

Grabadora de voz de la cabina de mando N323RG

Fragmentos. Transcripción NTSB, vuelo 753, de Berlín (TXL)
a Nueva York (JFK), 24/09/10:

2049:31 [El micrófono para dirigirse a los pasajeros está encendido].

CAP. PETER J. MOLDES: «Señores pasajeros, les habla el capitán Moldes desde la cabina de mando. Estaremos aterrizando en pocos minutos y sin contratiempos. Simplemente quiero agradecerles, en nombre del primer oficial Nash y de toda la tripulación, por haber elegido Aerolíneas Regis. Espero que vuelvan a utilizar nuestros servicios...».

2049:44 [El micrófono para dirigirse a los pasajeros está apagado].

CAP. PETER J. MOLDES: «... para así poder conservar nuestros trabajos». [Risas en la cabina].

2050:01 Control de tráfico aéreo de Nueva York (JFK): «Regis 7-5-3, aproximándose por la izquierda, en dirección 1-0-0. Listo para aterrizar en la pista 13R».

CAP. PETER J. MOLDES: «Regis 7-5-3, aproximándose por la izquierda, en dirección 1-0-0, aterrizando en la 13R. Todo bajo control».

2050:15 [El micrófono para dirigirse a los pasajeros está encendido].

CAP. PETER J. MOLDES: «Auxiliares de vuelo, prepárense para aterrizar».

2050:18 [El micrófono para dirigirse a los pasajeros está apagado].

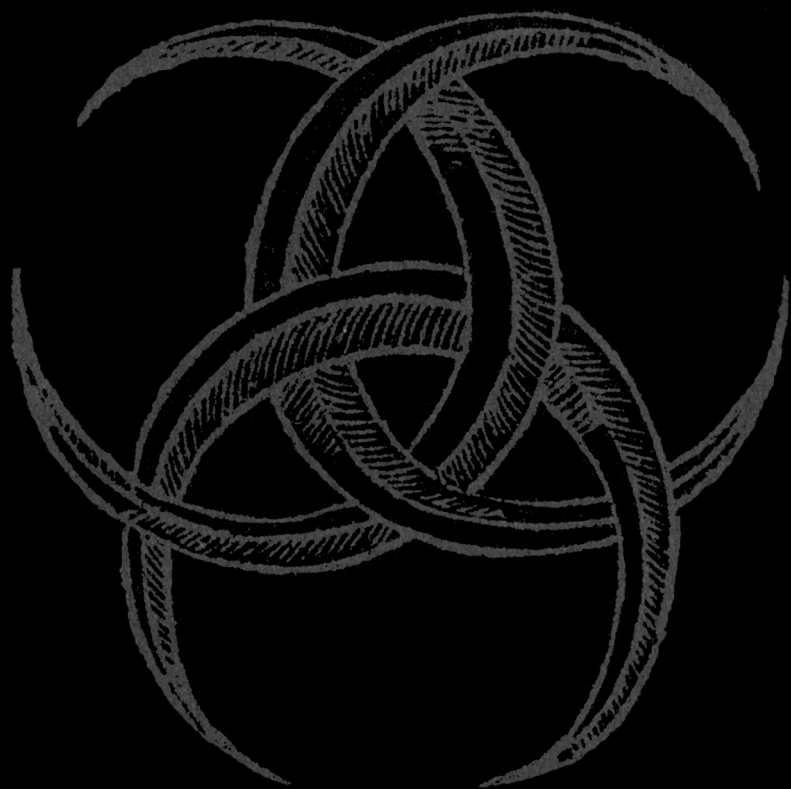
RONALD W. NASH IV, PRIMER OFICIAL: «Equipo de aterrizaje listo».

CAP. PETER J. MOLDES: «Siempre es agradable regresar a casa...».

2050:41 [Ruido de un golpe. Estática. Sonido agudo].

FIN DE LA TRANSMISIÓN.

EL ATERRIZAJE



Torre de control del Aeropuerto Internacional JFK

Le decían el plato. Era de un verde monocromado y brillante (el JFK llevaba más de dos años esperando nuevas pantallas de colores), como un plato de sopa de guisantes al que le hubieran agregado grupos de letras con señales luminosas codificadas. Cada señal luminosa representaba cientos de vidas humanas, o *almas*, para decirlo en la antigua jerga náutica que perdura hasta el día de hoy en la navegación aérea.

Cientos de almas.

Tal vez era por eso por lo que todos los controladores de tráfico aéreo le decían «Jimmy el Obispo» a Jimmy Mendes. El Obispo era el único controlador aéreo que permanecía de pie durante su turno de ocho horas, con un lápiz número 2 en su mano y caminando de un lado para el otro de la torre de control, a noventa y ocho metros sobre el Aeropuerto Internacional John F. Kennedy, desde donde hacía aterrizar a los aviones comerciales que arribaban a Nueva York como un pastor orientando a su rebaño. Utilizaba el borrador rosado para visualizar la nave que tenía bajo su control y observar la dis-

tancia entre las aeronaves, en lugar de recurrir exclusivamente a la pantalla bidimensional de su radar.

