de King, «el Rey de los Litigios Aeronáuticos», al hablar con familiares de las víctimas. King negaba esas acusaciones. Otro artículo del *New York Times*: «¿King ha ido demasiado lejos?»

Una nota publicada en *Los Angeles Times* sobre la polémica marcha de la FAA del «soplón» Frederick Barker. Barker, un crítico contumaz, había sido despedido por filtrar información confidencial a la prensa. A partir de ese momento, había abierto un despacho privado como «asesor de aviación».

Independent Press—Telegram, de Long Beach: Fred Barker inicia una cruzada contra el N-22 de la Norton, que, según él, tiene «antecedentes de inaceptables incidentes de seguridad». *Telegraph—Star*, de Orange County: la campaña de Fred Barker para garantizar la seguridad de las líneas aéreas. *Telegraph—Star*, de Orange County: Barker acusa a la FAA de no controlar «los peligrosos aviones de la Norton». *Telegraph—Star, de Orange County*: Barker, testigo principal en el juicio de Bradley King, desestimado por los tribunales.

Jennifer comenzaba a imaginar el cariz que cobraría la historia. Estaba claro que debían mantenerse apartados de Bradley King, el «perseguidor de ambulancias». Pero Barker, ex—funcionario de la FAA, podría resultar útil. Seguramente estaría dispuesto a criticar los requisitos para la certificación de la FAA.

Y advirtió que Jack Rogers, el periodista del *Telegraph—Star* de Orange County, adoptaba una actitud particularmente crítica hacia Norton Aircraft. Leyó varios artículos recientes firmados por Rogers:

Telegraph—Star, Orange County: Edgarton bajo presión para hacer nuevas ventas frente a las dificultades de la empresa. Discrepancias entre los miembros de la junta directiva y los ejecutivos importantes. Dudas de que lo consiguiera.

Telegraph—Star, Orange County: drogas y matones en la línea de montaje de Norton.

Telegraph—Star, Orange County: rumores de conflictos sindicales. Oposición de los trabajadores a la venta de China, que, según ellos, arruinará a la compañía.

Jennifer sonrió.

Las perspectivas eran optimistas.

Llamó a Jack Rogers a su periódico.

—He leído sus artículos sobre la Norton. Son excelentes. Al parecer, usted cree que la compañía tiene problemas.

—Muchos problemas —afirmó Rogers.

—¿Con los aviones?

—Bueno, sí. Pero también tienen problemas sindicales.

—¿Por qué?

—No está claro. Pero hay una gran agitación en la fábrica, y los directivos han perdido el control. El sindicato está furioso por la venta a China. Creen que no debería concretarse.

—¿Hablaría de esto ante las cámaras?

—Claro. No puedo revelar mis fuentes, pero le diré lo que sé.

Desde luego, pensó Jennifer. Todos los reporteros gráficos soñaban con salir en televisión. Sabían que la tele daba dinero. Por mucho éxito que obtuvieran escribiendo artículos, no eran nadie hasta que entraban a trabajar en la tele. Una vez que uno ganaba celebridad en televisión, podía dedicarse al lucrativo negocio de las conferencias, ganando diez o quince mil dólares sólo por hablar durante una comida.

—Es probable que viaje allí esta misma semana... Mi secretaria se pondrá en contacto con usted.

—Sólo tienen que concretar la cita, y allí me tendrán —respondió Rogers.

Llamó a Fred Barker, a Los Ángeles. El tipo parecía estar esperando su llamada.

—Es un vídeo muy espectacular —dijo Jennifer.

—Es aterrador que los *slats* de un avión se extiendan en pleno vuelo, prácticamente a la velocidad del sonido —señaló Barker—. Eso es lo que ocurrió en el vuelo de TransPacific. Es el noveno incidente de esta clase desde que el modelo entró en servicio.

—¿El *noveno*?

—Sí. No es ninguna novedad, señorita Malone. Al menos otras tres muertes pueden achacarse al diseño defectuoso de este modelo de aviones Norton, y la compañía no ha hecho nada al respecto

—¿Tiene una lista?

—Déme su número de fax.

Miró fijamente la lista. Era demasiado técnica para su gusto, pero aún así impresionante:

Incidentes debidos a extensión de *slats* en el N-22 de Norton Aircraft

1. 4 de enero de 1992: Los *slats* se extendieron a una velocidad de crucero de 0,84 mach. La palanca de *slats/flaps* se movió accidentalmente.
2. 2 de abril de 1992: Los *slats* se extendieron mientras el avión volaba a 0,81 mach. Al parecer, una tablilla de notas cayó sobre la palanca de *slats/flaps*.
3. 17 de julio de 1992: Aunque inicialmente se informó de severas turbulencias, más tarde se comprobó que los *slats* se habían extendido como consecuencia de un movimiento accidental de la palanca de *slats/flaps*. Cinco pasajeros heridos, tres de gravedad.
4. 20 de diciembre de 1992: Los *slats* se extendieron a velocidad de crucero sin que se hubiera movido la palanca de *slats/flaps* en la cabina de mando. Dos pasajeros heridos.
5. 12 de marzo de 1993: El avión experimentó vibraciones previas a entrada en pérdida a 0,82 mach. Se descubrió que los *slats* se extendieron, y la palanca no estaba en la posición superior y trabada.
6. 4 de abril de 1993: El primer oficial apoyó el brazo sobre la palanca de *slats/flaps* y la movió hacia abajo, extendiendo los *slats*. Varios pasajeros heridos.
7. 4 de julio de 1993: El piloto informó que la palanca de *slats/flaps* se movió, extendiendo los *slats*. El avión volaba a 0,81 mach.
8. 10 de junio de 1994: Los *slats* se extendieron mientras el avión volaba a velocidad de crucero, sin movimiento alguno en la palanca de *slats/flaps*.

Jennifer levantó el auricular y volvió a llamar a Barker.

—¿Hablaría de estos incidentes ante las cámaras?

—He testificado sobre ellos en los tribunales en varias ocasiones —respondió Barker—. Estaré encantado de hablar del tema ante las cámaras. Quiero que se corrijan los defectos de ese avión antes de que muera más gente. Y nadie parece dispuesto a hacerlo. Ni la compañía, ni la FAA. Es una vergüenza.

—Pero ¿cómo puede estar seguro de que el último incidente se debió a un problema de *slats*?

—Tengo un contacto dentro de la Norton —dijo Barker—. Un empleado descontento, que está cansado de tantas mentiras. Mi contacto me ha dicho que fue un problema de *slats*, y que la compañía intenta ocultarlo.

Jennifer terminó la conversación con Barker y pulsó el botón del intercomunicador.

—¡Deborah! —gritó—. Pásame con Viajes.

Jennifer cerró la puerta de su despacho y se sentó. Sabía que tenía un reportaje.

Un reportaje fantástico.

La cuestión era: ¿Cómo lo enfocaba? ¿Desde qué ángulo?

En un programa como *Newsline*, el enfoque era importante. Los productores más viejos hablaban de «contexto», lo que para ellos significaba encuadrar la historia dentro de un marco más amplio. Indicando qué significaba la noticia, lo que había ocurrido antes, o citando sucesos similares. Para los viejos el contexto era tan importante que lo consideraban una especie de obligación moral o ética.

Jennifer no estaba de acuerdo. Porque dejando de lado toda esa mierda moralista, el contexto no era más que un rodeo, una forma de inflar la historia. Y no precisamente una forma eficaz, porque el contexto exigía referencias al pasado.

Jennifer no estaba interesada en el pasado; formaba parte de la nueva generación de periodistas que comprendía que el poder de la televisión procedía de la *actualidad*, de los sucesos que ocurrían *ahora*, un continuo flujo de imágenes en un perpetuo presente electrónico. El contexto, por definición, exigía desviarse del presente, y ella no quería hacerlo. Ni ella ni nadie, pensó. El pasado estaba muerto y enterrado. ¿A quién le importaba lo que uno había comido el día anterior? Lo atractivo era lo inmediato, la *actualidad*.

Y lo mejor de la televisión era que podía retratar la actualidad. De modo que un buen planteamiento no tenía nada que ver con el pasado. La maldita lista de incidentes previos, enviada por Fred Barker, en realidad constituía un problema, ya que desviaba la atención al aburrido, difuso pasado. Tendría que encontrar una manera de evitar ese tema... Mencionarlo brevemente y continuar.

Lo que buscaba era una manera de enfocar la noticia que la presentara como *actual*, con unas pautas que el televidente pudiera seguir. El mejor planteamiento para seducir al televidente era aquél en que la noticia se presentaba como un conflicto entre buenos y malos, una historia moral. Eso era lo que gustaba al público. Si uno presentaba una noticia de esa manera, conseguía una aceptación inmediata. Era como hablar el mismo lenguaje del público.

Pero, puesto que la historia también tenía que presentarse con rapidez, esta fábula moral debía pender de una serie de «ganchos» que no tenían por qué explicarse. Cosas que el televidente daba por sentadas. Y el público ya sabía que en las grandes empresas había corrupción, que sus directivos eran un hatajo de ambiciosos cerdos machistas. No había que probarlo; bastaba con mencionarlo. El público sabía que la burocracia era incompetente y lenta. Tampoco era necesario probarlo. Y sabían que los productos se fabricaban con cinismo, sin preocupación por la seguridad del consumidor.

Con estos elementos de consenso general, Jennifer debía construir su fábula moral.

Una fábula dinámica, ambientada en la *actualidad*.

Naturalmente, había otro requisito. Antes que nada, debía vender el segmento a Dick Shenk. Tenía que buscar un planteamiento que interesara a Shenk, que coincidiera con su visión del mundo. Y eso no era cosa fácil: Shenk era más exigente que el público, más difícil de complacer.

En las oficinas de *Newsline*, lo conocían como el Crítico, por su costumbre de cargarse las ideas que le proponían. Cuando se paseaba por allí, Shenk adoptaba una actitud afable, interpretaba el papel del jefe comprensivo y magnánimo. Sin embargo, cuando escuchaba una propuesta, todo cambiaba. Entonces era peligroso. Dick Shenk era un hombre educado y listo —muy listo—, y si se lo proponía, podía ser encantador. Pero en el fondo era mezquino. Se había vuelto más mezquino con la edad, cultivando esa malicia, que él veía como la clave de su éxito.

Ahora Jennifer iba a proponerle un reportaje. Sabía que Shenk necesitaba desesperadamente un reportaje. Pero también estaría furioso con Pacino y con Marty, y su furia podía volverse contra Jennifer y su propuesta.

Para evitarlo, para vender la historia, la joven tendría que proceder con cuidado. Tendría que plantear la noticia de modo que permitiera a Dick Shenk dar rienda suelta a su hostilidad, pero desviándola en una dirección útil.

Cogió un bloc de notas y empezó a perfilar lo que debía decir.

ADMINISTRACIÓN
13.04 H

Casey entró en el ascensor de Administración y Richman la siguió.

—No entiendo por qué todo el mundo está tan furioso con King —dijo él.

—Porque miente —respondió Casey—. Sabe que el avión no estuvo a ciento sesenta y cinco metros del océano Pacífico. Si hubiera sido así, todo el mundo habría muerto. Ocurrió a treinta y siete mil pies. Como mucho, el avión descendió tres o cuatro mil pies. Y eso ya es bastante malo.

—¿Y? Procura llamar la atención. Ganar el caso para su cliente. Sabe lo que hace.

—Sí; eso es verdad.

—¿Norton no le ha ganado demandas judiciales en el pasado? —preguntó Richman.

—En tres ocasiones —dijo ella.

Richman se encogió de hombros.

—Entonces, si tenéis fundamentos, podéis demandarlo.

—Sí —admitió Casey—. Pero los juicios son caros y la publicidad no nos beneficia. Es más barato llegar a un acuerdo y añadir el costo de su soborno al de nuestros aviones. Las compañías aéreas pagan el aumento y luego lo suman a las tarifas aéreas. Así que, en definitiva, cada pasajero paga unos cuantos dólares extra por su billete, como si fuera un impuesto camuflado. El impuesto de los litigios. El impuesto a Bradley King. Así funcionan las cosas en el mundo real.

Se abrieron las puertas del ascensor, y salieron a la cuarta planta. Casey se dirigió rápidamente a su departamento.

—¿Qué piensas hacer ahora? —preguntó Richman.

—Coger algo importante que se me había olvidado por completo.

—Lo miró—. Y a ti también.

NEWSLINE

16.45 H

Jennifer Malone se dirigió al despacho de Dick Shenk. En el camino, pasó junto a su galería de trofeos, una abigarrada colección de fotografías, placas conmemorativas y premios. Las fotografías mostraban momentos íntimos con los ricos y famosos: Shenk montando a caballo con Reagan; Shenk en un yate con Cronkite; Shenk en un partido de *softball* con Tisch; Shenk con Clinton; Shenk con Ben Bradlee. Y en una esquina una fotografía de un Shenk increíblemente joven, con una cámara al hombro, filmando a John Kennedy en el despacho oval.

Dick Shenk había comenzado su carrera como un agresivo productor de documentales en los años sesenta, en los tiempos en que las nuevas secciones de noticias daban prestigio a las cadenas, secciones autónomas con generosos presupuestos y un montón de personal. La época dorada de *White Papers* de la CBS y Reports de la NBC. En aquel entonces, Shenk era un crío que iba de un sitio a otro con su cámara Arri. Estaba en contacto con el mundo, haciendo reportajes sobre hechos reales e importantes. Con la edad y el éxito, los horizontes de Shenk se habían reducido. Ahora su mundo se limitaba a su casa de fin de semana en Connecticut y a su lujosa residencia en Nueva York. Si iba a algún otro sitio, se desplazaba en limusina. Pero a pesar de sus

orígenes privilegiados, su educación en Yale, sus hermosas ex mujeres, su cómoda existencia v su éxito mundano, a los sesenta años, Shenk estaba insatisfecho con su vida. Aunque se paseaba en limusina, se sentía poco valorado; no recibía suficiente reconocimiento ni suficiente respeto por sus logros. El muchacho curioso se había convertido en un adulto displicente y amargado. Convencido de que no le mostraban respeto, él a su vez se lo negaba a los demás, adoptando una actitud de profundo cinismo hacia todos los que le rodeaban. Por eso Jennifer estaba segura de que aceptaría el reportaje de la Norton.

Entró en la primera oficina v se detuvo junto a la mesa de Marian.

—¿Vienes a ver a Dick? —preguntó Marian.

—¿Está en su despacho?

La mujer asintió.

—¿Quieres que te acompañe?

—¿Lo necesito? —preguntó Jennifer, arqueando las cejas.

—Bueno, ha estado bebiendo.

—Da igual. Me las arreglaré.

Dick Shenk la escuchó con los ojos cerrados y los dedos juntos formando un chapitel. De vez en cuando asentía ligeramente con la cabeza.

Jennifer explicó su propuesta, tocando todos los puntos: el incidente de Miami, la historia de la certificación de la JAA, el vuelo de TransPacific, la precaria venta a China. El ex funcionario de la FAA que decía que el avión tenía un largo historial de fallos que no se habían corregido. El periodista especializado en aviación que aseguraba que la compañía estaba mal dirigida y que había drogas y matones en la fábrica. El polémico presidente recién nombrado, que intentaba concretar una venta poco clara. El retrato de una compañía, antes próspera, que ahora tenía problemas.

El enfoque del reportaje, dijo, sería algo así como «basura enterrada». Se explayó: una compañía mal dirigida fabrica un producto deficiente durante años. Los expertos protestan, pero la compañía no hace caso. La FAA está compinchada con la fábrica y no la presiona. Ahora, finalmente, la verdad sale a la luz. Los europeos les niegan la certificación; los chinos se muestran cautelosos, y el avión continúa matando pasajeros, tal como predijeron sus críticos. Y hay una cinta de vídeo, una cinta sensacional, mostrando la ordalía que sufrieron algunos pasajeros mientras otros morían. Al final, todo queda claro: el N-22 es una trampa mortal.

Terminó. Después de un largo silencio, Shenk abrió los ojos.

—No está mal —admitió.

Jennifer sonrió.

—¿Qué dice la compañía? —preguntó él con voz cansina.

—Se han cerrado en banda. Dicen que el avión es seguro, que los críticos mienten.

—¿Qué otra cosa podía esperarse? —dijo Shenk, sacudiendo la cabeza—. Los productos estadounidenses san una mierda. —Dick conducía un BMW, llevaba un reloj suizo, bebía vino francés, usaba zapatos ingleses—. Todo lo que se hace en este país es una porquería —añadió. Como si esa idea lo fatigara, se dejó caer contra el respaldo de su sillón. Luego su voz sonó cansina otra vez, pensativa—: Pero ¿qué pruebas pueden ofrecer?

—Ninguna —dijo Jennifer—. Todavía están investigando el incidente de Miami y el de TransPacific.

—¿Cuándo presentarán informes?

—Dentro de dos semanas, como mínimo.

—Ah —asintió despacio—. Me gusta. Me gusta mucho. Es periodismo agresivo... mucho mejor que el de *60 Minutes*. El mes pasado hicieron un reportaje sobre el riesgo de las piezas defectuosas de los aviones. ¡Pero nosotros hablamos de la seguridad de todo un avión! Una trampa mortal. *¡Perfecto!* Asustaremos a todo el mundo.

—Estoy de acuerdo —dijo Jennifer, que ahora lucía una sonrisa de oreja a oreja. ¡Shenk aceptaba su propuesta!

—Y me encantaría poner a parir a Hewitt —añadió Shenk. Don Hewitt, el legendario productor de *60 Minutes*, era el gran rival de Shenk. Hewitt siempre tenía mejor prensa que Shenk, y eso le enfurecía—. Esos hijos de puta... ¿Recuerdas cuando hicieron el reportaje sobre los partidos de golf fuera de temporada?

—La verdad es que no —reconoció Jennifer, negando con la cabeza.

—Fue hace un tiempo —dijo Dick. Se quedó mirando el vacío unos instantes, con aire confundido, y la chica supuso que había bebido demasiado durante el almuerzo—. Da igual. Bueno, ¿qué tenemos? Has conseguido al tipo de la FAA, al periodista y la cinta de Miami. El gancho es el vídeo doméstico; comenzaremos por ahí.

—Exactamente —convino ella, asintiendo con la cabeza.

—Pero la CNN va a emitirlo día y noche —advirtió Shenk—. La semana que viene será agua pasada. Tenemos que tener el reportaje para el sábado.

—Bien —respondió Jennifer.

—Tienes doce minutos —dijo Shenk. Se giró en la silla, miró el gráfico de la pared, con franjas de colores que representaban cada sección del programa junto al nombre de la estrella del periodismo asignada a la noticia—. Y tienes a hummm... Marty. Entrevistará a Bill Gates en Seattle el jueves. Lo enviaremos a Los Ángeles el viernes. Dispondrás de él durante seis o siete horas.

—De acuerdo.

Volvió a girar en la silla.

—Manos a la obra.

—Bien —dijo Jennifer—. Gracias, Dick.

—¿Estás segura de que podrás tenerlo a tiempo?

Jennifer comenzó a recoger sus notas.

—Confía en mí.

Mientras cruzaba el despacho de Marian, oyó los gritos de Shenk:

—¡Recuerda, Jennifer! No me vengas con un reportaje sobre piezas. ¡No quiero una maldito reportaje sobre piezas!

CONTROL DE CALIDAD
2.21 H

Casey entró con Richman en las oficinas de CC. Norma había regresado de comer, y encendía el enésimo cigarrillo.

—Norma —dijo Casey—, ¿has visto una cinta de vídeo por aquí? Es una de esas cintas pequeñas de vídeo doméstico.

—Sí —respondió Norma—. El otro día la dejaste sobre tu mesa, y yo la guardé. —Rebuscó en su cajón y sacó la cinta. Se volvió hacia Richman—. Marder te ha telefoneado dos veces. Quiere que lo llames de inmediato.

—De acuerdo —respondió Richman. Echó a andar por el pasillo, en dirección a su despacho.

Cuando se alejó, Norma dijo:

—¿Sabes? Habla mucho con Marder. Me lo ha contado Eileen.

—¿Marder trata de intimar con los parientes de Norton?

Norma sacudió la cabeza.

—Por todos los santos, ya se ha casado con la única hija de Charley.

—¿Qué quieres decir entonces? —preguntó Casey—. ¿Que Richman está pasando información a Marder?

—Unas tres veces al día.

—¿Por qué? —dijo Casey, arrugando la frente.

—Buena pregunta, cariño. Creo que te están tendiendo una trampa.

—¿Con qué intención?

—No tengo la menor idea —respondió Norma.

—¿Algo relacionado con la venta a China?

Norma se encogió de hombros.

—No lo sé. Pero Marder es el mayor especialista en luchas internas de toda la historia de la compañía. Y sabe cubrir sus huellas. Yo, en tu lugar, tendría mucho cuidado con lo que dijera delante de ese chico. —Se inclinó sobre la mesa y bajó la voz—. Cuando he vuelto de comer —añadió—, no había nadie por aquí. El crío ha dejado el maletín en su despacho. Así que le he echado un vistazo.

—¿Y?

—Richman está haciendo copias de todo lo que pilla. Tiene un duplicado de todos los documentos que hay encima de tu escritorio. Y ha fotocopiado tu agenda telefónica.

—¿Mi agenda telefónica? ¿Para qué la quiere?

—No tengo la más remota idea —dijo Norma—. Y aún hay algo más. He encontrado su pasaporte. En los últimos dos meses ha estado cinco veces en Corea.

—¿En Corea? —preguntó Casey.

—Exacto, nena. En Seúl. Ha ido prácticamente todas las semanas. Viajes cortos; de dos o tres días. Nunca más.

—Pero…

—Espera, todavía no he terminado. Los coreanos registran el número de vuelo junto con el visado de entrada. Pero los números en el pasaporte de Richman no corresponden a vuelos comerciales. Son números de cola.

—¿Quieres decir que viajó en un avión privado?

—Eso parece.

—¿Un avión de la Norton?

Norma sacudió la cabeza.

—No. He hablado con Alice, del departamento de Vuelos. Ningún avión de la compañía ha volado a Corea en el último año. Han viajado muchas veces a Pekín, pero nunca a Corea.

Casey hizo una mueca de disgusto.

—Y hay más —prosiguió Norma—. He hablado con nuestro representante en Seúl. ¿Recuerdas que el mes pasado Marder se tomó una baja de tres días por un supuesto problema dental?

—Sí.

—Él y Richman estuvieron juntos en Seúl. El representante se enteró cuando ya habían vuelto, y se molestó porque lo mantuvieron al margen de sus asuntos. No lo invitaron a ninguna de las reuniones a las que asistieron. El tipo se lo ha tomado como una afrenta personal.

—¿Qué reuniones? —preguntó Casey.

—Nadie lo sabe. —Norma la miró—. Pero ten cuidado con ese crío.

Estaba en su despacho, echando un vistazo a la última pila de faxes, cuando Richman asomó la cabeza.

—¿Alguna novedad? —preguntó con tono alegre.

—Necesito algo —dijo Casey—. Quiero que vayas a la Oficina Regional de Vuelos. Pregunta por Dan Green, y tráeme copias del plan de vuelo y de la lista de tripulación del 545 de TransPacific.

—¿No tenemos ya esos documentos?

—No. Sólo una copia provisional. Pero Dan ya tendrá la versión definitiva. Las necesito a tiempo para la reunión de mañana. La oficina está en El Segundo.

—¿El Segundo? Tardaré todo el día en ir y volver.

—Lo sé, pero es importante.

Richman titubeó.

—Creo que te sería más útil si me quedara...

—Ve —dijo ella—. Y llámame en cuanto tengas los papeles.

VIDEO IMAGING SYSTEMS
16.30 H

La trastienda de Video Imaging Systems, en Glendale, estaba atiborrada de filas y filas de zumbantes ordenadores, las sólidas cajas con rayas púrpura de Silicon Graphics Indigo. Scott Harmon, con la pierna enyesada, cojeó entre los cables que serpenteaban por el suelo.

—De acuerdo —dijo—. La tendremos lista en un minuto.

Condujo a Casey a una de las cabinas de edición. Era una habitación de tamaño mediano, con un cómodo sofá contra la pared del fondo, debajo de unos carteles de cine. La consola de edición se extendía a lo largo de las otras tres paredes; tres monitores, dos osciloscopios y varios teclados. Scott comenzó a aporrear las teclas.

—¿Qué clase de material es?

—Un vídeo doméstico.

—¿Una vulgar cinta en super—8? —Mientras hablaba, miraba el osciloscopio.

—Eso parece. Sistema Dolby. Lo corriente.

—Supongo…

—Bien. Según parece, tenemos cuarenta y nueve minutos grabados en una cinta de sesenta.

La pantalla parpadeó, y Casey vio la cima de una montaña envuelta en niebla. La cámara enfocó a un hombre estadounidense, de poco más de treinta años, llevando un bebé sobre su hombro. Al fondo se veía una aldea con techos de color beige. El camino estaba flanqueado por cañas de bambú.

—¿Dónde es? —preguntó Harmon.

Casey se encogió de hombros.

—Parece China. ¿Puede adelantar la cinta?

—Claro.

Las imágenes pasaron rápidamente, cubiertas de rayas. Casey vislumbró una casa pequeña, con la puerta delantera abierta; una cocina con ollas y peroles negros; una maleta abierta sobre una cama; una estación de ferrocarril, donde una mujer subía a un tren; tráfico denso en un sitio que parecía Hong Kong; el mismo hombre de antes sentado en una terminal de aeropuerto por la noche, con el bebé en el regazo, llorando y pataleando. Luego una puerta de embarque, una azafata cogiendo los billetes…

—Pare —dijo.

Harmon pulsó un botón y la cinta volvió a la velocidad normal.

—¿Esto es lo que le interesa?

—Sí.

Miró a la mujer, con el niño en brazos, descendiendo por la rampa hacia el avión. Después de un corte, apareció el pequeño sobre el regazo de su madre. La cámara ascendió y mostró un bostezo teatral de la mujer. Se encontraban en el avión, durante el vuelo. La cabina de pasajeros estaba alumbrada por las luces de noche; al fondo, las ventanillas se veían negras. Se oía el zumbido regular de los motores del reactor.

—Vaya —dijo Casey, reconociendo a la mujer que había entrevistado en el hospital. ¿Cómo se llamaba? Había apuntado su nombre.

Junto a ella, en la consola, Harmon movió la pierna enyesada y lanzó un gruñido de dolor.

—Esto me enseñará —dijo.

—¿Cómo?

—Digo que esto me enseñará a no lanzarme por la pista negra. —Se señaló la pierna.

Casey asintió con la cabeza, sin desviar la vista del monitor. La cámara enfocó nuevamente al niño dormido, la imagen se volvió borrosa y luego negra.

—Este tipo no sabía apagar la cámara —dijo Harmon.

En la imagen siguiente, el sol brillaba en todo su esplendor. El bebé estaba sentado, sonriendo. Una mano cruzó la pantalla, agitándose para llamar la atención del pequeño. La voz del hombre dijo: «Sarah… Sarah… Una sonrisita para papá. Vamos, sonríe.»

La niña sonrió y balbució.

En el monitor, la misma voz masculina dijo: «¿Qué se siente al acercarse uno a Estados Unidos, Sarah? ¿Estás preparada para conocer la patria de tus padres?»

La niña balbuceó y agitó las manos en el aire, intentando coger la cámara.

—Qué cría más guapa —comentó Harmon.

La mujer dijo algo así como que todo el mundo le parecería extraño, y la cámara la enfocó.

«¿Y qué opinas tú, mamá? —preguntó el hombre—. ¿Estás contenta de volver a casa?»

«No, Tim —protestó ella, volviendo la cabeza—. Por favor.»

«Vamos, Em. ¿Qué piensas?», insistió el marido, y la mujer respondió: «Bueno lo que de verdad quiero, con lo que he estado soñando durante meses, es una hamburguesa con queso.»

«¿Con salsa de soja Xu—xiang por encima?», preguntó él, y ella contestó: «No, por Dios. Una hamburguesa con queso, cebolla, tomate, lechuga, pepinillos y mayonesa.»

La cámara volvió a enfocar a la niña, que se había metido el pie en la boca y se chupaba los dedos.

«¿Está bueno? —preguntó el hombre, riendo—. ¿Es tu desayuno, Sarah? ¿No piensas esperar a las azafatas?»

De repente la mujer giró la cabeza, dando la espalda a la cámara. «¿Qué ha sido eso? —preguntó con tono de preocupación. El hombre, sin dejar de reír, respondió: «Tranquila, cariño»

—Pare la cinta —dijo Casey.

Harmon pulsó una tecla. La expresión preocupada de la mujer quedó congelada.

—Rebobínela cinco segundos —dijo Casey.

En la parte inferior de la pantalla apareció el contador de fotogramas. La cinta retrocedió, volviendo a producir rayas.

—Vale —indicó Casey—. Ahora suba el sonido.

El bebé se chupó los dedos, y sus baboseos sonaron tan fuertes que casi parecían una catarata. El zumbido del interior de la cabina de pasajeros se convirtió en un rugido uniforme. «¿Está bueno? —preguntó el padre, riendo a todo volumen, con la voz distorsionada—. ¿Es tu

desayuno, Sarah? ¿No piensas esperar a las azafatas?» Casey aguzó el oído para oír algo entre las frases del hombre. Oyó los ruidos de la cabina, el suave murmullo de otras voces, el rumor de una tela, el tintineo ocasional de cuchillos y tenedores en la cocina delantera…

Y de pronto algo más.

¿Otro sonido?

En el monitor, la mujer giró repentinamente la cabeza y preguntó: «¿Qué ha sido eso?»

Se oyó la voz del hombre, su risa estridente: «Tranquila, Em.»

El bebé soltó una risita aguda, ensordecedora.

Casey sacudía la cabeza con expresión de impotencia. ¿Había oído un rugido grave o no? Tal vez debería volver atrás, escucharlo otra vez.

—¿Puede pasar la cinta por un filtro de audio?

«Casi hemos llegado, cariño», dijo el marido.

—¡Dios mío! —exclamó Harmon, mirando la cinta.

En el monitor, todo eran ángulos absurdos. La niña se deslizó sobre el regazo de su madre; ella la cogió y la apretó contra su pecho. La cámara giraba y se sacudía. Al fondo, los pasajeros gritaban y se aferraban a los brazos de los asientos mientras el avión descendía en picado.

Luego la cámara giró otra vez, y todo el mundo pareció hundirse en sus asientos; la madre se desplomó bajo la fuerza de gravedad, su pecho se hundió, sus hombros se encorvaron. La niña lloraba. Entonces el hombre gritó: «¿Qué demonios…?» Y la mujer, sujeta sólo por el cinturón de seguridad, dio un salto en el asiento.

Luego la cámara voló por los aires, se oyó un crujido sordo, y la imagen comenzó a girar rápidamente. Cuando la imagen se estabilizó otra vez, apareció algo blanco con líneas. Antes de que Casey pudiera descubrir de qué se trataba, la cámara se movió y vio el brazo de un asiento enfocado desde abajo, con unos dedos agarrados al cojinete. La cámara había caído al pasillo y filmaba hacia arriba. Los gritos continuaban.

—Dios mío —repitió Harmon.

La imagen de vídeo comenzó a deslizarse, cobrando velocidad, pasando rápidamente junto a los asientos. Pero Casey notó que se dirigía a la popa; o sea, que el avión debía de estar ascendiendo otra vez. Antes de que acabara de orientarse, la cámara se elevó en el aire.

Ingrávida, pensó. El avión debía de haber dejado de encabritarse, y caía en picado; un momento de ingravidez antes de que…

La imagen descendió, girando y sacudiéndose rápidamente. Se oyó un ruido seco y Casey vislumbró una borrosa boca abierta y unos dientes. La cámara comenzó a moverse otra vez y, al parecer, aterrizó en un asiento. Un zapato grande se balanceó en dirección al objetivo y lo pateó.

La imagen giró rápidamente y volvió a estabilizarse. La cámara estaba otra vez en el pasillo, enfocando la parte trasera del avión. El breve cuadro estable era aterrador: brazos y piernas proyectándose sobre el pasillo entre las hileras de asientos. La gente gritaba desesperadamente, cogiéndose a lo que tenía más a mano. De inmediato, la cámara comenzó a deslizarse otra vez, ahora hacia adelante.

El avión descendía en picado.

La cámara resbaló más y más rápido, chocó contra un mamparo en el medio de la cabina y giró en redondo, de modo que ahora enfocaba hacia adelante. Se deslizó hacia un cuerpo tendido en el pasillo. Una anciana china levantó la cabeza justo a tiempo para que la cámara la golpeara en la frente; luego la cámara voló por los aires, haciendo extravagantes piruetas, y volvió a bajar.

Se vio un primer plano de algo brillante, como la hebilla de un cinturón, y una vez más, la cámara comenzó a arrastrarse hacia adelante, hacia la popa del avión. Siguió avanzando, chocó con el zapato de una mujer, girando, deslizándose hacia adelante.

Entró en la cocina delantera, donde se detuvo un instante. Una botella de vino rodó por el suelo y chocó con la cámara, que después de girar varias veces en redondo, comenzó a dar tumbos. Mientras el aparato se deslizaba más allá de la cocina, en dirección a la cabina de mando, la imagen se sacudía vertiginosamente.

La puerta de la cabina de mando estaba abierta. Casey vislumbró brevemente el cielo a través de las ventanillas, unos hombros y una gorra azul, y por fin la cámara se detuvo con un estampido, ofreciendo la vista de una uniforme superficie gris.

Después de un momento Casey comprendió que la cámara se había encallado bajo la puerta de la cabina de mando —exactamente donde la había encontrado— y estaba filmando la alfombra. No había nada más que ver. Sólo la imagen borrosa de la alfombra gris. Pero podía oír las alarmas en la cabina de mando, los avisos electrónicos y la grabación, repitiendo una y otra vez: *«Airspeed, Airspeed»*, y *«Stall, Stall»*. «Velocidad, velocidad» y «Entrada en pérdida, entrada en pérdida».

Más alarmas electrónicas, voces histéricas gritando en chino.

—Pare la cinta —dijo Casey.

Harmon la detuvo y exclamó:

—Por todos los santos.

Casey vio la cinta nuevamente, y luego una vez más en cámara lenta. Pero incluso en cámara lenta, la mayor parte de los movimientos eran borrosos e incomprensibles.

Casey no dejaba de decir:

—No termino de entender lo que pasa.

Harmon, que ya se había acostumbrado a la secuencia, dijo:

—Puedo hacer un análisis con fotogramas añadidos —sugirió.

—¿Qué es eso?

—Puedo usar los ordenadores para interpolar fotogramas en las partes en que el movimiento es demasiado rápido.

—¿Interpolar?

—El ordenador analiza el primer fotograma, luego el segundo, y genera un fotograma intermedio. Básicamente, es una decisión basada en la correlación de puntos. Pero hará más lentos…

—No —dijo Casey—. No quiero que el ordenador añada nada. ¿Qué otra cosa puede hacer?

—Puedo duplicar o triplicar los cuadros. En las partes rápidas, producirá alguna sacudida, pero se verá lo que pasa. Mire. —Buscó un segmento donde la cámara daba vueltas en el aire y lo puso en cámara lenta—. Todos estos fotogramas están borrosos, porque lo que se mueve es la cámara y no el sujeto. Pero ¿ve este fotograma? Es posible conseguir una imagen nítida.

Era una imagen de la parte trasera del avión. Los pasajeros caían sobre los asientos, y sus brazos y piernas no eran más que rayas debido a la rapidez de los movimientos.

—Este fotograma es aprovechable —dijo Harmon. Casey comprendió lo que quería decir. Incluso cuando los movimientos eran rápidos, cada diez o doce fotogramas, la cámara permanecía lo bastante estable para ofrecer una imagen inteligible.

—De acuerdo —dijo—. Hágalo.

—Podemos hacer algo más —sugirió Harmon—. Podemos enviarla fuera y…

Casey negó con la cabeza.

—La cinta no puede salir de este edificio bajo ninguna circunstancia —exigió.

—De acuerdo.

—Necesito dos copias de la cinta —pidió—. Y asegúrese de copiarla completa.

AIA / HANGAR 4
17.25 H

En el hangar 5, el equipo de mantenimiento seguía pululando alrededor del reactor de TransPacific. Casey siguió de largo hasta el hangar siguiente y entró. En aquel espacio similar a una cueva, casi en un silencio absoluto, el equipo de Mary Ringer realizaba un análisis del interior del aparato.

Sobre el suelo de cemento, tiras de cinta adhesiva naranja de casi cien metros de largo, marcaban las paredes interiores del N-22 de TransPacific. Bandas transversales indicaban los tabiques principales, y otras, dispuestas en paralelo, las filas de asientos. Aquí y allí había banderas blancas sobre bloques de madera, señalando diversos puntos críticos.

A unos dos metros de altura, habían colocado más tiras, tensadas en el aire, para delimitar el techo y los compartimientos de equipaje del avión. El resultado final era un espectral croquis anaranjado de las dimensiones de la cabina de pasajeros.

Dentro de este croquis, cinco mujeres, todas psicólogas y técnicas, se movían despacio y con cautela. Las mujeres colocaban en el suelo prendas de vestir, bolsos de mano, cámaras, juguetes y demás objetos personales. En algunos casos, una tira más fina de cinta adhesiva unía un objeto con otro punto del croquis, indicando cómo se había movido durante el accidente.

De todas las paredes del hangar colgaban fotografías ampliadas del interior del avión, tomadas el lunes. El equipo de análisis trabajaba prácticamente en silencio, meticulosamente, consultando notas y fotografías.

Pocas veces se hacía un análisis del interior del aparato. Era un procedimiento desesperado, que rara vez arrojaba información útil. En el caso del 545 de TransPacific, el equipo de Ringer había comenzado a trabajar desde el principio, pues el alto número de heridos podía inducir a demandas judiciales. En realidad, los pasajeros no podían saber qué había pasado, y en muchos casos sus declaraciones eran absurdas. Este análisis tenía la finalidad de explicar los movimientos de las personas y los objetos dentro de la cabina de pasajeros. Pero era una tarea ardua y lenta.

Casey vio a Mary Ringer, una mujer de cabello cano que rondaba los cincuenta, en la sección trasera del avión.

—Mary —dijo—, ¿cuántas cámaras tenemos?

—Sabía que me lo preguntarías. —Mary consultó sus notas—. Encontramos diecinueve cámaras. Trece fotográficas y seis de vídeo. De las trece cámaras fotográficas, cinco estaban rotas, con la película velada. Otras dos no tenían carrete. Revelamos los carretes de las demás, y sólo tres tenían fotografías, todas tomadas antes del incidente. Pero estamos usando las fotografías para intentar situar a los pasajeros, dado que TransPacific aún no ha enviado datos sobre los números de sus asientos.

—¿Y las cámaras de vídeo?

—Veamos... —Consultó sus notas y suspiró—. Seis videocámaras, dos con filmaciones del interior del avión, pero ninguna hecha durante el incidente. He oído que emitieron una cinta por televisión. No sé de dónde habrá salido. El pasajero debe de haberla bajado en el aeropuerto de Los Ángeles.

—Es probable.

—¿Qué hay del registrador de datos de vuelo? Lo necesito para...

—Todos lo necesitamos —atajó Casey—. Estoy en ello. —Miró alrededor de la sección posterior del avión, señalada por la cinta adhesiva. Vio la gorra del piloto en el suelo, en un rincón.

—¿La gorra no tenía nombre?

—Sí. En el interior —respondió Mary—. Algo así como Zen Ching. Hicimos traducir la etiqueta.

—¿Quién la tradujo?

—Eileen Han, de la oficina de Marder. Sabe leer y escribir chino mandarín y nos ha ayudado. ¿Por qué lo preguntas?

—Sólo era una duda. Nada importante.

Casey se dirigió a la puerta.

—Casey —dijo Mary—. De verdad necesitamos el registrador de datos.

—Lo sé —respondió Casey—. Lo sé.

Llamó a Norma.

—¿Quién puede traducirme algo del chino?

—¿Aparte de Eileen?

—Sí. Aparte de Eileen. —No quería que interviniera nadie de la oficina de Marder.

—Déjame pensar —dijo Norma—. ¿Qué tal Ellen Fong, de Contabilidad?

—¿Su marido no trabaja en Estructura, con Doherty?

—Sí. Pero Ellen es muy discreta.

—¿Estás segura?

—Completamente —afirmó Norma con un tono cargado de intención.

EDIFICIO 102 / CONTABILIDAD
17.50 H

Poco antes de la seis de la tarde, Casey entró en el Departamento de Contabilidad, situado en el sótano del edificio 102. Encontró a Ellen Fong preparándose para marcharse.

—Ellen —dijo—. Necesito que me hagas un favor.

—Claro. —Ellen era una mujer de unos cuarenta años, madre de tres hijos, y siempre estaba de buen humor.

—¿Verdad que trabajaste como traductora para la FAA?

—De eso hace mucho tiempo —respondió Ellen.

—Necesito que me traduzcas algo.

—Casey, puedes encontrar un traductor mucho más competente…

—Prefiero que lo hagas tú —dijo—. Es confidencial.

Le entregó la cinta de vídeo a Ellen.

—Necesito las voces de los últimos nueve minutos.

—De acuerdo.

—Y preferiría que no comentaras esto con nadie.

—¿Ni siquiera con Bill? —Bill era su marido.

Casey asintió con un gesto.

—¿Algún problema?

—En absoluto. —Miró la cinta que tenía en la mano—. ¿Para cuándo la quieres?

