

MICHAEL CRICHTON
REPÜLŐ
KOPORSÓ

magyar könyvklub

FORDÍTOTTA KULCSÁR VALÉRIA

A FORDÍTÁS AZ ALÁBBI KIADÁS
ALAPJÁN KÉSZÜLT:

MICHAEL CRICHTON: AIRFRAME
ALFRED A. KNOPF, NEW YORK,
1996

COPYRIGHT © 1996 BY MICHAEL
CRICHTON

ALL RIGHTS RESERVED

HUNGARIAN TRANSLATION ©
KULCSÁR VALÉRIA, 1998

Magyar Könyvklub, Budapest, 1998
Felelős kiadó a Magyar Könyvklub
igazgatója

Irodalmi vezető Ambrus Éva
Felelős szerkesztő Katona Ágnes
Műszaki vezető Szilassy János
A borítót tervezte Szabó Árpád
Formakészítés TypoStúdió Kkt.

Sonny Mehtának

Azok az átkozott gépezetek negyedmillió kilót nyomnak, a világ körüli út egyharmadát képesek megtenni, és nagyobb kényelemben és biztonságban szállítják az utasokat, mint bármilyen egyéb közlekedési eszköz az emberiség történetében. Maguk akarják megmondani nekünk, hogyan kell ezt a munkát jobban csinálni? Tényleg azt képzelik, hogy bármit is tudnak az egésztől? Mert nekem úgy tűnik, hogy csak az olvasóikat hergelik a saját céljaik érdekében.

Charley Nortonnak (78 éves), a repüléstörténet legendás alakjának beszélgetése a riporterekkel egy 1970-es légi baleset után.

Az Információs Kor iróniája, hogy tekintéllyel ruházza fel a tájékozatlanságot.

John Lawton (68 éves) veterán riporter
1995-ös beszédéből az Amerikai
Rádiós-tévés Újságírók Szövetségének
ülésén.

HÉTFŐ

5 ÓRA 18 PERC

A TPA-545-ös fedélzete

Emily Jansen megkönnyebbülve sóhajtott fel. A hosszú repülés a végéhez közeledett. A gép ablakain beáramlott a reggeli napsütés. Emily ölében a kis Sarah bandzsította a hirtelen érkező fénytől, miközben zajosan kivégezte a cumisüveg tartalmát, és kis öklöcskéjével odébb tolta az üveget.

– Jó volt, igaz? – mondta Emily. – Oké... most felemelkedünk egy kicsit... – Felemelte a csecsemőt a vállára, elkezdte veregetni a hátát. A baba gurgulázva böffentett, és kis teste elernyed.

A mellettük levő ülésen Tim Jansen ásított, és megdörzsölte a szemét. Átaludta az egész éjszakát Hongkongtól kezdve. Emily sosem aludt a repülőkön, túlságosan ideges volt.

– Jó reggelt – mondta Tim az órájára pillantva. – Már csak egypár óra van hátra, drágám. Hozzák a reggelit?

– Még nem – mondta Emily, és megrázta a fejét. A TransPacific Airlines egy charterjáratán repültek Hongkongból. Az ezen spórolt pénz jól fog jönni, amikor majd be kell rendezkedniük a Coloradói Egyetemen, ahol Tim tanársegéd lesz. A repülés elég kellemes volt – a gép elején ültek – , de a stewardessek fejetlenül viselkedtek, az ételt a lehető legrosszabb időpontokban hozták ki. Emily visszaküldte a vacsorát, mert Tim aludt, ő meg nem tudott az alvó Sarah-val az ölében enni.

Emily egyfolytában csodálkozott a személyzet gondatlanságán. A repülés egész ideje alatt nyitva hagyták a pilótafülke ajtaját. Tudta, hogy az ázsiai személyzet gyakran megteszi ezt, de mindig is zavarta a dolog

szabálytalansága: túlságosan közvetlen, túlságosan laza volt a számára. Éjszaka a pilóták ide-oda kóvályogtak, a stewardessekkel fecsegték. Az egyik éppen most indult el a gép farkába. Persze nyilván csak a lábukat akarták megjáratni. Ébren akartak maradni meg minden. Az a tény egyáltalán nem nyugtalanította, hogy a személyzet kínai volt. Egy Kínában eltöltött év után megtanulta csodálni a kínaiak hatékonyságát és odafigyelését a részletekre. De az egész repülés valahogy mégis idegesítette.