Allí, donde a cada segundo titilaban cientos de almas.

—United 6-4-2, doble a la derecha en dirección 1-0-0; suba a cinco mil pies.

Pero no podías pensar así cuando estabas en el plato. No podías pensar demasiado en todas esas almas cuyos destinos estaban bajo tu control: seres humanos confinados dentro de misiles alados que volaban por los aires. Es imposible estar pendiente de todo: los aviones en tu plato, los controladores a tu alrededor sosteniendo conversaciones codificadas a través de sus auriculares, los otros aviones en sus platos, y también la torre de control del Aeropuerto LaGuardia... y las de cada aeropuerto en cada ciudad de los Estados Unidos... y de todo el mundo.

Calvin Buss, el administrador de control de tráfico aéreo, y supervisor inmediato de Jimmy el Obispo, se le acercó por detrás. Se había tomado un corto descanso; de hecho, aún estaba masticando comida.

—¿Cómo vas con el Regis 7-5-3?

—El 7-5-3 ya aterrizó. —Jimmy el Obispo miró rápidamente su plato para confirmarlo—. Se está acercando a la puerta. —Miró de nuevo la planilla de las puertas de embarque, buscando el 7-5-3—. ¿Por qué?

—El radar terrestre dice que tenemos una nave detenida en Foxtrot.

—¿En la pista de rodaje? —Jimmy miró otra vez su plato, asegurándose de que todos los comandos estuvieran funcionando bien, y abrió de nuevo su canal a DL753—. Regis 7-5-3, aquí torre de control del JFK. —No recibió respuesta y lo intentó de nuevo—. Regis 7-5-3, aquí torre de control del JFK; adelante. —Esperó, pero no escuchó siquiera el clic

de la radio—. Regis 7-5-3; aquí torre de control del JFK. ¿Me escucha?

Un auxiliar se les acercó por detrás.

—¿Un problema con el sistema de comunicación? —sugirió.

—Seguramente es un fallo mecánico serio —contestó Calvin Buss—. Alguien dijo que el avión se había oscurecido.

—¿Oscurecido? —exclamó Jimmy el Obispo, pensando en el golpe de suerte que hubiera sido que una nave presentara desperfectos mecánicos serios justo después de aterrizar. Memorizó el número 753 para jugarlo a la lotería cuando regresara a casa.

Calvin conectó su auricular en el *b-comm* de Jimmy.

—Regis 7-5-3. Aquí torre de control del JFK. Por favor, responda. Regis 7-5-3... aquí torre, cambio.

Esperó, pero no obtuvo respuesta.

Jimmy el Obispo miró los puntos luminosos en el plato: no había señales de alerta, y ningún avión mostraba problemas.

—Será mejor desviarlos lejos de Foxtrot —dijo.

Calvin desconectó el auricular y retrocedió. Su mirada se concentró en la media distancia, observando más allá de la consola de Jimmy por las ventanas de la cabina de la torre, en dirección a la pista de rodaje. Su mirada denotaba tanta confusión como preocupación.

—Necesitamos despejar Foxtrot. —Se dirigió al auxiliar de tráfico—: Envía a alguien para que haga una inspección visual.

Jimmy el Obispo se agarró el abdomen, como si quisiera meter la mano debajo de su piel para mitigar la náusea que sentía en la boca del estómago. Su profesión era básicamente la de un partero, pues ayudaba a los pilotos a sacar sus aviones

llenos de almas fuera del útero del vacío y los conducía a tierra, sanos y salvos. Sintió punzadas de temor, al igual que un médico al recibir su primer nacido muerto.

Terminal 3, pista de estacionamiento

LORENZA RUIZ se dirigía hacia la puerta en el transportador de equipaje, que básicamente es una rampa hidráulica sobre ruedas. Cuando el 753 no apareció en la esquina a la hora establecida, fue a echar un vistazo, pues pronto se tomaría su descanso. Llevaba protectores auditivos, un suéter de los Mets debajo de su chaleco reflector, gafas —el polvo de la pista era insoportable—, y los dos bastones luminosos para guiar al avión hasta la puerta de embarque descansaban en el asiento, junto a sus caderas.

—¿Qué diablos pasa aquí?

Se quitó las gafas, como si necesitara ver directamente con sus ojos. Allí estaba el gran Regis 777, una de las nuevas adquisiciones de la flota, sumido en la oscuridad de la Foxtrot. En la *oscuridad total*, sin siquiera las luces de navegación de las alas. El cielo estaba vacío aquella noche; la Luna llena de cráteres, las estrellas secas: no había *nada*. Lo único que alcanzó a ver fue la superficie suave y tubular del fuselaje y de las alas brillando débilmente bajo las luces de aterrizaje de los aviones que se aproximaban. Uno de ellos, el 1567 de Lufthansa, por poco choca contra el avión detenido.

—¡Jesús santísimo! —exclamó Lorenza.

Informó del incidente de inmediato.

—Vamos en camino —le dijo el supervisor—. «El nido del cuervo» quiere que vayas y eches una mirada.