—¿Puede ser para mañana? Para el viernes como máximo.

—Hecho —dijo Ellen Fong.

LABORATORIO DE INTERPRETACIÓN DE AUDIO DE LA NORTON

17.55 H

Casey llevó la segunda copia del vídeo al Laboratorio de Interpretación de Audio de la Norton, situado en la parte posterior del edificio 24. El encargado era un antiguo agente de la CIA procedente de Omaha, un paranoico y genio de la electrónica llamado Jay Ziegler que había construido sus propios filtros de sonido y equipos de *playback*, ya que, según decía, no se fiaba de nadie.

Norton había montado el laboratorio para ayudar a las agencias del gobierno a interpretar las voces de los registradores de voz. Después de

un accidente, el gobierno se llevaba las grabaciones y las hacía analizar en Washington. Era el procedimiento habitual para evitar que los datos se filtraran a la prensa antes de que se completara la investigación. Pero, aunque la administración contaba con expertos en la transcripción de cintas, éstos eran incapaces de analizar los sonidos en el interior de la cabina de mando: las alarmas y los avisos electrónicos que a menudo se disparaban. Estos sonidos pertenecían a los sistemas Norton, así que Norton había creado un laboratorio para interpretarlos.

Corno de costumbre, la pesada puerta insonorizada estaba cerrada. Casey golpeó con fuerza, y después de un minuto, una voz respondió por el interfono.

—Contraseña.

—Soy Casey Singleton, Jay.

—La contraseña.

—Jay, por el amor de Dios. Abre la puerta.

Se oyó un chasquido, seguido de un silencio. Casey esperó. La pesada puerta se abrió apenas una rendija, y Casey vio a Jay Ziegler, con el pelo largo hasta los hombros y gafas de sol.

—Ah, vale. Entra —dijo—. Tú tienes libre acceso a esta sección.

Abrió la puerta sólo un poco más, y Casey entró en la habitación. Ziegler cerró la puerta de inmediato y la aseguró con tres cerrojos.

—Deberías llamar antes de venir, Singleton. Tenemos una línea de seguridad. Con un dispositivo para mantener la comunicación en secreto.

—Lo lamento, Jay. Pero ha surgido algo a último momento.

—La seguridad es responsabilidad de todos.

Casey le entregó la cinta.

—Ésta es una cinta magnética de una pulgada, Singleton. Casi nunca vemos esto por aquí.

—¿Puedes leerla?

Ziegler asintió.

—Yo puedo leer cualquier cosa, Singleton. Lo que me des. —Puso la cinta en un tambor horizontal y la enroscó. Luego miró por encima de su hombro—. ¿Tienes autorización para oír el contenido?

—La cinta es mía, Jay. —Sólo preguntaba.

—Debería informarte de que esta cinta es...

—No me digas nada, Singleton —la interrumpió Ziegler—. Mejor así.

Cuando la cinta comenzó a girar, en todos los monitores de la habitación aparecieron ondas osciloscópicas, líneas verdes saltando sobre un fondo negro.

—Vale —dijo Ziegler—. Tenemos una cinta de super—8, sistema Dolby, tiene que ser de un vídeo doméstico...

En el altavoz comenzó a sonar una especie de crujido rítmico.

Ziegler miraba fijamente los monitores. Algunos de ellos generaban datos extraños, construyendo modelos tridimensionales del sonido que parecían cuentas multicolores enhebradas en un hilo. Los programas también producían impulsos de diversas frecuencias.

—Pasos —anunció Ziegler—. Suelas de goma sobre césped o tierra. Estamos en el campo; no hay ningún sonido urbano. Los pasos seguramente corresponden a un hombre. Y no son totalmente rítmicos, de modo que es probable que el tipo en cuestión esté cargando algo. No es un objeto demasiado pesado, pero el peso no está equilibrado.

Casey recordó la primera imagen de la cinta de vídeo: un hombre subiendo por un sendero, alejándose de una aldea china, con la niña sobre un hombro.

—Estás en lo cierto —dijo, impresionada.

A continuación se oyó una especie de gorjeo, el piar de un pájaro.

—Un momento, un momento. —Ziegler empezó a pulsar botones. Reprodujo el sonido una y otra vez, y el hilo con cuentas de colores se onduló en el monitor. Por fin dijo—: Vaya, no lo tengo en la base de datos. ¿Estamos en el extranjero?

—En China.

—Bueno. No puedo saberlo todo.

Los pasos continuaron. Se oyó el zumbido del viento. En la cinta, una voz masculina dijo: «Se ha quedado dormida.»

—Estadounidense, 1,79 a 1,82 de estatura, aproximadamente treinta y cinco años —dedujo Ziegler.

Casey asintió, nuevamente impresionada.

Ziegler apretó un botón y uno de los monitores emitió la imagen del vídeo, con el hombre subiendo por el sendero. La imagen se congeló.

—Muy bien —dijo Ziegler—. ¿Qué tengo que buscar?

—Los últimos nueve minutos de la cinta se filmaron en el vuelo 545 de TransPacific —informó Casey—. La cámara grabó todo el incidente.

—Vaya —dijo Ziegler restregándose las manos—. Suena interesante.

—Quiero saber si puedes detectar algún sonido extraño en el momento inmediatamente anterior al incidente. Tengo una duda sobre...

—No me lo digas —atajó él, levantando una mano—. No quiero saberlo. Debo hacer una lectura imparcial.

—¿Cuánto tardarás?

—Unas veinte horas. —Ziegler consultó el reloj—. Lo tendrás mañana por la tarde.

—De acuerdo. Ah, Jay. Te agradecería que no enseñaras la cinta a nadie.

Ziegler la miró con expresión de asombro y preguntó:

—¿Qué cinta?

CONTROL DE CALIDAD
18.10 H

Poco después de las seis de la tarde, Casey volvió a sentarse ante su escritorio. La esperaban varios faxes más.

DE: S. NIETO, REP VANC

A: C. SINGLETON, CC/CEI

PRIMER OFICIAL ZAN PING EN EL HOSPITAL GENERAL DE VANC A CONSECUENCIA DE COMPLICACIONES DE LA INTERVENCIÓN QUIRÚRGICA. EN ESTADO INCONSCIENTE PERO ESTABLE. REP MIKE LEE ESTUVO HOY EN EL HOSPITAL INTENTARÉ VER AL PRIMER OFICIAL MAÑANA PARA CONFIRMAR SU ESTADO Y ENTREVISTARLO SI ES POSIBLE.

—Norma —llamó Casey—. Recuérdame que telefonee a Vancouver mañana por la mañana.

—Tomo nota —dijo—. A propósito, ha llegado esto para ti. —Le pasó un fax.

Parecía una copia de una revista de a bordo. En la parte superior se leía: «Empleado del mes», y debajo aparecía una fotografía confusa, demasiado cargada de tinta.

El pie de foto rezaba: «El capitán John Zhen Chang, piloto de TransPacific Airlines, es nuestro empleado del mes. El padre del capitán Chang también era piloto, y John tiene veinte años de vuelo, siete de ellos con TransPacific. Cuando no está pilotando aviones, el capitán Chang se dedica a sus aficiones favoritas: el ciclismo y el golf. Aquí descansa en la playa de la isla de Lantan, en compañía de su esposa, Soon, y sus hijos, Erica y Tom.»

—¿Qué es esto? —preguntó Casey frunciendo el entrecejo.

—Ni idea —dijo Norma.

—¿De dónde ha salido? —Había un número de teléfono en la parte superior de la página, pero ningún nombre.

—De una tienda de fotocopias de La Tijera —respondió Norma.

—Cerca del aeropuerto —dijo Casey.

—Sí. Es un sitio muy concurrido. No saben quién lo envió.

Casey miró fijamente la foto.

—¿Es de una revista de a bordo?

—De la TransPacific. Pero no de este mes. Vaciaron los bolsillos de los asientos y enviaron el contenido. Había anuncios a los pasajeros, pases de seguridad, bolsas para vomitar, la revista mensual. Pero esa página no está en el último ejemplar de la revista.

—¿Podemos conseguir números atrasados?

—Estoy en ello —respondió Norma.

—Me gustaría ver mejor esta fotografía —dijo Casey.

—Me lo figuraba.

Casey miró el resto de los papeles que estaban sobre su mesa.

DE: T. Korman, dep. DE APOYO AL PRODUCTO

A: C. Singleton, CC/CEI

Hemos concluido el diseño del presentador virtual de datos del N-22, para uso del personal de tierra en las zonas de reparación nacionales y extranjeras. En la nueva versión, la unidad de CD-ROM se engancha al cinturón y se ha reducido el peso de las gafas. El presentador virtual de datos permite al personal de mantenimiento consultar los manuales 12A/102—12A/406, incluyendo diagramas y vistas recortadas de las piezas. Los primeros ejemplares serán distribuidos mañana, a modo de prueba. La producción comenzará el primero de mayo.

La Norton hacía constantes esfuerzos para perfeccionar el presentador virtual de datos, o *Virtual Heads-Up Display*, con el fin de facilitar a sus clientes el mantenimiento de las aeronaves. Hacía tiempo que los fabricantes habían descubierto que la mayoría de los fallos mecánicos se debían a problemas de mantenimiento. Con un buen mantenimiento, un avión comercial podía seguir volando durante décadas; algunos de los N-5 de Norton tenían sesenta años de antigüedad y permanecían en servicio activo. Por otra parte, un mal mantenimiento, podía provocar dificultades —o accidentes— en cuestión de minutos.

Bajo la presión económica de la liberalización de tarifas aéreas, las compañías estaban reduciendo personal, incluso en el sector de

mantenimiento. Y acortaban el período de estacionamiento entre vuelos. En ocasiones, los aviones permanecían en tierra desde dos horas a menos de veinte minutos. Eso exigía un gran esfuerzo por parte del personal de mantenimiento. Norton, al igual que Boeing y Douglas, estaban interesados en contribuir a la eficacia del personal. De ahí la importancia del presentador virtual de datos, que proyectaba los manuales de reparación en unas gafas.

Casey continuó con su trabajo.

A continuación echó un vistazo al resumen semanal de averías, redactado para que la FAA pudiera investigar cuidadosamente los fallos de las piezas. Durante la semana anterior, no se había producido ningún fallo importante. Un compresor de motor se había ahogado; un indicador de temperatura de los gases de escape había fallado; una luz de obstrucción del filtro de aceite se iluminaba incorrectamente; un indicador de calor de combustible se encendía injustificadamente.

Acto seguido leyó los informes de la CEI sobre incidentes anteriores. El Departamento de Apoyo al Producto controlaba todo avión que hubiera sufrido un incidente una vez cada dos semanas durante los seis meses posteriores al incidente, para asegurarse de que la evaluación de la Comisión de Estudio de Incidentes era correcta y que los fallos no se repetirían en el futuro. Luego redactaban un informe resumido, como el que Casey tenía sobre su escritorio:

INFORME DE INCIDENTE DE AERONAVE

INFORMACIÓN CONFIDENCIAL-EXCLUSIVAMENTE PARA USO INTERNO

INFORME N.°:	IRT-8-2776	FECHA:	8 de abril
MODELO:	N-20	FECHA DEL INCIDENTE:	4 de marzo
OPERADOR:	Jet Atlantic NFA	FUSELAJE N.°	1280
INFORMANTE:	J. Ramones	LOCALIDAD:	PS Portugal
REFERENCIA:	a) AVN—SVC—O8774/ADH		

TEMA: *Fallo en la rueda principal de aterrizaje durante el despegue*

DESCRIPCIÓN DEL INCIDENTE:

Se informó de que durante la rodadura de despegue se encendió el aviso de «fallo en el giro de la rueda», debido a lo cual la tripulación de vuelo abortó el aterrizaje. El neumático de la rueda de aterrizaje de morro estalló y se produjo un incendio en el cubo de la rueda, extinguido por el personal de tierra. Los pasajeros y la tripulación abandonaron la aeronave usando los toboganes de evacuación. No se produjeron heridos.

MEDIDAS POSTERIORES:

La inspección de la aeronave reveló los siguientes daños:

1. Los dos *flaps* sufrieron daños considerables.
2. El motor número 1 presentó daños de consideración debidos al hollín.
3. La bisagra del *flap* interior sufrió daños menores.
4. La rueda número 2 estaba deshinchada en aproximadamente un 30 por ciento. No hubo daños ni en el eje ni en el pistón del tren de aterrizaje de morro.

La evaluación del factor humano reveló los siguientes datos:

1. Los procedimientos de vuelo de la cabina requieren control adicional por parte de la compañía aérea.
2. Los procedimientos de reparación en el extranjero requieren control adicional de la compañía aérea.
3. El avión se encuentra en proceso de reparación. La compañía está investigando los procedimientos internos.

David Levine
Integración Técnica
Departamento de Apoyo al Producto
Norton Aircraft
Burbank, California

Los informes de los incidentes siempre eran diplomáticos. Casey sabía que, en este caso, el personal de mantenimiento había sido tan incompetente que la rueda del morro se había bloqueado durante el despegue, reventando los neumáticos, lo que podría haber causado un incidente de consecuencias graves. Pero el informe no lo decía en esos términos. Había que leer entre líneas. El fallo había sido responsabilidad de la compañía aérea; pero la compañía aérea era el cliente... y atacar a un cliente no beneficiaba a la empresa.

Casey sabía que con el tiempo el incidente del 545 de TransPacific se resumiría en un informe igualmente diplomático. Pero aún quedaba mucho por hacer.

Norma regresó.

—Las oficinas de TransPacific ya han cerrado. Tendré que pedirles la revista mañana.

—Muy bien.

—¿Cariño?

—¿Sí?

—Vete a casa.

Casey suspiró.

—Tienes razón, Norma.

—Y descansa un poco, ¿de acuerdo?

GLENDALE
21.15 H

Su hija había dejado un mensaje en el contestador diciendo que iba a pasar la noche en casa de Amy, con el permiso de su padre. Casey no se alegró al oír la noticia. Pensaba que su hija no debía irse a dormir a casa de sus amigas los días de colegio, pero no podía hacer nada al respecto. Se metió en la cama, cogió la fotografía de Allison de encima de la mesilla de noche, la miró un momento, y volvió a su trabajo. Estaba revisando las comunicaciones del vuelo 545, comparando las coordenadas de ruta de cada tramo con las transcripciones de radio de las torres de control de Honululú y Oakland, cuando sonó el teléfono.

—Casey Singleton.

—Hola, Casey. Soy John Marder.

Se sentó en la cama. Marder jamás la llamaba a casa. Miró el reloj y vio que eran más de las nueve de la noche.

Marder carraspeó.

—Acaba de telefonearme Benson, de Relaciones Públicas. Un programa de noticias de la televisión le ha pedido permiso para filmar el interior de la planta. Les ha dicho que no.

—Ya. —Era lo normal. No se admitía el acceso de la prensa a la planta.

—Luego ha recibido una llamada de una productora de *Newsline* llamada Malone. Dijo que querían entrar en la fábrica, y ha insistido en

que les permitiéramos hacerlo. Una mujer agresiva y pedante. Benson le ha dicho que lo olvidara.

—Ajá.

—Me ha asegurado que ha estado cortés.

—Ajá. —Casey esperaba.

—Esa tal Malone dice que *Newsline* está preparando un reportaje sobre el N-22, y que quería entrevistar al presidente. Benson le ha explicado que Hal está fuera del país.

—Ya.

—Luego la mujer ha sugerido que reconsideráramos su solicitud, porque el reportaje de *Newsline* tratará de los problemas de seguridad del avión. Ya sabes, dos incidentes en dos días, un fallo de motor y una extensión de *slats*, con el resultado de varios pasajeros muertos. Ha dicho que había hablado con algunos críticos (no ha dado nombres, pero puedo imaginármelos) y que quería darle a nuestro presidente la oportunidad de responder.

Casey suspiró.

—Benson le ha respondido que quizá pudiera conseguirle una entrevista con el presidente la semana próxima —prosiguió Marder—. Pero ella se ha negado. Que *Newsline* emitirá el reportaje este fin de semana.

—¿Este fin de semana?

—Exactamente —respondió Marder—. No podían haber escogido un momento peor. El día antes de mi viaje a China. Es un programa de gran audiencia. Lo verá todo el país.

—Sí —dijo ella.

—Luego la mujer ha añadido que quería ser justa, y que el hecho de que una compañía no respondiera a las acusaciones daba mala espina. De modo que si el presidente de la compañía no podía hablar, quizá pudiéramos encontrar a algún otro ejecutivo que lo hiciera.

—Ajá...

—Así que me entrevistaré con esa idiota mañana a mediodía —dijo Marder.

—¿Delante de las cámaras?

—No, no. Nada de cámaras. Pero tocaremos el tema de la investigación de la CEI. Así que creo que sería bueno que estuvieras presente.

—Desde luego.

—Al parecer, piensan emitir un reportaje alarmista sobre el N-22 —dijo Marder—. Todo por culpa de esa maldita cinta que ha emitido la CNN, que ha sido lo que ha destapado la olla. Pero estamos metidos en esto hasta el cuello, Casey. Y tendremos que hacer todo lo posible para salir bien parados.

—Allí estaré —respondió ella.

JUEVES

AEROPUERTO DE MARINA
6.30 H

El zumbido suave e insistente del despertador despertó a Jennifer Malone. Lo paró, miró el hombro bronceado del hombre que estaba junto a ella y sintió un arrebato de furia. Era un especialista de una serie de televisión que había conocido unos meses antes. Tenía facciones angulosas, un estupendo cuerpo musculoso, y sabía lo que hacía en la cama... Pero Jennifer detestaba que sus amantes se quedaran a dormir. Después de la segunda vez se lo había insinuado amablemente. Pero el tipo se había dado la vuelta y se había quedado dormido de inmediato. Y allí estaba, roncando como un descosido.

Jennifer detestaba despertar y encontrar un hombre a su lado. Lo detestaba todo: los ruidos que hacían al respirar, el olor que emanaba de su cuerpo, el pelo grasiento sobre la almohada. Incluso los mejores, las celebridades que la habían encandilado a la luz de las velas, por la mañana parecían ballenas mojadas, varadas en la playa.

Al parecer, los hombres no sabían ponerse en su sitio. Iban a verla, conseguían lo que querían, ella conseguía lo que quería, y todos contentos. Entonces ¿por qué coño no se iban a dormir a su casa?

Jennifer lo había llamado desde el avión: «Hola, hoy estaré en la ciudad, ¿qué planes tienes para esta noche?» Y él había respondido sin titubear: «Tú eres mi plan.» Cosa que a ella le había parecido bien. Sentada en el avión, junto a un ejecutivo inclinado sobre su ordenador portátil, le había causado gracia oír la voz en el teléfono, diciendo: «Tú eres mi plan. Voy a follarte en todas las habitaciones de tu suite.»

Y, en honor a la verdad, había cumplido con su palabra. No era un tipo sutil, pero tenía energía de sobra, esa energía física típica de los californianos, imposible de encontrar en un hombre de Nueva York. No sentía la necesidad de hablar de nada. Se limitaba a follar.

Pero en esos momentos, con la luz del día entrando a raudales por la ventana...

Mierda.

Jennifer se levantó de la cama, sintiendo el frío del aire acondicionado sobre su piel desnuda, y abrió el armario para escoger la ropa que se pondría aquel día. Debía entrevistar a unos tipos formales, así que eligió unos tejanos, una camiseta blanca de Agnes B. y una chaqueta azul marino de Jil Sander. Llevó las prendas al cuarto de baño y abrió el grifo de la ducha. Mientras el agua se calentaba, llamó al cámara y le dijo que estuviera en el vestíbulo del hotel una hora después.

Mientras se duchaba, repasó mentalmente el plan del día. Primero Barker, a las nueve. Como calentamiento, haría una toma breve de él con algún avión al fondo. Luego cortaría y terminaría en su despacho.

A continuación Rogers, el periodista. No había tiempo para filmarlo en la sala de redacción de su periódico, en Orange County. Lo haría en Burbank, otro aeropuerto, una imagen diferente. Hablaría de la Norton con los edificios de la Norton a su espalda.

Luego, a mediodía, se entrevistaría con el ejecutivo de la Norton. Para entonces, los otros dos tipos ya la habrían puesto en antecedentes, así que procuraría asustar a los de la Norton para que le dejaran ver al presidente.

Y finalmente un diálogo breve con el perseguidor de ambulancias. El viernes, alguien de la FAA, para equilibrar las fuerzas. Y alguien de la Norton, también el viernes. Haría una toma de Marty ante las puertas de la Norton. Todavía no habían escrito el

guión, pero lo único que necesitaba era la introducción. Lo demás se doblaría. Y como material de relleno, pasajeros embarcando rumbo a su aciago destino, despegues, aterrizajes y algunas imágenes sensacionalistas de accidentes.

Con eso bastaría.

El reportaje iba a ser un éxito, pensó mientras salía de la ducha. Sólo le preocupaba una cosa: el fulano que dormía en su cama.

¿Por qué demonios no se largaba de una vez?

CONTROL DE CALIDAD
6.40 H

Cuando Casey entró en las oficinas de Control de Calidad, Norma alzó la vista y señaló al fondo del pasillo.

Casey la miró con perplejidad.

Norma hizo una seña con el pulgar.

—Ya estaba ahí cuando he entrado esta mañana —dijo—. Se ha pasado una hora al teléfono. De repente, el señor Dormilón ya no es tan dormilón.

Casey echó a andar por el pasillo. Cuando llegó al despacho de Richman, le oyó decir:

—De ninguna manera. Estamos convencidos de que todo saldrá bien. No. No. No lo sé. No tengo la menor idea.

Casey asomó la cabeza.

Mientras hablaba por teléfono, Richman estaba repantigado en la silla, con los pies sobre el escritorio. Al verla, pareció sobresaltarse. Cubrió el auricular con una mano.

—Acabaré en un minuto.

—Bien. —Casey volvió a su despacho y ordenó unos papeles. No quería a Richman cerca. Debía mandarlo a hacer otro recado.

—Buenos días —saludó él, entrando en el despacho. Parecía radiante, con una sonrisa de oreja a oreja. Dijo—: He conseguido los documentos de la FAA. Los he dejado encima de tu mesa.

—Gracias —respondió Casey—. Hoy tendrás que ir a la oficina central de TransPacific.

—¿A TransPacific? ¿No está en el aeropuerto?

—No; creo que está en el centro de Los Ángeles. Norma te dará la dirección. Quiero que consigas copias atrasadas de la revista de a bordo de la compañía. Tantas como puedas. Por lo menos las del último año.

—¡Caramba! —protestó Richman—. ¿No podríamos enviar a un mensajero?

—Es urgente.

—Pero me perderé la reunión de la CEI.

—En la CEI no tienes nada que hacer. Y necesito esas revistas lo antes posible.

—¿Revistas de a bordo? ¿Para qué las quieres? —preguntó.

—Tú limítate a traérmelas, Bob.

Richman sonrió con expresión maliciosa.

—No querrás librarte de mí, ¿verdad?

—Recoge las revistas, entrégaselas a Norma y luego llámame.

SALA DE BATALLA
7.30 H

John Marder llegó tarde. Entró en la sala con una expresión crispada y distraída y se dejó caer en una silla.

—Muy bien —dijo—. Empecemos. ¿Qué hay de nuevo sobre el 545? ¿Tenemos el registrador de datos de vuelo?

—Todavía no —respondió Casey.

—Necesitamos esos datos. Ocúpate de ello, Casey. ¿Estructura?

—Bueno, la situación es muy delicada, muy delicada —contestó Doherty con tono quejumbroso—. Todavía me preocupa ese pasador de blocaje defectuoso. Creo que deberíamos tener más cuidado...

—Doug —lo interrumpió Marder—, ya te he dicho que lo comprobaremos en la prueba de vuelo. Ahora continuemos. ¿Hidráulica?

—El sistema hidráulico está bien.

—¿Cableado?

—Bien. Claro que estamos a temperatura ambiente. Para asegurarnos, tendríamos que enfriar el avión.

—Bien. Lo haremos en la prueba de vuelo. ¿Electricidad?

—Hemos programado la prueba de ciclos eléctricos para las seis de la tarde. Se prolongará toda la noche. Si hay algún problema, lo sabremos por la mañana.

—¿Ha aparecido algo sospechoso hasta el momento?

—Sólo los sensores de proximidad del ala derecha.

—¿Los habéis probado?

—Sí, y aparentemente funcionan con normalidad. Por supuesto, para examinarlos bien tendríamos que sacarlos de las cajas, y antes retirar éstas del ala, lo que significa...

—Que todo se retrasaría —terminó Marder—. Olvídalo. ¿Grupo motor?

—Nada —dijo Kenny Burne—. Los motores están bien. Algunas juntas de ventilador estaban instaladas del revés. Y hemos encontrado una cubierta de inversores de empuje falsificada. Pero nada de eso pudo haber causado el accidente.

—De acuerdo. El grupo motor queda eliminado. ¿Aviónica?

—Los resultados de la comprobación de aviónica son normales —respondió Trung.

—¿Qué me dices del piloto automático? ¿Tomó el control?

—El piloto automático está en perfecto estado.

—Ya veo —dijo Marder, mirando alrededor—. O sea, que no tenemos nada, ¿verdad? Llevamos setenta y dos horas investigando y no tenemos ni la más remota idea de qué ocurrió en el vuelo 545. ¿No es así?

Todos los técnicos sentados alrededor de la mesa guardaron silencio.

—¡Joder! —exclamó Marder, furioso, y dio un puñetazo en la mesa—. ¿Es que no lo entendéis? ¡Tenemos que resolver este maldito asunto!

EDIFICIO SEPÚLVEDA

10.70 H

Fred Barker estaba resolviendo todos los problemas de Jennifer.

Para empezar, necesitaba un pie para la introducción de Marty («Hemos hablado con Frederick Barker, ex funcionario de la FAA, y en la actualidad polémico defensor de la seguridad aérea»). Barker sugirió que lo filmaran en Sepúlveda, con las pistas de aterrizaje del Aeropuerto Internacional de Los Ángeles como telón de fondo. Era el sitio perfecto, y tuvo el detalle de mencionar que ningún otro equipo de televisión lo había usado antes.

A continuación Jennifer necesitaba una toma central, también para un comentario («Tras abandonar la FAA, Barker ha trabajado incansablemente para informar al público del deficiente diseño de algunos aviones, en particular el N-22»). Barker sugirió un rincón de su despacho, donde se situó delante de una estantería de gruesos documentos de la FAA, ante una mesa atestada de revistas de aspecto técnico, que hojeó delante de la cámara.

Jennifer necesitaba también información básica del lugar, la clase de pormenores con los que Reardon no podría entretenerse durante la entrevista. Barker también estaba dispuesto a facilitárselos. Sabía dónde estaban los enchufes del aire acondicionado, el frigorífico, los teléfonos y todas las demás fuentes potenciales de ruidos que habría que apagar durante la filmación. Barker también tenía un monitor de vídeo preparado, para reproducir la cinta del accidente emitida por la CNN mientras la comentaba. El monitor era un Trinitron, y estaba ubicado en un rincón oscuro de la habitación, de modo que podrían coger bien su imagen. Había un enchufe en V, lo que les permitiría hacer una conexión directa para sincronizar los comentarios. Y la cinta de Barker era de una pulgada, de modo que la calidad de la imagen era excelente. Incluso tenía una maqueta grande del N-22, con piezas móviles en las alas y la cola que usaría para demostrar los fallos producidos durante el vuelo. La maqueta estaba acoplada a un pequeño pedestal, así que no parecía una pieza de decorado. Y Barker se había vestido para la ocasión: camisa y corbata informales que le daban aspecto de técnico, de un auténtico experto.

El tipo también era bueno ante las cámaras. Se le veía tranquilo, no usaba jerga especializada y sus respuestas eran concisas. Parecía comprender cómo se montaba una filmación, así que no creaba problemas. Por ejemplo, no cogía la maqueta del avión en medio de un comentario, sino que respondía a la pregunta y luego decía: «Ahora me gustaría hablar de la maqueta.» Cuando ella asentía, repetía la respuesta anterior al tiempo que cogía la maqueta. Todos sus movimientos eran fluidos, sin torpezas ni vacilaciones.

Naturalmente, Barker tenía experiencia, y no sólo en la televisión, sino también en los tribunales. El único problema era que no exteriorizaba ninguna emoción viva: no parecía escandalizado ni furioso. Por el contrario, su tono, sus modales, su lenguaje corporal, sugerían una profunda tristeza. Era una pena que se hubiera llegado a esta situación.

Era una pena que no se hubieran tomado medidas para prevenirla. Era una pena que las autoridades no lo hubieran escuchado después de tanto tiempo.

—Ha habido ocho incidentes previos debidos a los *slats* de este avión —declaró. Levantó la maqueta a la altura de su cara y la giró para que no brillara a la luz de los focos—. Éstos son los *slats* —añadió, extrayendo un panel corredizo de la parte delantera del ala. Apartó la mano y preguntó—: ¿Podéis coger un primer plano?

—He llegado tarde —respondió el cámara—. ¿Puede repetirlo?

—Desde luego. ¿Empezáis con una toma general?

—Sí —respondió el cámara.

Barker asintió. Hizo una pausa y comenzó otra vez:

—Ha habido ocho incidentes previos debidos a los *slats* de este avión. —Volvió a levantar la maqueta, esta vez ya en la posición adecuada para que no reflejara la luz—. Éstos son los *slats* —dijo, y extrajo el panel de la parte delantera del ala. Luego hizo otra pausa.

—Lo he cogido —anunció el cámara.

—Los *slats* —prosiguió Barker— sólo se extienden en el momento del despegue y el aterrizaje. Durante el vuelo, los *slats* se retraen hacia el interior del ala. Pero en el N-22 de la Norton, los *slats* se han extendido durante el vuelo en varias ocasiones. —Otra pausa—. Ahora voy a demostrar qué ocurre, de modo que será mejor que amplíe el plano para coger el avión entero.

—Ampliando el plano —confirmó el cámara.

Barker aguardó pacientemente durante un momento, y luego continuó:

—Como consecuencia de este defecto de diseño, cuando los *slats* se extienden, el morro de la aeronave se eleva, de esta manera, y el aparato corre el riesgo de entrar en pérdida. —Inclinó ligeramente la maqueta—. En ese momento resulta prácticamente imposible controlar el avión. Si el piloto trata de equilibrar el aparato, se produce una sobrecompensación y el avión desciende en picado. Cuando el piloto acciona nuevamente los mandos para salir del picado, el avión sube. Luego baja. Luego sube otra vez. Eso es lo que ocurrió en el vuelo 545. Y por eso han muerto varias personas. —Barker hizo una pausa y anunció—: He terminado con la maqueta. Voy a dejarla.

—De acuerdo —dijo Jennifer. Había estado mirando a Barker a través del monitor que estaba en el suelo, y pensó que quizá tuviera dificultades para pasar de la toma general a la toma donde Barker dejaba la maqueta. Lo que necesitaba era una repetición de…

—El avión baja —repitió Barker—. Luego sube. Luego baja otra vez. Eso es lo que ocurrió en el vuelo 545. Y por eso han muerto varias personas. —Dejó la maqueta con expresión triste. Aunque lo hizo con suavidad, el gesto sugirió que el avión se estrellaba.

Jennifer no se engañaba sobre lo que estaba presenciando. Aquello no era una entrevista; era una representación teatral. Pero una actitud experta como aquélla no era inusual en la actualidad. Cada vez era mayor el número de sujetos entrevistados que conocían los ángulos de la cámara y las secuencias de edición. Algún ejecutivo que otro asistía a la entrevista perfectamente maquillado. Al principio, tal grado de sofisticación sorprendía a la gente de la televisión, pero ya se habían acostumbrado. Nunca había tiempo suficiente; siempre estaban corriendo de un rodaje a otro. Un individuo preparado les facilitaba la tarea.

Pero precisamente porque Barker era un veterano y conocía el oficio, Jennifer no iba a dejarlo escapar sin interrogarlo. La última parte de su trabajo del día consistiría en formular las preguntas fundamentales, por si Marty no tenía tiempo o se olvidaba de hacerlas.

—¿Señor Barker? —dijo.

—¿Sí? —El hombre se volvió hacia ella.

—Comprueba el plano —indicó al cámara.

—Plano largo. Acércate un poco más a la cámara.

Jennifer arrastró su silla hasta quedar junto al objetivo. Barker se giró ligeramente para mirarla.

—Ahora está bien.

—Señor Barker —repitió Jemnifer—, usted trabajó para la FAA...

—Así es —asintió Barker—, pero dejé la administración porque discrepaba con la laxitud de su política con los fabricantes. El avión de la Norton es uno de los resultados de esta política negligente.

Una vez más Barker demostraba su astucia; su respuesta era una declaración completa. Sabía que tendría más oportunidades de que sus comentarios salieran al aire si no se limitaba a responder a las preguntas.

—Existe cierta polémica en torno a su marcha de la FAA —dijo Jennifer.

—Estoy enterado de las especulaciones sobre mis razones para abandonar la FAA —contestó Barker, haciendo otra declaración—. Pero lo cierto es que mi partida constituyó un motivo de bochorno para la administración. Critiqué la forma en que trabajaban, y cuando se negaron a responder, me marché. De modo que no me sorprende que todavía hoy hagan todo lo posible para desacreditarme.

—Según la FAA, usted filtró información a la prensa —dijo Jennifer—. Aseguran que lo despidieron por eso.

—La FAA nunca ha presentado prueba alguna para fundamentar estas acusaciones. No ha habido ningún procedimiento oficial, ningún testimonio, que respaldara las críticas que me han hecho.

—¿Trabaja usted para Bradley King, el abogado?

—He testificado en varios juicios en calidad de experto en aviación. Creo que es importante que alguien con mis conocimientos sobre el tema se haga oír.

—¿Bradley King le ha pagado por ello?

—Todos los expertos que acuden a testificar a un juicio reciben una retribución económica por su tiempo y sus gastos. Es el procedimiento habitual.

—¿No es cierto entonces que usted trabaje a tiempo completo para Bradley King? ¿Que Bradley King corre con los gastos de su despacho, de todo lo que hay en él, de todo lo que vemos aquí?

—Recibo una subvención del Instituto de Investigación Aeronáutica de Washington, una institución sin ánimo de lucro. Mi trabajo consiste en promover la seguridad en la aviación civil. Hago todo lo que está en mi mano para que el transporte aéreo sea seguro para los pasajeros.

—Vamos, señor Barker, dígame la verdad: ¿No es usted un experto a sueldo?

—Es obvio que tengo unas ideas muy claras sobre la seguridad aérea. Es lógico que me contrate cualquiera que comparta mi opinión.

—¿Qué piensa de la FAA?

—Las intenciones de la FAA son buenas, pero el problema es que tienen un doble cometido: regular el transporte aéreo y a la vez promoverlo. La agencia necesita una reforma integral. Mantiene una relación demasiado estrecha con los fabricantes.

—¿Puede darme un ejemplo? —Era un señuelo; Jennifer sabía por las conversaciones previas qué iba a responder.

Barker hizo de nuevo una declaración completa:

—Un buen ejemplo de esta relación es la forma en que la FAA concede la certificación. Los documentos necesarios para certificar un modelo de avión nuevo no los guarda la FAA, sino los propios fabricantes. Esto no parece lo más apropiado. Es como si un zorro protegiese un gallinero.

—¿Cree que la FAA cumple con su cometido?

—Creo que la FAA no está haciendo lo que debe. Las vidas de los estadounidenses corren riesgos innecesarios. Francamente, pienso que es hora de que revisen su política. De lo contrario, temo que seguirán muriendo pasajeros, como ocurrió en este avión de la Norton. —Lentamente, para que la cámara pudiera seguirlo, señaló la maqueta que estaba sobre su escritorio—. En mi opinión, lo que ocurrió en ese vuelo es una vergüenza.

La entrevista terminó. Mientras los técnicos recogían su equipo, Barker se acercó a Jennifer.

—¿A quién más piensa entrevistar?

—El siguiente es Jack Rogers.

—Es un buen tipo.

—Y luego alguien de la Norton. —Consultó sus notas—. Un tal John Marder.

—Ah.

—¿Qué significa eso?

—Bueno; Marder es un individuo muy locuaz. Le dará un montón de datos sobre las directivas de aeronavegabilidad. Todo en la jerga de la FAA. Pero lo cierto es que él estuvo al frente del proyecto del N-22. Supervisó la fabricación del aparato. Sabe que hay un problema, pues en cierto modo es responsabilidad suya.

FUERA DE LA NORTON
11.10 H

En contraste con la diestra serenidad de Barker, el reportero, Jack Rogers, causó pavor. Apareció con una chaqueta informal de color verde lima que proclamaba a gritos su procedencia de Orange County, y una corbata a cuadros que parecía saltar de la pantalla del monitor. Tenía toda la pinta de un jugador profesional de golf, especialmente atildado para presentarse a una entrevista de trabajo.

Al principio, Jennifer no dijo nada. Se limitó a agradecer al periodista que hubiera acudido a la cita y lo hizo situarse delante de la valla de cadenas, con la fábrica Norton a su espalda. Repasó la lista de preguntas con él, y Rogers, excitado, ansioso por complacerla, respondió con brevedad y nerviosismo.

—¡Vaya, qué calor! —se quejó Jennifer. Se volvió hacia el cámara—. ¿Qué tal vas, George?

—Estoy casi listo.

Giró otra vez hacia Rogers. El encargado de sonido desabrochó la camisa de Rogers y enganchó el micrófono en el cuello. Mientras continuaban los preparativos, Rogers empezó a sudar. Jennifer llamó a la maquilladora para que le diera unos retoques. Rogers pareció aliviado. Luego, con la excusa del calor, Jennifer lo convenció de que se quitara la americana y se la pusiera sobre el hombro. Dijo que le daría aspecto de periodista en plena faena. Rogers accedió de buena gana. Luego le sugirió que se aflojara la corbata, y él obedeció.

Jennifer se acercó otra vez al cámara y preguntó:

—¿Qué tal?

—Está mejor sin la chaqueta, pero esa corbata es una pesadilla.

Jennifer regresó junto a Rogers y le sonrió.

—Todo va de perlas —dijo—. Pero me pregunto si no le importaría quitarse la corbata y arremangarse la camisa.

—No, nunca haría una cosa así —respondió Rogers—. Yo nunca me arremango la camisa.

—Le daría una imagen fuerte, pero informal. Ya sabe, con la camisa arremangada, preparado para la lucha. El periodista agresivo. Ésa es la idea.

—Nunca me arremango la camisa. J

ennifer frunció el entrecejo.

—¿Nunca?

—No. Nunca.

—Bueno, sólo se trata de dar una imagen. Saldría mejor en pantalla. Más vigoroso, más convincente.

—Lo lamento, pero no.

¿Qué pasa?, pensó Jennifer. La gente hacía prácticamente cualquier cosa con tal de aparecer en *Newsline*. Si ella se lo pedía, eran capaces de someterse a la entrevista en ropa interior. Y allí estaba aquel maldito reportero gráfico dándoselas de estrella. ¿Cuánto ganaba aquel tipo? ¿Treinta de los grandes al año? Menos de lo que ella gastaba en dietas.

—Verá... no puedo —se excusó Rogers—. Tengo psoriasis.

—Ningún problema. ¡Maquillaje!

De pie, con la chaqueta colgada al hombro, la camisa arremangada y sin corbata, Jack Rogers respondió a sus preguntas. Divagaba, hablando treinta o cuarenta segundos por vez. Si Jennifer repetía una pregunta, con la esperanza de obtener una respuesta más breve, él comenzaba a sudar y se explayaba todavía más.

Tenían que cortar a cada rato para retocarle el maquillaje. Jennifer le aseguraba una y otra vez que todo estaba saliendo a pedir de boca, estupendamente, que le estaba proporcionando una información valiosísima.

Y era verdad, pero no sabía resumirla. No parecía comprender que tendrían que montar el reportaje, que una toma rnedia duraría menos de tres segundos, y que cortarían cada frase, o un fragmento de la frase, para intercalar otra cosa. Rogers tenía buena voluntad, procuraba ser complaciente, pero la estaba sepultando bajo una montaña de detalles que Jennifer no podría usar y ofreciéndole una información general que no le interesaba en lo más mínimo.

Finalmente, comenzó a pensar que no podría aprovechar nada de la entrevista, que estaba perdiendo el tiempo con aquel tipo. Así que puso en práctica el procedimiento habitual en tales casos.

—Todo eso está muy bien —dijo—. Ahora estamos llegando al final de la entrevista. Para terminar, necesitamos algo contundente. —Cerró un puño para ilustrar sus palabras—. De modo que le haré una serie de preguntas, y usted tendrá que contestarlas con una frase breve y firme.

—De acuerdo —respondió Rogers.

—Señor Rogers, ¿cree que los incidentes del N-22 podrían costarle a la Norton la venta a China?

—Teniendo en cuenta que los incidentes se han producido con una frecuencia...

—Perdón —lo interrumpió ella—. Necesito una respuesta concisa. ¿Cree que los incidentes del N-22 podrían costarle a la Norton la venta a China?

—Sí, es muy probable.

—Perdón, Jack —repitió Jennifer—. Necesito una frase entera, como: «Es muy probable que la Norton no pueda concretar la venta a China debido a los incidentes del N-22.»

—Ah, bien —dijo Rogers, y tragó saliva.

—¿Cree que los incidentes del N-22 podrían costarle a la Norton la venta a China?

—Sí, me temo que es muy probable que los incidentes no permitan concretar la venta.