Emily visszafektette Sarah-t az ölébe. A baba Timet bámulta, és sugárzott.

– Hé, ezt fel kell vennem – mondta Tim. Beletúrt az ülése alatt levő táskába, előhúzta a videokameráját, és a lányára irányította. Szabad kezével integetett, hogy magára vonja a kislány figyelmét. – Sarah... Sa-rah... Mosolyogj a papára. Mosolyogj...

Sarah mosolygott, és gurgulázó hangot hallatott.

– Milyen érzés Amerikába utazni, Sarah? Érdekel, hogy hova valók a szüleid?

Sarah újra gurgulázott. Pici kezével beleintegetett a levegőbe.

– Biztosan azt fogja hinni, hogy Amerikában mindenki hátborzongatóan fest – mondta Emily. A lányuk hét hónappal ezelőtt született Hunanban, ahol Tim kínai orvoslást tanult.

Emily látta, hogy a kamera lencséje ráirányul. – És mi a helyzet veled, mama? – kérdezte Tim. – Örülsz, hogy hazamész?

– Ó, Tim – mondta Emily. – Kérlek. – Biztosan szörnyen festek, gondolta. Ennyi óra után.

– Ugyan már, Em. Min gondolkozol? Fésülni akart. Pisilni akart.

Azt mondta: – Nos, amire *igazán* vágyom, amiről hónapokon át

álmodoztam, az egy sajtburger.

– Erős szójaszósszal? – kérdezte Tim.

– A fenébe is, *nem*. Egy sajtburgerre – mondta Emily –, hagymával és paradicsommal és salátával és savanyúsággal és majonézzel. *Majonéz*, istenem. És francia mustárral.

– Te is sajtburgert szeretnél, Sarah? – mondta Tim, és a kamerát visszairányította a lányára.

Sarah egyik pici öklével a lábujját gyúrta. A lábát a szájába gyömöszölte, és felnézett Timre.

– Ízlik? – kérdezte Tim nevetve. A kamera megingott a nevetésétől. – Ez a reggelid, Sarah? Ezen a járaton nem várjuk ki a stewardesst?

Emily mély morajló hangot hallott, csaknem vibrációt, amely talán a szárny felől jött. Körbenézett. – Mi volt ez?

– Nyugi, Em – mondta Tim még mindig nevetve. Sarah is nevetett, felszabadultan kuncogott.

– Már majdnem hazaértünk, édes – mondta Tim.

De már amikor ezt mondta, a gép rázkódni látszott, az orra lefelé konyult. Hirtelen minden őrült szögbe fordult. Emily érezte, hogy Sarah előrecsúszik az ölében. Belekapaszkodott a lányába, közel húzta magához. Most úgy tűnt, mintha a gép *egyenesen lefelé* tartana, azután hirtelen felment, és Emily úgy érezte, mintha a gyomra az ülésbe süllyedne. A lánya ólomsúlyként nehezedett rá.

– Mi a franc ez? – mondta Tim.

Minden átmenet nélkül Emilyt valami felnyomta az ülésről, a biztonsági öv belevágott a combjába. Könnyűnek érezte magát, és émelygett. Láta, amint Tim kirepül az üléséből, a feje belevágódik a felső poggyászrekeszbe, a kamera az ő arca előtt szállt el.

A pilótafülkéből zsongást hallott, folyamatos vészjelzést és egy fémes

csengésű hangot, amely azt mondta: – Átesés! Átesés! – Látta a pilóták kék öltönyös karját, amint a kapcsolók felett mozogtak gyorsan, közben kínaiul kiabáltak. Az utasok hisztérikusan üvöltöttek. Valahol eltört egy üveg.