—¿Yo? —preguntó Lo.

Frunció el ceño; eso le pasaba por ser curiosa. Avanzó por el carril de servicios de la terminal de pasajeros, cruzando las líneas de las pistas de rodaje que demarcaban la zona de estacionamiento. Estaba un poco nerviosa y alerta, pues nunca había llegado tan lejos. La FAA* tenía reglas muy estrictas sobre la circulación de los remolques y transportadores de equipaje, así que estuvo muy atenta a los aviones en movimiento.

Dobló delante de las luces azules de orientación que bordeaban las pistas de rodaje. Le pareció que el avión se había apagado por completo, desde la nariz hasta la cola. Las señales luminosas de seguridad y las luces interiores del avión estaban apagadas. Generalmente, incluso desde el suelo —que estaba a nueve metros—, se podía ver el interior de la cabina de mando a través de los ojos rasgados del parabrisas sobre la nariz característica del Boeing: el panel superior y las luces de los instrumentos con su típico resplandor rojo. Pero no se veía ningún tipo de luz.

Lorenza observó el avión a nueve metros de la punta del ala izquierda. Cuando llevas mucho tiempo trabajando en la pista —ocho años en el caso de Lo, mucho más que la suma de sus dos matrimonios—, logras aprender varias cosas. Los desaceleradores y los alerones —las aletas giratorias detrás de las alas— estaban derechos, tal como los sitúan los pilotos después de aterrizar. Los turborreactores estaban detenidos y silenciosos; generalmente tardan un poco para dejar de absorber aire, incluso después de detenerse, succionando polvo e insectos como unas aspiradoras descomunales y voraces. La nave había tenido un aterrizaje normal, sin presentar ningún problema antes de *apagarse por completo*.

* Siglas de Federal Aviation Administration, Administración Federal de Aviación.

Más alarmante aún, si había sido autorizado para aterrizar, los problemas que pudiera haber tenido debieron de suceder en un lapso de dos o tres minutos. *¿Qué problemas pueden surgir en tan poco tiempo?*

Lorenza retrocedió un poco más, pues no quería ser succionada y triturada como un ganso canadiense si los turboventiladores se encendían de repente. Caminó a un lado de la zona de carga, el área del avión con la que estaba más familiarizada, hasta llegar a la cola, y se detuvo debajo de la puerta de salida de pasajeros. Puso el freno de mano y hundió la palanca para levantar la rampa, que tenía casi treinta grados de inclinación en su máxima altura. No era suficiente, pero era algo. Tomó los bastones luminosos y caminó por la rampa hacia el avión muerto.

¿Muerto? ¿Por qué había pensado eso? Ese aparato nunca había estado vivo...

Lorenza pensó fugazmente en un enorme cadáver en descomposición, en una ballena varada sobre la playa. La aeronave le parecía eso, un leviatán moribundo.

Cuando se acercó a la parte superior del avión, el viento se detuvo. Hay que señalar algo sobre las condiciones climáticas de la pista de estacionamiento del JFK: el viento nunca se detiene. *Nunca jamás. Siempre* hay viento en la pista; allí, donde los aviones vienen y van, entre los saladares y el helado océano Atlántico al otro lado de Rockaway. Pero, de repente, todo se hizo realmente silencioso, tanto que Lo se quitó los grandes protectores de felpa para estar segura de lo que sucedía. Creyó escuchar un martilleo en el interior del avión, pero no tardó en comprender que era tan sólo el latido de su propio corazón. Encendió su linterna y alumbró el costado derecho de la nave.

Siguió el rayo circular de la luz, y notó que el fuselaje aún estaba húmedo y resbaladizo tras el aterrizaje, y sintió

un repentino olor a lluvia de primavera. Iluminó la larga hilera de ventanas con la linterna, pero todas las persianas estaban cerradas.

Se asustó, pues eso era muy extraño. Se sintió apabullada por el enorme avión de 250 millones de dólares y 150.000 toneladas de peso. Tuvo una sensación fugaz, pero fría y palpable de estar ante una bestia semejante a un dragón; un demonio que sólo aparentaba estar dormido, y que en realidad era capaz de abrir sus ojos y su horrible boca en cualquier momento. Fue como un relámpago psíquico, un escalofrío que la recorría con la fuerza de un orgasmo al revés, tensionando y anudándolo todo.

Entonces notó que una de las persianas estaba levantada. Los vellos de la nuca se le erizaron tanto que tuvo que poner su mano sobre ellos para aquietarlos, como apaciguando a una mascota nerviosa. Ella no había visto esa persiana antes. Siempre había estado abierta: siempre.

Tal vez...

La oscuridad se agitaba en el interior del avión, y Lorenza sintió que algo la estaba observando.

Gimió inútilmente como una niña. Estaba paralizada. Una punzante avalancha de sangre, precipitándose como si acatara una orden, le apretó la garganta...