Dios santo, pensó Jennifer.

—Jack, necesito que mencione a la Norton en la frase. De lo contrario, no sabremos a qué se refiere.

—Ah. —Adelante.

—Los incidentes del N-22 podrían costarle a la Norton la venta a China.

Jennifer suspiró. Era una frase seca, sin emoción. El tipo podría estar hablando de su factura telefónica. Pero se le acababa el tiempo.

—Excelente —dijo—. Muy bien, continuemos. Dígame: ¿Tiene dificultades la Norton?

—Desde luego —respondió Rogers, asintiendo con la cabeza. Jennifer suspiró.

—Jack.

—Oh, lo lamento. —Rogers respiró hondo y dijo—: En mi opinión...

—Un momento, apoye el peso del cuerpo sobre el pie que tiene delante. De ese modo se inclinará hacia la cámara.

—¿Así? —Cambió de postura, girándose ligeramente.

—Sí, perfecto. Ahora continúe.

De pie, delante de la valla de Norton Aircraft, con la chaqueta colgada del hombro y la camisa arremangada, el periodista Jack Rogers declaró:

—No me cabe duda de que Norton Aircraft atraviesa momentos muy difíciles.

Hizo una pausa y la miró.

Jennifer sonrió.

—Muchas gracias. Ha estado genial.

ADMINISTRACIÓN DE LA NORTON
11.55 H

Casey entró en el despacho de John Marder unos minutos antes del mediodía y encontró a su jefe arreglándose la corbata y estirándose las mangas de la americana.

—Creo que deberíamos sentarnos aquí —sugirió Marder, señalando una mesita de centro rodeada de sillas que se hallaba en un rincón de su despacho—. ¿Estás preparada?

—Eso creo —respondió Casey.

—Déjame hablar a mí —dijo Marder—. Recurriré a ti cuando te necesite.

—De acuerdo.

Continuó paseándose de un lado a otro.

—Los de Seguridad me han dicho que han visto un equipo de la tele junto a la valla sur —informó Marder—. Estaban entrevistando a Jack Rogers.

—Vaya —dijo Casey.

—El muy imbécil. Me imagino lo que les habrá dicho.

—¿Tuviste ocasión de hablar con él? —preguntó Casey.

Sonó el pitido del intercomunicador.

—Ha llegado la señorita Malone, señor Marder —anunció Eileen.

—Hágala pasar —respondió, y fue a recibirla a la puerta. Casey se quedó impresionada con la mujer que entró. Malone era una *cría*, apenas un poco mayor que Richman. No tendría más de veintiocho o veintinueve años, calculó. Era rubia y muy guapa, con ese refinamiento propio de los neoyorquinos. Lucía una melena corta que le daba un aire ligeramente andrógino, y vestía ropa informal: tejanos, una camiseta blanca y una chaqueta azul con un cuello extravagante. Al mejor estilo de Hollywood.

Con solo mirarla, Casey se sintió incómoda. Pero Marder se había vuelto y decía:

—Señorita Malone, quiero presentarle a Casey Singleton, nuestra especialista en Control de Calidad en la Comisión de Estudio de Incidentes.

La jovencita rubia sonrió.

Casey le estrechó la mano.

No me jodas, pensó Jennifer Malone. ¿Conque éste es el jefe? ¿Este tipejo asustadizo de pelo engominado y traje barato? ¿Y quién es esa tía que parece escapada de un catálogo de Talbot?

Singleton era más alta que Jennifer —cosa que a ésta le disgustaba—, y guapa, con esa imagen saludable de las mujeres del Medio Oeste. Parecía una atleta, y en buena forma, aunque ya no tenía edad para ir por ahí sin maquillaje. Y sus rasgos parecían crispados, tensos. Como si estuviera bajo una gran presión. Jennifer estaba decepcionada. Llevaba todo el día preparándose para la entrevista, afilando sus argumentos. Pero había imaginado a un adversario mucho más imponente. En cambio, era como si volviera al instituto para encontrarse con el subdirector y la tímida bibliotecaria. Gente insignificante, sin ninguna clase.

¡Y el despacho! Pequeño, con paredes grises y muebles baratos. No tenía carácter. Era una suerte que no tuviera que filmar allí, porque era un sitio impresentable. ¿El despacho del presidente sería parecido? En tal caso, tendrían que filmar la entrevista en otra parte. Fuera, o en la línea de montaje. Porque aquellos despachos pequeños y vulgares no daban la imagen que quería para el programa. Los aviones eran grandes y potentes. La gente nunca creería que los diseñaban personas miserables en despachos de mala muerte.

Marder le señaló la mesa rodeada de sillas. Lo hizo con un gesto ostentoso, como si estuviera invitándola a un banquete. Puesto que le dio opción a escoger la silla, Jennifer se sentó de espaldas a la ventana, para que el sol les diera en la cara a los entrevistados.

Sacó sus notas, las repasó.

—¿Quiere beber algo? ¿Café?

—Un café me vendría muy bien, gracias.

—¿Cómo lo toma?

—Solo —respondió Jennifer.

Casey observó a Jennifer Malone mientras ésta repasaba sus notas.

—Seré sincera —dijo Malone—. Tenemos información muy comprometedora sobre el N-22. Y sobre la forma en que trabaja esta compañía. Pero toda historia tiene dos caras, y queremos asegurarnos de que tienen la oportunidad de responder a las críticas.

Marder no dijo nada; se limitó a asentir. Estaba sentado con las piernas cruzadas y un cuaderno sobre su regazo.

—Para empezar —prosiguió Malone—, sabemos qué ocurrió en. el vuelo de TransPacific.

—¿De veras? —preguntó Casey—. Me sorprende, porque nosotros todavía no lo sabemos.

—Los *slats* salieron... ¿o se dice «se extendieron»? En fin, el caso es que ocurrió en pleno vuelo y el avión perdió estabilidad, comenzó a subir y a bajar, y por eso murieron algunos pasajeros. Todo el mundo ha visto la grabación en vídeo de ese trágico accidente. Sabemos que algunos pasajeros han presentado demandas judiciales contra la compañía. También sabemos que el N-22 tiene un largo historial de fallos con los *slats*, y que ni la FAA ni la compañía han tomado medidas para solucionar el problema. Todo esto, a pesar de que se han producido nueve incidentes en los últimos años. —Malone hizo una pausa y luego continuó—; Sabemos que la FAA tiene una política tan tolerante que ni siquiera conserva los documentos necesarios para la certificación. La FAA permite que la Norton guarde estos documentos aquí.

Dios, pensó Casey. No entiende *nada*.

—Permita que corrija en primer lugar su última observación —intervino Marder—. La FAA no conserva los documentos de certificación de ningún fabricante. Ni los de Boeing, ni los de Douglas, ni los de Airbus, ni los nuestros. Francamente, nosotros preferiríamos que la FAA se encargara de archivarlos. Pero no puede hacerlo porque esos documentos contienen información confidencial. Si la FAA los guardara, nuestros competidores podrían obtener dicha información amparándose en la Ley de Libertad de Información. Y eso haría las delicias de algunos de ellos. Airbus, por ejemplo, ha estado presionando para que la FAA cambie esta política, precisamente por esta razón. De modo que debo suponer que quien le ha facilitado esa información es alguien de Airbus.

Casey vio que Malone titubeaba y consultaba sus notas. Era verdad, pensó. Marder había dado en el clavo. Airbus le había dado esa información, probablemente a través de su «agencia de publicidad», el Instituto de Investigación Aeronáutica. ¿Sabía Malone que el instituto era una tapadera de Airbus?

—Pero ¿no cree que el hecho de que la FAA permita a la Norton guardar esos documentos sugiere una relación demasiado estrecha entre ambas partes? —preguntó Jennifer con frialdad.

—Señorita Malone —respondió Marder—, ya le he dicho que preferiríamos que la FAA se encargara de archivar los documentos. Pero nosotros no redactamos la Ley de Libertad de Información. Nosotros no hacemos las leyes. Sin embargo, creemos que si gastamos centenares de millones de dólares en crear un diseño original, nuestros competidores no deberían tener acceso a él gratuitamente. Según tengo entendido, la Ley de Libertad de Información no se promulgó para

permitir que nuestros competidores extranjeros copien ilegalmente la tecnología estadounidense.

—¿De modo que se opone a la Ley de Libertad de Información?

—En absoluto. Sólo he dicho que no ha sido promulgada para facilitar el espionaje industrial. —Marder se movió incómodo en su silla—. También ha mencionado el vuelo 545.

—Sí.

—En primer lugar, no estamos de acuerdo en que el accidente se produjera por una extensión de *slats*.

Vaya, pensó Casey. Marder se había decidido a andar sobre la cuerda floja. Lo que decía no era cierto, y probablemente...

—Estamos investigando el incidente —prosiguió Marder—, y aunque todavía es demasiado pronto para revelar nuestros hallazgos, creo que le han informado mal. Supongo que ha oído esa teoría de boca de Fred Barker.

—Hemos hablado con Fred Barker, entre otros...

—¿Y han hablado de Fred Barker con la FAA? —preguntó Marder.

—Sabemos que es un personaje polémico...

—Eso si se lo mira con benevolencia. Digamos que defiende un punto de vista objetivamente incorrecto.

—Querrá decir un punto de vista que usted considera incorrecto —replicó Jennifer.

—No, señorita Malone. Es objetivamente incorrecto —afirmó Malone con obstinación. Señaló los papeles que Malone había dejado sobre la mesa—. No he podido evitar ver que tiene una lista de incidentes debidos a los *slats*. ¿Se la ha dado Barker?

Malone titubeó un instante.

—Sí.

—¿Puedo verla?

—Claro.

Le pasó el papel a Marder, y éste le echó una ojeada.

—¿Es objetivamente incorrecta, señor Marder? —preguntó Malone.

—No, pero está incompleta y se presta a malentendidos. Esta lista está basada en nuestros propios documentos, pero no está completa. ¿Sabe qué son las directivas de aeronavegabilidad, señorita Malone?

—¿Directivas de aeronavegabilidad?

Marder se levantó y fue a su escritorio.

—Cada vez que se produce un incidente a bordo de uno de nuestros aviones, hacemos una investigación exhaustiva para averiguar qué ha ocurrido y por qué. Si el avión tiene algún defecto de diseño,

redactamos un boletín de servicio; y si la FAA considera que el cumplimiento de nuestro boletín debe ser obligatorio, dicta una directiva de aeronavegabilidad. Poco después de entrar en servicio el N-22, descubrimos un fallo en los *slats*, y se dictó una directiva de aeronavegabilidad para solucionar el problema. La ley exige que las compañías aéreas nacionales hagan los cambios necesarios en un avión para evitar futuros incidentes.

Regresó con otro papel y se lo entregó a Malone.

—Ésta es una lista completa de los incidentes.

Incidentes debidos a la extensión de *slats* en el N-22 de Norton Aircraft

1. 4 de enero de 1992: (ON) Los *slats* se extendieron a una velocidad de 0,84 mach. La palanca de *slats/flaps* se movió accidentalmente. *Como consecuencia de este incidente, se dictó la D/A 44—8.*
2. 2 de abril de 1992: (ON) Los *slats* se extendieron mientras el avión volaba a 0,81 mach. Al parecer, una tablilla de notas cayó sobre la palanca de *slats/flaps*. *No se cumplió la D/A 44—8, que habría evitado el incidente.*
3. 17 de julio de 1992: (ON) Aunque inicialmente se informó de severas turbulencias, más tarde se comprobó que los *slats* se habían extendido como consecuencia de un movimiento accidental de la palanca de *slats/flaps*. *No se cumplió la D/A. 44—8, que habría evitado el incidente.*
4. 20 de diciembre de 1992: (ON) Los *slats* se extendieron a velocidad de crucero sin que se hubiera movido la palanca de *slats/flaps* en la cabina de mando. Se confirmó que el cableado estaba fuera de tolerancia en tres puntos. *Como consecuencia de este incidente, se dictó la D/A 51—29.*
5. 12 de marzo de 1993: (OE) El avión experimentó vibraciones previas a entrada en pérdida a 0,82 mach. Se descubrió que los *slats* se extendieron, y la palanca no estaba en la posición superior y trabada. *No se cumplió la D/A 51—29, que habría evitado el incidente.*
6. 4 de abril de 1993: (OE) El primer oficial apoyó el brazo sobre la palanca de *slats/flaps* y la movió hacia abajo, extendiendo los *slats*. *No se cumplió la D/A 44—8, que habría evitado el incidente.*
7. 4 de julio de 1993: (OE) El piloto informó de que la palanca de *slats/flaps* se movió, extendiendo los *slats*. El avión volaba a 0,81 mach. *No se cumplió la D/A 44—8, que habría evitado el incidente.*
8. 10 de junio de 1994: (OE) Los *slats* se extendieron mientras el avión volaba a velocidad de crucero, sin movimiento alguno en la palanca

de *slats/flaps*. *No se cumplió la D/A 51—29, que habría evitado el incidente*.

—Las frases en cursiva —aclaró Marder— son las que Barker omitió deliberadamente en la lista que le entregó. Después del primer incidente de *slats*, la FAA dictó una directiva de aeronavegabilidad para que se cambiaran los mandos de la cabina. Las líneas aéreas tenían un año de plazo para cumplir la directiva. Algunas lo hicieron de inmediato; otras, no. Como podrá comprobar, todos los incidentes siguientes ocurrieron en aviones en los que no se efectuaron los cambios exigidos.

—Bueno, no exactamente…

—Déjeme terminar. En diciembre de 1992 descubrimos un segundo problema. En algunas ocasiones los cables conectados a los *slats* se aflojaban. El personal de mantenimiento no advertía el problema. De modo que redactamos un segundo boletín de servicio y creamos un dispositivo para medir la tensión de los cables con el objetivo de que el personal de mantenimiento pudiera comprobar con mayor facilidad si el cableado estaba en buenas condiciones. Eso bastó. En el mes de diciembre, el problema estaba completamente resuelto.

—Es evidente que no, señor Marder —persistió Malone, señalando la lista—. Ha habido otros incidentes en 1993 y 1994.

—Sólo en compañías aéreas extranjeras —precisó Marder—. ¿Ve las siglas ON y OE? Significan «operador nacional» y «operador extranjero». Las compañías nacionales están obligadas a efectuar los cambios establecidos por la directiva de aeronavegabilidad de la FAA. Pero los operadores extranjeros no están bajo la jurisdicción de la FAA. Y no siempre realizan las correcciones que se les sugiere. A partir de 1992, todos los incidentes se han producido en compañías aéreas que no han hecho las reparaciones correspondientes.

Malone miró la lista.

—¿De modo que ustedes permiten que las compañías mantengan en funcionamiento aviones defectuosos conociendo el peligro que ello supone? Sencillamente se lavan las manos y esperan a ver qué pasa. ¿Es así?

Marder respiró hondo y contuvo el aliento. Casey pensó que iba a estallar, pero no lo hizo.

—Señorita Malone, nosotros fabricamos aviones, no los pilotamos. Si *Air Indonesia* o *Pakistani Air* no cumplen con las directivas de aeronavegabilidad, no podemos obligarlos a hacerlo.

—Muy bien. Si ustedes se limitan a fabricar aviones, hablemos de lo bien que lo hacen —dijo Malone—. Según esta lista, ¿cuántos cambios han hecho en los *slats*? ¿Ocho?

No entiende nada, pensó Casey. No sabe escuchar. No se entera de lo que le dicen.

—No. Dos —corrigió Marder.

—Pero aquí hay ocho incidentes. Estará de acuerdo en que...

—Sí —dijo Marder con exasperación—, pero no estamos hablando del número de incidentes, sino del número de directivas de aeronavegabilidad, y sólo hay dos. —Comenzaba a enfadarse y tenía la cara encendida.

—Ya veo —dijo Malone—. Así que la Norton cometió dos errores en el diseño de los *slats* de este avión.

—Hay dos correcciones.

—Dos correcciones a dos errores del diseño original —apostilló Malone—. Y eso sólo en lo referente a los *slats*. Aún no hemos llegado a los *flaps*, el timón de dirección, los tanques de combustible y el resto del avión. Tenemos dos correcciones sólo en este pequeño sistema. ¿No probaron el aparato antes de venderlo a sus confiados clientes?

—Por supuesto que sí —afirmó Marder con los dientes apretados—. Pero tiene que entender...

—Lo que entiendo —lo interrumpió Malone— es que muchas personas han muerto a causa de su diseño defectuoso, señor Marder. Ese avión es una trampa mortal. Y a usted parece traerle sin cuidado.

—¡Maldita sea! —gritó Marder, levantando los brazos y saltando de la silla. Comenzó a pasearse a grandes zancadas por la habitación—. ¡No puedo creer lo que estoy oyendo!

Había sido demasiado fácil, pensó Jennifer. Demasiado fácil. El histriónico estallido de Marder le resultaba sospechoso. Durante la entrevista se había formado una idea diferente de aquel tipo. No era el subdirector de un colegio. Era mucho más listo. Lo comprendió al mirarlo a los ojos. La mayoría de la gente hacía movimientos involuntarios con los ojos cuando se les hacía una pregunta. Miraban hacia arriba, hacia abajo o hacia los lados. Pero la mirada de Marder era estable, tranquila. Era dueño de sí. Y sospechaba que también ahora era dueño de sí, que sólo fingía haber perdido la calma. ¿Por qué?

A Jennifer no le importaba. Desde el principio, su objetivo había sido sacarlos de quicio, conseguir que se preocuparan lo suficiente para concederle una entrevista con el presidente de la compañía. Jennifer quería que Marty Reardon entrevistara al presidente.

Era crucial para el programa. Si *Newsline* hacía acusaciones graves contra el N-22, y la compañía respondía a través de un ejecutivo de segunda o un agente de prensa, le estropearían el reportaje. Pero si podía poner al presidente delante de la cámara, la noticia adquiriría mayor credibilidad.

Quería al presidente.

Y las perspectivas eran buenas.

—Explícaselo tú, Casey —dijo Marder.

Casey se había quedado atónita ante el estallido de Marder. John era célebre por su mal carácter, pero tener una pataleta delante de un periodista era un error táctico de proporciones mayúsculas. Y de pronto, sentado tras su escritorio con la cara encendida y la respiración agitada, le dijo:

—Explícaselo tú, Casey.

Casey se volvió para mirar a Malone.

—Señorita Malone —comenzó—, todos nosotros estamos comprometidos con la seguridad aérea. —Esperaba justificar con eso el arrebato de Marder—. Nos tomamos muy en serio la seguridad de nuestros productos, y el N-22 tiene un excelente historial a ese respecto. Y si algo sale mal con uno de nuestros aviones…

—Algo *salió mal* —afirmó Malone, mirándola a los ojos.

—Sí —dijo Casey—. Y en estos momentos estamos investigando el incidente. Formo parte del equipo encargado de la investigación y le aseguro que estamos trabajando contrarreloj para averiguar qué sucedió.

—Es decir, ¿por qué se extendieron los *slats*? Ya deberían saberlo. Ha pasado muchas veces.

—En este punto… —empezó Casey.

—Escuche —la interrumpió Marder—, no fueron los malditos *slats*. Frederick Barker es un jodido alcohólico y un embustero a sueldo que trabaja para un abogado corrupto. Nadie con tres dedos de frente lo escuchará.

Casey se mordió los labios. No podía contradecir a Marder delante de una periodista, pero…

—Si no fueron los *slats*… —dijo Malone.

—No fueron los *slats* —repitió Marder con firmeza—. En las próximas veinticuatro horas presentaremos un informe preliminar que demostrará concluyentemente que lo que digo es cierto.

¿Qué?, pensó Casey. ¿De qué hablaba? No estaban preparando ningún informe preliminar.

—Vaya —dijo Malone en voz baja.

—Así es —repuso Marder—. Casey Singleton es el enlace con la prensa de la Comisión de Estudio de Incidentes. Nos pondremos en contacto con usted, señorita Malone.

Malone pareció darse cuenta de que Marder daba por concluida la entrevista y dijo:

—Pero todavía tenemos que tratar otros asuntos, señor Marder. La explosión de un motor en el aeropuerto de Miami, por ejemplo. Y la oposición del sindicato a la venta a China…

—Oh, *vamos* —dijo Marder.

—Dada la seriedad de las acusaciones contra la Norton —prosiguió Malone—, creo que debería considerar nuestra oferta de darle una oportunidad de responder al presidente, el señor Edgarton.

—Eso no será posible —replicó Marder.

—Es por su propio bien —aseguró Malone—. Si nos vemos obligados a decir que el presidente se niega a hablar con nosotros, parecerá…

—Mire —dijo Marder—, dejémonos de tonterías. Sin el incidente de TransPacific, ustedes no tienen noticia. Y mañana mismo presentaremos un informe preliminar de lo ocurrido en el avión de TransPacific. Le notificaremos la hora. Eso es todo por el momento. Muchas gracias por su visita, señorita Malone.

La entrevista había terminado.

ADMINISTRACIÓN DE LA NORTON
12.43 H

—No entiendo a esa mujer —dijo Marder cuando Malone se hubo marchado—. No le preocupan los hechos. No le preocupa la FAA. No le preocupa saber cómo hacemos nuestros aviones. Lo único que quiere es atacarnos. ¿Acaso trabaja para Airbus? Me gustaría averiguarlo.

John —dijo Casey—, con respecto a ese informe preliminar…

—Olvídalo —respondió Marder con sequedad—. Yo me ocuparé de eso. Tú vuelve a tu trabajo. Yo iré a la décima planta, buscaré algunos datos, arreglaré algunos asuntos. Hablaremos más tarde.

—Pero, John —insistió Casey—, le has dicho que no fueron los *slats*.

—Eso es asunto mío —dijo Marder—. Tú sigue con tu trabajo.

Cuando Casey se hubo marchado, Marder llamó a Edgarton.

—Mi vuelo sale dentro de una hora —anunció Edgarton—. Voy a Hong Kong a presentar personalmente mis condolencias a los familiares de las víctimas. También hablaré con la tripulación.

—Buena idea, Hal —dijo Marder.

—¿Qué tal ha ido la entrevista con la prensa?

—Bueno, tal como suponía, *Newsline* está preparando un reportaje extremadamente crítico sobre el N-22.

—¿Puedes detenerlos?

—Por supuesto. No te quepa duda —aseguró Marder.

—¿Cómo?

—Presentaremos un informe preliminar asegurando que el incidente no se debió a un fallo de *slats*. Diremos que se debió a una cubierta falsificada de los inversores de empuje.

—¿Había una cubierta falsificada en los inversores de empuje?

—Sí, pero no causó el accidente.

—Bien —convino Edgarton—. Una pieza defectuosa es una buena excusa. Sobre todo porque no es problema de la Norton.

—Exactamente —dijo Marder.

—¿Y la chica va a decir eso?

—Sí —respondió Marder.

—Será mejor que lo haga —dijo Edgarton—. Porque esos capullos podrían enredarla.

—Reardon —informó Marder—. Hablará con Marty Reardon.

—Como se llame. ¿Sabe lo que tiene que decir?

—Sí.

—¿Le has dado instrucciones?

—Sí. Y las repasaré con ella más tarde.

—De acuerdo —dijo Edgarton—. También quiero que vea a la asesora de imagen para los medios de comunicación.

—No sé, Hal. ¿De verdad piensas que es…?

—Sí —lo interrumpió Edgarton—. Y tú deberías estar de acuerdo. Singleton debe estar bien preparada para la entrevista.

—De acuerdo —accedió Marder.

—Sólo recuerda una cosa —dijo Edgarton—. Si metes la pata en este asunto, puedes ir preparando tu propio entierro.

Y colgó.

FUERA DE LA ADMINISTRACIÓN DE LA NORTON

13.04 H

Una vez fuera del edificio de administración, Jennifer Malone subió a su coche, más descorazonada de lo que estaba dispuesta a admitir. Sabía que era poco probable que la compañía le permitiera entrevistar al presidente. Le preocupaba que designaran a esa tal Singleton como portavoz de la empresa, y tenía el presentimiento de que así sería.

Eso cambiaría el tono emocional del reportaje. Al público le encantaba ver a los poderosos y arrogantes empresarios recibir su merecido. Una mujer inteligente y seria no produciría el mismo efecto. ¿Acaso la gente de la Norton era lo bastante lista para adivinarlo?

Y naturalmente Marty la atacaría.

Cosa que no quedaría nada bien.

Con sólo imaginarlos a los dos juntos, se le ponía la carne de gallina. Singleton era brillante y tenía un aspecto sincero y honesto. En consecuencia, cuando Marty la atacase, estaría arremetiendo contra la maternidad y la tarta de manzana. Y era imposible contener a Marty. Se le echaría al cuello.

Pero, aparte de eso, Jennifer comenzaba a pensar que el reportaje hacía aguas. Barker había sido tan convincente durante la entrevista que la había llenado de entusiasmo. Sin embargo, si lo de las directivas de aeronavegabilidad era cierto, la compañía tenía de dónde agarrarse. También le preocupaban los antecedentes de Barker. Si la FAA tenía pruebas contra él, su credibilidad quedaría en entredicho. Y ellos pasarían por idiotas por prestarle el micrófono.

El reportero, Jack como se llamase, la había decepcionado. No hacía un buen papel delante de las cámaras y su información era insustancial. Porque, en el fondo, a nadie le importaba un pimiento si corría droga por la fábrica. Todas las compañías de Estados Unidos tenían problemas con las drogas. Eso no era noticia. Y no demostraba que los aviones eran defectuosos, que era lo que Jennifer necesitaba probar. Necesitaba imágenes fuertes, convincentes, que demostraran que ese avión era una trampa mortal.

Y no las tenía.

Hasta el momento sólo tenía la cinta de la CNN, que ya era noticia antigua, y la de la explosión del motor en Miami, que no era demasiado impresionante. Un montón de humo saliendo de un ala.

Nada del otro mundo.

Para colmo, si la compañía presentaba un informe preliminar que contradecía a Barker...

Sonó el teléfono móvil.

—Cuéntame —dijo Dick Shenk sin más preámbulos.

—Hola, Dick —respondió Jennifer.

—¿Y bien? ¿En qué punto estamos? —preguntó Shenk—. Ahora mismo estoy mirando el horario. Marty termina con Bill Gates dentro de dos horas.

Jennifer hubiera querido decir: «Olvídalo. La historia hace aguas por todas partes. No saldrá bien. Fui una estúpida al pensar que podría montarlo todo en dos días.»

—¿Jennifer? ¿Lo mando hacia allí o no?

Pero no podía decir que no. No podía admitir que se había equivocado. Si se echaba atrás, Dick la mataría. La forma en que había presentado la propuesta, la seguridad con que se había marchado de su despacho, la obligaba a seguir. Sólo había una respuesta posible.

—Sí, Dick. Lo necesito.

—¿Tendrás el reportaje para el sábado?

—Sí, Dick.

—¿Y no será un reportaje sobre piezas?

—No, Dick.

—Porque no quiero que repitamos las historias de *60 Minutes*, Jennifer. Más te vale que no sea un reportaje sobre piezas.

—No lo es, Dick.

—No pareces muy convencida —dijo.

—Estoy convencida, Dick. Pero también cansada.

—De acuerdo. Marty saldrá de Seattle a las cuatro. Llegará al hotel a eso de las ocho. Ten preparado el plan de filmación para cuando él llegue y envíame una copia al fax de casa. Tendrás a Marty a tu disposición todo el día de mañana.

—De acuerdo, Dick.

—Hazlo bien, nena —dijo, y colgó.

Jennifer cerró el teléfono y suspiró.

Encendió el motor del coche y dio marcha atrás.

Casey vio salir a Malone del aparcamiento. Conducía un Lexus negro, el mismo modelo que tenía Jim. Malone no la vio, lo cual la alegró. Casey tenía muchas cosas en la cabeza. Todavía no entendía qué se proponía Marder. Había tenido una pataleta delante de la periodista, le había dicho que el incidente no se debía a los *slats* y que la CEI presentaría un informe preliminar. ¿Cómo podía decir algo así? A Marder le sobraban ínfulas, pero esta vez estaba cavando su propia fosa. Su conducta sólo podía perjudicar a la compañía... y a él mismo.

Y Casey sabía muy bien que John Marder nunca haría nada que le perjudicara.

CONTROL DE CALIDAD
14.10 H

Norma escuchó a Casey sin interrumpirla durante varios minutos. Finalmente, preguntó:

—¿Y qué quieres saber?

—Creo que Marder piensa nombrarme portavoz de la compañía.

—Lógico —dijo Norma—. Los peces gordos siempre se esconden. Edgarton nunca daría la cara. Y Marder tampoco lo hará. Tú eres el enlace con la prensa de la CEI. Y también eres una de las vicepresidentas de Norton Aircraft. Eso es lo que dirá en la parte inferior de la pantalla.

Casey guardó silencio.

Norma la miró.

—¿Qué quieres saber? —repitió.

—Marder le dijo a la reportera que el incidente del 545 no se debió a un fallo en los *slats* —dijo—. Y que mañana presentaríamos un informe preliminar.

—Hummm.

—No es cierto.

—Hummm.

—¿Qué se propone Marder? —preguntó Casey—. ¿Por qué me ha metido en esto?

—Para salvar su pellejo —dijo Norma—. Puede que quiera evitar un problema del que tú no estás al tanto.

—¿Qué clase de problema?

Norma sacudió la cabeza,

—Supongo que algo relacionado con el avión. Marder supervisó el proyecto del N-22. Sabe más sobre ese modelo de avión que cualquier otro miembro de la compañía. Tal vez no quiera que se dé a conocer algún detalle.

—¿Y por eso anuncia un descubrimiento falso?

—Presiento que sí.

—¿Y pretende que yo le saque las castañas del fuego?

—Eso parece —dijo Norma.

Casey guardó silencio durante unos instantes.

—¿Qué hago?

—Investiga —sugirió Norma a través de la nube de humo de su cigarrillo.

—*No hay tiempo...*

Norma se encogió de hombros.

—Descubre lo que ocurrió en ese vuelo. Porque te estás jugando la cabeza, cariño. Marder te ha montado una trampa.

En el pasillo se cruzó a Richman.

—Eh, hola...

—Más tarde —dijo.

Entró en su despacho y cerró la puerta. Levantó el retrato de su hija y lo miró largamente. En la foto, Allison acababa de salir de la piscina de un vecino. Estaba junto a una niña de su edad, las dos en traje de baño, empapadas. Dos delgados cuerpos infantiles, dos sonrisas semidesdentadas, despreocupadas e inocentes.

Casey dejó la fotografía, abrió una caja que había sobre su mesa y sacó un reproductor portátil de CD-ROM acoplado a una correa de plástico. Un par de cables conectaban el aparato con un extravagante par de gafas. Eran grandes, y parecían gafas protectoras, sólo que sin patillas. Y el interior de los lentes estaba recubierto de un material extraño, que brillaba a la luz. Sabía que era el presentador virtual de datos. Una tarjeta de Tom Korman cayó del interior de la caja. Decía: «Primera prueba del presentador virtual de datos. ¡Que te diviertas!»

¿Divertirse?

Apartó las gafas a un lado y echó un vistazo a los papeles que había sobre su mesa. Por fin había llegado la transcripción de las comunicaciones de la cabina de mando. También vio una copia de *TransPacific Flightlines*, la revista de a bordo de la compañía. Había una página señalada con una nota adhesiva.

Casey la abrió y vio la foto de John Chang, empleado del mes. No se parecía en nada al tipo que ella había imaginado al ver el fax. John Chang era un cuarentón de aspecto saludable. Su esposa, más entrada en carnes, sonreía a su lado. Y los hijos, acuclillados a los pies de sus padres, ya no eran unos críos: una chica de dieciocho o diecinueve años y un joven que pasaba los veinte. El muchacho se parecía a su padre, aunque con un aire más moderno: el pelo casi a cero y un pequeño pendiente de oro en una oreja.

Casey leyó el pie de foto: «Aquí descansa en la playa de la isla de Lantan con su esposa, Soon, y sus hijos, Erica y Tom.»

Enfrente de la familia había una toalla azul extendida sobre la arena y una cesta de mimbre de la que asomaba un paño de cocina a cuadros azules. Una escena corriente y carente de interés.

¿Por qué le habrían enviado una copia por fax?

Miró la fecha de la revista: enero; el número de hacía tres meses.

Pero alguien tenía un ejemplar y le había enviado una página a Casey. ¿Quién? ¿Un empleado de las líneas aéreas? ¿Un pasajero? ¿Quién?

LABORATORIO DE AUDIO DE LA NORTON
15.05 H

—Vaya. Singleton —dijo Ziegler señalando una silla. Después de golpear durante cinco minutos la puerta insonorizada, la había dejado entrar en el laboratorio de audio—. Creo que hemos encontrado lo que buscabas.

En el monitor, Casey vio el fotograma congelado de la niña sonriente, sentada sobre el regazo de su madre.

—Te interesaba el momento inmediatamente anterior al incidente —dijo Ziegler—. Aquí estamos unos dieciocho segundos antes. Empezaré a todo volumen, y luego introduciré los filtros. ¿Preparada?

—Sí —respondió Casey.

Ziegler puso la cinta. Al máximo volumen, los chupeteos de la niña sonaban como un arroyo turbulento. En la cabina de pasajeros se oía un zumbido constante.

«¿Está bueno?», preguntó el padre en voz muy alta.

—Ahora filtro el último registro —informó Ziegler. El sonido se volvió más sordo.

—Ahora el sonido de cabina.

El chupeteo del bebé volvió a subir de volumen y el sonido de fondo se apagó, de modo que el zumbido de la cabina se hizo inaudible.

—Filtro de frecuencias delta.

El chupeteo se volvió más bajo. Casey oyó casi exclusivamente los sonidos de fondo: el tintineo de los cubiertos, el roce de una tela.

El hombre dijo: «Es... u... de... uno... arah?» La voz sonaba entrecortada.

—El filtro de frecuencias delta no permite oír con claridad la voz humana —explicó Ziegler—. Pero eso no te importa, ¿verdad?

—No —respondió Casey.

El hombre dijo: «¿No... pien... es... rar... zafatas?»

Cuando terminó de hablar, el sonido prácticamente se apagó otra vez. Sólo se oían unos sonidos lejanos.

—Ahora —anunció Ziegler—. Aquí empieza.

Apareció un contador en la pantalla. Unos números rojos avanzaron rápidamente, contando décimas y centésimas de segundo. La mujer giró la cabeza y preguntó: «¿Qué... ido... eso?»

—Maldita sea —dijo Casey.

Ahora podía oírlo. Un rugido grave, claramente un sonido bajo.

—El filtro ha discriminado el ruido —explicó Ziegler—. Es un zumbido bajo, grave. En una gama de frecuencias de entre dos y cinco hercios. Casi una vibración.

No cabía ninguna duda, pensó Casey. Con los filtros, podía oírlo perfectamente. Estaba claro.

Volvió a oírse la voz del hombre y su risa atronadora: «Tra... la... iño.»

El bebé rió otra vez, con un sonido agudo y ensordecedor. «Si... mos... gado... iño», dijo el marido.

El zumbido grave se apagó.

—¡Para! —dijo Casey.

El contador se detuvo. Grandes números rojos marcaron el tiempo en la pantalla: 11.59.32.

Casi doce segundos, pensó Casey. Y doce segundos era el que tardaban en extenderse los *slats*.

En el vuelo 545 se habían extendido los slats.

Ahora, en el monitor se veía el descenso en picado, la niña escabulléndose del regazo de su madre, la madre abrazándola con cara de pánico. En el fondo, los pasajeros aterrorizados. Con los filtros, sus gritos eran extraños sonidos entrecortados, similares a las interferencias de radio.

Ziegler paró la cinta.

—Aquí tienes los datos que necesitabas. Y yo diría que son inequívocos.

—Se extendieron los *slats* —dijo Casey.

—Sin duda. Es un sonido inconfundible.

—Pero ¿por qué? —El avión volaba a velocidad de crucero. ¿Por qué se habían extendido? ¿Había sido una extensión incontrolada, o la había efectuado el piloto? Si hubieran tenido la información del registrador de datos de vuelo, habrían podido responder esa pregunta de inmediato. Pero las operaciones en ese sentido iban muy lentas.

—¿Has examinado el resto de la cinta?

—Sí. No hay nada de interés hasta que suenan las alarmas de la cabina de mando —dijo Ziegler—. Podría montar una secuencia de lo que el avisador de audio dice al piloto a partir del momento en que la cámara se encalla debajo de la puerta. Pero eso me llevará otras veinticuatro horas.

—Sigue trabajando —exigió Casey—. Necesito cualquier dato que puedas aportar.

En ese momento sonó el busca. Casey lo desprendió del cinturón y lo miró:

***JM ADMIN AOTLJ

ADMINISTRACIÓN
17.00 H

John Marder estaba sereno... y eso era peligroso.

—Sólo será una entrevista breve —anunció—. Diez o quince minutos como máximo. No tendrás que entrar en detalles. Pero, como responsable de prensa de la CEI, eres la persona idónea para explicar el compromiso de la compañía con la seguridad aérea, la exhaustiva investigación que llevamos a cabo después de cada incidente, nuestros esfuerzos para perfeccionar el producto. Luego explicarás que el informe preliminar demuestra que el incidente se debió a una cubierta falsificada de los inversores de empuje, instalada en una zona de reparación extranjera, de modo que no pudo haber sido un fallo de *slats*. Y hundirás a Barker. Hundirás a *Newsline*.

—John —dijo Casey—. Vengo del laboratorio de audio. Ya no hay ninguna duda: los *slats* se extendieron.

—Las pruebas de audio son sólo circunstanciales, y eso en el mejor de los casos —adujo Marder—. Ziegler está loco. Para saber exactamente qué ocurrió, tendremos que esperar la información del registrador de datos de vuelo. Mientras tanto, la CEI ha encontrado una explicación que descarta un fallo de *slats*.

—Esto no me gusta, John —dijo Casey con la sensación de que su propia voz sonaba muy lejana.

—Nuestro futuro está en juego, Casey.

—Lo entiendo, pero...

—La venta a China salvará a la compañía. El dinero significa expansión, aviones nuevos, un futuro prometedor. Estamos hablando de eso, Casey. De miles de empleos.

—Lo sé, John, pero...

—Deja que te haga una pregunta, Casey: ¿Tú crees que el N-22 tiene algún problema?

—Claro que no.

—¿Crees que es una trampa mortal?

—No.

—¿Y qué me dices de la compañía? ¿Tienes una buena opinión de ella?

—Desde luego.

La miró fijamente, sacudiendo la cabeza. Por fin dijo:

—Quiero que hables con una persona.

Edward Fuller era el director del Departamento Jurídico de la Norton. Era un hombre delgado y desgarbado de unos cuarenta años. Aparentemente incómodo, se sentó en una silla del despacho de Marder.

—Edward —dijo Marder—. Tenemos un problema. Este fin de semana *Newsline* emitirá un reportaje sobre el N-22 a la hora de máxima audiencia. Y será un reportaje crítico.

—¿Muy crítico?

—Dirán que el N-22 es una trampa mortal.

—Vaya —dijo Fuller—. Es una pena.

—Sin duda —coincidió Marder—. Te he mandado llamar porque quiero saber qué podemos hacer al respecto.

—¿Hacer? —preguntó Fuller, frunciendo el entrecejo.

—Sí —respondió Marder—. Estamos convencidos de que *Newsline* ofrecerá un reportaje claramente sensacionalista. Su versión de los hechos carece de fundamento y perjudicará a nuestro producto. Creemos que quieren difamarnos de manera negligente y deliberada.
—Ya veo.

—¿Qué podemos hacer? —repitió Marder—. ¿Podemos evitar que emitan el reportaje?

—No.

—¿Podemos conseguir un mandato judicial para que el reportaje no salga al aire?

—No. Una censura previa a la emisión perjudicaría la imagen de la compañía.

—¿Quieres decir que nos dejaría mal parados? —preguntó Marder.

—¿Un intento de hacer callar a la prensa? ¿Una violación de la primera enmienda? La gente creería que tenemos algo que ocultar.

—En otras palabras, ellos pueden emitir el reportaje y nosotros no podemos hacer nada para evitarlo.

—Así es —confirmó Fuller.

—De acuerdo. Pero yo creo que la información de *Newsline* es inexacta y tendenciosa. ¿Podemos exigir que nos concedan el mismo tiempo que a nuestros críticos para presentar nuestra versión de los hechos?

—No —respondió Fuller—. La doctrina de equidad, que garantizaba una provisión equivalente de tiempo en televisión, se vetó durante el mandato de Reagan. Los programas informativos de televisión no tienen la obligación de presentar todas las caras de una noticia.

—¿Así que pueden decir lo que les venga en gana? ¿Por muy parcial que sea?

—Exactamente.

—No me parece bien.

—Es la ley —respondió Fuller encogiéndose de hombros.

—De acuerdo. Ahora bien, este programa va a emitirse en un momento muy crítico para nuestra compañía. Una publicidad adversa podría costarnos la venta a China.

—Así es.

—Supongamos que perdemos la transacción por culpa de ese programa —dijo Marder—. Si podemos demostrar que *Newsline* presentó una versión falsa de los hechos, y considerando que se lo advertimos con anterioridad, ¿podemos demandarlos por daños y perjuicios?
—En la práctica, no. Tendríamos que demostrar que incurrieron en una negligencia temeraria, omitiendo deliberadamente datos que obraban en su poder. Y eso es muy difícil de demostrar.

—De modo que no podremos demandar a *Newsline*.

—No.

—Ellos pueden decir lo que les dé la gana, y si con eso arruinan a la compañía, mala suerte.