A gép újabb meredek zuhanásba kezdett. Egy idősebb kínai asszony sikítva csúszott végig a hátán a folyosón. Egy kamasz fiú követte a fején átbukfencezve. Emily Timre nézett, de a férje már nem volt ott az ülésén. Leereszkedtek a sárga oxigénmaszkok, az egyik ott himbálózott Emily arca előtt, de nem tudott utánanyúlni, mert a gyerekébe kapaszkodott.

Újra belepréselődött az ülésébe, amint a gép meredeken lefelé zuhant, s közben hihetetlenül hangos süvítő hangot adott ki. Egymásnak ütközve és csattanva cipők és táskák száguldottak át az utaskabinon, testek zuhantak vissza az ülésekre, le a padlóra.

Tim eltűnt. Emily megfordult, kereste, de hirtelen egy nehéz táska verte fejbe – sokk, fájdalom, feketeség és csillagok. Zavartnak és gyengének érezte magát. A vészjelzők egyfolytában szóltak. Az utasok még mindig sikoltoztak. A repülő tovább süllyedt.

Emily lehajtotta a fejét, a mellkasára kulcsolta a csecsemőjét, és életében először imádkozni kezdett.

5 ÓRA 43 PERC

Dél-kaliforniai bevezető irányítás

– Dél-kaliforniai bevezető irányítás, itt a TransPacific-545-ös. Vészhelyzet.

A besötétített épületben, amely a dél-kaliforniai légi forgalmi bevezető irányításnak adott otthont, Dave Marshall főirányító meghallotta a pilóta bejelentkezését, és a radarképernyőre

pillantott. A TransPacific-545-ös Hongkongból Denverbe tartott. A járatot az oaklandi irányítóközpont adta át neki pár perccel ezelőtt: tökéletesen normális járat volt. Marshall megpöccintette az arcán a mikrofont, és azt mondta: – Folytassa, 545-ös.

– Elsőbbséget kérek kényszerleszálláshoz Los Angelesben.

A pilóta hangja nyugodtnak tűnt. Marshall rábámult a világító zöld adatsorokra, amelyek a levegőben tartózkodó gépeket azonosították. A TPA-545-ös Kalifornia partvidékéhez közelített. Hamarosan áthalad Marina Del Rey felett. Még mindig volt egy félórája a Los Angeles-i nemzetközi reptérig.

– Oké, 545-ös, megértettem a kérését. Részletezze a vészhelyzet jellegét – mondta Marshall.

– Az utasoknak sürgős segítségre van szüksége – mondta a pilóta. – Mentőt

kérünk a leszálláskor. Harminc vagy negyven mentőt. Talán többet.

Marshall lemerevedett. – TPA-545-ös, ismételje meg. *Negyven* mentőt kér?

– Igen. Kegyetlen turbulenciába kerültünk a repülés alatt. Az utasok és a személyzet tagjai között sérültek vannak.

Marshall azt gondolta: mi a fenéért nem mondtad ezt előbb? Megfordult a székében, bólintott a főnökének, Jane Levine-nek, aki felvett egy fejhallgatót, bekapcsolta, és elkezdte figyelni a beszélgetést.

– Transpacific, tehát negyven mentőt kér a leszálláshoz mondta Marshall.

– Jézusom – mondta Levine, és az arca megnyúlt. *Negyvenet?*

A pilóta még mindig nyugodtan válaszolt: – Vétel, irányítás. *Negyvenet.*

– Egészségügyisekre is szükségük van? Milyen jellegűek a szóban forgó sérülések?

– Nem tudom biztosan.

Levine a kezével jelezte, hogy beszéltesse tovább a pilótát. Marshall azt kérdezte: – Tud mondani valami becsült számot?

– Sajnálom, de nem. Lehetetlen bármit is megbecsülni.

– Van eszméletlen a sérültek között?

– Nem, azt hiszem, nincs – válaszolta a pilóta. – De ketten meghaltak.

– Atyaúristen – mondta Jane Levine. – Szép tőle, hogy kibökte. Ki ez a fickó?

Marshall leütött egy billentyűt a klaviatúráján, a képernyő felső sarkában egy adattábla jelent meg. A TPA-545-ös személyzetének listáját tartalmazta. – A kapitány John Chang. A Transpacific főpilótája.