Y entonces ella entendió de manera inequívoca: *algo iba a devorarla...*

La ráfaga de viento comenzó de nuevo, como si no hubiera amainado nunca, y Lo no necesitó ninguna otra insinuación. Bajó la rampa, saltó al interior del transportador y salió marcha atrás, activando la bocina de alerta, con la rampa todavía levantada. El chirrido que escuchó provenía de una de las luces azules de la pista de rodaje que se había atascado debajo de los neumáticos del transportador a medida que se

alejaba a toda prisa, rodando entre el césped y la pista, dirigiéndose hacia las luces de media docena de vehículos de emergencia que se aproximaban.

Torre de control del Aeropuerto Internacional JFK

CALVIN BUSS se había puesto otro par de auriculares y estaba dando las respectivas órdenes de rigor, de acuerdo con las instrucciones de la Administración Federal de Aviación para casos de incursiones en la pista de rodaje. Todas las salidas y llegadas de vuelos fueron suspendidas en un espacio aéreo de ocho kilómetros alrededor del JFK. Eso significaba que el volumen de tráfico se acumularía rápidamente. Calvin canceló los descansos y les ordenó a los controladores de turno que rastrearan el vuelo 753 en todas las frecuencias disponibles. Era lo más cercano al caos que había visto Jimmy el Obispo en la torre del JFK.

Los funcionarios de la Autoridad Portuaria —de traje y corbata, murmurando en sus Nextels— se habían apretujado detrás de él, y ésa no era una buena señal. Es curioso cómo las personas se reúnen espontáneamente cuando se enfrentan a lo inexplicable.

Jimmy el Obispo intentó llamar de nuevo sin obtener resultados.

Uno de los funcionarios le preguntó:

—¿Hay señales de secuestro?

—No —dijo Jimmy el Obispo—. Nada.

—¿Alarma contra incendios?

—Por supuesto que no.

—¿Y la alarma de la puerta de cabina? —preguntó otro.

Jimmy el Obispo concluyó que habían entrado en la etapa de «preguntas estúpidas» de la investigación. Se armó de la paciencia y el buen juicio que hacían de él un exitoso controlador de tráfico aéreo.

—La nave aterrizó y llegó sin problemas. El Regis 7-5-3 confirmó la puerta de embarque asignada y abandonó la pista de aterrizaje. Yo observé el radar y lo transferí al Departamento de Seguridad del aeropuerto.

—Tal vez el piloto tuvo que apagarla —dijo Calvin con una mano sobre el micrófono de sus auriculares.

—Tal vez —replicó Jimmy el Obispo—. O tal vez se le apagó.

—¿Entonces por qué no han abierto una puerta? —preguntó un funcionario.

Jimmy el Obispo ya estaba pensando en eso. Por regla general, los pasajeros no permanecen sentados un minuto más del necesario una vez que el avión se ha detenido en la puerta de embarque. La semana anterior, un jet Blue que había despegado de Florida estuvo a punto de sufrir un motín, y sólo porque *las rosquillas del refrigerio estaban rancias*. Y ahora resultaba que los pasajeros del 7-5-3 llevaban unos quince minutos sentados en la oscuridad total.

—Tiene que haber comenzado a subir la temperatura. Si el sistema eléctrico está apagado, el aire no circulará ni habrá ventilación dentro del avión —comentó Jimmy el Obispo.

—¿Qué demonios están esperando entonces? —saltó otro funcionario.

Jimmy el Obispo percibió que la ansiedad iba en aumento. Era ese vacío en el estómago que sientes cuando sabes que algo realmente malo está a punto de suceder.

—¿Qué tal si no pueden moverse? —murmuró antes de decir algo de lo que podría arrepentirse.

—¿Te refieres a que han sido tomados como rehenes? —le preguntó el funcionario.

El Obispo asintió en silencio... pero no estaba pensando en eso. Por alguna razón, en lo único que pensaba era en... *almas*.

Pista de rodaje Foxtrot

LOS BOMBEROS Y SOCORRISTAS de la Autoridad Portuaria se aproximaron a la aeronave con la parafernalia habitual que incluía seis vehículos, entre ellos uno con rociador de espuma para derrames de combustible, un surtidor y un camión con una escalera aérea. Se detuvieron frente al transportador de equipaje atascado, antes de llegar a la línea de luces azules que bordean la Foxtrot. El capitán Sean Navarro saltó de la parte posterior del camión con la escalera y se plantó frente al avión inerte con su traje de bombero y su casco. Las luces de los vehículos de rescate titilaban contra el fuselaje, dotando a la nave de un latido rojo y falso. Parecía un avión vacío para una rutina de entrenamiento nocturno.

El capitán Navarro se dirigió al frente del camión y se subió a un lado de Benny Chufer, el conductor.

—Llama al equipo de mantenimiento y pídeles que traigan las luces. Luego sitúate detrás del ala.

—Las órdenes son mantenernos alejados —dijo Benny.

—Ese avión está lleno de gente —señaló el Capitán Navarro—. No nos pagan para iluminar pistas, sino para salvar vidas.