—Correcto.

—¿Hay alguna restricción legal a lo que pueden decir?

—Veamos. —Fuller se movió en la silla—. Si dan una imagen falsa de la compañía, podríamos demandarlos. Pero en este caso un abogado ha interpuesto una demanda judicial en representación de un pasajero del vuelo 545. Así que *Newsline* podría alegar que se limitaron a presentar los hechos; es decir, que fue el abogado quien hizo las acusaciones contra nosotros.

—Entiendo —dijo Marder—. Pero una demanda presentada en un juzgado tiene una publicidad limitada. Y *Newsline* va a transmitir estas acusaciones absurdas a cuarenta millones de telespectadores. Y al mismo tiempo darán credibilidad a las acusaciones por el simple hecho de repetirlas en televisión. Los perjuicios que pueden causarnos no tienen nada que ver con la demanda original, sino con su exposición pública.

—Lo entiendo. Pero la ley no lo verá de ese modo. *Newsline* tiene derecho a informar de una demanda judicial.

—¿Quieres decir que *Newsline* no tiene ninguna responsabilidad legal por dar crédito a una acusación, por absurda que ésta sea? Si ese abogado dijera, por ejemplo, que nosotros empleamos a pederastas, ¿*Newsline* podría emitir la noticia y nosotros no tendríamos derecho a demandarlo?

—Exactamente —contestó Fuller.

—Pues supongamos que vamos a juicio y ganamos. Entonces quedará claro que *Newsline* presentó una imagen equivocada de nuestro producto, basándose en la opinión del abogado. En ese caso, ¿podríamos obligar a *Newsline* a retractarse ante los cuarenta millones de telespectadores?

—No. No están obligados a hacerlo.

—¿Por qué no?

—*Newsline* tiene derecho a decidir qué es noticia. Si ellos consideran que la sentencia del juicio no es noticia, no tienen por qué emitirla. Ellos eligen.

—Y entretanto la compañía quebrará —concluyó Marder—. Treinta mil personas perderán su empleo, su casa y su seguro médico e iniciarán una carrera nueva en Burger King. Y otras cincuenta mil acabarán en la calle cuando nuestros proveedores de Georgia, Ohio, Texas y Connecticut se queden sin encargos. Todas esas personas que han dedicado su vida a diseñar, fabricar y promocionar los mejores aviones de la historia recibirán un apretón de manos y una patada en el culo. ¿Así son las cosas?

Fuller se encogió de hombros.

—Sí. Así funciona el sistema.

—Pues yo creo que el sistema apesta.

—El sistema es el sistema —replicó Fuller.

Marder miró a Casey y luego nuevamente a Fuller.

—Pues es una injusticia, Ed —dijo—. Hacemos un producto excelente, y todos los datos y hechos objetivos demuestran que es seguro y digno de confianza. Hemos estado perfeccionándolo y poniéndolo a prueba durante años. Tenemos una reputación intachable. Pero tú dices que un equipo de televisión puede hacernos una visita, husmear durante un par de días, y cargarse nuestro producto en una cadena nacional de televisión. Y una vez que lo hayan hecho, no tendrán responsabilidad legal sobre sus actos, y nosotros no podremos demandarlos para cubrir las pérdidas.

Fuller asintió con un gesto.

—Es injusto —repitió Marder.

Fuller se aclaró la garganta.

—Bueno; no siempre ha sido así. Pero desde hace treinta años, desde el caso Sullivan en 1964, se ha invocado la primera enmienda en los casos de difamación. Ahora la prensa tiene más libertad.

—Libertad incluso para cometer abusos —apostilló Marder.

—Los abusos de la prensa son historia antigua —dijo Fuller—. Pocos años después de dictarse la primera enmienda, Thomas Jefferson denunció las inexactitudes de la prensa, la injusticia...

—Pero, Ed —lo interrumpió Marder—, no estamos hablando de hace dos siglos. Ni de editoriales más o menos desagradables en un periódico de la colonia. Hablamos de un programa de televisión con imágenes sensacionalistas que llegarán instantáneamente a cuarenta o cincuenta millones de personas, un alto porcentaje de la población nacional, y devastará nuestra reputación. La devastará. Es injustificable. Y así están las cosas. Por lo tanto, ¿qué nos aconsejas, Ed?

—Veamos. —Fuller volvió a aclararse la garganta—. Yo siempre aconsejo a mis clientes que digan la verdad.

—Eso está muy bien, Ed. Un consejo muy sensato. Pero ¿qué *hacemos*?

—Lo ideal sería que pudierais explicar qué sucedió realmente en el vuelo 545.

—El incidente ocurrió hace cuatro días. Todavía no hemos descubierto nada.

—Lo ideal sería que lo explicarais —repitió Fuller.

Cuando Fuller se hubo marchado, Marder se volvió hacia Casey. No dijo nada. Se limitó a mirarla.

Casey guardó silencio durante unos instantes. Sabía muy bien qué se proponían Marder y el abogado. Había sido una representación excelente. Sin embargo el abogado tenía razón. Lo ideal sería decir la verdad, explicar lo sucedido en el vuelo 545. Mientras lo escuchaba, se le había ocurrido que quizá encontrara una forma de explicar la verdad, o una parte de la verdad, y salir airosa. Había suficientes cabos sueltos, suficientes incertidumbres que podría articular para crear una historia coherente.

—De acuerdo, John —accedió—. Haré la entrevista.

—Excelente —dijo Marder, sonriendo y restregándose las manos—. Sabía que lo entenderías, Casey. *Newsline* ha programado la entrevista para mañana a las cuatro de la tarde. Entretanto, quiero que hables con una asesora de imagen, una persona ajena a la compañía...

—John, lo haré a mi manera.

—Es una mujer estupenda y...

—Lo siento —dijo Casey—. No tengo tiempo.

—Te ayudará Casey. Te enseñará algunos trucos.

—John, tengo mucho trabajo.

Dicho esto, Casey salió del despacho.

CENTRO DE DATOS DIGITALES
18.15 H

No se había comprometido a decir lo que Marder quería que dijera; sólo se había comprometido a hacer la entrevista. Tenía menos de veinticuatro horas para realizar progresos significativos en la investigación. No era tan tonta como para creer que podría aclarar el incidente en ese tiempo, pero quizá pudiera averiguar algo para decírselo al reportero.

Había muchas pistas pendientes de confirmación: el posible defecto del pasador de blocaje; el posible fallo del sensor de proximidad; la posible entrevista en Vancouver con el primer oficial; el vídeo que estaba en Video Imaging; la traducción que estaba haciendo Ellen Fong; la certeza de que los *slats* se habían extendido, pero también se habían retraído de inmediato...

Todavía tenía muchas comprobaciones que hacer.

—Sé que necesitas los datos —dijo Rob Wong, girando en su silla—. Lo sé perfectamente, créeme. —Estaba en la sala de indicadores digitales, ante un montón de pantallas atiborradas de datos—. Pero ¿qué quieres que haga?

—Rob, los *slats* se extendieron —dijo Casey—. Necesito saber por qué y qué más pasó durante el vuelo. Y no puedo averiguarlo sin el registrador de datos de vuelo.

—En tal caso, será mejor que afrontes los hechos. Hemos estado recalibrando ciento veinte horas de datos. Las primeras noventa y siete horas están bien. Las últimas veintitrés son anómalas.

—Sólo me interesan las últimas tres horas.

—Lo entiendo —repuso Wong—. Pero para recalibrar esas últimas tres horas tenemos que volver al punto donde se quemó el fusible v avanzar desde allí. Es decir, que tenemos que recalibrar veintitrés horas. Y tardarnos unos dos minutos por zona.

—¿Qué quieres decir? —preguntó Casey, frunciendo la frente, aunque ya estaba calculándolo mentalmente.

—Que a dos minutos por zona tardaremos sesenta y cinco semanas.

—¡Eso es más de un año!

—Trabajando veinticuatro horas por día. En la práctica, tardaríamos tres años en generar los datos.

—Rob, los necesitamos *ahora*.

—Es imposible, Casey. Tendréis que averiguar qué pasó sin contar con el registrador de datos de vuelo. Lo siento Casey, pero así están las cosas.

Llamó a Contabilidad.

—¿Puedo hablar con Ellen Fong?

—Hoy no ha venido. Dijo que se quedaría trabajando en casa.

—¿Tiene su número de teléfono?

—Claro —dijo la mujer—. Pero ahora no la encontrará. Tenía que ir a una cena benéfica con su esposo.

—Dígale que he llamado —pidió Casey.

Luego llamó a Video Imaging, en Glendale, la compañía que estaba analizando la cinta de vídeo. Preguntó por Scott Harmon.

—Scott ya se ha marchado. Lo encontrará mañana a partir de las nueve.

A continuación llamó a Steve Nieto, el representante en Vancouver, y se puso su secretaria.

—Steve no está. Ha tenido que marcharse temprano. Pero sé que quería hablar con usted. Ha dicho que tenía malas noticias.

Casey suspiró. Era la única clase de noticias que recibía.

—¿Puede ponerse en contacto con él?

—No hasta mañana.

—Dígale que he llamado.

Inmediatamente después sonó su teléfono móvil.

—Caray, Benson es un tipo muy desagradable —dijo Richman—. ¿Qué demonios le pasa? Temí que fuera a pegarme.

—¿Dónde estás?

—En el despacho. ¿Quieres que me reúna contigo?

—No —dijo Casey—. Ya son más de las seis. Por hoy has terminado.

—Pero…

—Hasta mañana, Bob.

Y colgó.

Fuera del hangar 5, vio al equipo de electricistas preparar el 545 para el test de ciclos eléctricos de esa noche. Habían elevado el avión a unos tres metros de altura. El aparato descansaba sobre unos montantes metálicos azules situados debajo de ambas alas y en las partes delantera y trasera del fuselaje. Los operarios habían colocado una red de seguridad negra debajo del avión, a unos seis metros de altura. A lo largo del fuselaje, las puertas y los paneles accesorios estaban abiertos, y los electricistas caminaban sobre la red, conectando cables desde las cajas de empalme y la consola principal de pruebas, una caja de casi dos metros de lado, situada en el suelo, a un lado del avión.

El test de ciclos eléctricos consistía en enviar impulsos eléctricos a todos los componentes del sistema eléctrico del avión. De ese modo se probaba en rápida sucesión cada componente, desde las luces de la cabina a las luces de lectura, los paneles de la cabina de mando, el encendido del motor y las ruedas del tren de aterrizaje. La prueba completa tardaría dos horas y se repetiría una docena de veces a lo largo de la noche.

Cuando pasaba junto a la consola, Casey vio a Teddy Rawley. La saludó con la mano, pero no se acercó a ella. Estaba ocupado. Sin duda sabría que la prueba de vuelo estaba programada para tres días después, y querría asegurarse de que el test de ciclos eléctricos se hiciera correctamente.

Devolvió el saludo a Teddy, pero él ya se había vuelto de espaldas.

Casey regresó a su despacho.

Comenzaba a oscurecer y el cielo había adquirido un color azul oscuro. Casey echó a andar hacia el edificio de Administración, oyendo el zumbido lejano de los aviones que despegaban en el aeropuerto de Burbank. En el camino, se encontró con Amos Peters, que se dirigía con paso cansino hacia su coche con un montón de papeles bajo el brazo. Miró hacia atrás y la vio.

—Hola, Casey.

—Hola, Amos.

Amos dejó los papeles sobre el techo del coche y se inclinó para abrir la puerta.

—He oído que te están apretando las clavijas.

—Sí.

No le sorprendió que lo supiera. Sin duda ya lo sabía toda la fábrica. Una de las primeras cosas que había aprendido en la Norton era que todo el mundo se enteraba de todo pocos minutos después de que sucediera.

—¿Vas a hacer la entrevista?

—He dicho que sí.

—¿Y dirás lo que ellos quieren que digas? —preguntó Amos. Casey se encogió de hombros—. No tengas problemas de conciencia. En la escala evolutiva, la gente de la televisión está apenas un peldaño por encima de los insectos de una charca. Tú miente. Y al diablo con todo.

—Ya veremos.

Amos suspiró.

—Ya tienes edad para saber lo que te conviene —dijo—. ¿Te marchas a casa?

—Todavía no.

—Yo en tu lugar no me pasearía por la planta de noche, Casey.

—¿Por qué no?

—La gente está nerviosa —respondió Amos—. Será mejor que estos días vuelvas a casa temprano. ¿Sabes lo que quiero decir?

—Lo tendré en cuenta.

—Hazme caso, Casey. Hablo en serio.

Amos se subió al coche y se marchó.

CONTROL DE CALIDAD
7.20 H

Norma se había marchado. Las oficinas de Control de Calidad estaban vacías. El personal de limpieza había empezado por los despachos del fondo; oyó una voz lejana, procedente de una radio portátil, cantando: *Run Baby Run*.

Casey se acercó a la cafetera, se sirvió una taza de café frío y se la llevó a su despacho. Encendió las luces y miró la pila de documentos que la esperaba encima de su mesa.

Se sentó y procuró no desalentarse por el curso que tomaban los acontecimientos. Faltaban apenas veinte horas para la entrevista y las pistas empezaban a desvanecerse.

Tú miente. Y al diablo con todo.

Suspiró. Quizá Amos tuviera razón.

Miró los papeles y apartó la fotografía de John Chang y su risueña familia. No sabía qué otra cosa hacer, aparte de repasar los documentos. Y comprobar que no se le hubiera escapado nada.

Volvió a examinar las tablas del plan de vuelo. Una vez más, la desconcertaron. Recordó que la noche anterior, poco antes de que Marder la telefoneara, se le había ocurrido una idea. Había tenido un presentimiento... pero ¿qué era?

Fuera lo que fuese, se había borrado de su mente. Dejó el plan de vuelo a un lado, incluyendo la lista de tripulación que lo acompañaba:

John Zhen Chang, comandante	7—5—51	H
Leu Zan Ping, primer oficial	11—3—59	H
Richard Yong, primer oficial	9—9—61	H
Gerhard Reimann, primer oficial	23—7—49	H
Thomas Chang, primer oficial	29—6—70	H
Henri Marchand, mecánico de vuelo	25—4—69	H
Robert Sheng, mecánico de vuelo	13—6—62	H
Harriet Chang, auxiliar de vuelo	12—5—77	M
Linda Ching, auxiliar de vuelo	18—5—76	M
Nancy Morley, auxiliar de vuelo	19—7—75	M
Kay Liang, auxiliar de vuelo	4—6—69	M
John White, auxiliar de vuelo	30—1—70	H
M. V. Chang, auxiliar de vuelo	1—4—77	M
Sha Yan Hao, auxiliar de vuelo	13—3—73	**M**
Y. Jiao, auxiliar de vuelo	18—11—	M
Harriet King, auxiliar de vuelo	10—10—	M
B. Choig, auxiliar de vuelo	18—11—	M
Yee Chang, auxiliar de vuelo	8—1—74	M

Hizo una pausa y bebió un sorbo de café frío. Aquella lista tenía algo extraño, pero no alcanzaba a precisar qué.

La dejó a un lado.

A continuación había una transcripción de las comunicaciones de la torre de control de California Sur. Como de costumbre, estaba escrita sin signos de puntuación, y las transmisiones del 545 aparecían intercaladas entre las de otros aviones.

0543:12	UAH 198	tres seis cinco tierra treinta y cinco mil
0543:17	USA 2585	en frecuencia otra vez cambiamos radio lo sentimos
0543:15	ATAC	recibido uno nueve ocho
0543:19	AAL001	combustible sigue en cuatro dos cero uno
0543:22	ATAC	recibido dos cinco ocho cinco no hay problema ya lo tenemos
0543:23	TPA545	aquí transpacific cinco cuatro cinco tenemos una emergencia

0543:26	ATAC	afirmativo cero cero uno
0543:29	ATAC	adelante cinco cuatro cinco
0543:31	TPA545	solicito permiso para aterrizaje de emergencia en los ángeles
0543:32	AAL001	bajando a veintinueve mil
0543:35	ATAC	de acuerdo cinco cuatro cinco tomo nota de su solicitud de aterrizaje de emergencia
0543:40	TPA545	afirmativo
0543:41	ATAC	especifique la naturaleza de la emergencia
0543:42	UAH198	tres dos uno tierra treinta y dos mil
0543:55	AAL001	nos mantenemos en dos seis nueve
0544:05	TPA545	tenemos una emergencia con los pasajeros necesitamos ambulancias en tierra yo diría treinta o cuarenta ambulancias quizá más
0544:10	ATAC	tpa cinco cuatro cinco repita ha pedido cuarenta ambulancias
0544:27	UAH198	giramos uno dos cuatro punto nueve
0544:35	TPA545	afirmativo sufrimos violentas turbulencias durante el vuelo tenemos heridos entre los pasajeros y la tripulación
0544:48	ATAC	confirmado uno nueve ocho buenos días
0544:50	ATAC	transpacific tomo nota de su solicitud de cuarenta ambulancias en tierra
0544:52	UAH198	gracias

Casey estaba desconcertada, pues las comunicaciones indicaban que el piloto había actuado de un modo muy extraño.

Por ejemplo, el incidente de TransPacific había ocurrido poco después de las cinco de la mañana. A esa hora, el avión aún seguía en contacto con la torre de control de Honolulú. Con tantos heridos, el comandante podría haber informado de la emergencia a Honolulú.

Pero no lo había hecho.

¿Por qué no?

En cambio, había continuado hasta Los Ángeles. Y había esperado hasta que estaba a punto de aterrizar para comunicar la emergencia.

¿Por qué había esperado tanto?

¿Y por qué había dicho que el incidente se había debido a turbulencias? Sabía que no era cierto. El comandante le había dicho a las azafatas que los *slats* se habían extendido. Y Casey sabía, por la cinta de Ziegler,

que era verdad. Entonces ¿por qué el piloto no lo había comunicado a la torre de control? ¿Por qué iba a mentir a la torre?

Todo el mundo coincidía en que John Chang era un buen piloto. Así que, ¿cómo se explicaba su conducta? ¿Se encontraba en estado de *shock*? Hasta los mejores pilotos podían comportarse de manera extraña en una crisis. Pero aquí parecía haber un patrón coherente... casi un plan. Siguió leyendo.

0544:59	ATAC	necesita también personal médico cuál es la naturaleza de las lesiones de los heridos
0545:10	TPA545	no estoy seguro
0545:20	ATAC	puede hacer un cálculo aproximado
0545:30	TPA545	lo siento no es posible
0545:32	AAL001	dos uno dos libre
0545:35	ATAC	alguien ha perdido el conocimiento
0545:40	TPA545	no lo creo pero hay dos muertos

El capitán anunció las muertes en el último momento. ¿Qué le pasaba?

0545:43	ATAC	confirmado cero cero uno
0545:51	ATAC	tpa cinco cuatro cinco cuál es el estado del avión
0545:58	TPA545	la cabina de pasajeros ha sufrido daños pero sólo daños leves

¿Daños leves?, pensó Casey. Reparar la cabina de pasajeros costaría millones de dólares. ¿Es que el capitán no había salido a mirar? ¿No estaba enterado de la magnitud de los daños? ¿Por qué había dicho eso?

0546:12	ATAC	cuál es el estado de la cabina de mando
0546:22	TPA545	la cabina de mando está operativa fdau normal
0546:31	ATAC	tomo nota cinco cuatro cinco cuál es el estado de la tripulación
0546:38	TPA545	comandante y primer oficial en buen estado

En ese momento, uno de los primeros oficiales estaba cubierto de sangre. ¿Acaso el piloto no lo sabía? Echó un vistazo al resto de la transcripción y la dejó a un lado. Por la mañana se la enseñaría a Felix y le pediría su opinión.

Continuó con los informes de estructura, interior de cabina datos relevantes sobre la cubierta de inversor de empuje y el pasador de blocaje falsos. Lenta, pacientemente, trabajó hasta bien entrada la noche.

Pasaba de las diez cuando sacó una vez más la copia impresa de fallos del vuelo 545. Había acariciado la esperanza de poder saltársela y usar la información del registrador de datos de vuelo. Pero ahora no tenía más remedio que examinarla.

Bostezando, exhausta, miró las columnas de números de la primera página:

A/S PWR TEST	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
AIL SERVO COM	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
AOA INV	1	0	2	0	0	0	1	0	0	0	1
CFDS SENS FAIL	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
CRZ CMD MON INV	1	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0
EL SERVO COM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
EPR/N1 TRA—1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
FMS SPEED lNV	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
PRESS ALT INV	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
G/S SPEED ANG	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
SLAT XSIT T/O	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G/S DEV INV	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	1
GND SPD INV	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0
TAS INV	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
TAT INV	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
AUX 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AUX 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AUX 3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AUX COA	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A/S ROX—P	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
RDR PROX—1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
AOA BTA	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1
FDS RG	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
F—CMD MON	1	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0

No tenía ganas de seguir. Todavía no había cenado, y necesitaba comer algo. Además, la única duda que tenía con respecto a esa lista de fallos era acerca de las lecturas de AUX. Había consultado a Ron, que le había

dicho que la primera correspondía a la unidad de potencia auxiliar, la segunda y la tercera no estaban en uso, y la cuarta, AUX COA, se refería a una conexión instalada por el cliente. Pero, según Ron, allí no había nada, pues una lectura cero era normal. Se trataba de una lectura por omisión.

De modo que había terminado con la lista.

Su jornada había concluido.

Casey se levantó, se estiró y consultó el reloj. Eran las diez y cuarto. Debía dormir un poco, pensó. Después de todo, al día siguiente saldría en la televisión. No quería que su madre la llamara después del programa y dijera: «Cariño, parecías tan cansada. »

Casey dobló la lista de fallos y la guardó.

Cero, pensó, era la lectura por defecto ideal. Y eso era lo que había descubierto en esa noche de trabajo.

Un gran cero.

Nada.

—Un enorme y orondo cero —dijo en voz alta—. O sea, que no tengo nada.

Se resistía a pensar que lo que realmente significaba era que se le agotaba el tiempo, que su plan de acelerar la investigación había fracasado, y que cuando apareciera en la televisión al día siguiente, no tendría ninguna respuesta aceptable a las preguntas de Marty Reardon. Ninguna, salvo la respuesta que Marder quería que diera.

Tú mientes, pensó. Y al diablo con todo.

Quizá no tuviera otra opción.

Ya tienes edad para saber lo que te conviene, se dijo.

Casey apagó la lámpara de su escritorio y se dirigió a la puerta.

Se despidió de Esther, la señora de la limpieza, y salió al pasillo. Entró en el ascensor y apretó el botón de la planta baja.

La lamparilla del botón se encendió, iluminando el número 1.

Cuando las puertas comenzaban a cerrarse, bostezó. Estaba agotada. Trabajar hasta tan tarde era una tontería. Cometía errores absurdos, se le escapaban cosas.

Miró el botón iluminado.

Y su mente también se iluminó.

—¿Ha olvidado algo? —preguntó Esther al ver que Casey volvía a su despacho.

—No —respondió ella.

Rebuscó entre los documentos de la mesa con rapidez y torpeza, desordenado los papeles, dejando caer algunos al suelo. Ron había dicho que el valor por omisión era cero, y en consecuencia, cuando uno veía un cero no sabía si la línea estaba en funcionamiento o no. Pero si había un 1... significaba que... Encontró la lista y siguió las columnas de números con un dedo.

AUX 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AUX 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AUX 3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AUX COA	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0

¡Había un 1! AUX COA había registrado un fallo en el segundo tramo del vuelo. Eso significaba que la línea AUX COA estaba en uso en el avión.

Pero ¿para qué la habían usado?

Respiró hondo.

No se atrevía a acariciar esperanzas.

Ron había dicho que AUX COA significaba *Customer Optional Additions*, o sea, los dispositivos optativos añadidos por el cliente. El cliente usaba esa línea para dispositivos como el QAR.

El *Quick Access Recorder*, el Registrador de Acceso Rápido, era otro registrador de vuelo instalado para facilitar la tarea del personal de mantenimiento. Registraba los mismos parámetros del registrador de vuelo corriente. Si en el avión había uno de estos dispositivos, podría solucionar todos sus problemas.

Pero Ron insistía en que el reactor no tenía QAR.

Dijo que había mirado en la cola, el sitio donde se instalaba habitualmente en el N-22, y no lo había encontrado.

¿Habría buscado en otro sitio?

¿Habría registrado todo el avión?

Porque Casey sabía que un registrador optativo, como el QAR, no estaba sujeto a la normativa de la FAA. Podía estar en el lugar del avión que escogiera el operador, en el compartimiento posterior de acceso, en la bodega de carga, en el bastidor del equipo de radio, situado debajo de la cabina de vuelo... En cualquier sitio.

¿Ron se había fijado?

Decidió comprobarlo por sí misma.

Dedicó los diez minutos siguientes a hojear los manuales de mantenimiento del N-22, pero no encontró nada. Los manuales no mencionaban el QAR, o por lo menos ella no halló ninguna referencia.

Sin embargo, los manuales que había en su despacho eran sus copias personales. Casey no estaba directamente involu

crada en el mantenimiento del avión, de modo que no tenía las últimas versiones. La mayoría de los ejemplares eran de la época en que había entrado a la compañía; es decir, que tenían cinco años de antigüedad.

Entonces vio sobre su mesa el presentador virtual de datos. Vaya, pensó. Cogió las gafas y se las puso. Las conectó al reproductor de CD-ROM y apretó el interruptor de encendido.

No pasó nada.

Examinó el equipo durante unos instantes, hasta que cayó en la cuenta de que no había ningún disco dentro del aparato. Buscó en la caja de cartón, encontró un disco plateado, y lo introdujo en el reproductor. Volvió a pulsar el botón de encendido.

Las gafas se iluminaron. Proyectada en el interior de las gafas, vio la primera página del primer manual de mantenimiento. No entendía bien cómo funcionaba el aparato, pues las gafas estaban apenas a dos centímetros de sus ojos y sin embargo la página proyectada parecía flotar en el aire, a medio metro de distancia. La imagen era prácticamente transparente; podía ver a través de ella.

Korman solía decir que la realidad virtual era virtualmente inútil, excepto cuando se usaba para algunas aplicaciones especiales. El mantenimiento era una de ellas. Un técnico muy atareado, que debía trabajar con las manos ocupadas o cubiertas de grasa, no tenía tiempo ni ganas de ponerse a hojear un voluminoso manual. Si uno se encontraba a diez metros de altura, reparando el motor de un reactor, no podía cargar con tres kilos de manuales. De modo que los presentadores virtuales de datos eran ideales para esas situaciones. Y Korman había diseñado uno.

Tanteando los botones del reproductor de CD-ROM, Casey descubrió que podía explorar los manuales. También tenía una función de búsqueda, que proyectaba un teclado en el aire. Casey tuvo que apretar varias veces otro botón para mover el cursor hasta la letra «Q», luego la «A» y finalmente la «R». La maniobra resultaba muy torpe.

Pero funcionó.

Después de un momentáneo parpadeo, una página se proyectó en el aire:

N-22

REGISTRADOR DE ACCESO RÁPIDO (QAR)

UBICAClONES RECOMENDADAS

Pulsando otros botones, exploró una serie de diagramas que señalaban detalladamente los sitios donde podía instalarse un QAR en el N-22.

En total, había unos treinta sitios posibles.

Casey se enganchó el reproductor de CD-ROM al cinturón y se dirigió a la puerta.

AEROPUERTO DE MARINA
22.20 H

Marty Reardon todavía estaba en Seattle.

La entrevista con Gates se había prolongado, y Marty había perdido el avión. Viajaría por la mañana, de modo que Jennifer tendría que modificar su horario.

Sería un día de locos. El plan original de Jennifer era empezar a las nueve, pero ahora debería retrasar el comienzo hasta las diez por lo menos. Estaba sentada en la habitación del hotel, delante de su ordenador portátil, procurando organizar el horario.

9.00—10.00 Traslado desde aeropuerto de Los Ángeles
10.00—10.45 Barker en su despacho
11.00—11.30 King en el aeropuerto
11.30—12.00 FAA en el aeropuerto
12.15—13.45 Traslado a Burbank
14.00—14.30 Rogers en Burbank
14.30—15.30 Toma exterior de Norton
16.00—16.30 Singleton en Norton
17.30—18.00 Viaje a Los Ángeles

Demasiado justo. No había tiempo para comer, para atascos de tráfico, para los habituales problemas de producción. Y el día siguiente era viernes. Marty querría coger el vuelo a Nueva York de las seis de la tarde. Marty tenía una novia nueva y pasaba los fines de semana con ella. Si perdía el avión, se pondría furioso.

Y era evidente que iba a perderlo.

El problema era que cuando Marty terminara con Singleton, en Burbank, sería la hora punta. No llegaría a tiempo para coger el vuelo

de las seis. En realidad, debería salir de Burbank a las dos y media. Lo que significaba anticipar la entrevista con Singleton y postergar la del abogado. Pero temía que un cambio de última hora le hiciera perder la entrevista con el tipo de la FAA. Aunque el abogado sería flexible. Si ella se lo pedía, esperaría hasta medianoche.

Ya había hablado con él. King era un charlatán, pero podía decir algo sustancioso en poco tiempo. Cinco, diez segundos. Frases impactantes. Aprovechables.

9.00—10.00	Traslado desde el aeropuerto de Los Ángeles
10.00—10.45	Barker en su despacho
11.00—11.30	FAA en el aeropuerto
11.30—12.30	Traslado a Burbank
12.30—13.00	Rogers en Burbank
13.00—14.00	Toma exterior de Norton
14.00—14.30	Singleton en Norton
14.30—16.00	Traslado al aeropuerto de Los Angeles
16.00—16.30	King en el aeropuerto
17.00—18.00	Relleno

Eso estaba mejor. Repasó mentalmente sus posibilidades. Si el tipo de la FAA servía (Jennifer aún no lo conocía; sólo había hablado con él por teléfono), Marty le sacaría provecho. Si el traslado a Burbank se prolongaba demasiado, suspendería la entrevista con Rogers, que de todos modos no serviría de mucho, y pasaría directamente a la toma de Marty delante de la Norton. Con Singleton terminarían pronto. Jennifer pensaba meterle prisa a Marty, para que no se ensañara con aquella mujer. Y el horario ajustado ayudaría.

De regreso en el aeropuerto de Los Ángeles, terminaría con King. Marty se marcharía a las seis, y Jennifer tendría la cinta. Se metería en una cabina de edición, cortaría las tomas y montaría el reportaje en Nueva York esa misma noche. El sábado por la mañana se lo pasaría a Dick, lo discutirían y harían un nuevo montaje a mediodía. Con tiempo suficiente para salir al aire.

Tomó nota de que debía llamar a la Norton por la mañana para avisar que adelantaría dos horas la entrevista con Singleton.

Finalmente cogió la pila de documentos que habían enviado desde la Norton a su despacho, material de investigación que Deborah a su vez le había enviado a ella. Jennifer no se había molestado en revisarlos, y tampoco le apetecía hacerlo en ese momento, pero no tenía ninguna ocupación mejor. Los hojeó rápidamente. Tal como había previsto, eran

escritos elogiosos sobre el N-22, diciendo que el avión era seguro, que tenía un excelente historial de...

De repente se detuvo y miró fijamente un documento.

—No lo puedo creer —dijo.

Y cerró la carpeta.

HANGAR 5
22.30 H

Por la noche, la planta de la Norton parecía desierta; el aparcamiento prácticamente vacío, los edificios circundantes silenciosos. Pero estaba bien iluminada. El personal de seguridad mantenía las luces encendidas durante toda la noche. Y había cámaras de vídeo en todos los edificios. Mientras iba del edificio de Administración al hangar 5, Casey oyó el taconeo de sus propios zapatos sobre el asfalto.

Las grandes puertas del hangar 5 estaban cerradas con llave.

Vio a Teddy Rawley fuera del hangar, charlando con uno de los electricistas. Una nubecilla de humo de cigarrillo ascendía hacia los reflectores. Casey se dirigió a la puerta lateral.

—Hola, nena —dijo Teddy—. ¿Todavía por aquí?

—Sí —dijo.

Cuando iba a cruzar la puerta, el electricista le impidió el paso.

—El hangar está cerrado. No se permite la entrada a nadie. Estamos haciendo el test de ciclos eléctricos.

—Da igual —dijo ella.

—Lo siento, pero no puede entrar —repitió el electricista—. Ron Smith ha dejado orden de que no permitamos entrar a nadie. Si toca alguna pieza del avión...

—Tendré cuidado —prometió Casey.

Teddy la miró y se acercó.

—Sé que lo tendrás, pero necesitarás esto. —Le dio una pesada linterna, de casi un metro de longitud—. Ahí dentro está oscuro, ¿recuerdas?

—Y no puede encender las luces —advirtió el electricista—. Si el flujo eléctrico...

—Lo sé —lo interrumpió Casey. El equipo de prueba era sensible, y si encendía los fluorescentes del techo, podía alterar los resultados.

El electricista aún no estaba convencido.

—Quizá debería llamar a Ron y avisarle que va a entrar.

—Llame a quien le dé la gana —repuso ella.

—Y no toque las barandillas, porque...

—No las tocaré —dijo—. Por el amor de Dios, sé lo que hago.

Entró en el hangar.

Teddy tenía razón; dentro estaba oscuro. Más que ver, sintió el amplio espacio que la rodeaba. Apenas podía distinguir el contorno del avión que se alzaba sobre ella. Las puertas y los compartimientos estaban abiertos y colgaban cables por todas partes. Debajo de la cola, la caja de pruebas estaba iluminada por un pálido resplandor azul. Las pantallas parpadeaban a medida que los sistemas se activaban en serie. Las luces de la cabina de mando se encendieron y se apagaron casi de inmediato. A continuación se iluminó la parte delantera de la cabina de pasajeros, a diez metros por encima de su cabeza. Oscuridad otra vez. Un instante después se encendieron los faros de la cola y los extremos de las alas, iluminando el edificio con potentes fogonazos blancos. Y nuevamente oscuridad.

De repente los focos delanteros resplandecieron en las alas, y el tren de aterrizaje comenzó a replegarse. Dado que el avión es taba elevado sobre un banco por encima del suelo, el tren podía extenderse y replegarse sin problemas. Lo haría una docena de veces durante la noche.

Fuera del hangar, el electricista seguía protestando. Teddy rió, y el electricista le respondió algo.

Casey encendió la linterna y avanzó. La linterna proyectaba una luz potente. Casey giró el anillo que rodeaba el foco, y el haz de luz se amplió.

El tren de aterrizaje estaba totalmente recogido. Se abrieron las compuertas, y el tren de aterrizaje comenzó a extenderse. Las grandes ruedas de goma descendieron y luego giraron con un zumbido. Un instante después la luz de la insignia brilló en el timón de dirección, iluminando la cola. Enseguida se apagó.

Casey se dirigió al compartimiento de acceso posterior, situado en la cola. Ron había dicho que el QAR no estaba allí, pero quería comprobarlo por sí misma. Subió por la ancha escalera de ruedas que estaba junto a la parte posterior del avión, cuidándose de no tocar los pasamanos. Los cables del equipo de pruebas estaban pegados con cinta aislante a los pasamanos, y no quería provocar fluctuaciones de campo con el roce de la mano.

El compartimiento de acceso posterior, construido encima de la curvatura de la cola, se alzaba sobre su cabeza. Las puertas estaban abiertas. La superficie superior del compartimiento la ocupaba el generador de turbina que servía como unidad eléctrica auxiliar: un

laberinto de tubos semicirculares y cables blancos enrollados alrededor de la unidad principal. Debajo había una serie de contadores, ranuras para bastidores, y cajas de control de alimentación, cada una de ellas con aletas transmisoras de calor. Si también había un QAR, era fácil que pasara inadvertido. Un QAR era una caja de apenas dieciséis centímetros.

Se detuvo para ponerse las gafas y encendió el reproductor de CD-ROM. De inmediato un diagrama del compartimiento de acceso posterior se proyectó delante de sus ojos. La transparencia del diagrama le permitía ver el compartimiento real, que estaba detrás. En el diagrama, el bloque rectangular que indicaba la situación del QAR estaba dibujado en rojo. En el compartimiento real, ese espacio estaba ocupado por un contador adicional, que medía la presión hidráulica para un sistema de control de vuelo.

Ron tenía razón.

Allí no había ningún QAR.

Casey bajó por la escalera hasta el suelo y caminó bajo el avión hacia el compartimiento de acceso delantero, situado detrás de la rueda del morro. Éste también estaba abierto. Desde el suelo, Casey iluminó la abertura con la linterna y buscó la página correspondiente en el presentador virtual. Una nueva imagen se proyectó en el aire. Mostraba el QAR ubicado en el bastidor eléctrico anterior, junto a los activadores hidráulicos.

No estaba allí. La ranura estaba vacía, y en el fondo se veía el enchufe de conexión circular, con sus brillantes puntos de contacto metálicos.

Tenía que estar en el interior del avión.

Echó a andar hacia la derecha, donde una escalera con ruedas ascendía los diez metros que la separaban de la puerta de la cabina de pasajeros, situada detrás de la cabina de mando. Cuando entró en el avión, sus pasos repiquetearon sobre el metal.

Estaba oscuro. Enfocó la linterna hacia la parte posterior y movió el haz de luz. La cabina de pasajeros tenía un aspecto todavía peor; aquí y allí, la luz de la linterna captaba el opaco color plateado del material aislante. Los electricistas habían bajado los paneles interiores contiguos a las ventanillas para alcanzar las cajas de empalme situadas a lo largo de las paredes. Casey percibió un tenue olor a vómito, que alguien había tratado de enmascarar mediante un ambientador dulzón con fragancia a flores.

De repente, la cabina de mando resplandeció a su espalda. Se encendieron las luces para mapas, iluminando los dos asientos, y enseguida se pusieron en marcha las pantallas de visualización de datos y las luces parpadeantes de los paneles superiores. La impresora de la unidad de adquisición de datos emitió un pitido e imprimió un par de líneas de prueba, luego quedó en silencio otra vez. Todas las luces de la cabina de mando se apagaron.

Oscuridad otra vez.

Fin del ciclo.

Inmediatamente se encendieron las luces de la cocina delantera, a unos pasos de Casey. Los iluminadores del horno y el microondas parpadearon, las alarmas de sobrecalentamiento y el regulador eléctrico de tiempo pitaron brevemente. Luego todo se apagó. Silencio.

Nuevamente oscuridad.

Casey todavía estaba de pie junto a la puerta, manipulando el reproductor de CD-ROM, cuando le pareció oír pasos. Se quedó quieta y escuchó.

Era difícil asegurarse; mientras los sistemas eléctricos se conectaban en serie, se oía una constante sucesión de zumbidos y chasquidos procedentes de los relés y los solenoides de los mecanismos que la rodeaban. Aguzó el oído.

Sí; ahora estaba segura.

Eran pasos. Alguien cruzaba el hangar con un andar lento y firme.

Asustada, se asomó por la puerta y llamó.

—¿Eres tú, Teddy?

Escuchó.

Los pasos se detuvieron.

Silencio.

El chasquido de los relés.

Tonterías, pensó. A diez metros del suelo, sola en el interior del avión desarticulado, era natural que sintiera aprensión. Estaba cansada. Comenzaba a imaginar cosas.

Rodeó la cocina hacia la izquierda, donde el presentador virtual señalaba otro panel para componentes eléctricos cerca del suelo. Ya habían retirado la cubierta. Casi todo el espacio estaba ocupado por mecanismos auxiliares de aviónica, y había poco sitio libre…

El QAR no estaba allí.

Siguió adelante, hacia el tabique situado en el centro del avión. Allí había un pequeño compartimiento inserto en el marco del tabique, inmediatamente debajo de un estante para revistas. Pensó que era un sitio absurdo para poner un QAR, de modo que no le sorprendió no encontrarlo.

Cuatro posibilidades cubiertas. Quedaban veintiséis.

A continuación se dirigió a la cola, hacia el compartimiento de almacenamiento posterior. Era un sitio más lógico: un panel secundario cuadrangular, situado a la izquierda de la puerta trasera, en un costado del avión. El panel no se abría hacia abajo ni estaba atornillado, sino

que se deslizaba hacia arriba mediante una articulación de bisagra, lo que lo hacía más accesible si la tripulación tenía prisa.

Llegó a la puerta, que estaba abierta. Sintió una corriente de aire fresco. Fuera estaba oscuro, y Casey no alcanzaba a ver el suelo, trece metros más abajo. El panel estaba abierto. Lo examinó a través del diagrama del presentador virtual de datos. Si el QAR se encontraba allí, debía de estar en el extremo inferior derecho, junto a los contactos de las luces de cabina y el intercomunicador de la tripulación.

Pero no estaba.

Las brillantes luces de la cola se encendieron, parpadeando una y otra vez. Proyectaron sombras siniestras en el interior, a través de las puertas abiertas y las ventanillas. Luego se apagaron otra vez.

De pronto se oyó un ruido.

Casey se quedó paralizada.

Éste procedía de algún lugar cercano a la cabina de mando. Era un ruido metálico, como si un pie hubiera tropezado con una herramienta.

Nuevamente aguzó el oído. Oyó un rumor suave, un crujido.

En la cabina de pasajeros había alguien más.

Se quitó las gafas y se las dejó colgando alrededor del cuello. Se deslizó silenciosamente hacia la derecha y se acurrucó detrás de una de las últimas filas de asientos.

Los pasos se acercaban. Oyó unos sonidos extraños, un murmullo. ¿Había más de una persona?

Contuvo el aliento.