– Ne engedjük, hogy további meglepetések érjenek mondta Levine. – A gép rendben van?

– Milyen állapotban van a repülőgépük? – kérdezte Marshall.

– Az utaskabin megsérült – mondta a pilóta. – De csak kisebb sérülésről van szó.

– Milyen állapotban van a pilótafülke?
– kérdezte Marshall.

– A műszerek működnek. A repülésiadat-rögzítő egység nominális.
– Arról a műszerről volt szó, amely a gépen előforduló hibákat tárolta. Ha azt jelzi, hogy a gép rendben van, akkor valószínűleg a valóságban is ez a helyzet.

– Vettem, 545-ös. Milyen állapotban van a személyzet?

– A kapitány és az elsőtiszt jó állapotban van.

– 545-ös, nem azt mondta, hogy a személyzet tagjai között vannak sérültek?

– Igen. Két stewardess megsebesült.

– Részletezné a sebesülésük jellegét?

– Az egyik nincs eszméleténél. A másikat nem tudom. Marshall a fejét rázta. – Épp most mondta, hogy senki sem vesztette el az eszméletét.

– Az egészből semmit sem hiszek – mondta Levine. Felvette a piros telefont.

– Riaszd a tűzoltókat. Intézkedj a mentők ügyében. Rendelj oda neurológiai és ortopédiai brigádokat a géphez, és kérd meg az egészségügyi szolgálatot, hogy értesítse a Westside kórházait. – Az órájára nézett. Felhívom Los Angelesben a Repülési Szabványok Körzeti Irodáját. Rohadt egy napjuk lesz.

5 ÓRA 57 PERC

Los Angeles-i nemzetközi repülőtér

Az FAA (Federal Aviation Administration), vagyis a Szövetségi

Légügyi Hivatal alá rendelt Repülési Szabványok Körzeti Irodájában Daniel Greene volt az ügyeletes. Az iroda az Imperial Highwayen volt, nem egészen egy kilométernyire a Los Angeles-i nemzetközi repülőtértől. A helyi iroda alkalmazottai az utasszállító gépek repüléseit felügyelték, a karbantartástól a pilótaképzésig minden az ellenőrzésük alá tartozott. Greene korán jött be, hogy letakarítsa a papírokat az íróasztaláról: a titkárnője egy héttel ezelőtt felmondott, és az irodavezető nem volt hajlandó mást felvenni a helyére – a Washingtonból érkezett létszámcsökkentési utasításokra hivatkozott. Úgyhogy Greene most morogva ment dolgozni. A Kongresszus lefaragta az FAA költségvetését azzal, hogy csináljanak többet a kevesebből, és úgy tettek, mintha a probléma a termelékenységssel, nem pedig a túlterheltséggel függött volna össze.

Ugyanakkor az utasforgalom évente négy százalékkal növekedett, a repülőgép-állomány pedig nem lett fiatalabb. E két körülmény nagyban növelte a földi munka mennyiségét. Persze nemcsak az ő szervezetük költségvetését csökkentették. Még az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács is jóformán csődbe ment: a szervezet csak évi egymillió dollárt kapott légi balesetekre és...

Megszólalt az asztalán levő piros telefon, a vészhelyzetvonal. Felvette a kagylót, a forgalomirányításról jelentkezett egy nő.

– Éppen most jelentettek incidenst egy beérkező külföldi gépről – mondta az illető.

– Ajjaj. – Greene a notesza után nyúlt. Az „incidensnek” speciális jelentése van az FAA-nál: a légitársaságok által bejelentésre kötelezett repülési problémák legalacsonyabb

kategóriájába tartozókat hívják így. A „balesetek” magukban foglalják a halálos kimenetelt vagy a gép szerkezeti sérülését, és nagyon komolyak, de az incidensek esetében az ember sosem tudhatja. – Folytassa.

– A TransPacific-545-ösről van szó, Hongkongból érkezik Denverbe. A pilóta kényszerleszálláshoz kért engedélyt a Los Angeles-i reptéren. Azt mondja, turbulenciát tapasztaltak a repülés során.

– A gép működőképes?

– Azt mondják, hogy igen – mondta Levine. – Vannak sérüléseik, negyven mentőt kértek.