Benny se encogió de hombros e hizo lo que le había indicado el capitán. Navarro salió de la cabina, trepó al techo, y Benny alzó el *boom* para llevarlo hasta el ala. El capitán Navarro encendió su linterna y subió al borde de la salida que esta-

ba entre dos alerones elevados, pisando con sus botas justo donde decía en letras grandes y negras: NO PISAR AQUÍ.

Caminó sobre el ala, que estaba a seis metros de altura, y llegó a la salida de emergencia, la única puerta de la nave que posee un mecanismo de apertura exterior.

La ventanilla estaba descubierta, y Navarro intentó ver a través de la condensación acumulada detrás de las ventanas gruesas y dobles, pero sólo vio más oscuridad. El ambiente en el interior del avión debía de ser sofocante, pensó; como si fuera un pulmón de acero.

¿Por qué nadie pedía ayuda? ¿Por qué no se escuchaba movimiento alguno? Si el avión todavía estaba presurizado, estaría sellado y los pasajeros debían de estar quedándose sin oxígeno.

Empujó los dos alerones rojos con sus manos enguantadas y abrió el mecanismo de la puerta. Lo giró en dirección de las manecillas del reloj —casi ciento ochenta grados—, y lo haló. La puerta debería haberse abierto de inmediato, pero no se movió. Haló de nuevo en vano y comprendió que todo esfuerzo sería inútil. Era imposible que la puerta estuviera atrancada del otro lado. La manija debía de estar obstruida. ¿O sería que algo la estaba sujetando desde adentro?

Regresó al extremo superior de la escalera. Vio la luz anaranjada girando en las farolas de uno de los vehículos del aeropuerto que venía del muelle internacional. Cuando estuvo lo suficientemente cerca, el capitán distinguió las chaquetas azules de los agentes de la Administración para la Seguridad del Transporte que iban en el interior.

—Aquí vamos —murmuró el capitán Navarro, bajando por la escalera.

Eran cinco en total, y en el momento de las presentaciones el capitán Navarro no hizo ningún esfuerzo para re-

cordar sus nombres. Mientras que él había ido al avión con las máquinas de bomberos y el equipo de rescate, ellos acudían dotados de teléfonos móviles y sofisticadas computadoras portátiles. Por un momento prestó atención a las conversaciones telefónicas, que se entrecruzaban las unas con las otras:

—Necesitamos pensarlo muy bien antes de llamar al Departamento de Seguridad Interior. Nadie quiere que se desate una tormenta de mierda por nada.

—Ni siquiera sabemos qué es lo que sucede. Si tocas la alarma y haces entrar en alerta roja a los aviones de combate de la Base Otis de la Fuerza Aérea, toda la flota naval de la costa Este entrará en pánico.

—Si se trata de una bomba, entonces los terroristas esperaron hasta el último momento posible.

—Tal vez quieren detonarla en suelo norteamericano.

—Es probable que se estén haciendo los muertos. Apagaron la radio para que nos acerquemos. Sólo están esperando a que lleguen los medios.

Un hombre leyó en la pantalla de su teléfono:

—Aquí aparece que el vuelo salió de Tegel, en Berlín.

Otro habló desde el suyo:

—Busquen a un alemán que hable inglés. Que nos diga si han visto alguna actividad sospechosa allá. También necesitamos un informe sobre los procedimientos de manejo del equipaje.

Otro ordenó:

—Revisen el plan de vuelo y la lista de pasajeros. Examinen cada nombre de nuevo y tengan en cuenta todas las variantes posibles.

—De acuerdo —dijo otro, leyendo un mensaje de texto en su móvil—. Todas las teorías posibles.

—El registro del avión es N323RG. Boeing 777-200LR. El chequeo más reciente fue hace cuatro días, en Hartsfield, Atlanta. Le reemplazaron un tubo giratorio gastado en el retropropulsor del motor izquierdo, y la montura de un cojinete averiado en el derecho. Se aplazó la reparación de una muesca en el alerón izquierdo interior debido al horario de vuelo. En resumen: está en buenas condiciones.

—Los 777 son nuevos, ¿verdad? Tienen apenas un año o dos de funcionamiento.

—Y una capacidad máxima de trescientos un pasajeros. Este vuelo tenía doscientos diez. Ciento noventa y nueve pasajeros, dos pilotos, y nueve auxiliares en la tripulación de cabina.

—¿Algunos sin registrarse? —preguntó en referencia a recién nacidos.

—Aquí aparece que no.

—Una táctica clásica —dijo el funcionario convencido de la teoría más tenebrosa—. Crean un problema para atraer a los organismos de reacción, aseguran una audiencia, y luego detonan la bomba para lograr el máximo impacto.

—Si es así, entonces ya estamos muertos.

Todos se miraron entre sí con incomodidad.

—Necesitamos retirar los vehículos de rescate. ¿Quién fue el imbécil que se acercó al ala? —preguntó un agente.

El capitán Navarro se adelantó y lo sorprendió con su respuesta:

—Yo.

—Ah, vaya. —El hombre tosió en su puño—. Capitán, sólo el personal de mantenimiento está autorizado para subir. Son las reglas de la FAA.

—Lo sé.

—¿Vio algo?