Las luces de la cabina de pasajeros se encendieron, primero en la parte delantera, luego en el centro y por fin en la parte trasera. Pero la mayoría de las lámparas colgaban del techo, de modo que proyectaban sombras extrañas. Enseguida se apagaron otra vez.

Cogió la linterna con fuerza. Su peso le daba seguridad. Giró la cabeza a la derecha para espiar entre los asientos.

Volvió a oír pasos, pero no vio nada.

Entonces se encendieron las luces de aterrizaje, y en su reflejo, una hilera de óvalos ardientes aparecieron en el techo, proyectados desde las ventanillas de ambos lados. Y una sombra comenzó a ocultar los óvalos; uno tras otro.

Alguien avanzaba por el pasillo.

Mala señal, pensó.

¿Qué podía hacer? Tenía la linterna en la mano, pero no se hacía ilusiones sobre su capacidad para defenderse con ella. Tenía el teléfono móvil, el busca, el…

Buscó en su cinturón y desconectó el busca en silencio.

El hombre estaba cerca. Asomó la cabeza unos milímetros, sintiendo un tirón en el cuello, y lo vio. Casi había llegado a la parte trasera del avión y miraba en todas direcciones. No alcanzó a verle la cara, pero con el reflejo de las luces de aterrizaje, vio su camisa roja a cuadros.

Las luces de aterrizaje se apagaron.

La cabina de pasajeros quedó a oscuras.

Casey contuvo el aliento.

Oyó el suave chasquido de un relé, procedente de la parte delantera de la cabina. Casey advirtió enseguida que se trataba de un ruido eléctrico, pero por lo visto el hombre de la camisa roja no lo sabía. Dejó escapar un suave gruñido, como de sorpresa, y echó a andar rápidamente hacia adelante.

Casey esperó.

Después de unos instantes le pareció oír unos pasos que descendían por la escalera metálica. No estaba completamente segura, pero casi.

El avión quedó en silencio.

Salió con cuidado de detrás del asiento, pensando que era hora de largarse de allí. Se acercó a la puerta trasera y escuchó. No cabía duda alguna: los pasos se alejaban, el sonido era cada vez más lejano. Se encendieron las luces de morro, y vio una sombra larga. Un hombre.

Y se alejaba.

Lárgate de aquí, dijo una voz en su interior, pero Casey tocó las gafas que colgaban de su cuello y titubeó. Debía darle tiempo a aquel hombre a marcharse del hangar; no quería bajar y encontrárselo en la planta. De modo que decidió buscar en otro compartimiento.

Se puso las gafas, apretó el botón del reproductor y vio otra página del manual.

El compartimiento siguiente estaba cerca, junto a la puerta trasera pero en el exterior del avión, a unos pasos de donde se encontraba en esos momentos. Se asomó por la puerta, y descubrió que si se sujetaba con la mano derecha podía inspeccionar fácilmente el interior de la caja. La cubierta estaba abierta. Había tres hileras de barras colectoras, que probablemente controlaban las dos puertas traseras. Y debajo...

Sí.

Allí estaba el registrador de acceso rápido.

Era verde, con una raya blanca en la parte superior y una inscripción: QAR MANT 041/B. Una caja de unos dieciséis centímetros cuadrados, con una clavija de contacto en el exterior. Casey introdujo la mano en el compartimiento, cogió la caja y tiró con suavidad. El QAR salió de su alojamiento con un chasquido metálico. Ya lo tenía.

¡Estupendo!

Entró en el avión, sosteniendo la caja con las dos manos. Temblaba de emoción. ¡Ese chisme podía cambiarlo todo!

Estaba tan entusiasmada que no oyó los pasos a su espalda hasta que fue demasiado tarde. Unas manos fuertes la empujaron. Casey gimió, sus manos no atinaron a sujetarse y su cuerpo cayó desde la puerta... al vacío.

Iba directa al suelo, diez metros más abajo.

Pronto —demasiado pronto— sintió un dolor agudo en la mejilla y se desplomó. Pero había algo raro. Sentía extraños puntos de presión a lo largo de su cuerpo. Ya no caía, sino que se elevaba. Y luego caía otra vez. Era como estar sobre una hamaca gigante.

¡La red!

Había caído sobre la red de seguridad.

La oscuridad le impedía ver, pero la red negra de seguridad estaba extendida bajo el avión, y Casey había caído sobre ella. Se giró boca arriba y vislumbró una silueta en la puerta del avión. La figura se volvió y corrió por el interior del aparato. Casey se incorporó con torpeza, pero le resultó difícil mantener el equilibrio. La red se ondulaba lentamente.

Caminó hacia adelante rumbo a la superficie opaca del ala. Oyó unos pasos rápidos sobre la escalera de metal, un poco más allá. El hombre iba a su encuentro.

Tenía que escapar.

Tenía que salir de la red antes de que la atrapara. Se acercó más al ala, y entonces oyó una voz. Procedía del otro extremo del ala, de algún punto indeterminado a su izquierda.

Allí había alguien más.

En el suelo.

Esperándola.

Se detuvo, sintió el suave balanceo de la red bajo sus pies. Sabía que en un momento u otro se encenderían más luces, y entonces vería dónde estaba el hombre que la perseguía. De repente las luces estroboscópicas situadas en la parte superior de Ia cola parpadearon rápidamente. Eran tan potentes, que iluminaron todo el hangar.

Ahora veía quién había tosido.

Era Richman.

Llevaba una cazadora azul marino y pantalones negros. Había perdido su característico aire de colegial despreocupado. Richman estaba de pie junto al ala, nervioso, alerta. Miraba cautelosamente a izquierda y derecha, inspeccionando la planta.

De pronto, las luces estroboscópicas se apagaron y el hangar se sumió en la oscuridad. Casey dio unos pasos, oyendo el crujido de la red bajo sus pies. ¿La habría oído Richman? ¿Sabría dónde estaba?

Llegó junto al ala y buscó a tientas en la oscuridad.

Se cogió del ala con una mano y avanzó hacia el extremo. Sabía que tarde o temprano la red terminaría. Cuando sus pies toparon con una soga gruesa, se agachó y palpó unos nudos.

Casey se tendió sobre la red, se cogió al borde con las dos manos y rodó hacia un lado, cayendo. Por un instante quedó colgada de un brazo, sintiendo cómo la red se estiraba hacia abajo.

Sumida en la más completa oscuridad, no sabía a qué distancia estaba el suelo. ¿A dos metros? ¿Tres?

Oyó los pasos de alguien que corría.

Soltó la red y se dejó caer.

Cayó de pie, pero le fallaron las piernas y se desplomó de rodillas. Al chocar contra el asfalto, sintió un dolor agudo en las rótulas. Oyó toser a Richman otra vez. Estaba muy cerca, a su izquierda. Se levantó y echó a correr hacia las puerta de salida. Las luces de aterrizaje, potentes y deslumbrantes, volvieron a encenderse. En el resplandor, Casey vio que Richman se cubría los ojos con las manos.

Sabía que la luz lo cegaría durante algunos segundos. No demasiados.

Pero quizá fuera suficiente.

¿Dónde estaba el otro tipo?

Casey corrió.

Chocó contra la pared del hangar con un estampido sordo y metálico.

—¡Eh! —gritó alguien a su espalda, y Casey oyó los pasos de alguien que corría.

¿Dónde? ¿Dónde?

A su espalda. Corrían tras ella.

A tientas, tocó madera, listones verticales, más madera y luego algo metálico. El tirador de la puerta. Empujó.

Aire fresco.

Estaba fuera.

Teddy se volvió.

—Hola, nena —dijo con una sonrisa—. ¿Qué tal te ha ido?

Cayó de rodillas, jadeando. Teddy y el electricista corrieron a su lado.

—¿Qué pasa? ¿Qué te ha ocurrido?

Se inclinaron sobre ella y la tocaron, preocupados. Casey intentaba recuperar el aliento.

—Llamad a Seguridad —consiguió articular.

—¿Qué?

—¡Llamad a seguridad! ¡Hay alguien dentro!

El electricista corrió al teléfono. Teddy se quedó a su lado. Entonces Casey se acordó del QAR y la asaltó el pánico. ¿Dónde estaba?

—¡No! —exclamó—. ¡Se me ha caído!

—¿Qué, cariño?

—La caja... —Se volvió y miró hacia el hangar. Tendrían que volver a entrar para...

—¿La que tienes en la mano?

Casey se miró la mano izquierda.

El QAR estaba allí. Lo apretaba con tanta fuerza que tenía los dedos blancos.

GLENDALE
23.30 H

—Ahora vamos —dijo Teddy. Le había rodeado los hombros con un brazo y la acompañaba a la habitación—. Todo va bien, pequeña.

—Teddy —dijo Casey—, no sé por qué...

—Lo averiguaremos mañana —aseguró él con dulzura.

—Pero ¿qué estaba haciendo...?

Era incapaz de terminar una frase. Se sentó en la cama y se sintió súbitamente agotada, exhausta.

—Dormiré en el sofá —dijo Teddy—. No quiero que pases la noche sola. —La miró y le acarició la barbilla—. No te preocupes por nada, cariño.

Extendió el brazo y le quitó el QAR de la mano. Casey lo soltó de mala gana.

—Lo dejaremos aquí —dijo, poniéndolo sobre la mesilla de noche. Hablaba como si Casey fuera una niña.

—Teddy, es importante que...

—Lo sé. Seguirá ahí cuando despiertes. ¿De acuerdo?

—De acuerdo.

—Si necesitas algo, llámame. —Salió de la habitación y cerró la puerta.

Casey miró las almohadas. Debía desnudarse para meterse en la cama. Le dolía la cara, aunque no recordaba qué le había pasado. Tenía que mirarse en el espejo.

Cogió el QAR y lo metió debajo de la almohada. Miró fijamente la almohada, se tendió y cerró los ojos.

Sólo un momento, pensó.

—Allí estaré —respondió ella.

VIERNES

GLENDALE
6.30 H

Algo iba mal.

Casey se sentó en la cama. Jadeó; un dolor penetrante le recorrió el cuerpo. La cara le ardía. Se tocó la mejilla y dio un respingo.

La luz del sol entraba a raudales por la ventana a los pies de su cama. Casey vio dos manchas gemelas de grasa en la colcha. No se había quitado los zapatos ni la ropa.

Estaba tendida encima de la colcha, completamente vestida.

Se giró con un gemido de dolor y apoyó los pies en el suelo. Le dolía todo el cuerpo. Miró la mesilla de noche. El reloj marcaba las seis y media.

Levantó la almohada y cogió la caja de metal verde con una raya blanca.

Olía a café.

Se abrió la puerta y entró Teddy en calzoncillos, con una taza en la mano.

—¿Cómo te encuentras?

—Me duele todo.

—Lo suponía. —Le tendió la taza—. ¿Puedes sostenerla?

Casey asintió y cogió la taza con gratitud. Cuando la levantó, sintió un dolor en los hombros. El café estaba fuerte y caliente.

—Tu cara no está tan mal —dijo observándola con ojo crítico—. Lo peor está a un lado. Supongo que donde diste con la red.

De repente Casey recordó la entrevista.

—Dios mío —dijo—. Se levantó de la cama, gimiendo otra vez.

—Tres aspirinas —sugirió Teddy—, y un baño bien caliente.

—No tengo tiempo.

Entró en el cuarto de baño y abrió el grifo de la ducha. Se miró al espejo. Tenía la cara sucia. Un hematoma azul se extendía desde la oreja hasta la parte posterior del cuello. Lo cubriría con el pelo, pensó. No se notaría.

Bebió otro sorbo de café, se desnudó y se metió en la ducha. Tenía cardenales en el codo, la cadera, las rodillas. No recordaba cómo se los había hecho. El chorro de agua caliente la reanimó.

Cuando salió de la ducha, oyó sonar el teléfono.

—No contestes —dijo Casey.

—¿Estás segura?

—No tengo tiempo. Hoy no.

Entró en el dormitorio y se vistió.

Faltaban sólo diez horas para la entrevista con Marty Reardon. Hasta entonces, sólo quería ocuparse de una cosa.

Aclarar el incidente del vuelo 545.

NORTON / DEPARTAMENTO DE SISTEMAS DIGITALES

7.40 H

Rob Wong apoyó la caja verde sobre la mesa, conectó un cable, pulsó un interruptor en la consola. En la caja del QAR se iluminó una pequeña luz roja.

—Tiene corriente —dijo Wong. Se apoyó en el respaldo de la silla, miró a Casey y preguntó—: ¿Preparada?

—Preparada —respondió ella.

—Cruza los dedos —dijo Wong, y apretó una tecla.

La luz roja del QAR comenzó a parpadear rápidamente.

Inquieta, Casey preguntó:

—¿Eso significa que no...?

—Tranquila —dijo él—. Está transfiriendo los datos.

Después de unos segundos la luz roja volvió a estabilizarse.

—Y ahora ¿qué?

—Ya está —dijo Wong—. Veamos los datos. —La pantalla se llenó de columnas de números. Wong se inclinó hacia adelante, observando con atención—. Hummm... Tiene buena pinta. Éste puede ser tu día de suerte, Casey. —Tecleó con rapidez durante algunos segundos. Luego se apoyó contra el respaldo—. Ahora veamos qué tenemos.

En el monitor, apareció el croquis cuadriculado de un avión. Los cuadros comenzaron a rellenarse rápidamente, y el avión adquirió una apariencia sólida, tridimensional. Sobre un fondo azul cielo, el reactor plateado se veía de perfil, en posición horizontal y con el tren de aterrizaje extendido.

Wong tecleó y giró el avión para verlo desde la cola. Añadió un campo verde en el horizonte y una pista gris. La imagen era esquemática pero impactante. El avión comenzó a descender sobre la pista. Cambió de

actitud, con el morro hacia arriba, y el tren de aterrizaje se replegó dentro de las alas.

—Acabas de despegar —anunció Wong con una sonrisa de oreja a oreja.

El avión continuaba ascendiendo. Wong pulsó una tecla y se abrió un rectángulo a la derecha de la pantalla, lleno de números que cambiaban con rapidez.

—No es el registrador de datos de vuelo, pero nos será útil —dijo Wong—. Tiene todos los datos importantes: altitud, velocidad relativa, rumbo, combustible, adaptación en delta de las superficies de control: *flaps*, *slats*, alerones, timones de profundidad, timón de dirección. Todo lo que necesitas. Y los datos son estables, Casey.

El avión seguía subiendo. Wong apretó un botón y aparecieron nubes blancas. El avión continuó su ascenso entre las nubes.

—Supongo que no querrás programarlo a tiempo real —dijo—. ¿Sabes cuándo ocurrió el accidente?

—Sí —respondió ella—. Aproximadamente a las nueve horas y cuarenta minutos de vuelo.

—¿Nueve cuarenta?

—Así es.

—Allá vamos.

En el monitor, el avión y el rectángulo de números permanecieron estables. Luego una luz roja comenzó a parpadear entre los números.

—¿Qué es eso? —preguntó Casey.

—El registro de fallos. Hummm... Hay un error de *slats*.

Casey miró el reactor de la pantalla. Nada había cambiado.

—¿Se han extendido los *slats*?

—No —respondió Wong—. No es nada. Sólo un fallo.

Casey observó con atención. El avión seguía nivelado. Después de cinco segundos, los *slats* emergieron del borde de ataque.

—Se están extendiendo los *slats* —advirtió Wong, mirando los números. Luego añadió—: Ya se han extendido por completo.

—¿Así que primero hubo un fallo? —preguntó Casey—. ¿Y después se extendieron los *slats*?

—Exactamente.

—¿Fue una extensión incontrolada?

—No. Controlada. Ahora el avión se encabrita y... ay, ay, excede el límite de oscilaciones... Suena la alarma de entrada en pérdida y...

En la pantalla, el avión entró en posición de picado. Atravesó las nubes cada vez más rápido. Empezaron a sonar las alarmas, parpadeando en la pantalla.

—¿Qué es eso? —preguntó Casey.

—El avión está excediendo el límite de **cargas-G**. Míralo.

El morro se levantó y el avión comenzó a ascender.

—Está subiendo a dieciséis... dieciocho... veintiún grados —dijo Wong, sacudiendo la cabeza—. ¡Veintiún grados!

En los vuelos comerciales, el régimen de subida normal estaba entre los tres y cinco grados. Diez grados era un ascenso pronunciado, y se usaba sólo al despegar. A los veintiún grados, los pasajeros sentirían que el avión ascendía en vertical.

Más alarmas.

—Excedencias —dijo Wong con una voz sin inflexiones—. El piloto está sometiendo el aparato a una presión increíble. No ha sido diseñado para soportarla. ¿Habéis hecho una revisión de estructura?

Mientras miraban, el avión comenzó a bajar en picado otra vez.

—No puedo creerlo —dijo Wong—. En teoría, el piloto automático evita estas cosas...

—Estaba en modo manual.

—Aun así, estas oscilaciones tan brutales activarían el piloto automático. —Wong señaló un rectángulo de datos a un lado de la pantalla—. Mira, ahí lo tienes. El piloto automático intenta tomar el control. Y el piloto no hace más que desconectarlo para seguir en modo manual. Es una locura.

Otra subida.

Otra bajada en picado.

Casey y Wong observaron boquiabiertos los seis ciclos de subidas y bajadas, hasta que, súbitamente, el aparato volvió a nivelarse.

—¿Qué pasó?

—El piloto automático tomó el control. Por fin. —Rob Wong lanzó un largo suspiro—. Bueno. Ya has averiguado qué ocurrió en el vuelo, Casey. Pero cualquiera sabe por qué.

SALA DE BATALLA
9.00 H

Una cuadrilla de limpieza trabajaba afanosamente en la sala de batalla. Estaban limpiando los ventanales que daban a la fábrica, las sillas y la mesa de formica. Al fondo, una mujer pasaba la aspiradora por la moqueta.

Doherty y Ron Smith estaban junto a la puerta, mirando una gráfica.

—¿Qué pasa? —preguntó Casey.

—Que hoy no hay reunión de la CEI —anunció Doherty—. Marder la ha suspendido.

—¿Cómo es que nadie me ha avisado? —preguntó Casey. Luego recordó que la noche anterior había apagado el busca. Lo desprendió del cinturón y lo encendió.

—Los resultados del test de ciclos eléctricos son casi perfectos —dijo Ron—. Como hemos dicho siempre, este avión es fabuloso. Sólo aparecieron dos irregularidades. Tenemos un fallo en el AUX COA, registrado a los cinco ciclos, a eso de las diez y media. No sé a qué se debió. —Miró a Casey como si esperara una respuesta. Debía de saber que ella había estado en el hangar la noche pasada, aproximadamente a esa hora.

Pero Casey no tenía intención de dar explicaciones. Al menos por el momento.

—¿Y qué sabes del sensor de proximidad? —preguntó.

—Ahí se produjo el otro fallo —respondió Smith—. Durante los veinte ciclos probados durante la noche, el sensor de proximidad del ala falló seis veces. Es evidente que no está en condiciones.

—Y si el sensor de proximidad falló durante el vuelo…

—Podría haber aparecido un aviso de error de *slats* en la cabina.

Casey se volvió para marcharse.

—Eh —dijo Doherty—, ¿adónde vas?

—Tengo que ver una cinta de vídeo.

—Casey, ¿ya sabes qué demonios ha pasado en el vuelo?

—Cuando me entere, serás el primero en saberlo —dijo, y se marchó.

Aunque el día anterior la investigación había llegado a un punto muerto, el panorama se presentaba ahora más alentador. El QAR había sido la clave. Al menos podía reconstruir la secuencia de los hechos en el vuelo 545. Y gracias a ello, las piezas del rompecabezas comenzaban a encajar rápidamente.

De camino al coche, Casey llamó a Norma por el teléfono móvil.

—Norma, necesito el programa de ruta de TransPacific.

—Lo tengo aquí mismo —respondió la secretaria—. Llegó con los papeles de la FAA. ¿Qué quieres saber?

—El plan de ruta a Honolulú.

—Lo consultaré. —Tras un silencio, Norma dijo—: No van a Honolulú. Sólo vuelan a…

—Da igual —la interrumpió Casey—. Sólo quería saber eso. —Era la respuesta que esperaba.

—Oye —dijo Norma—, Marder ha llamado tres veces preguntando por ti. Dice que no contestas al busca.

—Dile que no consigues localizarme.

—Y Richman quiere…

—No consigues localizarme —repitió. Colgó y corrió hacia el coche.

Mientras conducía, llamó a Ellen Fong, de Contabilidad. La secretaria dijo que Ellen se había quedado a trabajar en casa nuevamente. Casey apuntó su teléfono particular y la llamó.

—Ellen, soy Casey Singleton.

—Ah, hola, Casey. —Su voz sonaba fría, prudente.

—¿Has hecho la traducción? —preguntó Casey.

—Sí —respondió secamente la mujer, sin inflexión en la voz.

—¿La has terminado?

—Sí. He terminado.

—¿Podrías pasármela por fax? —preguntó Casey.

Tras una pausa, Ellen respondió:

—Creo que no sería conveniente.

—De acuerdo…

—¿Sabes por qué?

—Me lo figuro.

—Te la llevaré a tu despacho —dijo Ellen—. ¿Te va bien a las dos?

—Perfectamente —respondió Casey.

Las piezas comenzaban a encajar rápidamente.

Casey estaba prácticamente segura de que podía explicar lo sucedido en el vuelo 545. Casi podía reconstruir la secuencia entera de hechos fortuitos. Con un poco de suerte, la cinta que estaba en Video Imaging le daría la confirmación final.

Sólo tenía una duda.

¿Qué iba a hacer al respecto?

BULEVAR SEPÚLVEDA

10.45 H

Fred Barker estaba sudando. Había tenido que apagar el aire acondicionado del despacho y ahora, ante el insistente interrogatorio de Marty Reardon, las gotas de sudor se deslizaban por sus mejillas, brillaban en su barba, le humedecían la camisa.

—Señor Barker —dijo Marty, inclinándose hacia adelante. Marty tenía cuarenta y cinco años y era un tipo atractivo de labios delgados y mirada penetrante. Tenía un aire de fiscal benevolente, de hombre de mundo que lo ha visto todo. Hablaba con lentitud, casi siempre con frases cortas, y adoptaba una actitud razonable. Ofrecía al testigo todas las oportunidades de explicarse. Y su tono favorito era el del desencanto.

—¿Cómo es posible? —preguntó arqueando sus cejas morenas—. Señor Barker, usted ha dicho que el N-22 tiene problemas. Pero la compañía asegura que se dictaron directivas de aeronavegabilidad que corrigieron esos problemas. ¿Están en lo cierto?

—No. —Ante la insistencia de Marty, Barker había abandonado las frases completas. Ahora decía lo mínimo posible.

—¿Las directivas no funcionaron?

—Bueno, acaba de producirse otro incidente relacionado con los *slats*.

—Norton dice que el incidente no se debió a los *slats*.

—Creo que averiguarán que sí.

—¿Quiere decir que Norton miente?

—Están usando la táctica de costumbre. Siempre salen con una explicación complicada para ocultar el auténtico problema.

—Una explicación complicada —repitió Marty—. Pero, ¿acaso los aviones no son máquinas complicadas?

—En este caso, no. El accidente es consecuencia de su incapacidad para corregir un antiguo fallo de diseño.

—Está seguro de ello.

—Sí.

—¿Cómo puede estar tan seguro? ¿Es usted ingeniero?

—No.

—¿Tiene un título en alguna especialidad de la aeronáutica?

—No.

—¿En qué rama se especializó en la universidad?

—Eso fue hace mucho tiempo...

—Fue en música, ¿verdad, señor Barker? ¿Se especializó en música?

—Sí, pero…

Jennifer observaba el ataque de Marty con sentimientos encontrados. Siempre resultaba divertido observar cómo se acobardaba un entrevistado, y al público le encantaba ver a los presuntuosos expertos en aprietos. Pero el ataque de Marty amenazaba con cargarse el reportaje. Si Marty destruía la credibilidad de Barker…

Aunque podría pasar sin él, pensó. No lo necesitaba.

—Licenciado en artes, especialidad música —dijo Marty con su característico tono razonable—. ¿Cree que eso le da autoridad para juzgar un modelo de avión?

—No, claro, pero…

—¿Tiene algún otro título?

—No.

—¿Ha recibido una formación técnica o científica?

Barker se tiró del cuello de la camisa.

—Bueno, trabajé en la FAA…

—¿Y en la FAA recibió una formación técnica o científica? ¿Le enseñaron, por ejemplo, dinámica de fluidos?

—No.

—¿Aerodinámica?

—Bueno, tengo mucha experiencia…

—De eso estoy seguro. Pero ¿ha recibido una educación *formal* en cálculo, metalurgia, análisis estructural o cualquier otra asignatura relacionada con la fabricación de un avión?

—No. Formal, no.

—¿Informal entonces?

—Sí, desde luego. Tengo toda una vida de experiencia. —Bien. Eso es estupendo. Me he fijado en los libros que están a su espalda y sobre su escritorio. —Reardon se inclinó hacia adelante y tocó uno de los libros abiertos sobre la mesa—. Éste, por ejemplo, se titula *Métodos avanzados de integridad estructural para la durabilidad y tolerancia a los desperfectos de los reactores.* Parece muy complejo. ¿Ha leído este libro?

—Sí. Casi todo.

—Por ejemplo… —Reardon señaló la página abierta y se inclinó para leer—. Aquí, en la página 807, dice: «Leevers y Radon introdujeron un parámetro de biaxilidad B que relaciona la magnitud de la tensocorrosión con la ecuación 5. ¿Lo ve?

—Sí. —Barker tragó saliva.

—¿Qué es un parámetro de biaxialidad?

—Bueno, eh... es difícil de explicar brevemente...

—¿Quiénes son Leevers y Radon? —espetó Marty.

—Investigadores especializados en este campo.

—¿Los conoce?

—Personalmente, no.

—Pero está familiarizado con su trabajo.

—Los he oído nombrar.

—¿Sabe algo de ellos?

—No.

—¿Y son investigadores importantes en este campo?

—He dicho que no lo sé —contestó Barker, tirándose otra vez del cuello de la camisa.

Jennifer comprendió que tenía que detener a Marty. Como de costumbre, estaba atacando al entrevistado como un perro que ladra al olfatear el olor a miedo. No podría aprovechar nada del material que tenía hasta el momento. Lo único importante era que Barker había emprendido su cruzada particular hacía años, que tenía antecedentes en el tema, que estaba comprometido con la lucha. De cualquier modo, tenía la grabación del día anterior con las explicaciones de Barker sobre los *slats* y las respuestas concisas a las preguntas que ella misma le había hecho. Tocó a Marty en el hombro.

—Se nos hace tarde —dijo.

Marty reaccionó de inmediato. Era evidente que estaba aburrido. Se levantó rápidamente.

—Lo siento, señor Barker, tenemos que cortar. Gracias por recibirnos. Ha sido muy amable.

Barker parecía atónito. Murmuró algo entre dientes. La maquilladora se acercó con unas toallitas húmedas en la mano y dijo:

—Le ayudaré a quitarse el maquillaje...

Marty Reardon se volvió hacia Jennifer y preguntó en voz baja:

—¿Qué coño estás haciendo?

—Marty —respondió ella en el mismo tono de voz—, la cinta de la CNN es dinamita. La historia es dinamita. La gente tendrá miedo de subir a ese avión. Nosotros vamos a sacar a la luz la polémica. A hacer un servicio público.

—No con este payaso —replicó Reardon—. No es más que el títere de un picapleitos. Sólo sirve para hacer apaños fuera de los tribunales. No tiene ni zorra idea de lo que dice.

—Marty, te guste o no este tipo, lo cierto es que el avión tiene un largo historial de fallos. Y la cinta es genial.

—Sí; y todo el mundo la ha visto —repuso Reardon—. ¿Dónde está la noticia? Será mejor que me enseñes algo tangible, Jennifer.

—Lo haré, Marty.

—Más te vale...

El resto de la frase quedó implícito: «O llamaré a Dick y tiraré de la manta.»

AUTOPISTA DEL AEROPUERTO
11.15 H

Filmaron al tipo de la FAA en la calle, con el aeropuerto al fondo, para variar el escenario. El representante de la FAA era esquelético y llevaba gafas. Parpadeaba rápidamente, deslumbrado por el sol. Era un tipo débil, amorfo, sin una pizca de personalidad, tanto que Jennifer ni siquiera recordaba su nombre. Estaba convencida de que no haría un buen papel.

Desgraciadamente, no tuvo piedad con Barker.

—La FAA maneja mucha información reservada. Parte de ella está patentada; otra parte es técnica. Su confidencialidad es vital para la industria o para las fábricas. Dado que la equidad con todas las partes es fundamental para nuestra labor, tenemos reglas muy estrictas en lo referente a su difusión. El señor Barker violó esas reglas. Parece desesperado por salir en la televisión o por ver su nombre impreso en los periódicos.

—Él dice que eso no es cierto —respondió Marty—. Dice que la FAA no cumplía con su trabajo, y que por eso se sintió obligado a hacer declaraciones.

—¿A los abogados?

—¿Abogados?

—Sí —respondió el tipo de la FAA—. En casi todos los casos, habló con los abogados que demandaban a las compañías aéreas. Les facilitó información confidencial, información incompleta sobre investigaciones en curso. Eso es ilegal.

—¿Y ustedes no lo procesaron?

—No podemos procesarlo directamente. Carecemos de autoridad para ello. Pero nos quedó claro que Barker recibía sobornos de los abogados para que les proporcionara información. Pasamos el caso al Departamento de Justicia, que falló a su favor. Eso nos molestó mucho. Creemos que Barker debería estar preso junto con los abogados que le pagaron.

—¿Y por qué no lo está?

—Pregúnteselo al Departamento de Justicia. Pero ese departamento está formado por abogados, y a los abogados no les gusta meter a sus colegas en la cárcel. Es una cuestión de cortesía profesional. Barker trabajaba para abogados, y por eso lo dejaron en libertad. Y ahora sigue trabajando para abogados. Todo lo que dice sirve para apoyar o incitar demandas negligentes. La seguridad aérea le trae sin cuidado. Si no fuera así, seguiría trabajando para nosotros. Se dedicaría a servir al público, en lugar de amasar fortunas.

—Como ya sabrá, en estos momentos la FAA se encuentra en entredicho...

Jennifer pensó que debía detener a Marty en ese punto. No tenía sentido que continuara. De todos modos, se proponía cortar la mayor parte de la entrevista. Sólo usaría la declaración en que el tipo de la FAA decía que Barker quería publicidad. Era el comentario menos dañino y equilibraría las fuerzas.

Porque necesitaba a Barker.

—Lo lamento, Marty, pero tenemos que ir a la ciudad.

Marty asintió de inmediato —otra señal de que estaba aburrido—, dio las gracias al tipo de la FAA, le firmó un autógrafo para su hijo, y se subió a la limusina junto a Jennifer.

Saludó por la ventanilla al representante de la FAA; incluso le sonrió. Luego se reclinó en el asiento.

—No entiendo nada, Jennifer —dijo con tono pesimista—. Corrígeme si me equivoco, pero no tienes ninguna noticia. Tienes un montón de acusaciones hechas a la ligera por unos abogados y sus soplones a sueldo. Pero no tienes nada sustancioso.

—Tenemos una noticia —aseguró ella, procurando parecer convencida—. Ya lo verás.

Marty gruñó.

El coche arrancó y se dirigió al norte del valle, hacia Norton Aircraft.

VIDEO IMAGING SYSTEMS
11.17 H

—Ahora verá la película —dijo Harmon, tamborileando con los dedos sobre la consola.

Casey se movió en su asiento y sintió varias punzadas de dolor. Faltaban pocas horas para la entrevista, pero todavía no había decidido qué diría.

La cinta comenzó a avanzar.

Harmon había triplicado los fotogramas y la imagen se movía en una inestable cámara lenta. El cambio daba a las secuencias un aspecto aún más aterrador. Casey observó en silencio los cuerpos que rodaban, la cámara que giraba, caía, y finalmente llegaba a la puerta de la cabina de mando.

—Retroceda —indicó Casey.

—¿Hasta dónde?

—Lo más lentamente posible.

—¿Fotograma a fotograma?

—Sí.

Las imágenes retrocedieron. La alfombra gris. Un borrón cuando la cámara saltó de la rendija de la puerta. Un destello de luz procedente de la cabina de mando. El resplandor rojo de las ventanillas, los hombros de los pilotos a ambos lados del pedestal, el comandante a la izquierda, el copiloto a la derecha.

El comandante inclinándose hacia el pedestal.

—Pare.

Casey miró el fotograma con atención. El capitán, que no llevaba gorra, extendía la mano, y el copiloto tenía la cara vuelta hacia otro lado.

El comandante extendía la mano.

Casey giró la silla hacia la consola y escudriñó el monitor. Se levantó para acercarse más a la pantalla y vio las líneas de exploración.

Ahí estaba la prueba; a todo color.

Pero ¿qué podía hacer con ella?

Nada, pensó. No podía hacer nada. Ya tenía la información que buscaba, pero si quería conservar su trabajo, no podía hacerla pública. Aunque era probable que se quedara sin empleo de todos modos. La tarea de portavoz ante la prensa que le habían asignado Marder y Edgarton era una trampa. Estaba metida en un buen lío, tanto si mentía, como pretendía Marder, como si decía la verdad, que era lo que en realidad deseaba. No tenía escapatoria.

La única solución posible era no presentarse a la entrevista. Pero tenía que hacerlo. Estaba entre la espada y la pared.

—Vale —dijo con un suspiro—. Ya he visto suficiente.

—¿Quiere que haga algo más?

—Sí; otra copia.

Harmon pulsó un interruptor de la consola y se movió en la silla, intranquilo.

—Señora Singleton. Tengo que decirle algo. Los empleados que trabajan aquí han visto la cinta y, francamente, están muy afectados.

—Me lo figuro —dijo Casey.

—Todos han visto a ese tipo que salió en la tele diciendo que ustedes están ocultando la verdadera causa del accidente…

—Ajá…

—Y una persona en particular, la recepcionista, cree que deberíamos enviar la cinta a las autoridades o a las cadenas de televisión. Es algo así como el asunto de Rodney King. Estamos sentados encima de una bomba. Hay muchas vidas en juego.

Casey suspiró. La situación no le sorprendía, pero le planteaba un nuevo problema, y tendría que resolverlo.

—¿Acaso lo ha hecho ya? ¿Es eso lo que intenta decirme?

—No —respondió Harmon—. Todavía no.

—Pero la gente está preocupada.

—Sí.

—¿Y qué me dice de usted? ¿Cuál es su opinión?

—Bueno, con franqueza, yo también estoy preocupado —respondió Harmon—. Usted trabaja para la compañía, le debe lealtad. Pero si es verdad que el avión tiene un defecto y que por eso ha muerto gente…

Casey analizó rápidamente la situación. Era imposible saber cuántas copias de la cinta habían hecho ya. No tenía forma de detener o controlar los acontecimientos. Y estaba harta de intrigas. Peleas con las líneas aéreas, con los técnicos, con el sindicato, con Marder, con Richman. Se sentía atrapada en medio de tantos planes en conflicto, intentando salvar la situación.

¡Y ahora la maldita compañía de vídeo!

—¿Cómo se llama la recepcionista en cuestión? —preguntó.

—Christine Brown.

—¿Sabe que su empresa ha firmado un acuerdo de confidencialidad con la nuestra?

—Sí… Pero supongo que cree que su conciencia es más importante.

—Tengo que hacer una llamada —dijo Casey—. Por una línea privada.

La llevaron a un despacho vacío y Casey hizo dos llamadas. Cuando regresó, dijo a Harmon:

—Esta cinta es propiedad de la Norton y no puede reproducirse sin nuestra autorización. Y ustedes han firmado un acuerdo de confidencialidad con nosotros.

—¿No le remuerde la conciencia? —preguntó Harmon.

—No —respondió Casey—. Estamos investigando el incidente y nos proponemos llegar al fondo de la cuestión. Ustedes hablan de cosas que no entienden. Si reproducen esta cinta, estarán ayudan do a un abogado sin escrúpulos a demandarnos por daños y perjuicios. Han firmado un trato de confidencialidad con nosotros. Si lo violan, pueden despedirse de su negocio. Recuérdelo.

Cogió la copia de la cinta y se marchó.

CONTROL DE CALIDAD
11.50 H

Frustrada y furiosa, Casey entró en su despacho de Control de Calidad. Una mujer madura la esperaba. Se presentó como Martha Gershon, asesora de imagen. Personalmente, la mujer tenía toda la pinta de una dulce abuelita: cabello gris recogido en un moño y un vestido beige de cuello alto y cerrado.

—Lo lamento, pero estoy muy ocupada —dijo Casey—. Sé que la envía Marder, pero me temo que...

—Sé que está ocupada —respondió Martha Gershon. Su voz era serena, tranquilizadora—. No tiene tiempo para mí, sobre todo hoy. Y en realidad no quiere verme, ¿no es cierto? Porque John Marder no le cae bien.

Casey guardó silencio.

Volvió a mirar a la amable mujer que estaba de pie en su despacho, sonriéndole.

—Quizá sienta que Marder la está manipulando. Lo comprendo. Ahora que lo he conocido personalmente, debo decir que no me parece una persona muy honrada, ¿y a usted?

—Tampoco —admitió Casey.

—Es evidente que no tiene un alto concepto de las mujeres —prosiguió Gershon—. Y sospecho que la ha escogido para hablar con la prensa con la esperanza de que salga mal parada. ¡Caray!, no me gustaría que eso sucediera.

Casey la miró fijamente.

—Por favor, tome asiento —dijo.

—Gracias, querida. —La mujer se sentó en el sofá y el vestido beige se onduló a su alrededor. Cruzó las manos sobre el regazo. Rezumaba serenidad—. No tardaré mucho, pero tal vez usted se sentiría más cómoda si también se sentara.

Casey se sentó.

—Sólo quiero recordarle algunas cosas antes de la entrevista —dijo Gershon—. Supongo que ya sabe que el periodista que la entrevistará es Marty Reardon.

—No; no lo sabía.

—Pues sí. Lo que significa que tendrá que vérselas con un estilo muy característico. Eso facilita las cosas.

—Espero que tenga razón.

—La tengo, querida —aseguró la mujer—. ¿Ahora se encuentra cómoda?

—Eso creo.

—Me gustaría que se apoyara en el respaldo de la silla. Eso es. Cuando se inclina hacia adelante, se la ve demasiado ansiosa y su cuerpo genera tensión. Siéntese con la espalda apoyada en el respaldo. De esa forma, podrá escuchar lo que dicen y relajarse. Le convendría poner esto en práctica durante la entrevista. Quiero decir, sentarse con la espalda apoyada y relajarse.

—De acuerdo —respondió Casey, obedeciendo a la mujer.

—¿Está relajada?

—Eso creo —respondió Casey.

—Supongo que estará muy nerviosa —dijo Gershon con una risita comprensiva—. Pero conozco a Marty Reardon desde que era un crío. A Cronkite no le caía bien; pensaba que era frívolo y presumido. Y me temo que el tiempo le ha dado la razón. Martin es pura fachada sin sustancia. No le creará ningún problema, Katherine. No conseguirá embarcar a una mujer con su inteligencia.

—Me está haciendo sentir de maravilla —dijo Casey.

—Sólo digo lo que veo —respondió Gershon, pasando por alto el halago—. Lo importante es que recuerde en todo momento que usted sabe más que Reardon. Lleva años trabajando en esta compañía, mientras que Reardon es un profano en la materia. Sin duda habrá viajado para la entrevista esta mañana y se marchará esta misma tarde. Es brillante, locuaz y aprende con rapidez, pero no tiene sus conocimientos. Recuérdelo: usted sabe más que él.

—Muy bien —dijo Casey.

—Ahora bien, puesto que Reardon no tiene mucha información, su táctica consistirá en manipular aquella que usted le ofrezca. Reardon tiene fama de ser un hombre agresivo, pero si lo ve en acción, descubrirá que en realidad es un mago con un solo truco. Y éste es su truco: hará una serie de afirmaciones con las que usted coincidirá, conseguirá que diga sí, sí, sí, y cuando menos se lo espere, saldrá con un golpe bajo. Reardon ha usado la misma táctica toda su vida. Es sorprendente que la gente no se dé cuenta.

»Dirá: Usted es mujer. Sí. Vive en California. Sí. Tiene un buen empleo. Sí. Disfruta de la vida. Sí. Entonces, ¿por qué robó el dinero? Entonces usted, que ha estado asintiendo todo el tiempo, se sentirá turbada, confundida, y él se aprovechará de su reacción.

»Recuerde que lo único que quiere es pillarla en una respuesta. Si no lo consigue, volverá a intentarlo y formulará la pregunta de otra manera. Puede que vuelva a sacar el tema una y otra vez. Si lo hace, usted sabrá que no ha obtenido la respuesta que quiere.

—De acuerdo.

—Martin tiene otro truco. Pronunciará una frase provocativa v luego hará una pausa, esperando que usted llene la laguna. Dirá: Casey, usted fabrica aviones, por lo tanto sabrá que los aviones no son seguros... Y esperará que usted responda. Pero observe que en realidad no le ha formulado una pregunta.

Casey asintió con la cabeza.

—O repetirá lo que usted dice con tono de incredulidad.

—Lo entiendo —dijo Casey.

—*¿Lo entiende?* —preguntó Gershon arqueando las cejas. Era una buena imitación de Reardon—. ¿Ve lo que quiero decir? La provocará para que se defienda. Pero no tiene necesidad de hacerlo. Si Martin no le hace una pregunta, usted no tiene por qué responder.
Casey asintió con un gesto. No dijo nada.