– *Negyvenet?*

– Két halottjuk is van.

– Óriási. – Greene felállt az íróasztala mögül. – Mikor kell leszállnia?

– Tizennyolc perc múlva.

– Tizennyolc perc, Jézusom, miért értesítenek ilyen későn?

– Hé, a kapitány most szólt nekünk, mi meg magának. Értesítettem a mentőket és riadóztattam a tűzoltókat.

– A tűzoltókat? Mintha azt mondta volna, hogy a gép rendben van.

– Ki tudja? – mondta az asszony. – A pilóta nem beszélt túl értelmesen. Olyan a hangja, mintha sokkot kapott volna. Hét perc múlva átadjuk a toronynak.

– Oké – mondta Greene. – Indulok. Összekapkodta a kitűzőjét és a mobil telefonját, elindult

az ajtó felé. Amint elment Karen, a recepciós mellett, azt mondta: – Van kint tőlünk valaki a nemzetközi terminálnál?

– Kevin kint van.

– Hívja fel – mondta Greene. – Mondja meg neki, hogy menjen ki a Hongkongból érkező TPA-545-öshöz, amely tizenöt perc múlva leszáll. Mondja meg, hogy maradjon a

kijáratnál, és *ne engedje távozni a személyzetet.*

– Rendben – mondta a recepciós, és tárcsázott.

Greene a Sepulveda Boulevard-on száguldott a repülőtér felé. Ott, ahol a sztráda éppen a leszállópálya mögött halad el, felnézett, és megpillantotta a Transpacific Airlines nagy, széles törzsű gépét, amelyet könnyű volt felismerni a világossárga farokjelzéséről. Éppen a kapu felé gurult. A TransPacific hongkongi székhelyű charter légitársaság volt. Az FAA-nak a legtöbb problémája a chartergépeket járató külföldi társaságokkal adódott. A legtöbbjük kis költségvetésű cég volt, nem sokat adtak a szigorú biztonsági szabályokra, amelyek a menetrend szerinti járatokra vonatkoztak. De a TransPacificnek kitűnő híre volt.

Legalább már földet ért a madár, gondolta Greene. És nem látott semmiféle sérülést a széles törzsű gépen. Egy N-22-es típus volt, a Norton Repülőgépgyár építette Burbankben. Öt éve volt szolgálatban, irigylésre méltó megbízhatósági és biztonsági statisztikával dicsekedhetett.

Greene belelépett a gázba, és beszáguldott az alagútba, amely áthaladt az óriásgép alatt.

Átrohant a nemzetközi terminál épületén. Az ablakokon át látta, hogy a Transpacific odagurult a kapuhoz, és a mentők felsorakoztak a betonon. Az első már szirénázva elindult kifelé.

Greene odaért a kapuhoz, rábökött a kitűzőjére, és leszaladt a rámpán. Az utasok sápadtan és megrettenve szálltak ki. Többen sántítottak, a ruhájuk szakadt és véres volt. A rámpa mindkét oldalán egészségügyisek vették körül a

sebesülteket.

Amint odaért a géphez, egyre erősebben érezte a hányás orrfacsaró bűzét. Az ajtónál egy riadt TransPacific-stewardess lökte vissza, sebesen karattyolt valamit kínaiul. Greene megmutatta neki a kitűzőjét, és azt mondta: – FAA! Hivatalos ügy! FAA! – A stewardess visszalépett, Greene átbújt az ajtón egy csecsemőjébe csimpaszkodó anya mellett, és belépett a repülőbe.

Meglátta a gép belsejét, és megállt. – Úristen – mondta halkan. – *Mi történt itt?*

6 ÓRA 00 PERC

Glendale, Kalifornia

– Anya! Kit szeretsz jobban, Miki egeret vagy Minnie egeret?

A bungalója konyhájában álló Casey Singleton még mindig a kocogáshoz felvett sortját viselte, amelyben a reggeli nyolc kilométerét lefutotta. Befejezte a tonhalas szendvics elkészítését, és belerakta a lánya uzsonnásdobozába. Singleton harminchat éves volt, a burbanki Norton Repülőgépgyár alelnöke. A lánya a reggelizőasztalnál ült és müzlit evett.