Navarro le contestó:

—Nada. No vi nada ni escuché nada. Todas las persianas de las ventanillas estaban cerradas.

—¿Dijo que estaban cerradas? ¿Todas?

—Todas.

—¿Intentó abrir la salida de emergencia del ala?

—Por supuesto.

—¿Y?

—Estaba atascada.

—¿Atascada? Eso es imposible.

—Está atascada —dijo el capitán Navarro, teniendo más paciencia con aquellos cinco hombres que con sus propios hijos.

El agente que parecía estar al mando se retiró para hacer una llamada. El capitán Navarro miró a los demás.

—¿Qué vamos a hacer aquí entonces?

—Eso es lo que esperamos descubrir.

—¿Esperan descubrir? ¿Cuántos pasajeros hay en este avión? ¿Han hecho llamadas de emergencia?

Un hombre negó con la cabeza.

—Todavía no han llamado al 911 desde el avión.

—¿No? —dijo el capitán Navarro.

El hombre que estaba a su lado señaló:

—¿Cero llamadas al novecientos once? Eso no está bien.

—Nada bien.

El capitán Navarro los miró asombrado.

—Tenemos que hacer algo, y ya. No necesito ningún permiso para romper las ventanillas con un hacha y evacuar pasajeros muertos o agonizantes. Ese avión ya no tiene aire.

El funcionario de mayor rango regresó después de hacer una llamada telefónica.

—Ya vienen con la antorcha. Lo abriremos de una forma u otra.

Dark Harbor, Virginia

LA BAHÍA DE CHESAPEAKE, negra y agitada a esa hora tardía.

En el interior del patio con paredes de cristal de la casa principal, en un acantilado panorámico con vista a la bahía, un hombre permanecía reclinado en una silla médica hecha a su medida. Las luces de la casa estaban difuminadas para su bienestar y también por discreción. Los termostatos industriales, de los que sólo en aquel espacio había tres, mantenían una temperatura de diecisiete grados centígrados. *La consagración de la primavera*, de Stravinski, sonaba a bajo volumen, a través de los altavoces dispuestos con discreción para ahogar el bombeo incesante de la máquina de diálisis.

Una débil bocanada de aire salió de su boca. Cualquiera espectador desprevenido habría pensado que el hombre estaba a punto de morir, que estaba presenciando los últimos días o semanas de lo que, a juzgar por su propiedad de siete hectáreas, había sido una vida sumamente exitosa. Habría notado incluso la ironía de un hombre de semejante riqueza y posición enfrentado al mismo final de un mendigo.

Sólo que Eldritch Palmer no había llegado a su fin. Con setenta y seis años a cuestas, Palmer no tenía la menor intención de rendirse ante nada en absoluto.

El reconocido inversionista, hombre de negocios, teólogo y confidente de las altas esferas había padecido el mismo procedimiento durante tres o cuatro horas cada noche en los últimos siete años de su vida. Su salud era frágil pero manejable; Palmer era supervisado a todas horas por varios doctores con la ayuda de un sinnúmero de equipos médicos de hospital instalados en su casa.

Las personas adineradas pueden permitirse un excelente cuidado de la salud y ser excéntricos también. Eldritch Palmer

mantenía sus peculiaridades ocultas de la vista pública, e incluso de su círculo íntimo. Nunca se había casado ni engendrado heredero alguno, por lo cual era tema obligado especular sobre el destino que Palmer le daría a su fortuna después de su muerte. No tenía un segundo al mando en el Grupo Stoneheart, su principal grupo de inversiones. No tenía ninguna vinculación pública con fundaciones ni instituciones de caridad, a diferencia de los dos hombres que le disputaban el primer lugar en la lista Forbes de los norteamericanos más ricos del mundo: Bill Gates, fundador de Microsoft, y Warren Buffett, propietario de Berkshire Hathaway. (Si ciertas reservas de oro en Suramérica y otras posesiones de corporaciones oscuras en África fueran tenidas en cuenta por la revista *Forbes*, Palmer ocuparía el primer lugar de la lista). Palmer no había redactado siquiera un testamento, un error impensable en un hombre que tuviera al menos la milésima parte de su dinero y riqueza.

Pero, sencillamente, Eldritch Palmer no pensaba morir.

La hemodiálisis es un procedimiento en el que la sangre es extraída del cuerpo por medio de un sistema de tubos, es completamente filtrada por un dializador que hace las veces de un riñón artificial, y es devuelta al cuerpo sin toxinas ni impurezas. Varias agujas son insertadas en un injerto arteriovenoso sintético, instalado de manera semipermanente en el antebrazo. La máquina que realizaba este procedimiento era un sofisticado modelo Fresenius que monitorizaba continuamente los niveles de calcio y fósforo de Palmer y alertaba al señor Fitzwilliam, quien siempre estaba cerca, de cualquier lectura anormal.