—Muy bien —observó Gershon con una sonrisa—. Lo hará estupendamente. Recuerde que puede tomarse todo el tiempo que necesite. La entrevista será grabada, así que podrán cortar cualquier pausa. Si no entiende una pregunta, pídale que se la aclare. Martin es muy bueno haciendo preguntas vagas que exigen una respuesta concreta. Recuerde que en realidad no sabe de qué habla. Sólo estará aquí un día.

—Entendido —dijo Casey.

—Muy bien. Si se siente cómoda mirándolo a los ojos, hágalo. Pero si no, mire hacia algún punto cerca de su cabeza, como el respaldo de una silla o un cuadro que esté detrás de él. Y mantenga la vista fija en ese punto. La cámara no delatará que no está mirando a Reardon. Podrá hacer cualquier cosa que le resulte útil para mantener la concentración.

Casey hizo una prueba, mirando a un punto cercano a la oreja de Gershon.

—Eso está muy bien —dijo Gershon—. Lo hará de maravilla. Sólo quiero añadir una cosa más, Katherine. Usted trabaja en un negocio muy complejo. Si pretende transmitir esa complejidad a Reardon, se sentirá frustrada. Tendrá la sensación de que él no la escucha con interés. Y es probable que Reardon la interrumpa, porque lo cierto es que no tiene ningún interés. Mucha gente se queja de que la televisión no es objetiva, pero ésa es la naturaleza del medio. La televisión no informa. La

información es activa, cautivadora. La televisión es pasiva. La información es interesante, objetiva. La televisión es emotiva. Es una forma de entretenimiento. Diga]o que diga y haga lo que haga, lo cierto es que Martin no siente el más mínimo interés por usted, su compañía o su avión. Le pagan para que ponga en práctica su único talento verdadero: provocar al entrevistado, ponerlo nervioso, sacarlo de quicio para conseguir que diga algo absurdo. No le interesa saber nada sobre aviones. Sólo pretende conseguir un boom televisivo. Si usted tiene en cuenta estas pretensiones, podrá manejarlo. —Y esbozó su característica sonrisa de abuela comprensiva—. Confío en que lo hará muy bien, Casey.

—¿Usted estará presente en la entrevista? —preguntó Casey.

—No; claro que no —respondió Gershon, sonriendo—. Martin y yo nos conocemos desde hace tiempo y no nos llevamos precisamente bien. Si alguna vez coincidimos accidentalmente en el mismo sitio, tenemos que volvernos para *escupir*.

ADMINISTRACIÓN
13.00 H

John Marder estaba sentado a su escritorio, preparando (o apañando) los documentos para la entrevista de Casey. Quería tenerlos todos en perfecto orden. En primer lugar, el historial de la cubierta falsificada de inversores de empuje. Encontrar esa pieza había sido un golpe de suerte. Por una vez, Kenny Burne había hecho algo bien. Una cubierta de inversores de empuje era una pieza importante, una prueba tangible. Y estaba claro que era falsa. Los de Pratt and Whitney se pondrían furiosos al ver que la célebre águila de su sello estaba grabada al revés. Y lo más importante era que una pieza falsa desviaría la atención pública hacia otro tema y aliviaría la tensión…

Sonó el teléfono de su línea privada.

Marder levantó el auricular.

—Marder —dijo.

Oyó el zumbido característico de las comunicaciones vía satélite. Hal Edgarton llamaba desde el avión privado de la compañía, de camino a Hong Kong.

—¿Ya ha pasado todo? —preguntó Edgarton.

—No, Hal. Aún falta una hora.

—Llámame en cuanto haya terminado la entrevista.

—Lo haré, Hal.

—Y más vale que tengas buenas noticias —amenazó Edgarton antes de colgar.

BURBANK
13.15 H

Jennifer estaba histérica. Había tenido que dejar a Marty solo por un momento, y no era conveniente dejarlo solo durante el rodaje. Marty era un tipo inquieto, hiperactivo, y requería atención constante. Necesitaba que alguien le cogiera de la mano y le hiciera la pelota continuamente. Era como todos los comentaristas célebres de *Newsline*: aunque alguna vez habían sido periodistas, se habían convertido en actores y tenían todas las cualidades de los actores: ególatras, presumidos, exigentes. Unos personajes insufribles.

Jennifer suponía que las protestas de Marty sobre el caso Norton se debían a que, en el fondo, estaba preocupado por su imagen. Sabía que el reportaje se había preparado en el último momento, que era una historia sucia y rastrera. Y temía que, después del montaje, pareciera que él estaba al frente de una historia inconsistente. Temía que sus amigos se burlaran del reportaje mientras comían en el Four Seasons. La responsabilidad periodística le importaba un pimiento. Lo único que le preocupaba eran las apariencias.

Y ahora Jennifer tenía una prueba de ello. Sólo había estado fuera veinte minutos, y mientras su coche se aproximaba al lugar del rodaje, vio a Marty paseándose con la cabeza gacha, preocupado y deprimido.

Típico de Marty.

En cuanto bajó del coche, Marty salió a su encuentro y comenzó a protestar, diciendo que debían suspender el reportaje, llamar a Dick y decirle que las cosas no iban bien... Jennifer lo interrumpió:

—Mira esto, Marty.

Le enseñó la cinta que tenía en la mano, se la entregó al cámara y le pidió que la pusiera. El cámara la insertó en el reproductor de vídeo mientras Casey se acercaba al monitor que estaba sobre la hierba.

—¿Qué es? —preguntó Marty de pie junto al monitor.

—Tú mira.

Aparecieron las primeras imágenes de la cinta: un bebé sentado en el regazo de su madre, chupándose los dedos de los pies. Gu—gu, ga—ga.

Marty miró a Jennifer, arqueando las oscuras cejas.

Ella no dijo nada.

La cinta continuó avanzando.

El reflejo del sol en el monitor impedía ver los detalles, pero la imagen era lo suficientemente nítida: los cuerpos de los pasajeros volaban por los aires. Marty se quedó boquiabierto.

—¿De dónde has sacado esa cinta?

—Me la entregó una empleada descontenta.

—¿Una empleada de dónde?

—De una compañía de vídeo que trabaja para Norton Aircraft. Una ciudadana decente que pensó que el público debía ver estas imágenes.

—¿La cinta pertenece a la Norton?

—Sí. La encontraron en el avión.

—Increíble —dijo Marty con la vista fija en el monitor—. Sencillamente increíble. —La cámara se sacudía, los pasajeros caían al suelo—. Es impresionante.

—¿No te parece estupendo?

La cinta siguió avanzando. Era buena, muy buena, mejor que la de la CNN. Más dinámica e impactante. Daba una idea más fiel de lo que había ocurrido en el avión, ya que la cámara se sacudía, rodaba, se arrastraba por el suelo.

—¿Quién más tiene copias? —preguntó Marty.

—Nadie.

—Pero esa empleada descontenta podría...

—No —aseguró Jennifer—. Le prometí que en caso de que la demandaran nosotros correríamos con los gastos legales siempre y cuando no entregara la cinta a nadie más. Así que será discreta.

—O sea que tenemos la exclusiva.

—Exactamente.

—Entonces será un reportaje sensacional —dictaminó Marty.

¡El muerto ha resucitado!, pensó Jennifer mientras Marty cruzaba la valla y se preparaba para la toma de pie. ¡Había salvado el reportaje!

Marty se dejaría de recelos porque, si bien aquella cinta no aportaba ningún dato nuevo, él era un profesional y sabía que el éxito de un reportaje de televisión dependía exclusivamente de las imágenes. Si las imágenes eran buenas, lo demás no importaba.

Y aquella cinta era un filón.

Radiante, Marty se paseaba de un sitio a otro, mirando hacia la fábrica Norton por encima de la valla. La situación era perfecta para él: una cinta de vídeo que pertenecía a la propia compañía daba pie a un montón de insinuaciones e indirectas sobre el intento de ocultarla. Marty sabría aprovechar la oportunidad.

Mientras la maquilladora le retocaba el cuello, Marty dijo:

—Quizá deberíamos enviar la cinta a Dick. Para que le saque partido.

—Ya está hecho —dijo Jennifer, señalando un coche que se alejaba.

Dick tendría la cinta al cabo de una hora. Y cuando la viera, se quedaría de una pieza.

Por supuesto que le sacaría partido. Usaría algunas secuencias para promocionar el programa del sábado: ¡Nueva e impresionante filmación de la catástrofe del N-22 de la Norton! ¡Aterradoras imágenes de la muerte en los cielos! ¡Sólo en *Newsline*, el sábado a las diez!

Repetirían el anuncio cada media hora hasta la emisión del programa. Y el sábado por la noche, el país entero lo estaría mirando.

Marty improvisó sus comentarios, y lo hizo bien. Ahora estaban nuevamente en el coche, de camino a la puerta principal de Norton. Llegarían unos minutos antes de lo previsto.

—¿Quién es el portavoz de la compañía? —preguntó Marty.

—Una mujer llamada Singleton.

—¿Una mujer? —Marty arqueó las cejas—. ¿Cómo es?

—Es una de las vicepresidentas. Treinta y tantos años; miembro de la comisión que investiga el incidente.

—Pásame la carpeta y las notas —dijo Marty extendiendo la mano. Comenzó a repasar la información en el coche—. Porque te das cuenta de lo que tenemos que hacer ahora, ¿verdad, Jennifer? El enfoque del reportaje ha cambiado por completo. La cinta dura cuatro minutos, quizá cuatro y medio. Y tal vez quieras repetir alguna secuencia... Yo lo haría. Así que no queda mucho tiempo para Barker y compañía. Tendremos que concentrarnos en la cinta y en la entrevista con la portavoz de la Norton. Es la esencia de la noticia. Así que no nos queda otra que poner a esa mujer contra las cuerdas.

Jennifer no respondió. Esperó mientras Marty hojeaba la carpeta.

—Un momento —dijo Marty, mirando fijamente uno de los papeles—. ¿Qué es esto? ¿Una broma?

—No —respondió Jennifer.

—Es dinamita pura —afirmó Reardon—. ¿De dónde lo has sacado?

—Me lo envió la Norton hace tres días junto con los documentos informativos. Parece que se coló accidentalmente.

—Un accidente desafortunado —observó Marty—. Sobre todo para la señora Singleton.

SALA DE BATALLA
14.15 H

Casey cruzaba la planta en dirección al hangar 4, cuando sonó su teléfono móvil. Era Steve Nieto, el representante de la compañía en Vancouver.

—Malas noticias —dijo Nieto—. Ayer estuve en el hospital. Me dijeron que el primer oficial había muerto de un edema cerebral. Mike Lee no estaba, así que me pidieron que identificara el cuerpo y…

—Steve —lo interrumpió Casey—. No me lo cuentes por teléfono. Envíame un cable. Pero no lo envíes aquí, sino a la estación de pruebas de vuelo en Yuma.

—¿De veras?

—Sí.

—De acuerdo.

Casey colgó y entró en el hangar 4, donde el equipo que realizaba el análisis del interior del aparato había hecho un croquis del avión en el suelo con cinta adhesiva. Quería hablar con Ringer sobre la gorra del piloto que habían encontrado. Casey comenzaba a pensar que esa gorra escondía la clave de la historia.

Tuvo una idea repentina y llamó a Norma.

—Oye, creo que sé de dónde vino el fax de la revista de a bordo.

—¿Tiene alguna importancia?

—Sí. Llama al hospital Centinela. Pregunta por una azafata llamada Kay Liang. Apunta lo que quiero que le preguntes.

Habló unos minutos con Norma y colgó. El teléfono móvil volvió a sonar de inmediato.

—Casey Singleton.

—¡Por el amor de Dios! ¿Dónde diablos estás?

—En el hangar 4 —respondió Casey—. Pensaba…

—Deberías estar aquí para la entrevista —gritó Marder.

—La entrevista es a las cuatro.

—La han adelantado. Ya están aquí.

—¿Quieres decir que es ahora mismo?

—Sí. Todo el mundo está aquí, preparándose. Y te están esperando, Casey. Ven *de inmediato*.

Así pues, minutos más tarde Casey se hallaba en la sala de batalla, sentada en una silla, con una maquilladora empolvándole la cara. La sala de batalla estaba llena de gente. Unos tipos montaban los focos sobre soportes y cubrían el techo con planchas de carbón. Otros pegaban con cinta adhesiva micrófonos a la mesa y las paredes. Había dos equipos de rodaje, cada uno con dos cámaras; o sea, cuatro cámaras en total, enfocando en distintas direcciones. Habían colocado una silla a cada lado de la mesa; una para Casey, otra para el reportero.

A Casey no le parecía bien que rodaran en la sala de batalla; no entendía por qué Marder había aceptado hacerlo allí. Le parecía una falta de respeto que el mismo espacio donde trabajaban, discutían y se esforzaban por comprender qué pasaba en los aviones durante el vuelo se hubiera convertido en escenario de un programa de televisión. No le gustaba en absoluto.

Casey estaba confundida; todo iba demasiado deprisa. La maquilladora no dejaba de pedirle que no moviera la cabeza, que cerrara los ojos, que los abriera. Eileen, la secretaria de Marder, le puso una carpeta de cartón en las manos.

—John me pidió que me asegurara de que tenías esto —dijo. Casey quiso mirar la carpeta.

—Por favor —rogó la maquilladora—. Necesito que siga mirando hacia arriba. Será sólo un segundo; luego, la dejaré ir.

Jennifer Malone, la productora, se acercó con una sonrisa alegre.

—¿Qué tal está, señora Singleton?

—Bien, gracias —respondió Casey, sin bajar la vista.

—Barbara —dijo Malone a la maquilladora—. Asegúrate de hacerle, eh… —Hizo un gesto vago con la mano en dirección a Casey.

—Lo haré —aseguró la maquilladora.

—De hacerme ¿qué? —preguntó.

—Nada —respondió la mujer—. Un retoque.

—Le doy un minuto para terminar con el maquillaje —dijo Malone—. Luego Marty entrará a conocerla, y antes de empezar haremos un repaso general de los temas que vamos a tocar.

—De acuerdo.

Malone se marchó, Barbara, la maquilladora, continuó empolvando la cara de Casey.

—Voy a ponerle un corrector de ojeras —dijo—. Para que no parezca tan cansada.

—¿Señora Singleton?

Casey reconoció la voz en el acto. Hacía años que la oía por televisión. La maquilladora se apartó, y Casey vio a Marty Reardon de pie frente a

ella. Reardon estaba en mangas de camisa y tenía el cuello protegido con pañuelos de papel. Le tendió la mano.

—Marty Reardon. Mucho gusto.

—Hola —respondió Casey.

—Le agradecemos su colaboración —dijo Reardon—. Intentaremos ponérselo lo más fácil posible.

—Bien...

—Como ya sabrá, la entrevista será grabada —explicó Marty—, así que si se equivoca en algo, no se preocupe; lo cortaremos. Si en cualquier momento quiere modificar una respuesta, hágalo. Puede decir todo lo que quiera.

—Muy bien.

—Hablaremos fundamentalmente del vuelo de TransPacific. Pero también tendré que tocar otros temas. En algún momento la interrogaré sobre la venta a China. Y si tenemos tiempo, puede que le haga alguna pregunta acerca de la reacción del sindicato. Pero en realidad no quiero hablar de otras cuestiones. Prefiero que nos concentremos en el incidente de TransPacific. Usted es miembro del equipo de investigación, ¿verdad?

—Sí.

—Muy bien. Tengo la costumbre de hacer mis preguntas desordenadamente. No se preocupe por eso. Estamos aquí para entender la situación lo mejor posible.

—De acuerdo.

—Hasta ahora, pues —se despidió Reardon. Sonrió y se volvió de espaldas.

La maquilladora se colocó de nuevo ante ella.

—Mire hacia arriba —indicó, y Casey miró al techo—. Es un hombre muy agradable. En el fondo es un encanto. *Se le cae la baba* por sus hijos.

—¿Cuánto falta, muchachos? —oyó que gritaba Malone.

—Cinco minutos —contestó alguien.

—¿Sonido?

—Estamos listos. Sólo nos faltan las víctimas.

La maquilladora comenzó a empolvar el cuello de Casey, que dio un respingo de dolor.

—¿Sabe? —dijo la mujer—. Si quiere, puedo darle un número de teléfono para que llame.

—¿Para qué?

—Es una organización estupenda; muy buena gente. Casi todos psicólogos. Y son extremadamente discretos. Ellos la ayudarán.

—¿A qué?

—Mire hacia la izquierda, por favor. Por lo visto, le pegó fuerte.

—Me caí —aseguró Casey.

—Claro, lo entiendo. Le daré una tarjeta por si cambia de opinión —dijo la maquilladora mientras daba golpecitos con el algodón—. Hummm. Será mejor que use un poco de maquillaje para cubrir el morado. —Se giró hacia su maletín, puso un poco de maquillaje sobre una esponja y comenzó a aplicarlo en el cuello de Casey—. No se imagina cuántos casos parecidos veo en mi trabajo, y la mujer siempre lo niega. Pero es preciso terminar con la violencia doméstica.

—Vivo sola —dijo Casey.

—Ya, ya —repuso la maquilladora—. Los hombres cuentan con nuestro silencio. Mi marido tampoco quiso hacer terapia de pareja. Al final me largué con los niños.

—No lo entiende —dijo Casey.

—Sé que mientras una es víctima de la violencia, cree que no hay escapatoria. Es parte de la depresión, de la impotencia —prosiguió la maquilladora—. Pero tarde o temprano, todas tenemos que afrontar la verdad.

Malone se acercó.

—¿Ha hablado con Marty? Nos ocuparemos principalmente del accidente, y es probable que Marty empiece con ese tema. Pero puede que mencione también la venta a China y los problemas con el sindicato. Usted tómese su tiempo. Y no se preocupe si Marty salta de un tema a otro. Es lo que suele hacer.

—Mire hacia la derecha —dijo la maquilladora, empolvando el otro lado del cuello.

Casey giró la cabeza.

Se acercó un hombre.

—¿Señora? ¿Puede coger esto? —dijo, y arrojó en sus manos una caja de plástico con un cable colgando.

—¿Qué es? —preguntó Casey.

—Mire a la derecha, por favor —pidió la maquilladora—. Es el micrófono. Le ayudaré a ponérselo dentro de un minuto.

En el interior del bolso que Casey había dejado en el suelo, junto a la silla, sonó el teléfono móvil.

—¡Apagad eso! —gritó alguien. Casey cogió el aparato y lo abrió.

—Es mío.

—Ah. Lo siento.

Se llevó el teléfono a la oreja.

—¿Has recibido la carpeta que te envié a través de Eileen? —preguntó John Marder.

—Sí.

—¿La has mirado?

—Todavía no —respondió.

—Levante un poco la barbilla —dijo la maquilladora.

—En la carpeta está toda la documentación de la que hablamos —dijo Marder al teléfono—. El historial de la cubierta de inversores de empuje. Está todo ahí.

—Ajá... Bien.

—Sólo quería asegurarme de que estás preparada.

—Estoy preparada —respondió Casey.

—Muy bien. Contamos contigo.

Casey cerró el teléfono y lo desconectó.

—Arriba la barbilla —dijo la maquilladora—. Eso es.

Acabada la sesión de maquillaje, Casey se puso en pie. La maquilladora le cepilló los hombros y le puso laca en el pelo. Luego acompañó a Casey al lavabo y le indicó cómo ponerse el micrófono debajo de la blusa, pasando el cable por debajo del sujetador. Luego se lo enganchó a la solapa. El cable descendía por debajo de la falda y ascendía hasta el receptor de radio. La mujer enganchó la caja a la cintura de la falda de Casey y encendió el aparato.

—Recuerde —dijo la mujer—, de ahora en adelante, está conectada con los de sonido. Pueden oír todo lo que diga.

—Bien, gracias —contestó Casey, y se acomodó la ropa. Con el receptor pinchándole la cintura y el cable pegado contra la piel del pecho, se sentía torpe e incómoda.

La maquilladora la acompañó a la sala de batalla, sujetándola por el codo. Casey se sentía como un gladiador a punto de entrar en la arena.

En el interior de la sala de batalla, las luces resplandecían. Hacía mucho calor. La condujeron a la mesa, le advirtieron que no pisara los cables de la cámara y la ayudaron a sentarse. Había dos cámaras a su espalda y dos enfrente de ella. El cámara que estaba detrás le pidió que corriera la silla un par de centímetros hacia la derecha. Casey obedeció. Un hombre se acercó a ajustar el micrófono de clip, porque dijo que se oía el roce de la ropa. Al otro lado de la mesa, Marty Reardon se enganchaba el micrófono sin ayuda mientras conversaba animadamente con el cámara. Luego se sentó sin dificultad. Parecía tranquilo, despreocupado. La miró y le sonrió.

—No tiene por qué preocuparse —dijo—. Esto es pan comido.

—Empecemos, muchachos —ordenó Malone—. Ya están sentados. Y aquí hace mucho calor.

—Cámara A preparada.

—Cámara B preparada.

—Sonido preparado.

—Encended las luces —indicó Malone.

Casey creía que las luces ya estaban encendidas, pero súbitamente unos focos potentísimos la deslumbraron desde todas las direcciones. Se sintió como si estuviera dentro de una caldera.

—Comprobemos las cámaras —pidió Malone.

—Todo bien por aquí.

—Por aquí también.

—De acuerdo —dijo Malone—. Rodando.

Y comenzó la entrevista.

SALA DE BATALLA
14.33 H

Marty Reardon la miró a los ojos, sonrió y señaló la habitación.

—Así es que aquí es donde ocurre todo.

Casey hizo un gesto de asentimiento.

—Aquí es donde los especialistas de la Norton se reúnen para investigar los accidentes aéreos.

—Sí.

—Y usted forma parte del equipo.

—Sí.

—Es vicepresidenta de Norton Aircraft, responsable del departamento de Control de Calidad.

—Sí.

—Lleva cinco años en la compañía.

—Sí.

—A esta habitación la llaman la sala de batalla, ¿no es cierto?

—Sí. Algunos la llaman así.

—¿Y por qué?

Casey se tomó un momento antes de responder. No sabía cómo describir las discusiones, las rabietas, los arrebatos emocionales que acompañaban toda investigación de un accidente aéreo sin decir algo que pudiera sacarse de contexto.

—No es más que un mote —respondió.

—La sala de batalla —dijo Reardon—. Mapas, cartas de navegación, planes estratégicos, presiones. Tensión durante un sitio. Su compañía, Norton Aircraft, se encuentra sitiada en este momento, ¿verdad?

—No sé a qué se refiere —dijo Casey.

Reardon arqueó las cejas.

—La JAA, es decir las autoridades aéreas europeas, se han negado a certificar uno de sus aviones, el N-22, porque dicen que no es seguro.

—En realidad, el avión ya ha sido certificado, pero…

—Y ustedes estaban a punto de vender cincuenta N-22 a China. Sin embargo, ahora también los chinos parecen preocupados por la seguridad del avión.

Casey no permitió que las insinuaciones de Reardon la alteraran. Se concentró en el reportero, y el resto de la habitación pareció desvanecerse.

—No tengo constancia de que los chinos estén preocupados —respondió.

—Pero sí tiene constancia del motivo de esta preocupación por la seguridad. Un grave accidente aéreo que tuvo lugar a principios de esta semana. Ocurrió en un N-22.

—Sí.

—El vuelo 545 de TransPacific. Un accidente en pleno vuelo, encima del océano Pacífico.

—Sí.

—Murieron tres personas. ¿Y cuántas resultaron heridas?

—Creo que cincuenta y seis —dijo Casey, consciente de que lo dijera como lo dijera, sonaría espantoso.

—Cincuenta y seis heridos —repitió Reardon con la voz cargada de intención—. Fracturas de cuello, fracturas de brazos y piernas, dos personas paralizadas para el resto de su vida…

Reardon la miró y dejó la frase suspendida en el aire. No le había preguntado nada, así que Casey no respondió. Aguardó bajo la deslumbrante luz de los focos.

—¿Qué opina al respecto?

—Todas las personas que trabajamos en la Norton estamos muy preocupadas por la seguridad aérea. Por eso probamos nuestros aparatos para que duren el triple del tiempo previsto...

—Están muy preocupados. ¿Le parece una respuesta adecuada?

Casey titubeó. ¿Qué insinuaba?

—Lo siento —dijo—, no entiendo...

—¿No cree que la compañía tiene la obligación de fabricar aviones seguros?

—Desde luego. Y lo hacemos.

—Mucha gente discrepa con esa afirmación —dijo Reardon—. La JAA discrepa. Los chinos probablemente discrepen... ¿La compañía no está obligada a corregir los defectos de diseño cuando sabe que un avión no es seguro?

—¿Qué quiere decir?

—Quiero decir que lo que ocurrió en el vuelo 545 de TransPacific ya había ocurrido antes en otros N-22. Muchas veces. ¿No es verdad?

—No —respondió Casey.

—¿No? —preguntó Reardon, alzando las cejas.

—No —repitió Casey con firmeza. Ha llegado el momento, pensó. Estaba al borde del abismo.

—¿Ésta es la primera vez?

—Sí.

—Bueno, entonces quizá pueda explicarnos esta lista —dijo Reardon, levantando un papel. Casey comprendió de inmediato de qué se trataba—. Ésta es una lista de los incidentes debidos a los *slats* en los aviones N-22, y se remonta a 1992, poco después de la introducción del modelo. Son ocho episodios. Ocho incidentes distintos. El de TransPacific es el noveno.

—No fue exactamente así.

—¿No? Explíqueme por qué.

Casey resumió con la mayor brevedad posible el funcionamiento de las directivas de aeronavegabilidad. Explicó que en el caso del N-22 se habían dictado dos directivas, que el problema se había corregido en todos los aviones, excepto en los de las compañías extranjeras que no habían hecho las reparaciones necesarias. Señaló que los operadores nacionales no habían tenido ningún incidente desde 1992.

Reardon la escuchó con las cejas levantadas, como si nunca hubiera oído algo tan absurdo.

—Vamos a ver si le he entendido —dijo—. En su opinión, la compañía ha cumplido las reglas dictando estas directivas que, en teoría, debían solucionar el problema.

—No —dijo Casey—. La compañía ha solucionado el problema.

—¿De veras? Nos han dicho que la muerte de varios pasajeros en el avión de TransPacific se debió a una extensión de *slats*.

—Eso no es cierto. —Casey estaba en la cuerda floja, amparándose en un tecnicismo muy precario, y lo sabía. Si Reardon le preguntaba directamente «¿Se extendieron los *slats*?», estaría metida en un lío. Contuvo la respiración y esperó la pregunta siguiente.

—¿Quiere decir que las personas que nos han dicho que los *slats* se extendieron están equivocadas?

—No sé cómo lo saben —dijo Casey y decidió ir más allá—. Sí, están equivocadas.

—Fred Barker, ex miembro de la FAA, está equivocado.

—Sí.

—La JAA está equivocada.

—Bueno, como ya sabe, la JAA ha demorado la certificación por motivos como la emisión de gases y…

—Por el momento, concentrémonos en este tema —la interrumpió Reardon.

Casey recordó lo que le había dicho Gershon: «No tiene ningún interés en la información.»

Reardon replanteó la pregunta:

—¿La JAA se equivoca?

Casey pensó que la respuesta era compleja. ¿Cómo podía resumirla?

—Se equivocan al decir que el avión no es seguro.

—De modo que, en su opinión, las críticas al N-22 no tienen ningún fundamento.

—Exactamente. El N-22 es un avión excelente.

—Un avión bien diseñado.

—Sí.

—Un avión seguro.

—Sin lugar a dudas.

—Usted viajaría en él.

—Desde luego.

—Su familia, sus amigos…

—Por supuesto.

—¿Sin ningún reparo?

—Ninguno.

—Entonces ¿cómo reaccionó cuando vio la cinta del vuelo 545 en televisión?

Conseguirá que diga sí, sí, sí, y cuando menos se lo espere saldrá con un golpe bajo.

Pero Casey estaba en guardia.

—En la compañía, todos pensamos que ha sido un accidente trágico. Cuando vi la cinta, sentí una profunda tristeza por las personas involucradas en él.

—Sintió tristeza.

—Sí.

—Pero eso no quebrantó su fe en el avión. No le planteó dudas sobre la seguridad del aparato.

—No.

—¿Por qué no?

—Porque el N-22 tiene un excelente historial de seguridad. Uno de los mejores en la industria.

—Uno de los mejores en la industria —repitió Reardon con tono burlón.

—Sí, señor Reardon —afirmó Casey—. Permita que le haga una pregunta. El año pasado, cuarenta y tres mil estadounidenses murieron en accidentes de automóvil. Cuatro mil personas se ahogaron. Dos mil personas murieron atragantadas con la comida. ¿Saben cuántas murieron en vuelos nacionales?

Reardon guardó silencio unos instantes y luego rió.

—Parece que se han cambiado los papeles.

—Es una pregunta justa, señor Reardon. ¿Cuántas personas murieron en vuelos comerciales el año pasado?

Reardon frunció el entrecejo.

—Bueno, yo diría que unas… unas mil.

—Cincuenta —dijo Casey—. Cincuenta personas. ¿Y sabe cuántas murieron el año anterior? Dieciséis. Menos que en accidentes de bicicleta.

—¿Y cuántas de ellas murieron en un N-22? —preguntó Reardon con los ojos entornados, intentando recuperarse.

—Ninguna —dijo Casey.

—O sea, que quiere decir…

—En nuestro país mueren cuarenta y tres mil personas al año en accidentes de tráfico, y nadie se preocupa por ello. La gente conduce cansada o incluso en estado de embriaguez sin pensárselo dos veces. Pero esas mismas personas tienen miedo de subirse a un avión. Y esto se debe a que la televisión exagera constantemente los riesgos. Esa

cinta hará que mucha gente coja miedo al avión. Y sin ningún fundamento.

—¿Cree que la cinta no debería haberse emitido por televisión?

—No he dicho eso.

—Pero ha dicho que por su culpa la gente cogerá miedo al avión... sin fundamento.

—Exactamente.

—¿En su opinión, no deberían hacerse públicas imágenes como las de la cinta del 545?

—No he dicho eso.

—Se lo estoy preguntando ahora.

—He dicho que por culpa de esa clase de imágenes la gente se forma una idea equivocada de los riesgos del transporte aéreo.

—¿Incluidos los riesgos del N-22?

—Ya he dicho que el N-22 es un avión seguro.

—Así que cree que esas cintas no deberían salir en antena.

¿Adónde demonios quería ir a parar? Casey aún no lo sabía. No respondió. Estaba pensando a toda prisa, procurando comprender qué se proponía Reardon. Experimentó una familiar sensación de impotencia.

—¿Opina usted que esas cintas deberían censurarse, señora Singleton?

—No —dijo Casey.

—*No* deberían ocultarse.

—No.

—¿Norton Aircraft ha ocultado alguna vez una cinta?

Vaya, pensó Casey. Se preguntó cuánta gente sabía que tenían una grabación en vídeo. Mucha, concluyó: Ellen Fong, Ziegler, los empleados de Video Imaging. Quizá una docena de personas, o incluso más...

—Señora Singleton, ¿tiene usted noticia de la existencia de alguna otra filmación del accidente?

«Miente», le había aconsejado Amos.

—Sí —respondió—. Sé de la existencia de otra cinta de vídeo. —¿Y la ha visto?

—Así es.

—Es impresionante, aterradora, ¿verdad? —dijo Reardon.

La tienen, pensó Casey. Han conseguido la cinta. Ahora tendría que ir con sumo cuidado.

—Es trágica —dijo Casey—. Lo ocurrido en el vuelo 545 fue una tragedia. —Estaba cansada y le dolían los hombros de la tensión.

—Señora Singleton, se lo preguntaré sin rodeos: ¿Norton Aircraft ha ocultado la existencia de otra cinta?

—No.

—Pero no la dieron a conocer al público, ¿no es cierto? —preguntó Reardon con las cejas arqueadas y expresión de sorpresa.

—La cinta de vídeo de la que habla se encontró en el interior del avión y la estamos usando para investigar el incidente. No nos pareció apropiado hacerla pública hasta completar las investigaciones.

—¿Pretendían ocultar los conocidos defectos del N-22?

—No.

—No todo el mundo está de acuerdo con eso, señora Singleton.. *Newsline* obtuvo una copia de esa cinta a través de un empleado de Norton atormentado por su conciencia porque cree que la compañía oculta información. Esa persona piensa que la cinta debe hacerse pública.

Casey permaneció rígida. No se movió.

—¿Le sorprende? —preguntó Reardon con una sonrisa irónica. Casey no respondió. La cabeza le daba vueltas. Tenía que planear lo que haría a continuación.

Reardon la miraba con una sonrisa entre burlona y paternalista. Era evidente que disfrutaba de la situación.

Ahora.

—¿Ha visto usted esa filmación, señor Reardon? —preguntó con un tono que sugería que la cinta no existía, que Reardon se la había inventado.

—Desde luego —respondió el reportero con solemnidad—. La he visto. Aunque resulta difícil, muy doloroso, ver esas imágenes. Es una terrible, pavorosa grabación de lo ocurrido en el N-22.

—¿La ha visto entera?

—Desde luego. Y también mis colegas de Nueva York.

De modo que ya había llegado a Nueva York, pensó.

Cuidado.

—Señora Singleton —dijo Marty—, ¿Norton tenía intención de hacer públicas esas imágenes alguna vez?

—La cinta no nos pertenece, así que no estamos autorizados a hacer algo así. Pensábamos devolverla a sus propietarios en cuanto concluyera la investigación. Ellos deben decidir qué desean hacer con la cinta.

—Cuando concluyera la investigación… —Reardon sacudía la cabeza—. Perdone, pero parecen demasiados encubrimientos para una compañía que, según usted, se preocupa por la seguridad aérea.

—¿Encubrimientos?

—Señora Singleton, si hubiera un problema con el avión, un problema serio, continuo, del que la compañía estuviera al tanto, ¿nos lo diría?

—No hay ningún problema.

—¿No? —Reardon bajó la vista y miró los papeles que tenía sobre la mesa—. Si el N-22 es tan seguro como usted dice, ¿cómo explica esto?

Y le entregó un papel. Casey lo cogió y lo miró.

—Dios santo —susurró.

Reardon había conseguido su imagen impactante. La había pillado por sorpresa, con la guardia baja. Casey sabía que había salido mal parada, que dijera lo que dijera a partir de ese momento no podría arreglar las cosas. Pero estaba concentrada en el papel que tenía delante y que jamás había esperado encontrar allí.

Era una fotocopia de la primera página de un informe redactado tres años atrás.

INFORMACIÓN CONFIDENCIAL

EXCLUSIVAMENTE PARA USO INTERNO

NORTON AIRCRAFT

COMISIÓN DE ASUNTOS INTERNOS RESUMEN EJECUTIVO

INESTABILIDAD DE VUELO EN EL MODELO N-22

Y a continuación aparecían los nombres de los miembros de la comisión, comenzando por el suyo, ya que ella había presidido dicha comisión.

Casey sabía que no había nada deshonroso ni en el estudio ni en sus conclusiones. Pero su contenido —incluso su título, «Inestabilidad de vuelo en el modelo N-22»— parecía condenarlos. Resultaría difícil de explicar.

La información no le interesa.

Se trataba de un informe para uso interno de la Norton, y jamás debería haber salido de la compañía. Dado que se había redactado hacía tres años, mucha gente ni siquiera lo recordaría. ¿Cómo lo había conseguido Reardon?

Leyó los datos en la parte superior de la página: número de fax y nombre del emisor: NORTON—CC.

Procedía de su propio despacho.

¿Cómo era posible?

¿Quién lo había enviado?

Richman, pensó con tristeza.

Richman había introducido el informe en la carpeta de información para la prensa. El material que había ordenado enviar a *Newsline*.

Pero ¿cómo se había enterado Richman de la existencia de ese informe?

Marder.

Marder conocía el estudio. Había supervisado el proyecto del N-22 y había ordenado el estudio. Y ahora pretendía sacarlo a la luz mientras ella estaba en la televisión porque…

—¿Señora Singleton? —dijo Reardon.

Alzó la vista y volvió a encontrarse con el resplandor de los focos.

—¿Sí?

—¿Reconoce este informe?

—Sí —dijo—. Lo reconozco.

—¿Ése es su nombre?

—Sí.

Reardon le entregó otras tres páginas, el resto del informe.

—Es decir que usted presidió una comisión secreta de la Norton que investigó la «inestabilidad de vuelo» del N-22, ¿no es así?

¿Cómo se las apañaría para salir de aquel embrollo?, se preguntó Casey.

No le interesa la información.

—No hubo ninguna comisión secreta —dijo—. A menudo llevamos a cabo esta clase de estudio para investigar cómo funcionan nuestros aparatos en servicio.

—Pero, como ustedes mismos dicen en el título, es un estudio sobre inestabilidad de vuelo.

—Mire —dijo Casey—, el estudio es positivo.

—¿Positivo? —preguntó Reardon levantando las cejas con expresión de asombro.

—Sí —respondió ella—. Hace cuatro años, después del primer incidente de *slats*, se planteó la duda de si el aparato presentaba inestabilidad en ciertas condiciones. Nosotros no rehuimos la cuestión. La afrontamos creando una comisión que probara el avión en distintas circunstancias y determinara si existía tal inestabilidad. Y llegamos a la conclusión de que…

—Permita que lo lea en su propio informe ——dijo Reardon—. «La estabilidad de la aeronave depende de los sistemas informáticos.»

—Sí —dijo ella—. Todos los aviones modernos usan…

—«El aparato ha demostrado una marcada sensibilidad al control manual durante cambios de actitud.»

Casey miraba la página, siguiendo las citas de Reardon.

—Sí, pero si lee el resto de la frase, verá que…

—«Los pilotos han informado de dificultades para controlar la aeronave» —interrumpió Reardon.

—Está sacando las frases de contexto.

—¿De veras? —preguntó él arqueando las cejas—. Todas estas frases están en *su* informe. Un informe de la compañía Norton.

—Suponía que deseaba escuchar lo que tengo que decir. —Casey comenzaba a enfadarse. Sabía que se notaba, pero le daba igual.

Reardon se apoyó contra el respaldo de la silla y abrió los brazos.

—Desde luego, señora Singleton.

—Entonces deje que me explique. Este estudio se llevó a cabo para determinar si el N-22 tenía problemas de estabilidad. Llegamos a la conclusión de que no era así y…

—Eso dice usted.

—Creí que iba a dejar que me explicara.

—Por supuesto.

—Pues permita que ponga las frases en su contexto —dijo Casey—. El informe dice que la estabilidad del N-22 depende de los sistemas informáticos. La estabilidad de todos los aviones está regulada por ordenadores. Eso no quiere decir que los aviones no puedan pilotarse. Claro que pueden. Pero en la actualidad las compañías aéreas quieren una flota de bajo consumo. Y el máximo ahorro de gasolina se consigue con un mínimo de resistencia al avance durante el vuelo.

Reardon hizo un gesto displicente con la mano.

—Lo siento, pero todo esto no tiene nada…

—Para que la resistencia al arrastre sea mínima —prosiguió Casey—, el avión debe mantener una actitud, o posición en el aire, muy precisa. La actitud más eficaz es aquella en que el morro está ligeramente elevado. Durante un vuelo normal, los ordenadores mantienen la aeronave en esta posición. Nada inusual.

—¿Nada inusual? ¿La *inestabilidad* en el vuelo no es inusual? —preguntó Reardon.

Siempre estaba cambiando de tema, y no la dejaba terminar.

—Ahora iba a referirme a eso.

—Estamos impacientes —dijo con manifiesto sarcasmo.

Casey tuvo que hacer un esfuerzo para contenerse. Por muy mal que estuvieran las cosas, si perdía la calma no haría más que empeorarlas.

—Hace unos instantes usted ha leído una frase —dijo—. Permita que la termine: «El aparato ha demostrado una marcada sensibilidad al control manual durante cambios de actitud, *pero esta sensibilidad está dentro de los parámetros de normalidad y no ofrece ninguna dificultad para los pilotos debidamente formados.*» Ésa es la frase completa.

—Pero ustedes admiten que hay sensibilidad al control manual. ¿No es otra forma de decir «inestabilidad»?

—No —respondió Casey—. Sensible no significa inestable.

—El avión no puede controlarse —dijo Reardon sacudiendo la cabeza.

—Claro que puede.

—Hicieron un estudio porque estaban preocupados.

—Hicimos un estudio porque tenemos el deber de confirmar que el avión es seguro —afirmó ella—. Y no nos cabe duda: es seguro.

—Un estudio secreto.

—No fue secreto.

—Nunca se dio a conocer a la opinión pública.

—Fue un informe interno —dijo Casey.

—¿No tiene nada que esconder?

—No —dijo ella.

—Entonces ¿por qué no nos ha contado la verdad sobre el vuelo 545 de TransPacific?

—¿La verdad?

—Nos han dicho que tendrían un informe preliminar sobre la posible causa del incidente. ¿Acaso no es verdad?

—Estamos cerca —dijo ella.

—¿Cerca? ¿Han hecho algún descubrimiento o no?

Con la pregunta suspendida en el aire, Casey miró fijamente a Reardon.

—Lo siento mucho —dijo el cámara que estaba detrás de ella—. Pero tenemos que cambiar la película.

—¡Cambio de película!

—¡Recargando película!

Fue como si hubiera abofeteado a Reardon. Pero se recuperó enseguida.