Los inversionistas leales estaban acostumbrados al aspecto demacrado de Palmer; tanto era así que se había convertido prácticamente en su sello distintivo, un símbolo irónico de su fortaleza monetaria, que un hombre tan delicado y de

aspecto tan gris tuviera tanto poder e influencia en las finanzas y en la política internacional. Su legión de inversionistas fieles ascendían a treinta mil y constituían una élite financiera: la inversión mínima era de dos millones de dólares, y muchos de quienes llevaban varias décadas invirtiendo con Palmer tenían fortunas que ascendían a nueve dígitos. El poder de compra de su Grupo Stoneheart le daba un enorme apalancamiento económico, que él utilizaba de manera efectiva y ocasionalmente despiadada.

Las puertas del costado oeste se abrieron desde el pasillo amplio, y el señor Fitzwilliam, quien oficiaba como el director de seguridad personal de Palmer, entró con un teléfono portátil sobre una bandeja de plata. Este ex marine, con cuarenta y dos muertes demostradas en combate, poseía una mente rápida, y sus estudios médicos habían sido financiados por Palmer.

—Señor, es el subsecretario del Departamento de Seguridad Interior —le dijo, y una bocanada de aire humedeció el cuarto frío.

Normalmente, Palmer no admitía intrusiones durante su diálisis nocturna, pues prefería dedicarse de lleno a la contemplación. Pero ésta era una llamada que él estaba esperando. Recibió el teléfono, y esperó a que el señor Fitzwilliam se retirara.

Palmer respondió y le informaron sobre el avión detenido. Se enteró de que existía una gran incertidumbre entre los oficiales del JFK sobre la forma de proceder. Su interlocutor hablaba con ansiedad y con una formalidad afectada, como un niño que divulga orgulloso un acto encomiable.

—Se trata de un evento bastante inusual, y pensé que usted querría recibir información de inmediato, señor.

—Sí —respondió Palmer—. Agradezco su cortesía.

—Que tenga buena noche, señor.

Palmer colgó y dejó el teléfono en su pequeño despacho. *Realmente* era una buena noche. Sintió una punzada de ansiedad; había esperado esto desde hacía mucho tiempo. Y ahora que el avión había aterrizado, Palmer supo que todo había comenzado, y de qué manera.

Se dio la vuelta bruscamente hacia el televisor de plasma que estaba en la pared lateral y utilizó el control remoto del brazo de su silla para activar el sonido. No vio ninguna noticia sobre el avión. Pero pronto...

Presionó el botón del intercomunicador. El señor Fitzwilliam contestó:

—¿Sí, señor?

—Que preparen el helicóptero, señor Fitzwilliam. Tengo que ocuparme de un asunto en Manhattan.

Eldritch Palmer apagó el televisor, y luego observó por el enorme ventanal hacia la gran bahía de Chesapeake, negra y turbulenta, ligeramente al sur del lugar donde el plateado Potomac desemboca en sus oscuridades profundas.

Pista de rodaje Foxtrot

EL EQUIPO DE MANTENIMIENTO estaba introduciendo tanques de oxígeno en el avión por debajo del fuselaje. La incisión era un procedimiento de emergencia de último recurso. Todas las aeronaves comerciales estaban equipadas con zonas «destruibles». La del 777 estaba en la parte posterior del fuselaje, debajo de la cola, entre las puertas de carga en el costado derecho del avión. Las siglas LR del Boeing 777-200LR significaban «rango extenso», correspondientes a un modelo con una autonomía de vuelo de 9.000 millas náuticas —casi 17.000 kilómetros— y con capacidad de 200.000 litros de com-

bustible, almacenados en tres tanques auxiliares, además de los situados en el interior de las alas. Era por eso por lo que este tipo de aviones debía tener una zona que pudiera abrirse sin peligro.

Los integrantes del equipo de mantenimiento estaban utilizando una cortadora Arcair, una antorcha exotérmica muy utilizada en situaciones de desastre, no sólo por ser muy portátil, sino también porque funcionaba con oxígeno y no contenía gases secundarios peligrosos como el acetileno. Podrían tardar una hora en perforar el grueso casco del fuselaje.

Nadie esperaba un final feliz: ninguno de los pasajeros había llamado al 911. No había luces, sonidos, ni señales de ningún tipo en el interior del Regis 753. La situación era realmente desconcertante.

Un vehículo de servicios de emergencia de la Autoridad Portuaria avanzó por la pista de estacionamiento y se detuvo detrás de los potentes reflectores que apuntaban al jet. Los integrantes del equipo SWAT estaban entrenados para atender evacuaciones, rescate de rehenes, y neutralizar asaltos antiterroristas a puentes, túneles, terminales de buses, aeropuertos, líneas ferroviarias y puertos marítimos de Nueva York y Nueva Jersey. Las fuerzas de choque estaban equipadas con corazas blindadas y ametralladoras Heckler-Koch. Un par de pastores alemanes husmearon el equipo de aterrizaje —dos juegos de seis llantas enormes—, y siguieron con sus hocicos al aire como si también fueran capaces de oler un problema.

El capitán Navarro se preguntó si realmente habría alguien a bordo. ¿Acaso en la serie televisiva *La dimensión desconocida* no aparecía un avión que aterrizaba vacío?

El equipo de mantenimiento encendió las antorchas Arcair y estaba comenzando a trabajar debajo del casco cuando

uno de los perros comenzó a ladrar. El animal aulló a pesar de su bozal, mientras daba vueltas en pequeños círculos.

El capitán Navarro vio a Benny Chufer subido en la escalera y señalando la parte central de la aeronave. Una sombra negra y delgada apareció ante sus ojos, un corte vertical de un negro profundo, alterando la superficie completamente suave del fuselaje.

Era la puerta de salida sobre el ala, la misma que el capitán Navarro no había podido abrir.

Ahora estaba abierta.

Le pareció insólito, pero Navarro guardó silencio, perplejo por lo que había visto. Quizá una falla en el pestillo o un defecto en la función de la manija... tal vez no lo había intentado con la fuerza suficiente... o quizá... alguien había abierto finalmente la puerta.

Torre de control del Aeropuerto Internacional JFK

LA AUTORIDAD PORTUARIA inspeccionó el equipo de audio de Jimmy el Obispo, quien estaba de pie como siempre, preparado para observar atentamente en compañía de otros controladores, cuando los teléfonos comenzaron a sonar desaforadamente.

—Está abierto —informó uno de los controladores—. Alguien abrió la 3L.

Todos intentaban ver de pie. Jimmy el Obispo observó el avión iluminado desde la cabina de la torre. La puerta no se veía abierta desde allí.

—¿Desde adentro? —preguntó Calvin Buss—. ¿Ha salido alguien?

El controlador negó con la cabeza, con el teléfono todavía en la mano.

—Todavía no.

Jimmy el Obispo tomó un par de binóculos pequeños de la repisa y observó el Regis 753.

Allá estaba: era una pequeña mancha negra encima del ala, un filón de sombra, como una lágrima fúnebre sobre el casco de la aeronave.

Jimmy sintió la boca completamente reseca. Las puertas se abren ligeramente si se les quita el seguro, pero luego giran y se repliegan contra la pared interior. Así que, técnicamente, lo único que había sucedido era que la esclusa del aire se había desconectado. La puerta todavía no estaba realmente abierta.

Dejó los binóculos en la repisa y se retiró. Por alguna razón, su mente le estaba diciendo que era un buen momento para huir.

Pista de rodaje Foxtrot

LOS SENSORES DE GAS Y RADIACIÓN elevados a la altura de la puerta no mostraron resultados anormales. Un oficial de la unidad de emergencia que estaba acostado sobre el ala logró abrir la puerta unos pocos centímetros más con la ayuda de una polea larga con un gancho en la punta, mientras que dos agentes del escuadrón SWAT lo cubrían desde la pista. Introdujo un micrófono parabólico que captó una amplia gama de timbres y sonidos: eran las llamadas sin respuesta repicando en los teléfonos móviles de los pasajeros, con un sonido inquietante y lastimero, como pequeñas alarmas personales de angustia.

Luego insertaron un espejo sujetado a la punta de una vara, una versión gigante del instrumento dental que se utiliza

para extraer las muelas cordales. Lo único que alcanzaron a ver fueron dos asientos plegados y vacíos.

Las órdenes transmitidas por los megáfonos resultaron infructuosas. No hubo ninguna respuesta en el interior de la aeronave: ni luces, ni movimientos, ni nada.

Dos oficiales de la unidad ESU protegidos con corazas livianas permanecían alejados de las luces de la pista de rodaje para dar instrucciones. Observaron un plano del avión que mostraba a diez pasajeros sentados por donde entrarían: tres en cada una de las hileras laterales, y cuatro en el medio. El interior del aeroplano era estrecho, y decidieron reemplazar sus ametralladoras H-K por Glocks 17, que eran más manejables, y se prepararon para combatir en aquel espacio cerrado.

Se pusieron las máscaras antigás dotadas con radio y lentes de visión nocturna, y guardaron los gases paralizantes, las esposas y las municiones adicionales en sus cinturones. Unas cámaras con lentes infrarrojos del tamaño de palillos de dientes remataban sus cascos.

Subieron por la escalera de bomberos y avanzaron hacia la salida de emergencia. Se recostaron contra el fuselaje a ambos lados de la puerta; uno de ellos la empujó con su bota y entró agachado hasta alcanzar el panel divisorio más cercano, permaneciendo a la espera y sentado en el piso. Un compañero suyo no tardó en seguirlo.

El megáfono habló por ellos:

—Ocupantes del Regis 753. Les habla la Autoridad Portuaria de Nueva York-Nueva Jersey. En este momento estamos ingresando en la aeronave. Por su seguridad, les pedimos el favor de permanecer sentados con las manos sobre sus cabezas.

El primer hombre permanecía de espaldas al panel, escuchando. Su máscara hacía que el sonido pareciera ahogado,

pero no pudo detectar ningún movimiento en el interior de la aeronave. Movi6 un bot6n de sus gafas nocturnas, y el interior del avi6n se hizo verde como una sopa de guisantes. Le hizo el gesto acordado a su compa6ero, prepar6 su Glock, e ingres6 en la amplia cabina a la cuenta de tres.