—Continuará —dijo a Casey con una sonrisa. Estaba tranquilo; sabía que la había vencido. Se levantó de la silla y se volvió de espaldas. Los grandes focos se apagaron y Casey tuvo la impresión de que la estancia quedaba prácticamente en penumbra. AIguien encendió el aire acondicionado.

Casey también se levantó. Se quitó la caja del micrófono de la cintura. La maquilladora corrió hacia ella, con una borla de polvos en la mano. Casey la atajó con la mano.

—Déme un minuto —dijo.

Con los focos apagados, vio a Richman dirigirse a la puerta. Casey corrió tras él.

EDIFICIO 64
15.01 H

Lo alcanzó en el pasillo, lo cogió del brazo y lo obligó a volverse.

—Hijo de puta.

—Eh —dijo Richman—. Tranquilízate.

Sonrió y señaló por encima del hombro de Casey. Ella se volvió y vio que el tipo del sonido y uno de los cámaras se acercaban por el pasillo.

Furiosa, Casey empujó a Richman hacia atrás, a través de la puerta del lavabo de señoras. Richman se echó a reír.

—Eh, Casey, no pensé que quisieras…

Una vez en el lavabo, Casey volvió a empujarlo contra las pilas.

—Maldito cabrón —susurró—. No sé qué coño crees que estás haciendo, pero fuiste tú quien envió ese informe y voy a…

—No vas a hacer nada —dijo Richman con voz súbitamente fría y le apartó las manos—. Todavía no lo entiendes, ¿verdad? Todo ha terminado, Casey. Acabas de cargarte la venta a China. Estás *acabada*.

Lo miró sin comprender. Se lo veía fuerte, seguro… como si fuera otra persona.

—La venta a China no se concretará. Edgarton está acabado, y tú estás acabada. —Sonrió—. Tal como predijo John.

Marder, pensó Casey. Marder estaba detrás de aquello.

—Si la venta a China no se concreta, Marder perderá su empleo. Edgarton se ocupará de que así sea.

Richman negaba con la cabeza.

—No. No lo hará. Edgarton está en Hong Kong, y nunca sabrá lo que ha pasado. El domingo a mediodía, Marder será el nuevo presidente de la Norton. Sólo tendrá que hablar diez minutos con el consejo directivo, porque hemos hecho un trato mucho mejor con Corea. Una flota de ciento diez aeroplanos, con opción a treinta y cinco más. Dieciséis mil millones de dólares. El consejo no podrá creérselo.

—Corea —repitió Casey. Se quedó pensando, porque era un pedido desorbitado, el mayor en la historia de la compañía—. Pero ¿por qué iban a...?

—Porque Marder les ha dado el ala —dijo Richman—. Y a cambio, ellos están dispuestos a comprar ciento diez aviones. No les preocupa la prensa sensacionalista estadounidense. Saben que el avión es seguro.

—¿Marder les dará el *ala*?

—Sí. Es un trato fantástico.

—Sí —dijo Casey—. Arruinará a la compañía.

—A eso se llama tener visión financiera —afirmó Richman—. Está todo programado.

—Pero la compañía quebrará —insistió Casey.

—Dieciséis mil millones de dólares —dijo Richman—. En cuanto se haga pública esa cifra, las acciones de la Norton se dispararán. Todo el mundo sacará tajada.

Todo el mundo, salvo los empleados de la compañía, pensó Casey.

—El trato ya está cerrado —dijo Richman—. Lo único que necesitábamos era que alguien desprestigiara públicamente el **N-22**. Y tú nos has hecho ese favor.

Casey suspiró y encorvó los hombros.

Vio su imagen reflejada en el espejo, detrás de Richman. La gruesa capa de maquillaje que le cubría el cuello comenzaba a agrietarse. Estaba ojerosa, demacrada, agotada. La habían vencido.

—Así que te sugiero que me preguntes amablemente qué debes hacer a continuación. Porque ahora no te queda más remedio que obedecer órdenes. Si haces lo que se te ordena y te comportas como una buena chica, es probable que John te indemnice. Digamos... con tres meses de sueldo. De lo contrario, te quedarás en la puta calle y sin nada que llevarte a la boca. —Se inclinó hacia ella—. ¿Entiendes lo que te digo?

—Sí —respondió Casey.

—Estoy esperando que me preguntes amablemente lo que debes hacer.

Agotada, Casey comenzó a pensar con rapidez, a considerar las posibilidades, a buscar una salida. *Newsline* emitiría el reportaje. El plan de Marder triunfaría. Ella estaba derrotada. En realidad, estaba derrotada desde el comienzo, desde el día en que había aparecido Richman.

—Sigo esperando —dijo Richman.

Casey miró su cara tersa, aspiró el olor de su colonia. El pequeño cabrón se estaba divirtiendo. Y en medio de su furia, de su profunda rabia, se le ocurrió otra posibilidad.

Desde el principio, ella había invertido todos sus esfuerzos en hacer lo correcto, en desvelar el misterio del 545. Su actitud honesta, honrada, sólo le había creado problemas.

¿O no?

—Tienes que afrontar lo hechos —dijo Richman—. No puedes hacer nada.

Casey se separó de la pila del lavabo.

—Espera y verás —dijo ella.

Y se marchó.

SALA DE BATALLA
15.15 H

Casey se sentó. El encargado de sonido se acercó y le enganchó el receptor en la cinturilla de la falda.

—Diga unas cuantas palabras por favor. Para probar el nivel.

—Probando, probando. Estoy cansada —dijo.

—Suficiente. Gracias.

Casey vio a Richman entrar en la habitación y situarse de espaldas a la pared del fondo. Tenía una media sonrisa en los labios y no parecía preocupado. Estaba convencido de que Casey no podría hacer nada. Marder había hecho un trato fabuloso; iba a entregar el ala, a hundir a la compañía. Y todo con la ayuda de Casey.

Reardon se sentó en la silla de enfrente, se encogió de hombros, se alisó la corbata v le sonrió.

—¿Cómo lo lleva?

—Bien.

—Aquí dentro hace calor, ¿no? —Consultó su reloj—. Ya casi hemos terminado.

Malone se acercó y susurró algo al oído de Reardon. Los murmullos continuaron durante unos instantes.

—¿De veras? —preguntó Reardon levantando las cejas. Luego asintió varias veces. Por fin dijo—: Entendido. —Y comenzó a revolver los papeles de la carpeta que tenía delante.

—¿Preparados, muchachos? —preguntó Malone.

—Cámara A preparada.

—Cámara B preparada.

—Sonido preparado.

—Rodando —dijo ella.

Allá vamos, pensó Casey. Respiró hondo y miró a Reardon con expectación.

El reportero le sonrió.

—Usted trabaja para Norton Aircraft.

—Sí.

—Lleva cinco años en la compañía.

—Sí.

—Es una ejecutiva de confianza, con un puesto de responsabilidad.

Asintió. Si el tipo supiera…

—Ahora bien, ha ocurrido un incidente en el vuelo 545. En un avión que *según usted* es perfectamente seguro.

—Correcto.

—Sin embargo, tres personas han muerto y más de cincuenta resultaron heridas.

—Sí —respondió Casey.

—La filmación del accidente, que ya hemos visto todos, es aterradora. La Comisión de Estudio de Incidentes ha estado trabajando contrarreloj. Y ahora ustedes dicen que han hecho un descubrimiento.

—Sí.

—Es decir que saben qué ocurrió en ese vuelo.

Con cuidado, pensó.

Tenía que andarse con mucho, mucho cuidado. Porque lo cierto era que más que una certeza tenía una importante sospecha. Aún debían ordenar la secuencia de hechos, confirmar que las cosas habían sucedido en un orden determinado: la cadena de causas y efectos. Aún no podían estar seguros.

—Estamos muy cerca —dijo Casey.

—No es preciso que le diga que estamos ansiosos por oír lo que saben.

—Lo anunciaremos mañana —dijo Casey.

Vio la reacción de sorpresa de Richman al otro lado de los focos. No se lo esperaba. El pequeño cabrón intentaba figurase qué se proponía.

Que se figurara lo que quisiera.

Al otro lado de la mesa, Reardon hizo un pequeño aparte y Malone le susurró algo al oído. El reportero asintió con un gesto y volvió a mirar a Casey.

—Si ya saben qué ocurrió, señora Singleton, ¿por qué esperar?

—Porque, como usted ha dicho, el accidente fue grave. Ya ha hemos oído demasiadas especulaciones infundadas de diversas fuentes. Norton Aircraft considera que es importante actuar con responsabilidad. Antes de decir algo públicamente, tenemos que confirmar nuestros hallazgos haciendo una prueba de vuelo con el mismo avión en que se produjo el accidente.

—¿Y cuándo harán la prueba de vuelo?

—Mañana por la mañana.

—Ah. —Reardon suspiró con tristeza—. Pero eso es demasiado tarde para nuestro programa. Supongo que comprende que estamos ofreciendo a su compañía la oportunidad de responder a unas acusaciones muy graves.

Casey tenía la respuesta preparada.

—Hemos programado la prueba de vuelo para las cinco de la madrugada de mañana —dijo—. Daremos una conferencia de prensa inmediatamente después. O sea, mañana a mediodía.

—A mediodía —repitió Reardon.

Aunque su expresión era indiferente, Casey sabía que estaba haciendo cálculos mentales. Mediodía en Los Ángeles eran las tres de la tarde en Nueva York. Tiempo de sobra para salir en las noticias de la noche, tanto en Los Ángeles como en Nueva York. El informe preliminar de la Norton saldría en las cadenas regionales y nacionales. Y *Newsline*, que se emitía a las diez de la noche, estaría desfasado. Según lo que se dijera en la conferencia de prensa, el reportaje de *Newsline*, editado la noche anterior, podría muy bien ser historia antigua a las diez de la noche, la hora de emisión del programa. Es más, podría ser incluso embarazoso.

Reardon suspiró.

—Por otra parte —dijo—, queremos ser justos con ustedes.

—Naturalmente —respondió Casey.

ADMINISTRACIÓN DE LA NORTON
16.15 H

—A la mierda con ella —dijo Marder a Richman—. Haga lo que haga, ya no podrá cambiar las cosas.

—Pero si ha programado la prueba de vuelo...

—¿Qué más da? —dijo Marder.

—Creo que va a permitir que esos periodistas filmen la prueba.

—¿Y qué? La prueba de vuelo sólo conseguirá empeorar las cosas. Casey no tiene la menor idea de la causa del accidente. Y no sabe qué pasará cuando el avión de TransPacific levante el vuelo. Es probable que no puedan reproducir el incidente. Y podrían presentarse problemas imprevistos.

—¿Como cuáles?

—El avión se vio sometido a importantes **cargas-G** —dijo Marder—. Podría tener daños estructurales. Cuando despeguen, puede pasar cualquier cosa. —Marder hizo un gesto displicente con la mano—. Esto no cambia nada. *Newsline* se emite entre las diez y las once de la noche del sábado. A primera hora de la tarde, yo comunicaré al consejo directivo que somos víctimas de una campaña pública de desprestigio y convocaré una reunión urgente para el domingo por la mañana. Hal no llegará a tiempo desde Hong Kong. Y sus amigos del consejo se olvidarán de él en cuanto oigan que hemos hecho un trato de dieciséis mil millones de dólares. Todos tienen acciones y saben lo que pasará con ellas en cuanto se anuncie la transacción. Soy el futuro presidente de esta compañía, y nadie puede hacer nada para impedirlo. Ni Hal Edgarton, ni mucho menos Casey Singleton.

—No sé —dijo Richman—. Creo que podría estar planeando algo. Es muy lista, John.

—No lo suficiente.

SALA DE BATALLA
16.20 H

Habían guardado las cámaras, retirado la gomaespuma blanca del techo y las cajas de empalmes para los equipos. Pero las negociaciones continuaban. Ed Fuller, el esmirriado responsable del Departamento Jurídico estaba allí. Por si se planteaba alguna duda de naturaleza técnica, también estaban presentes Teddy Rawley, el piloto, y dos mecánicos que trabajaban en las pruebas de vuelo.

Malone era la única que hablaba en representación de *Newsline*. Reardon se paseaba de un sitio a otro en el fondo de la sala, y sólo se detenía ocasionalmente para susurrar algo al oído de la productora. Su imponente presencia parecía haberse desvanecido junto con las luces de rodaje; ahora se lo veía cansado, nervioso e impaciente.

Malone comenzó diciendo que puesto que *Newsline* estaba haciendo un reportaje sobre el **N-22**, a la compañía le interesaba que filmaran la prueba de vuelo.

Casey respondió que no había ningún problema, puesto que las pruebas de vuelo se documentaban con docenas de videocámaras

colocadas tanto dentro como fuera del avión. En consecuencia, los periodistas de *Newsline* podrían ver la prueba en los monitores de tierra. Luego podrían llevarse la cinta para su emisión.

No, dijo Malone. No les bastaba con eso. El equipo de *Newsline* tenía que estar dentro del avión.

Casey respondió que eso era imposible, que ningún fabricante de aviones había permitido nunca que una persona ajena a la empresa participara en la prueba de vuelo. De hecho, ya era toda una concesión que les dejara ver la cinta en tierra.

No era suficiente, repitió Malone.

Ed Fuller intervino para explicar que era una cuestión de responsabilidad legal. La Norton no podía permitir que una persona ajena a la compañía y no asegurada estuviera presente durante la prueba.

—Comprenderán que existe un riesgo potencial en toda prueba de vuelo. Es inevitable.

Malone dijo que *Newsline* correría el riesgo y que firmaría un descargo de responsabilidades legales.

Ed Fuller dijo que tendría que redactar dicho descargo, pero que los abogados de *Newsline* debían aprobarlo antes de firmar, y no había tiempo para eso.

Malone aseguró que podía conseguir la aprobación de los abogados del programa en una hora. En cualquier momento del día o de la noche.

Fuller aprovechó la coyuntura. Dijo que si la Norton permitía que *Newsline* presenciara la prueba de vuelo, debía asegurarse de que se daba un tratamiento objetivo a la noticia. Por lo tanto, la Norton debería aprobar el reportaje una vez editado. Malone arguyó que la ética profesional les impedía hacer algo así, y que además no había tiempo. Si la prueba de vuelo terminaba a mediodía, tendría que montar la cinta en la unidad móvil y transmitirla a Nueva York de inmediato.

Fuller dijo que seguía habiendo riesgos para la compañía. Quería que se diera una imagen objetiva de la prueba de vuelo. Discutieron una y otra vez los mismos puntos. Finalmente, Malone propuso conceder treinta segundos a un portavoz de Norton para que hiciera un comentario que no pasaría por la cabina de edición. El comentario se tomaría de la conferencia de prensa. Fuller pidió un minuto.

Pactaron en cuarenta segundos.

—Hay algo más —añadió Fuller—. Si les permitimos filmar la prueba de vuelo, no queremos que usen la cinta del incidente que han obtenido hoy.

—De eso nada —repuso Malone—. Esa cinta saldría en antena.

—Ustedes han asegurado que consiguieron la cinta a través de un empleado de la Norton —dijo Fuller—. Eso no es cierto. Queremos que dejen clara su procedencia.

—Bueno, es cierto que nos la envió alguien que trabaja en la Norton.

—No —replicó Fuller—. No es cierto.

—Es una de las empresas subcontratadas.

—No lo es. Si quiere, puedo darle la definición legal de subcontrato.

—Es una cuestión sin mayor trascendencia…

—Ya hemos obtenido una declaración jurada de la recepcionista Christine Barron. No es empleada de Norton Aircraft. Ni siquiera es empleada de Video Imaging. Trabaja para una agencia de empleos temporales.

—¿Adónde quiere ir a parar?

—Queremos que se reflejen fielmente los hechos. Tendrán que dejar constancia de que consiguieron la cinta a través de una persona ajena a la compañía.

Malone se encogió de hombros.

—Como he dicho, esto no tiene mayor trascendencia.

—Entonces ¿cuál es el problema?

Malone reflexionó un instante.

—De acuerdo —dijo.

Fuller le pasó una hoja de papel por encima de la mesa.

—Ésta es una declaración formal del acuerdo —explicó Fuller—. Fírmela, por favor.

Malone miró a Reardon, y éste se encogió de hombros.

La productora firmó.

—No entiendo el motivo de tanto papeleo —dijo. Hizo un amago de devolver el papel a Fuller, pero de repente se detuvo.

—Dos equipos en el avión durante la prueba de vuelo. Ése es el acuerdo, ¿verdad?

—No —respondió Fuller—. No hemos llegado a ningún acuerdo en ese punto. Verán la prueba desde tierra.

—No nos basta.

Casey dijo que el equipo de *Newsline* podría acceder a la zona de pruebas, filmar los preparativos, el despegue y el aterrizaje. Pero no podrían volar en el avión.

—Lo lamento, pero no es suficiente —dijo Malone.

Teddy Rawley carraspeó.

—Creo que no entiende la situación, señorita Malone —dijo—. Sus cámaras no podrían pasearse por el avión durante la prueba de vuelo. Toda persona a bordo debe estar asegurada al asiento con un arnés. Uno no puede levantarse ni para hacer pipí. Y es imposible llevar focos o baterías, porque éstas generan campos magnéticos que interferirían con nuestras lecturas.

—No necesitamos luces —aseguró Malone—. Podemos filmar con luz ambiente.

—Sigue sin entender —dijo Rawley—. las cosas pueden ponerse bastante desagradables durante el vuelo.

—Por eso queremos estar allí —repuso Malone.

Ed Fuller se aclaró la garganta.

—Seré muy claro, señorita Malone —dijo—. Bajo ninguna circunstancia esta compañía permitirá que filmen la prueba a bordo del avión. No hay nada que discutir al respecto.

Malone tenía la cara crispada, tensa.

—Señorita —dijo Rawley—, tiene que comprender que existe una razón para que los aviones se prueben en el desierto. Encima de espacios grandes y deshabitados.

—Quiere decir que podría estrellarse.

—Quiero decir que no sabemos qué puede pasar. Créame, estará mucho mejor en tierra.

Malone negó con la cabeza.

—No. Debemos subir a bordo.

—Señorita, estaremos sometidos a **cargas-G** y…

—Habrá treinta cámaras distribuidas por todo el avión —interrumpió Casey—. Cubrirán todos los ángulos posibles: cabina de mando, alas, cabina de pasajeros… Todo. Tendrá la exclusiva de la cinta. Nadie sabrá que ustedes no están filmando.

Malone le dirigió una mirada fulminante, pero Casey supo que por fin la había entendido. A ella sólo le preocupaban las imágenes.

—Quiero poner nuestras cámaras a bordo —dijo Malone.

—No —dijo Rawley.

—Tengo que poder decir que nuestras cámaras estaban a bordo —insistió Malone.

Finalmente, Casey propuso un acuerdo. *Newsline* podría acoplar dos cámaras en la zona del avión que prefirieran para filmar la prueba de vuelo. Verían las imágenes en directo desde dichas cámaras. Además, se les permitiría usar la película de las demás cámaras montadas en el interior del avión. Por último, *Newsline* podría hacer una toma de Reardon fuera del edificio 64, donde estaba situada la línea de montaje.

La Norton transportaría al equipo de *Newsline* a la región de Arizona donde se realizaría la prueba y lo traería de regreso a Los Ángeles por la tarde.

Malone devolvió el papel a Fuller.

—Trato hecho —dijo.

Reardon salió con Malone hacia el edificio 64, mirando el reloj con nerviosismo. Casey se quedó sola con Fuller, y Rawley en la sala de batalla.

Fuller suspiró.

—Espero que hayamos tomado una buena decisión. —Se volvió hacia Casey—. He hecho lo que has pedido cuando has llamado desde la compañía de vídeo.

—Lo sé, Ed —dijo Casey—. Has estado genial.

—Pero he visto la cinta —dijo—. Es espantosa. Me temo que independientemente de lo que descubráis durante la prueba de vuelo, la gente sólo recordará esa filmación.

—Si llegan a verla —dijo Casey.

—Me temo que *Newsline* emitirá la cinta pase lo que pase —insistió Fuller.

—Yo creo que no —dijo Casey—. Cuando acabemos con esto, no la emitirán.

Fuller suspiró.

—Espero que tengas razón. Es una apuesta arriesgada.

—Sí —admitió ella—. Es una apuesta arriesgada.

—Será mejor que les digas que traigan ropa de abrigo —dijo Teddy—. Y tú también, nena. Otra cosa: he estado observando a esa mujer. Creo que tiene intenciones de subir al avión.

—Sí; es probable.

—Y tú también, ¿me equivoco? —preguntó Teddy.

—Puede que lo haga.

—Deberías pensártelo dos veces —aconsejó Teddy—. Ya has visto la grabación del registrador de acceso rápido, Casey. Ese avión superó el límite de **cargas-G** en un ciento sesenta por ciento. El aparato no fue diseñado para tolerar las fuerzas a las que lo sometió el piloto. Y mañana yo haré lo mismo.

Casey se encogió de hombros.

—Doherty inspeccionó el fuselaje —dijo—. Se usaron rayos X y…

—Sí. Lo inspeccionó, pero no con meticulosidad. En condiciones normales, tardaríamos un mes en revisar el fuselaje antes de poner el avión en servicio. Haríamos radiografías de cada junta del avión. Y no las hemos hecho.

—¿Qué quieres decir?

—Quiero decir —respondió Teddy— que cuando someta al aparato a las mismas **cargas-G**, cabe la posibilidad de que la estructura no lo resista.

—¿Quieres meterme miedo? —preguntó Casey.

—No. Es sólo una advertencia. Va en serio, Casey. En la práctica, puede pasar cualquier cosa.

FUERA DEL EDIFICIO 64
16.55 H

—Hasta el momento ninguna fábrica de aviones había permitido que la televisión filmara una prueba de vuelo. Pero tan importante es esta prueba para el futuro de Norton Aircraft, tan seguros están sus directivos de los resultados, que han accedido a que nuestro equipo filme la prueba. Así que hoy, por primera vez en la historia de la televisión, emitiremos imágenes reales de una prueba de vuelo, concretamente, las del avión de TransPacific accidentado, un **N-22** de la compañía Norton. Los críticos dicen que es una trampa mortal. La compañía afirma que es seguro. La prueba de vuelo demostrará quién tiene razón.

Reardon hizo una pausa.

—Listo —dijo Jennifer.

—¿Necesitas un comentario para mañana?

—Sí —respondió Jennifer.

—¿Dónde se hará la prueba?

—En Yuma.

—Bien —dijo Marty.

De pie bajo el sol de la tarde, delante del edificio 64, miró a sus pies y dijo en voz baja y segura:

—Nos encontramos en la zona de pruebas de la compañía Norton, en Yuma, Arizona. Son las cinco de la mañana y el equipo de Norton ultima los preparativos para el despegue del **N-22** de TransPacific. —Miró hacia arriba—. ¿A qué hora amanece en Yuma?

—Ni idea —dijo Jennifer—. Cubre todas las posibilidades.

—De acuerdo —dijo Reardon. Volvió a mirarse los pies y recitó—: En la tenue claridad de los minutos previos al amanecer, la tensión aumenta. En la oscuridad que precede al amanecer, la tensión aumenta. Mientras despuntan las primeras luces del amanecer, la tensión aumenta.

—Con eso bastará —dijo Jennifer.

—¿Cómo quieres que termine? —preguntó.

—Tendrás que cubrir los dos resultados posibles, Marty.

—¿Ganamos, o no?

—Cubre las dos posibilidades para asegurarnos.

Reardon volvió a mirarse los pies.

—Mientras el avión aterriza, la tripulación está radiante. Vemos caras felices a nuestro alrededor. El vuelo ha sido un éxito. Norton ha demostrado que tenía razón. Al menos por el momento. —Hizo una pausa y respiró hondo—. Mientras el avión aterriza, la tripulación permanece en silencio. La compañía Norton ha sido derrotada. No han conseguido acallar la feroz polémica sobre la seguridad del **N-22**. —Alzó la vista—. ¿Suficiente?

—Será mejor que digas lo de la polémica en cámara. Cerraremos con esa frase.

—Buena idea.

Marty siempre consideraba que era una buena idea que su imagen apareciera en antena. Irguió los hombros, levantó la mandíbula y miró a la cámara.

—La encarnizada polémica sobre el **N-22** no se acallará. Aquí, en este edificio donde se fabrican los aviones, los obreros confían en que sus aeronaves son seguras, dignas de toda confianza. Pero los críticos del **N-22** no están convencidos de que así sea. ¿Habrá otra carnicería en el cielo? El tiempo lo dirá. Les habla Marty Reardon, para *Newsline*, desde Burbank, California.

Parpadeó.

—¿Demasiado sensiblero? ¿Demasiado comercial?

—Excelente, Marty.

El reportero ya estaba quitándose el micrófono y desenganchando el receptor de radio del cinturón. Pellizcó la mejilla de Jennifer.

—Me largo de aquí —dijo, y corrió hacia el coche que lo esperaba.

Jennifer se volvió hacia su equipo.

—Recoged, muchachos —ordenó—. Nos vamos a Arizona.

SÁBADO

ZONA DE PRUEBAS DI: LA NORTON YUMA, ARIZONA

4.45 H

Al este, una fina línea roja comenzaba a dibujarse sobre las cumbres de las montañas Gila. En el intenso añil del cielo destellaban aún algunas estrellas. El aire era muy frío, tanto que Casey podía ver el vaho de su respiración. Se subió la cremallera del anorak y comenzó a dar patadas en el suelo para entrar en calor.

En la pista, las luces alumbraban el avión de fuselaje ancho de TransPacific, mientras la cuadrilla de pruebas de vuelo terminaba de instalar las videocámaras. Había hombres en las alas, alrededor de los motores, junto al tren de aterrizaje.

El equipo de *Newsline* ya había comenzado a filmar los preparativos. Malone los observaba junto a Casey.

—Caray, qué frío —dijo.

Casey entró en la estación de pruebas de vuelo, un *bungalow* bajo de estilo colonial, situado junto a la torre. Dentro había un montón de monitores, cada uno de los cuales recibía las imágenes de una cámara. La mayoría de las cámaras enfocaban piezas concretas —Casey descubrió la que enfocaba el pasador de blocaje—, de modo que la estancia tenía un aspecto técnico, industrial. No era muy acogedora.

—Este sitio no es como lo imaginaba —dijo Malone.

Casey señaló alrededor de la habitación.

—Ésa es la cabina. La cabina vista desde la espalda del piloto. Ya ve a Rawley en su asiento. La parte delantera de la cabina de pasajeros, vista desde popa. La parte delantera de la cabina, vista desde proa. El ala derecha. El ala izquierda. Ésas son las partes principales del interior.

»También tendremos el avión de control.

—¿El avión de control?

—Un caza F—14 seguirá al avión durante el vuelo, así que también contamos con sus cámaras.

Malone frunció el entrecejo.

—No sé —dijo—. Pensé que sería más... Ya sabe, más impresionante.

—Todavía estamos en tierra.

Malone estaba decepcionada.

—Esos ángulos de la cabina de pasajeros... —dijo—. ¿Quién estará allí durante el vuelo?

—Nadie.

—¿Quiere decir que los asientos estarán vacíos?

—Exactamente. Es una prueba de vuelo.

—No quedará muy bien —dijo Malone.

—Así son las pruebas de vuelo —explicó Casey—. Siempre se hacen de esta manera.

—Pero no queda bien —insistió Malone—. Las imágenes no tendrán garra. Debería haber gente en los asientos, o por lo menos en algunos. ¿No podemos poner a alguien a bordo? ¿No puedo subir yo a bordo?

Casey negó con la cabeza.

—Es un vuelo peligroso —dijo—. El avión sufrió daños en el accidente. No sabemos qué pasará.

—Oh, venga protestó Malone—. Aquí no hay abogados. ¿Qué me dice?

Casey la miró. Era una cría estúpida que no sabía nada del mundo, que sólo estaba interesada en la imagen, que vivía para las apariencias y lo trivializaba todo. Sabía que debía negarse.

En cambio, se oyó decir.

—No se lo pasaría bien.

—¿Quiere decir que no es seguro? —Quiero decir que no se lo pasaría bien.

—Subiré —dijo Malone, desafiando a Casey con la mirada—. ¿Y usted?

Casey podía oír a Marty Reardon diciendo: «A pesar de insistir repetidamente en que el **N-22** es un avión seguro, la propia portavoz de la Norton, Casey Singleton, se negó a subir a bordo del avión durante la prueba de vuelo. Adujo que la razón para no subir era...»

¿Cuál?

Casey no tenía una respuesta, al menos una respuesta adecuada para la televisión. Ninguna respuesta convincente. Súbitamente se sintió furiosa por la forma en que la televisión había alterado su vida: los días de tensión, los esfuerzos para resolver el incidente, para mantener las apariencias ante las cámaras, para asegurarse de que no decía una sola frase que pudiera sacarse de contexto.

Sabía perfectamente qué pasaría. Malone había visto la cinta de vídeo, pero no parecía entender que las imágenes eran reales. —De acuerdo — dijo Casey—. Subamos.

Las dos mujeres se dirigieron al avión.

A BORDO DEL 545 DE TRANSPACIFIC

5.05 H

Jennifer tembló. En el interior del avión hacía frío, y las luces fluorescentes, las filas de asientos vacíos, los largos pasillos, daban un aspecto aún más frío al conjunto. Se quedó ligeramente impresionada cuando reconoció algunos de los daños que había visto en la cinta de vídeo. Allí era donde había ocurrido todo, pensó. Ése era el avión. Todavía había rastros de sangre en el techo y compartimientos de equipaje destrozados. Para colmo, habían retirado los paneles de plástico contiguos a las ventanillas, así que podía ver el material aislante plateado, los haces de cables. De repente comprendió que se encontraba dentro en una enorme máquina metálica, y se preguntó si habría cometido un error. Pero Singleton ya le señalaba un asiento en la parte central de la cabina de pasajeros, frente a una de las cámaras.

Jennifer se sentó junto a Singleton y dejó que un técnico de la Norton, vestido con un mono, le pusiera un arnés de seguridad. Era similar al que usaban las azafatas en los vuelos regulares. Dos tiras de lona verde cruzaban los hombros y se unían a la cintura. Luego, otra tira de lona gruesa pasaba por encima de sus muslos. Las tiras se fijaban al asiento con pesadas hebillas de metal. La cosa parecía ir en serio.

El hombre del mono tensó las correas con todas sus fuerzas.

—Dios —dijo Jennifer—. ¿Es necesario que esté tan apretado?

—Tiene que estar lo más apretado posible, señora —respondió el hombre—. Si puede respirar, es que está flojo. ¿Ve cómo lo tiene ahora?

—Sí —respondió.

—Bien. Asegúrese de que esté igual de apretado cuando vuelva a ponérselo. Ahora bien, este gancho es para quitárselo... —Le enseñó a hacerlo—. Ahora tire de él.

—¿Por qué debo aprender a...?

—Por si se presenta una emergencia. Tire, por favor.

Jennifer tiró de un gancho. Las correas se soltaron, la tensión disminuyó.

—Ahora, si no le importa, vuelva a ponérselo.

Jennifer se puso el arnés tal como el hombre había hecho antes. No era difícil. Esa gente hacía una montaña de un grano de arena.

—Ahora ajústelo, por favor, señora.

Jennifer tiró de las correas.

—Ajústelo más.

—Si lo necesito más apretado, lo ajustaré —dijo.

—Señora, cuando se dé cuenta de que está flojo, será demasiado tarde. Hágalo, por favor.

A su lado, Singleton se puso el arnés tranquilamente y tiró con todas sus fuerzas. Las correas se hundieron en sus muslos, tiraron de sus hombros hacia atrás. Singleton suspiró y se apoyó contra el respaldo.

—Creo que están preparadas, señoras —anunció el hombre—. Que tengan un vuelo agradable.

Se volvió y cruzó la puerta. El piloto, ese tal Rawley, salió de la cabina de mando sacudiendo la cabeza.

—Señoras, les ruego encarecidamente que no sigan adelante con su plan. —Miraba principalmente a Casey y parecía enfadado con ella.

—Tú pilota el avión, Teddy —dijo Singleton.

—¿Es tu última palabra?

—Última y definitiva.

El piloto desapareció. Se oyó un chasquido en el intercomunicador.

—Preparado para cerrar puertas.

Las puertas se cerraron. *Zamp, zamp*. El aire seguía frío y Jennifer tembló debajo del arnés.

Miró por encima del hombro a los asientos vacíos. Luego se giró hacia Singleton.

Pero Singleton tenía la vista fija al frente.

Jennifer oyó el zumbido de los motores, primero grave y sordo, luego más agudo. El intercomunicador volvió a emitir un chasquido y oyó que el piloto decía:

—Torre, éste es Norton cero uno, solicito permiso para prueba de vuelo.

Clic.

—Roger, cero cero uno, rodaje por pista dos izquierda punto de contacto seis.

Clic.

—Roger, torre.

El avión comenzó a avanzar. Jennifer miró por la ventanilla y vio que estaba amaneciendo. Después de unos instantes, el avión se detuvo.

—¿Qué hacen? —preguntó Jennifer.

—Pesan el avión —dijo—. Lo hacen antes y después para garantizar que simulamos las condiciones de vuelo.

—¿En una especie de báscula?

—Sí, construida debajo del cemento.

Clic.

—Teddy, necesito… hummm… unos sesenta centímetros más de morro.

Clic.

—Un momento.

El rugido de los motores subió de volumen. Jennifer notó que el avión avanzaba muy lentamente. Luego se detuvo otra vez.

Clic.

—Gracias. Peso total cincuenta y siete dos siete y el centro de gravedad está al treinta y dos por ciento de la cuerda media del avión.

Clic.

—Adiós, muchachos.

Clic.

—Torre, aquí cero uno, solicito permiso para despegar.

Clic.

—Pista tres libre, punto de contacto seis tres fuera de la pista.

Clic.

—Roger.

El avión comenzó a avanzar y el gemido de los motores se convirtió en un rugido sordo. Éste aumentó gradualmente de volumen hasta que sonó más fuerte que cualquier motor que Jennifer hubiera oído en su vida. Sintió las sacudidas de las ruedas sobre las grietas de la pista, y de repente comenzaron a subir. El avión ascendió y Jennifer vio el cielo azul por las ventanillas. Ya estaban en el aire.

Clic.

—Muy bien señoras, volaremos a una altitud de tres siete cero, es decir, treinta y siete mil pies. Durante este paseo, daremos vueltas en círculo entre la estación de Yuma y Carstairs, Nevada. ¿Todos cómodos? Si miran a la izquierda, verán acercarse al avión de control.

Jennifer miró y vio un caza gris metalizado, brillando a la luz del amanecer. Estaba muy cerca del avión, lo bastante para ver al piloto saludando con la mano. Pero pronto lo dejaron atrás.

Clic.

—Supongo que no tendrán más oportunidades de verlo, pues volará detrás y por encima de nosotros, fuera de nuestra estela, que es el sitio más seguro. Ahora mismo estamos a doce mil pie s y subiendo. Trague saliva, señora Malone, porque no ascenderemos como los aviones de transporte.

Jennifer tragó saliva y oyó una detonación seca en los oídos.

—¿Por qué vamos tan deprisa? —preguntó.

—Quiere subir rápidamente para enfriar el avión.

—¿Enfriarlo?

—A treinta y siete mil pies, la temperatura del aire es de menos cincuenta. Ahora el aparato está más caliente, y las piezas tardarán

períodos diferentes en enfriarse, pero en un vuelo largo, como el de TransPacific, todas las piezas del avión alcanzan esa temperatura. Una de las dudas de la CEI es si el cableado se comporta de manera diferente con el frío. Así que antes que nada debemos alcanzar la altitud necesaria para enfriar el avión. Luego comenzaremos la prueba de vuelo.

—¿Cuánto tiempo tardará? —preguntó Jennifer.

—El enfriamiento del avión suele llevar unas dos horas —respondió Casey.

—¿Tenemos que permanecer sentadas durante dos horas?

Singleton la miró.

—Usted ha querido venir.

—¿Quiere decir que pasaremos dos horas sin hacer nada?

Clic.

—Bueno, procuraremos entretenerla, señorita Malone —dijo el piloto—. Estamos a veintidós mil pies y subiendo. Dentro de unos minutos alcanzaremos la altitud de crucero. Volamos a dos ochenta y siete nudos y nos estabilizaremos en tres cuarenta, es decir, 0,8 Mach; o sea, al ochenta por ciento de la velocidad del sonido. Esta es la velocidad de crucero habitual en un reactor comercial. ¿Están cómodas?

—¿Puede oírnos? —preguntó Jennifer.

—Puedo oírlas y verlas. Y si mira a la derecha, usted también me verá a mí.

Se encendió un monitor delante de las dos mujeres. Jennifer vio el hombro del piloto, su cabeza, los mandos de control, una luz brillante al otro lado de las ventanillas.

Volaban lo bastante alto para que la luz entrara a raudales por las ventanillas. Pero el interior de la nave permanecía frío. Jennifer no podía ver el paisaje, pues estaban sentadas en los asientos centrales.

Miró a Singleton.

La ejecutiva le sonrió.

Clic.

—Bien, estamos a una altitud de tres siete cero. Sin efecto Doppler, sin turbulencias; es decir, un día espléndido. Señoras, ¿quieren desabrocharse los arneses y venir a la cabina de mando?

¿Qué?, pensó Jennifer. Pero Singleton ya se estaba desabrochando las correas.

—Creí que no podíamos levantarnos.

—En este momento no hay problema —aseguró Singleton. J

ennifer se quitó el arnés y siguió a Singleton por la cabina de primera clase, en dirección a la cabina de mando. Sentía una ligera vibración

bajo sus pies, pero el avión permanecía estable. La puerta de la cabina de mando estaba abierta. Vio a Rawley con un segundo hombre que nadie le había presentado y un tercero que revisaba los instrumentos. Jennifer y Singleton se detuvieron junto a la puerta de la cabina y miraron al interior.

—Veamos, señorita Malone —dijo Rawley—. Ustedes entrevistaron al señor Barker, ¿verdad?

—Sí.

—¿Y a qué atribuyó él el accidente?

—Dijo que los *slats* se habían extendido.

—Vaya, vaya. Bien, le ruego que mire con atención. Ésta es la palanca de *flaps* y *slats*. Estamos a velocidad y altitud de crucero. Ahora voy a extender los *slats*.

—¡Un momento! ¡Espere a que me siente y me ponga el arnés de seguridad!

—No corre ningún riesgo, señorita Malone.

—Por lo menos deje que me siente.

—Pues siéntese.

Jennifer comenzó a retroceder, pero entonces notó que Singleton permanecía de pie junto a la puerta de la cabina de mando. Mirándola fijamente. Jennifer se sintió como una idiota y volvió junto a Singleton.

—Estoy extendiendo los *slats*.

Rawley bajó la palanca. La periodista oyó un rugido sordo que duró apenas unos segundos. Nada más. El morro del avión se inclinó ligeramente y se estabilizó de inmediato.

—Los *slats* están extendidos. —Rawley señaló el panel de instrumentos—. ¿Ve la velocidad? ¿Ve la altitud? ¿Y ve el indicador que dice SLATS? Acabamos de reproducir las condiciones exactas que, según el señor Barker, provocaron la muerte de tres personas en este mismo avión. Como puede comprobar, no ha ocurrido nada. La posición del avión permanece completamente estable. ¿Quiere que pruebe otra vez?

—Sí —dijo Jennifer. No se le ocurría qué otra cosa podía decir.

—De acuerdo. Ahora retraemos los *slats*. Quizá esta vez quiera hacerlo usted misma, señorita Malone. O puede que prefiera mirar el ala para ver cómo se extienden los *slats*. Es divertido.

Rawley apretó un botón.

—Estación Norton, aquí cero uno. ¿Puedo hacer una comprobación por el monitor? —Escuchó un momento—. Bien, de acuerdo. Señorita Malone, acérquese un poco para que sus amigos puedan verla por esa cámara de ahí arriba. —Señaló al techo de la cabina de mando—. Salúdelos.

Jennifer saludó con la mano, sintiéndose como una idiota.

—Señorita Malone, ¿cuántas veces más quiere que extendamos y repleguemos los *slats* para contentar a sus cámaras?

—Bueno, no lo sé... —Cada vez se sentía más tonta. Tenía la sensación de que la prueba de vuelo había sido una trampa. La película haría que Barker quedara como un idiota. Haría que todo el reportaje pareciera ridículo y que...

—Podemos seguir haciéndolo todo el día —decía Rawley—. Lo cierto es que el hecho de que se extiendan los *slats* a velocidad de crucero no plantea ningún problema en el **N-22**. El avión puede apañárselas perfectamente.

—Pruebe una vez más —pidió Malone con terquedad.

—Ahí tiene la palanca. Levante la cubierta de metal y baje la palanca unos dos centímetros.

Jennifer comprendió qué se proponía el piloto. Quería que la filmaran.

—Será mejor que lo haga usted.

—Sí, señora. Lo que usted diga.

Rawley bajó la palanca. Volvió a oírse un rugido y el morro se levantó ligeramente, igual que antes.

—Bien —dijo Rawley—, el avión de control filmará la extensión de *slats* para que usted pueda ver la acción desde todos los ángulos. ¿De acuerdo? Replegamos los *slats*.

Jennifer lo miró con impaciencia.

—Bueno —dijo—. Si los *slats* no causaron el accidente, ¿qué pasó?

Singleton habló por primera vez:

—¿Cuánto tiempo llevamos, Teddy?

—Hace veintitrés minutos que despegamos.

—¿Es suficiente?

—Tal vez. Puede ocurrir en cualquier momento.

—¿Qué es lo que puede ocurrir? —preguntó Jennifer.

—El primer elemento de la secuencia que provocó el accidente —respondió Singleton.

—¿El primer elemento de la secuencia?

—Sí —respondió Singleton—. Casi todos los accidentes aéreos son consecuencia de una serie de hechos. De lo que llamamos una cascada de hechos. Nunca es una sola cosa. Hay una cadena de acontecimientos, uno detrás del otro. Creemos que en este avión lo que inició el incidente fue un error de lectura, causado por una pieza defectuosa.

—¿Una *pieza defectuosa*? —repitió Jennifer, asustada. Comenzó a cortar la cinta mentalmente para evitar ese tema. Singleton había dicho que era el primer elemento. No tendría por qué darle importancia, sobre todo si era sólo un eslabón en una cadena de acontecimientos. Quizá el siguiente eslabón fuera igualmente importante... o más importante. Al fin y al cabo, lo sucedido en el 545 era aterrador y espectacular, y sería una insensatez achacarlo a una *pieza defectuosa*.

—Ha dicho que se produjo una cadena de acontecimientos...

—Así es —afirmó Singleton—. Varios hechos en serie que, según creemos, condujeron al resultado final.

Jennifer encorvó los hombros.

Esperaron.

No pasó nada.

Pasaron cinco minutos. Jennifer tenía frío. No dejaba de mirar el reloj.

—¿Qué estamos esperando exactamente? —preguntó.

—Paciencia —dijo Singleton.

Entonces se oyó un pitido electrónico y vio unas letras amarillas parpadeando en el panel anunciador. Decía: ERROR DE SLATS

—Ahí está —anunció Rawley.

—¿Qué? —preguntó Jennifer.

—La indicación de que la unidad de adquisición de datos de vuelo considera que los *slats* no están donde deberían estar. Como ve, la palanca está arriba, de modo que los *slats* deberían estar retraídos. Y nosotros sabemos que lo están. Pero el avión registra una señal que dice que no lo están. En este caso, nosotros sabemos que el aviso procede de un sensor de proximidad defectuoso en el ala derecha. El sensor de proximidad debería advertir que el *slat* está replegado, pero la pieza está dañada. Y cuando el sensor se enfría, actúa de forma caprichosa. Le dice al piloto que los *slats* están extendidos cuando no lo están.

Jennifer sacudía la cabeza.

—El sensor de proximidad... No acabo de entenderlo. ¿Qué tiene que ver todo esto con el vuelo 545?

—La cabina de mando del 545 recibió el aviso de que había un fallo de *slats*. Estos avisos de avería son bastante frecuentes. El piloto no puede saber si algo va realmente mal o si el sensor está fallando. De modo que el piloto debe comprobar si se trata de una lectura fidedigna, y para ello, extiende los *slats* y vuelve a replegarlos.

—De modo que el piloto del 545 extendió los *slats* para confirmar el aviso.

—Sí.

—Pero la extensión de *slats* no provocó el accidente...

—No. Acabamos de demostrárselo.

—Entonces ¿qué pasó?

—Si quieren tomar asiento, señoras —dijo Rawley—, procuraremos reproducir el incidente.

A BORDO DEL 545 DE TRANSPACIFIC
6.25 H

En la parte central de la cabina de pasajeros, Casey extendió las correas del arnés por encima de sus hombros y tiró de ellas para ajustarlas. Miró a Malone, que estaba pálida y sudorosa.

—Más apretado —dijo Casey.

—Ya lo he…

Casey extendió los brazos, cogió la correa de la cintura del arnés de Malone y tiró con todas sus fuerzas.

—Eh, por el amor de Dios —protestó la periodista.

—Usted no me cae bien —dijo Casey—, pero no quiero que se lastime su precioso culo delante de mis narices.

Malone se enjugó la frente con el dorso de la mano. Aunque en la cabina de pasajeros hacía frío, tenía la cara empapada en sudor.

Casey sacó una bolsa de papel y la metió debajo del muslo de Malone.

—Tampoco quiero que me vomite encima —dijo.

—¿Cree que voy a necesitarla?

—Se lo garantizo —respondió Casey.

Malone movía los ojos de un lado a otro.

—Oiga —dijo—, quizá deberíamos suspender esto.

—¿Cambiar de cadena?

—Mire —dijo Malone—, puede que yo estuviera equivocada.

—¿En qué?

—No deberíamos haber subido al avión. Tendríamos que habernos limitado a mirar.

—Ya es demasiado tarde —dijo Casey.

Sabía que estaba siendo dura con Malone para disimular su propio miedo. No creía que Teddy hubiera hablado en serio cuando dijo que la estructura podía desmontarse; no era tan estúpido como para subirse a un avión que antes no hubiera pasado una revisión exhaustiva. Había

acudido a observar todas las pruebas, el trabajo de estructura y el test de ciclos eléctricos porque sabía que en pocos días tendría que pilotar el avión Teddy no era ningún idiota.

Pero era un piloto de pruebas, pensó.

Y todos los pilotos de pruebas estaban locos.

Clic.

—Muy bien, señoras, iniciamos la secuencia. ¿Están bien sujetas?

—Sí —respondió Casey.

Malone no respondió. Sus labios se movían, pero las palabras no salían de su boca.

Clic.

—Avión de control alfa, aquí cero uno, iniciando oscilaciones de cabeceo.

Clic.

—Roger, cero uno. Lo tenemos. Iniciamos el control.

Clic.

—Norton, tierra, aquí cero uno. Comprobación de monitores.

Clic.

—Comprobación confirmada. Uno a treinta.

Clic.

—Aquí vamos, muchachos.

Casey miró el monitor que mostraba a Teddy en la cabina de mando. Sus movimientos eran tranquilos, confiados. Su voz serena.

Clic.

—Señoras, he recibido la señal de fallo de *slats*, y voy a extender los *slats* para comprobar el aviso. Los *slats* ya están extendidos. Ahora desconecto el piloto automático. El morro se eleva, la velocidad disminuye… y entramos en pérdida…

Casey oyó la estridente alarma electrónica una y otra vez. Luego el aviso de audio, con una voz insistente y sin inflexiones: *Stall... Stall... Stall...* Entrada en pérdida.

Clic.

—Voy a bajar el morro para evitar la entrada en pérdida…

El morro cambió de posición y el avión comenzó a descender en picado.

Era como si bajaran verticalmente.

Fuera, el rumor de los motores se convirtió en un pitido estridente. El cuerpo de Casey tiraba con fuerza de las correas del arnés. A su lado,

Jennifer Malone abrió la boca y comenzó a gritar: un único grito uniforme que se fundía con el rugido de los motores.

Casey estaba mareada. Quiso contar cuánto tiempo duraba. Cinco... seis... siete... ocho segundos. ¿Cuánto había durado el primer descenso?

Poco a poco, el avión comenzó a nivelarse, a salir del picado. El rugido de los motores se acalló, cambió a un registro más grave. Casey sintió que su cuerpo se hacía más pesado, luego más pesado aún y por fin increíblemente pesado... Sus mejillas colgaban, sus brazos se pegaban a los del asiento. Las fuerzas—G. Estaban a más de dos G. Casey ahora pesaba ciento veinticinco kilos. Se hundió en el asiento, como si la empujara una mano gigantesca.

A su lado, Jennifer había dejado de gritar, pero ahora emitía un gemido continuo y grave.

La sensación de peso disminuyó en cuanto el avión comenzó a ascender otra vez. Al principio la subida fue razonable, luego incómoda y finalmente tuvo la sensación de que ascendían en vertical. Los motores silbaban. Jennifer gritaba. Casey procuró contar los segundos, pero no pudo. Era incapaz de concentrarse.

De repente, sintió un nudo en el estómago, seguido de náuseas. Vio que el monitor sujeto con correas se levantaba ligeramente del suelo. Al final de la subida eran totalmente ingrávidas. Jennifer se llevó la mano a la boca. Luego el avión cambió de posición... y volvió a bajar.

Clic.

—Segundo ciclo de oscilaciones.

Otra bajada pronunciada.

Jennifer se quitó la mano de la boca y comenzó a gritar más fuerte que antes. Casey trató de sujetarse a los brazos del asiento, intentó ocupar su mente. Había olvidado contar, había olvidado...

Otra vez el peso.

Hundiéndola. Apretándola contra el asiento.

Casey no podía moverse, no podía girar la cabeza.

Luego iniciaron una subida más pronunciada que antes. El ruido de los motores era ensordecedor. Sintió que Jennifer la tocaba, le cogía el brazo. Se volvió para mirarla y la vio pálida y asustada, gritando:

—¡Basta! ¡Basta! *¡Basta!*

El avión llegó al punto más alto de la subida. Casey sintió náuseas; su estómago parecía a punto de escapársele por la boca. Jennifer parecía aterrorizada. Tenía la mano apretada contra la boca y el vómito se filtraba por entre sus dedos.

El avión cambió de posición.

Otro picado.

Clic.

—Soltaré los compartimientos de equipaje para que se den una idea de lo que ocurrió.

A lo largo de los dos pasillos, los compartimientos de equipaje se abrieron y se desató una lluvia de bloques blancos de sesenta centímetros de lado. Eran inofensivos trozos de gomaespuma, pero se desperdigaron por la cabina de pasajeros como una densa nevisca. Casey sintió varios impactos en la cara y en la nuca.

Jennifer hacía arcadas otra vez y tiraba desesperadamente de la bolsa que estaba debajo de su muslo. Los bloques daban tumbos hacia adelante, volaban hacia la cabina de mando. Oscurecieron la vista a ambos lados, hasta que comenzaron a caer al suelo uno a uno, rodando. El gemido de los motores cambió.

La pavorosa sensación de peso otra vez.

El avión volvía a subir.

El piloto del F—14 observó cómo el reactor Norton de fuselaje ancho atravesaba las nubes, ascendiendo a veintiún grados.

—Teddy —dijo por radio—. ¿Qué diablos haces?

—Reproducir los datos del registrador de vuelo.

—¡Dios! —exclamó el piloto.

El enorme reactor de pasajeros subió con estruendo, atravesando la masa de nubes a treinta y un mil pies de altura. Subió otros mil pies antes de disminuir la velocidad, aproximándose a la entrada en pérdida.

Luego volvió a cambiar de posición.

Jennifer vomitó explosivamente dentro de la bolsa. El vómito le salpicó las manos, se deslizó sobre su regazo. Con la cara verde, macilenta, crispada, se giró hacia Casey.

—Paren, *por favor...*

El avión comenzaba a descender otra vez.

Casey la miró.

—¿No quiere reproducir todo el incidente ante las cámaras? Serán unas imágenes fabulosas. Sólo quedan dos ciclos.

—¡No! *No...*

El avión caía en picado. Sin apartar la vista de Jennifer, Casey dijo:

—¡Teddy! ¡Teddy! ¡Suelta los mandos!

Horrorizada, Jennifer abrió los ojos como platos.

Clic.

—Roger. Estoy soltando los mandos.

El avión se niveló de inmediato, suave, dulcemente. El rugido de los motores se convirtió en un zumbido constante y regular. Los bloques de gomaespuma cayeron sobre la alfombra, dieron unos cuantos tumbos v se detuvieron.

Vuelo horizontal.

La luz de la mañana entraba a raudales por las ventanillas.

Jennifer se limpió el vómito de los labios con el dorso de la mano. Miró a su alrededor, confundida.

—¿Qué... qué ha pasado?

—Que el piloto ha soltado la palanca de mando.

Jennifer sacudió la cabeza en un gesto de perplejidad. Tenía los ojos vidriosos.

—¿Ha soltado el mando? —preguntó con un hilo de voz.

—Así es —dijo Casey.

—Pero entonces...

—El piloto automático está controlando el avión.

Malone se dejó caer contra el respaldo del asiento y echó la cabeza hacia atrás.

—No entiendo —dijo.

—Para terminar con el incidente del 545, lo único que el piloto tenía que hacer era soltar la palanca de mando. Si no hubiera intentado controlar el avión, todo habría acabado de inmediato.

Jennifer suspiró.

—¿Y por qué no lo ha hecho?

Casey no le respondió. Se giró hacia el monitor.

—Volvamos, Teddy —dijo.

YUMA — ESTACIÓN DE PRUEBAS DE VUELO
9.45 H

Una vez en tierra, Casey cruzó la sala principal de la estación de pruebas de vuelo y entró en la sala de los pilotos. Era una habitación antigua, recubierta de madera, que los pilotos de prueba usaban desde

los días en que la Norton fabricaba aviones militares. Un sofá lleno de bultos, de color verde descolorido por el sol. Un par de sillas de metal junto a una desvencijada mesa de formica. El único objeto nuevo en toda la estancia era un televisor con vídeo incorporado. Estaba situado junto a una ruinosa máquina de coca—cola con un cartel de NO FUNCIONA. Fuera, en el campo de aviación, ya hacía calor, pero aquella habitación era sofocante.

Casey miró por la ventanilla al equipo de *Newsline*, que daba vueltas alrededor del avión, filmándolo en la pista. El reactor brillaba bajo la radiante luz del desierto Los cámaras parecían confundidos, aturdidos. Enfocaban sus objetivos, como para componer una toma, y luego los bajaban otra vez. Era evidente que esperaban algo.

Casey abrió la carpeta que había traído consigo y hojeó las páginas del interior. Las fotocopias en color que le había encargado a Norma habían sálido bastante bien. Y los mensajes de fax eran satisfactorios. Todo estaba en orden.

Se dirigió al aparato de televisión que ella misma había ordenado llevar. Puso la cinta en el reproductor de vídeo y esperó.

Esperó a Malone.

Casey estaba cansada. De repente recordó algo. Se arremangó la blusa y retiró cuatro parches circulares pegados en línea recta sobre la piel de su brazo. Parches de escopolamina; para los mareos por movimiento. Gracias a ellos no había vomitado en el avión. Ella estaba preparada. Malone, no.

Casey no sentía compasión por la periodista; sólo quería acabar de una vez. Faltaba el último paso y luego todo habría terminado.

Fuller era la única persona en la Norton que sabía lo que Casey se proponía. Fuller lo había adivinado de inmediato cuando ella había llamado desde Video Imaging. El abogado comprendió lo que pasaría si enviaban la cinta a *Newsline*. Intuyó que era una forma de atraparlos.

Y la prueba de vuelo había terminado de hacer el milagro.

Casey esperó a Malone.

Cinco minutos más tarde Malone entró en la habitación y dio un portazo a su espalda. Llevaba un mono de trabajo. Se había lavado la cara y recogido el cabello.

Y estaba furiosa.

—No sé qué cree haber probado allí arriba —dijo—. Se lo ha pasado en grande y ha filmado el espectáculo. Me ha hecho cagarme de miedo. Espero que se haya divertido, porque esto no cambiará en lo más mínimo nuestro reportaje. Barker tiene razón. Su avión tiene problemas

con los *slats*, como él dice. Lo que no sabe es que el fallo se produce cuando se desconecta el piloto automático. Eso es todo lo que ha demostrado hoy con su pequeño ejercicio dramático. Pero nosotros no cambiaremos la historia. Su avión es una trampa mortal, y una vez que el reportaje salga al aire, no podrán vender aviones ni siquiera en Marte. Vamos a hundir a su asqueroso avión y vamos a hundirla a usted.

Casey no respondió. Es joven, pensó. Joven y estúpida. Se sorprendió de la severidad de su propio juicio. Quizá hubiera aprendido algo de sus compañeros de trabajo, que eran mayores y más duros que ella. Hombres que sabían diferenciar el verdadero poder de los pavoneos y fanfarronadas.

Permitió que Malone se desahogara y luego dijo: —No va a hacer nada por el estilo.

—Y una mierda. Ya lo verá.

—Lo único que puede hacer es contar lo que ocurrió realmente en el vuelo 545. Y quizá no quiera hacerlo.

—Espere y verá —dijo Malone, sacando espuma por la boca—. Ese avión es una maldita trampa mortal.

Casey suspiró.

—Siéntese.

—No tengo intención de...

—¿No se ha preguntado cómo una recepcionista de una compañía de Glendale se enteró de que ustedes estaban preparando un reportaje sobre la Norton? —la interrumpió Casey—. ¿Cómo supo que tenía que ponerse en contacto con usted? ¿Cómo averiguó el número de su teléfono móvil?

Malone guardó silencio.

—¿No se ha preguntado cómo hizo el abogado de la Norton para averiguar tan rápidamente la procedencia de la cinta? ¿Y cómo consiguió una declaración jurada de la recepcionista que se lo dio?

Malone no abrió la boca.

—Ed Fuller entró en Video Imaging pocos minutos después de que usted se marchara de allí, señorita Malone. Tenía miedo de encontrársela en el camino.

—¿Qué es esto? —preguntó Malone, arrugando la frente.

—¿No se ha preguntado por qué Ed Fuller insistió tanto en que firmara un documento que decía que no había obtenido la cinta a través de un empleado de la Norton?

—Eso es evidente. La cinta podría dañarlos. Y no quiere que se culpe a la compañía.

—¿Que la culpe *quién*?

—Pues… No sé. El público.

—Será mejor que se siente —dijo Casey mientras abría su carpeta.

Malone se sentó muy despacio.

Luego arrugó la frente.

—Un momento —dijo Malone—. ¿Insinúa que no fue la secretaria quien llamó para darme la cinta?

Casey la miró fijamente.

—¿Quién llamó entonces?

Casey no respondió.

—¿Fue *usted*?

Casey asintió con un gesto.

—Sí.

—¿Por qué?

Casey sonrió.

Casey entregó la primera página a Malone.

Éste es el certificado de inspección de piezas, firmado ayer por un inspector de la FAA, correspondiente al sensor de proximidad del slat número dos del ala derecha del 545. La pieza está agrietada y defectuosa. Las grietas son antiguas.

—No estoy haciendo un reportaje sobre piezas —dijo Malone. —No —dijo Casey—. Lo sé. Porque lo que acaba de demostrar la prueba de vuelo es que cualquier piloto competente habría sabido qué hacer con el aviso de fallo que inició el incidente. Pero no el piloto del 545.

—Ya hemos comprobado ese punto —afirmó Malone—. El comandante del 545 era un piloto excelente.

—Así es —dijo Casey.

Le pasó la página siguiente.

Ésta es la lista de tripulación enviada a la FAA junto con el plan de vuelo el día de la partida del 545:

John Zhen Chang, comandante	7—5—51	H
Leu Zan Ping, primer oficial	11—3—59	H
Richard Yong, primer oficial	9—9—61	H
Gerhard Reimann, primer oficial	23—7—49	H
Thomas Chang, primer oficial	29—6—70	H
Henri Marchand, mecánico de vuelo	25—4—69	H
Robert Sheng, mecánico de vuelo	13—6—62	H

Malone le echó un vistazo y la dejó.

—Y ésta es la lista de tripulación que envió TransPacific el día del incidente.

JOHN ZHEN CHANG, COMANDANTE	7—5—51	H
LEU ZAN PING, PRIMER OFICIAL	11—3—59	H
RICHARD YONG, PRIMER OFICIAL	9—9—61	H
GERHARD REIMANN, PRIMER OFICIAL	23—7—49	H
THOMAS CHANG, MECÁNICO DE VUELO	29—6—70	H
HENRI MARCHAND, MECÁNICO DE	25—4—69	H
ROBERT SHENG, MECÁNICO DE VUELO	13—6—62	H

Malone la estudió y se encogió de hombros.

—Es lo mismo —dijo.

—No —aseguró Casey—. En la primera, Thomas Chang aparece como primer oficial. En la segunda, como mecánico de vuelo.

—Un simple error administrativo.

Casey negó con la cabeza.

—No.

Le pasó otro papel.

—Ésta es una página de la revista de a bordo de TransPacific. Nos la envió una azafata de la compañía aérea que quiso que supiéramos la verdad. Notará que los hijos del comandante se llaman Erica y Thomas. Es decir, que Thomas Chang es el hijo del piloto. No está autorizado para volar en el **N-22**.

—No lo puedo creer —dijo Malone.

—En el momento del incidente —prosiguió Casey—, el comandante, John Chang, había salido de la cabina de mando para ir a tomar café en la cocina trasera del avión. Cuando ocurrió el accidente estaba allí y resultó gravemente herido. Hace dos días lo sometieron a una intervención cerebral en Vancouver. En el hospital pensaban que se trataba del primer oficial, pero ahora se ha confirmado su identidad: era el comandante John Zhen Chang.

Malone sacudía la cabeza. Casey le entregó un fax:

DE: S. NIETO, REP VANC

A: CASEY SINGLETON, ZON PR VUEL YUMA

ALTAMENTE CONFIDENCIAL

LAS AUTORIDADES HAN CONFIRMADO LA IDENTIFICACIÓN POSTMORTEM DEL MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN INGRESADO EN EL HOSPITAL VANCOUVER. SE TRATABA DE JOHN ZHEN CHANG, COMANDANTE DEL VUELO 545 DE TRANSPACIFIC

—Chang no estaba en la cabina de mando —dijo Casey—, sino en la parte posterior del avión. Allí se encontró su gorra. De modo que en el momento del incidente, había otra persona sentada en el asiento del comandante.

Casey encendió el televisor y puso la cinta de vídeo.

—Éstas son las imágenes finales de la cinta que le envió la recepcionista. Como verá, la cámara resbala hacia la parte delantera del avión y finalmente se atasca debajo de la puerta de la cabina de mando. Pero antes... ¡aquí! —Congeló la imagen—. Observe la cabina de mando.

—No se ve gran cosa —dijo Malone—. Los dos están de espaldas.

—Observe que el comandante tiene el pelo muy corto —dijo Casey—. Mire la fotografía. Thomas Chang lleva el pelo casi a cero.

Malone sacudía la cabeza.

—No me lo creo. Esa imagen no es lo bastante buena. Sólo se ve un cuarto de perfil y eso no basta para identificar a nadie. No sirve de nada.

—Thomas Chang lleva un pequeño pendiente en la oreja. Puede verlo en la fotografía de la revista. En el vídeo, verá cómo el pendiente refleja la luz. Aquí.

Malone no dijo nada.

Casey le entregó otra hoja de papel.

—Ésta es una transcripción de la traducción del chino de las voces grabadas en la cinta. La mayor parte es ininteligible, debido a la alarma de entrada en pérdida. Pero hemos señalado el pasaje más importante.

0544:59	ALARMA	stall stall stall
0545:00	P/O	qué (ininteligible) tú
0545:01	COM	estoy (ininteligible) corregir el
0545:02	ALARMA	stall stall stall
0545:03	P/O	tom suelta el (ininteligible)
0545:04	COM	qué (ininteligible) con esto
0545:011	P/O	tommy (ininteligible) cuando (ininteligible) debes (ininteligible) el

Casey volvió a coger el papel.

—Usted no puede hacer pública esta información. Pero se la enseño porque corrobora lo que se ve en la cinta de vídeo que obra en su poder.

—¿Ese tipo permitió que su hijo pilotara el avión? —preguntó Malone, atónita.

—Sí —respondió Casey—. John Chang pasó el mando a su hijo, que no estaba autorizado para pilotar un **N-22**. Como consecuencia, cincuenta y seis personas resultaron heridas y cuatro murieron, incluyendo al propio John Chang. Suponemos que el avión volaba con el piloto automático y que Chang dejó a su hijo al mando sólo por un momento. Entonces apareció el aviso de fallo de *slats* y el muchacho quiso comprobarlo. Pero se asustó, sobrecompensó, y produjo oscilaciones extremas de altitud. Creemos que finalmente Thomas Chang perdió el conocimiento a causa de las sacudidas del avión y el piloto automático recuperó el control del aparato.

—¿Es posible que un piloto ceda el mando al gilipollas de su hijo durante un vuelo comercial?

—Sí —respondió Casey.

—¿Y *ésa* es la historia?

—Sí —dijo Casey—. Y usted tiene la prueba en ese vídeo. Por consiguiente, está al tanto de los hechos. El señor Reardon declaró delante de las cámaras que tanto él como sus colegas de Nueva York habían visto la cinta completa. Ahora usted también ha visto la toma de la cabina de mando, y yo le he explicado lo que ocurre allí. Le hemos proporcionado pruebas corroborativas... aunque no todas, porque hay más. Asimismo, durante la prueba de vuelo hemos demostrado que el avión no presenta ningún problema.

—No todos están de acuerdo... —comenzó Malone.

—Ya no estamos hablando de opiniones, señorita Malone, sino de hechos. Usted no puede negar que conoce los hechos. Si *Newsline* no informa de estos hechos, de los que usted tiene constancia, e insinúa que el **N-22** tiene algún defecto, los demandaremos por negligencia temeraria e intención dolosa. Ed Fuller es muy conservador, pero en este caso cree que tenemos todas las de ganar. Y ahora ¿quiere que Fuller llame al señor Shenk para explicarle la situación, o prefiere hacerlo usted misma?

Malone no respondió.

—¿Señorita Malone?

—¿Dónde está el teléfono?

—Hay uno en aquel rincón.

Malone se levantó y fue hacia el teléfono. Casey se dirigió a la puerta.

—Por todos los santos —dijo Malone sacudiendo la cabeza—. Ese tipo permitió que su hijo pilotara el avión. ¿Cómo es posible?

Casey se encogió de hombros.

—Quería mucho a su hijo. Suponemos que le había permitido pilotar en otras ocasiones. Esto explica por qué los pilotos comerciales están obligados a recibir instrucción sobre un equipo determinado y a obtener la certificación correspondiente. El chico no sabía lo que hacía y se pilló los dedos.

Y tú también, pensó Casey mientras cerraba la puerta.

YUMA
10.05 H

—¡Maldita sea! —exclamó Dick Shenk—. ¿Tengo un agujero del tamaño de Afganistán en el programa y tú me vienes con un reportaje sobre *piezas defectuosas*? ¿Con el peligro amarillo como piloto? ¿Es así, Jennifer? Porque no saldré bien parado de esta historia. Me hundirán. Y no quiero ser el Pat Buchanan de la televisión. Y una mierda.

—Dick —dijo ella—. No lo plantearemos así, sino como una tragedia familiar. El piloto quiere a su hijo y...

—¡No me sirve! —quitó Shenk—. Ese tipo es *chino*. No puedo ni *rozar* esa historia.

—El muchacho mató a cuatro personas e hirió a cincuenta y seis...

—Eso no cambia nada. Me has decepcionado mucho, Jennifer —dijo—. Mucho, mucho. ¿Entiendes lo que significa esto? Significa que tendré que emitir el reportaje de la liga juvenil de los tullidos.

—Dick —dijo ella—, yo no provoqué el accidente. Me limito a dar la noticia...

—Un momento. ¿Se trata de una táctica nueva? No me vengas con puñetas.

—Dick, yo...

—La única noticia que me has dado es la de tu propia ineptitud —dijo Shenk—. La has fastidiado, Jennifer. Tenías una noticia de última hora, una historia que me gustaba sobre un producto americano de mala calidad. Y dos días después me vienes con un montón de mierda sobre un chalado. El problema no es el avión, sino el piloto. Y unas piezas defectuosas.

—Dick...

—Te advertí que no quería un reportaje sobre piezas. La has cagado, Jennifer. Hablaremos el lunes.

Y colgó el auricular.

GLENDALE
11.00 H

Mientras aparecían los títulos de crédito de *Newsline* en la pantalla, sonó el teléfono. Una voz grave, desconocida preguntó:

—¿Casey Singleton?

—Sí.

—Le habla Hal Edgarton.

—¿Cómo está, señor?

—Estoy en Hong Kong. Acaba de llamarme uno de los miembros del consejo para decirme que *Newsline* no ha emitido el reportaje sobre la Norton en el programa de esta noche.

—Así es, señor.

—Me alegro mucho —dijo—. Me pregunto por qué no lo han emitido.

—No tengo idea, señor —respondió Casey.

—Bueno, no sé qué les habrá dicho usted, pero es evidente que ha funcionado —dijo Edgarton—. Dentro de unas horas salgo hacia Pekín para firmar el trato. John Marder debía encontrarse conmigo aquí, pero, según me han dicho, aún está en California.

—No sé nada al respecto, señor.

—Bien —dijo Edgarton—. Me alegra oír eso En los próximos días, haremos algunos cambios en la Norton. Mientras tanto, quería felicitarla, Casey. Sé que ha estado bajo una gran tensión. Ha hecho un trabajo excelente.

—Gracias, señor.

—Hal.

—Gracias, Hal.

—Cuando regrese, mi secretaria la llamará para concertar una comida —dijo—. Adelante con el buen trabajo.

Edgarton colgó y Casey recibió otras llamadas. Mike Lee le dio la enhorabuena con tono cauteloso. Le preguntó cómo se las había ingeniado para que no emitieran el reportaje. Casey respondió que no

había hecho nada; que por alguna razón, *Newsline* había decidido no emitirlo.

La llamaron Doherty, Burne y Ron Smith. También Norma, que dijo:

—Cariño, estoy orgullosa de ti.

Y finalmente Teddy Rawley, para decir que casualmente estaba cerca de su casa y preguntarle qué iba a hacer.

—Estoy muy cansada —dijo Casey—. Otra noche, ¿de acuerdo?

—Ay, nena. Hoy ha sido un día estupendo. Tu gran día.

—Sí, Teddy, pero estoy muy cansada.

Desconectó el teléfono y se fue a la cama.

GLENDALE
DOMINGO, 17.45 H

Era una tarde despejada. Casey estaba en la puerta de su casa, a la luz del crepúsculo, cuando Amos se acercó con su perro. El perro comenzó a lamer la mano de Casey.

—Así que has conseguido esquivar las balas —dijo Amos.

—Sí, Amos —respondió ella—. Eso parece.

—Los empleados de la fábrica no hablan de otra cosa. Todo el mundo dice que le hiciste frente a Marder. Que te negaste a mentir sobre el incidente del 545. ¿Es verdad?

—Más o menos.

—Entonces eres una tonta —dijo Amos—. Deberías haber mentido. *Ellos* mienten todo el tiempo. Lo importante es quién consigue que emitan su mentira.

—Amos...

—Tu padre era periodista, por eso crees que buscan la verdad. Pero no es así. Hace años que no es así. Vi esa basura de reportaje sobre el accidente de Aloha. Lo único que les interesaba eran los detalles morbosos. Una azafata cae del avión, succionada por el vacío. ¿Murió antes de tocar el agua? ¿O seguía viva? Eso era lo único que querían saber.

—Amos —dijo. Quería que callara de una vez.

—Ya lo sé —prosiguió él—. Es una forma de entretenimiento. Te lo advierto, Casey: puede que esta vez hayas tenido suerte, pero la próxima no la tendrás. Así que no dejes que esto de decir la verdad se convierta en un hábito. Recuerda que son ellos quienes fijan las reglas.

Y su juego no tiene nada que ver con la objetividad, con los hechos o con la realidad. Es un circo.

Casey no tenía ganas de discutir. Acarició al perro.

—Lo cierto es que las cosas están cambiando —continuó Amos—. En otros tiempos, la prensa reflejaba con mayor o menor exactitud la realidad. Pero ahora es al revés. La realidad son las imágenes de la tele, y en comparación, la vida cotidiana parece aburrida. Así que las cosas de cada día son falsas y lo que sale en los medios de comunicación es la realidad. A veces paseo la vista por el salón de mi casa y tengo la impresión de que lo único real allí es la televisión. Es brillante, dinámica, mientras que el resto de mi vida carece de emoción. Así que apago la maldita caja tonta. Y siempre funciona. De inmediato recupero mi vida.

Casey siguió acariciando al perro. Vio las luces de un coche torciendo la esquina y dirigiéndose hacia ellos. Se acercó al bordillo de la acera.

—En fin, continuaré con mi paseo —dijo Amos.

—Buenas noches, Amos —dijo Casey.

El coche se detuvo y se abrió la portezuela.

—¡Mamá! —Allison se arrojó a sus brazos y enlazó las piernas en su cintura—. Te he echado de menos.

—Y yo a ti, cariño —dijo Casey—. Y yo a ti.

Jim bajó del coche y le entregó la mochila de la niña. En la penumbra del atardecer, Casey no pudo verle la cara.

—Buenas noches —dijo.

—Buenas noches, Jim —respondió ella.

Su hija la cogió de la mano y echaron a andar hacia la casa. Anochecía y el aire estaba fresco. Casey miró hacia arriba y vio la estela de un reactor comercial. Estaba tan alto, que aún volaba en la luz del día. Una fina raya blanca en la creciente oscuridad del cielo.

QUINTA NOTICIA DE NIVEL 1,

EDITADA A TODA PLANA.

COPYRIGHT TELEGRAPH-STAR, INC.

TITULARES: NORTON VENDE 50 AVIONES DE FUSELAJE ANCHO A CHINA

LAS COLAS SE FABRICARÁN EN SHANGHAI

LOS BENEFICIOS PERMITIRÁN DISEÑAR UN NUEVO MODELO DE REACTOR

LOS REPRESENTANTES SINDICALES PROTESTAN POR LA PÉRDIDA DE EMPLEOS

AUTOR: JACK ROGERS

TEXTO:

Norton Aircraft ha anunciado hoy la venta de cincuenta aviones de fuselaje ancho N-22 a la República Popular China, por un total de ocho mil millones de dólares. El presidente de la Norton, Harold Edgarton, ha declarado que el trato firmado ayer en Pekín los compromete a entregar los reactores en un plazo de cuatro años. El acuerdo ofrece como «contraprestación» la autorización para fabricar las colas de los N-22 en Shanghai.

Esta venta representa un golpe de suerte para el fabricante de Burbank y una amarga derrota para Airbus, que había pujado fuerte en las negociaciones de venta, tanto en Nueva York como en Pekín. Edgarton declaró que los beneficios de la transacción, sumados a los de una futura venta de doce N-22 a la compañía aérea TransPacific, permitirán que la Norton continúe trabajando en el diseño del avión de fuselaje ancho N-XX, un proyecto para el siglo XXI.

La noticia del acuerdo de contraprestación fue acogida con malestar en algunos sectores de la compañía de Burbank. El representante regional de la UAW, Don Brull, criticó este acuerdo: «Estamos perdiendo miles de empleos al año. La Norton se dedica a exportar los empleos de los trabajadores estadounidenses para conseguir pedidos del extranjero. No creo que eso sea beneficioso para nuestro futuro.»

Interrogado sobre la supuesta pérdida de empleos, Edgarton declaró que «los acuerdos de contraprestación son un procedimiento habitual en nuestra industria, y 10 han sido desde hace muchos años. Si nosotros no cerramos el trato, lo harán Boeing o Airbus . Creo que debemos tener visión de futuro y pensar en los nuevos empleos que se

crearán con 7a fabricación de la nueva línea de aviones de fuselaje ancho N-XX.»

Edgarton señaló también que China ha firmado una opción de compra de treinta aviones adicionales en e1 futuro. La fábrica de Shanghai comenzará a trabajar en enero del año próximo.

La noticia de esta venta termina con las especulaciones de que los recientes incidentes ocurridos en el N-22 podrían afectar a la transacción. Edgarton

señaló: «El N-22 es un avión de eficacia probada, con un excelente historial de seguridad. Creo que la venta a China es un tributo a este historial.»

REF DOCUMENTO: C/LEX 40/DL/ NORTON

TRANSPACIFIC COMPRA REACTORES NORTON

TransPacific Airlines, una compañía aérea con sede en Hong Kong, ha encargado hoy doce reactores de fuselaje ancho N-22, proporcionando una nueva prueba del crecimiento del mercado asiático en la industria aeronáutica.

TESTIGO MUERDE LA MANO QUE NO LE DIO DE COMER El polémico experto en aviación, Frederick «Fred» Barker, ha demandado a Bradley King por negarse a pagarle los «honorarios» previamente convenidos en retribución por los testimonios de Barker en los tribunales. Aún no se ha oído la versión de King, que se encuentra ilocalizable.

AIRBUS ESTUDIA UNA POSIBLE ASOCIAClÓN CON UNA INDUSTRIA COREANA

Songking Industries, una corporación industrial con sede en Seúl, ha anunciado que se encuentra en negociaciones con la industria Airbus de Toulouse para manufacturar importantes componentes de la nueva línea A-340. Una vez aclarados los falsos rumores de supuestas negociaciones secretas entre Songking y Norton Aircraft, las especulaciones se centran en]o:; constantes esfuerzos de esta compañía coreana por afianzar su presencia en el mercado mundial.

SHENK HONRADO EN UN FESTIVAL DE FILÁNTROPOS

El Consejo Norteamericano de Integración de Cultos ha nombrado a Richard Shenk, productor de *Newsline*, «productor filántropo del año». El consejo promueve la «solidaridad entre los pueblos del mundo» en los

medios de comunicación. Shenk, alabado por su «firme y constante defensa de la tolerancia», será agasajado con un banquete en el Waldorf Astoria, el día DIEZ de junio. Se espera la asistencia de un gran número de estrellas de los medios de comunicación.

LA JAA CERTIFICA EL REACTOR DE FUSELAJE ANCHO N-22

La JAA ha aceptado hoy la certificación del reactor comercial N-22 de la Norton. Un portavoz de la JAA ha calificado de «infundados» los rumores de que la certificación se había demorado por razones políticas.

MARDER, DIRECTOR DE UNA CONSULTORÍA

John Marder, de cuarenta y seis años, ha abandonado imprevistamente Norton Aircraft para dirigir el Instituto de la Aviación, una firma de consultoría aeronáutica estrechamente vinculada con las compañías aéreas europeas. Marder asumirá su nuevo cargo de inmediato. Sus colegas en Norton han alabado la «profunda integridad moral» de Marder.

LA EXPORTACIÓN DE EMPLEOS ESTADOUNIDENSES: ¿UNA MODA INQUIETANTE?

En alusión a la reciente venta de cincuenta reactores Norton a China, William Campbell ha declarado que las compañías de aviación estadounidenses exportarán 250.000 empleos en el transcurso de los próximos cinco arios. Puesto que gran parte de esta exportación se financia con fondos dei Banco de Importación-Exportación del Departamento de Comercio, Campbell dice: «Es una insensatez. Los trabajadores estadounidenses no pagan impuestos para que el gobierno ayude a las compañías nacionales a robarles sus empleos.» Campbell considera que la política de la industria japonesa, preocupada por sus trabajadores, es radicalmente distinta de la de las multinacionales estadounidenses.

RICHMAN ARRESTADO EN SINGAPUR

Un joven miembro del clan Norton fue arrestado hoy por la policía de Singapur, acusado de posesión de narcóticos. Bob Richman, de veintiocho años, será retenido por las autoridades hasta que se inicie el proceso. Bajo la draconiana legislación local sobre tráfico de drogas, Richman podría ser condenado a muerte.

SINGLETON JEFA DE DIVISIÓN

Harold Edgarton ha designado hoy a Katherine C. Singleton como nueva jefa de la división de Relaciones con los Medios de Comunicación de la empresa aeronáutica Norton Aircraft. Singleton fue anteriormente

vicepresidenta de Control de Calidad de la misma empresa, que tiene su sede central en Burbank.

MALONE SE UNIRÁ AL EQUIPO DE *HARD COPY*

Después de cuatro años con *Newsline*, la productora de noticias Jennifer Malone, de veintinueve años, abandona el programa para unirse al equipo de *Hard Copy*. La marcha de Malone se atribuye a una disputa por los términos de su contrato. Malone declaró: «*Hard Copy* es un programa de rabiosa actualidad, y estoy encantada de poder participar en él.»

INFORME DE INCIDENTE DE AERONAVE

INFORMACIÓN CONFIDENCIAL
EXCLUSIVAMENTE PARA USO INTERNO

INFORME N.°:	CEI-96-42	FECHA:	18 de abril
MODELO:	N-22	FECHA DEL INCIDENTE:	8 de abril
OPERADOR:	Transpacific	FUSELAJE N.°	271
INFORME DE:	R. Rakoski, REP.HK	Lugar del incidente:	O. Pacífico
REFERENCIA:	a) AVN—SVC—O8764/AAC		

TEMA: *Oscilaciones extremas de altitud durante el vuelo*

DESCRIPCIÓN DEL INCIDENTE:

Al parecer, cuando el avión volaba a velocidad de crucero, se encendió el indicador de «error de *slats*» en la cabina de mando, y un miembro de la tripulación extendió los *slats* para comprobar el aviso. A continuación el avión experimentó oscilaciones extremas de altitud y perdió 6.000 pies de altura antes de que el piloto automático tomara el control. Cuatro personas murieron y cincuenta y seis resultaron heridas.

MEDIDAS POSTERIORES:

La inspección del reactor reveló los siguientes daños:

1. La cabina de pasajeros sufrió daños de importancia.
2. El sensor de proximidad del *slat* número 2 IB era defectuoso.
3. El pasador de blocaje del *slat* número 2 no procedía del fabricante original.
4. La cubierta de los inversores de empuje del motor número 1 no procedía del fabricante original.
5. Se identificaron y cambiaron otras piezas no originarias de fábrica.

La evaluación del factor humano reveló los siguientes datos:

1. Se requiere mayor control de la compañía aérea sobre los procedimientos de vuelo.
2. Se requiere mayor control de la compañía aérea sobre los procedimientos de mantenimiento en zonas de reparación extranjeras.

El reactor se encuentra en proceso de reparación. La compañía aérea ha iniciado una investigación de los procedimientos internos.

David Levine
Integración Técnica
Departamento de Apoyo al Producto
Norton Aircraft
Burbank, California