– Na? – kérdezte Allison. – Kit szeretsz jobban: Miki egeret vagy Minnie egeret? – Hétéves volt, és szerette meghatározni a dolgok sorrendjét.

– Mindkettőt szeretem – mondta Casey.

– Tudom, anya – mondta Allison elkeseredve. – De kit szeretsz *jobban*?

– Minnie-t.

– Én is – mondta a lánya, és odébb lökte a müzlisdobozt.

Casey egy banánt és gyümölcsleves termoszt tett az uzsonnásdobozba, becsukta a tetejét. – Fejezd be az evést, Allison, indulnunk kell.

– Mi az a meoivécsé?

– Micsoda? – Casey követte a tekintetét, és most már látta, mit néz a lánya: az új kitűzős laminált személyazonosítóját a fényképével, alatta a felirat: „C. SINGLETON”, majd nagy kék betűkkel: „MEO/IVCs”.

– Mik ezek a betűk, anya?

– Ez az új munkám a gyárban. Én vagyok a Minőségellenőrző Osztály képviselője az Incidensvizsgáló Csoportnál.

– Még mindig repülőgépeket csinálsz?

– A válás óta Allison! rendkívül érzékenyen érintették a változások. Még egy Casey frizurájában történt apró változtatás is megjegyzésekre késztette, a kérdés sok napon át újra és

újra előjött, úgyhogy nem volt meglepő, hogy észrevette az új kitűzőt.

– Igen, Allie – mondta Casey. – Még mindig repülőgépeket csinálok. Minden a régi. Csak előléptettek.

– Még mindig csoportvezető vagy? – kérdezte a lánya. Tavaly Allison nagyon örült, amikor meghallotta, hogy

Casey csoportvezető lett, el is dicsekedett a barátainak.

– Nem, Allie. Most pedig vedd fel a cipőd. Apád minden percben itt lehet érted.

– Nem hiszem – mondta Allison. – Apa mindig elkésik. És milyen előléptetést kaptál?

Casey előrehajolt, és elkezdte felhúzni lánya lábára az edzőcipőt. – Nos – mondta –, még mindig a minőségellenőrzésnél dolgozom, de már nem az üzemben ellenőrzöm a gépeket. Azután ellenőrzöm őket, hogy elhagyják az üzemet.

– Hogy biztos legyen, hogy tudnak repülni?

– Igen, kicsim. Ellenőrizzük őket, és ha valami probléma van, megjavítjuk.

– Jobb, ha repülnek – mondta Allison – , mert különben lezuhannak! – Nevetni kezdett. – Kiesnek az égből! És ráesnek valakire a házában, amint éppen a müzlijét eszi! Ez nem lenne jó, igaz, anya?

Casey vele nevetett. – Nem, ez egyáltalán nem lenne jó. Az emberek az üzemben *nagyon* szomorúak lennének.

– Megkötötte a cipőfűzőt, odébb lökte a lánya lábát. – Hol a hosszú ujjú trikód?

– Nem kell.

– Allison....

– Anya, nincs is egyáltalán hideg!

– A hét folyamán még hideg lehet. Vedd elő a hosszú ujjút, kérlek.

Kint az utcán dudáltak. Kinézett, és meglátta Jim fekete Lexusát a ház előtt. Jim a volánnál ült, dohányzott. Zakót és

nyakkendő-t viselt. Talán álláshirdetésre megy, gondolta Casey.

Allison a szobájában dobogott, a fiókokat húzgálta. Szerencsétlen képpel jött vissza, a hosszú ujjú a hátizsákja sarkáról lógott le. – Miért vagy mindig ilyen feszült, amikor apa értem jön?

Casey kinyitotta az ajtót, és kimentek az autóhoz a ködös reggeli napsütésben. – Szia, apa! – kiáltotta Allison, és futni kezdett. Jim pityókos vigyorral integetett vissza.

Casey odament a Jim felőli ablakhoz. – Amikor Allison a kocsiban van, nincs dohányzás, oké?

Jim mogorván bámult rá. – Neked is jó reggelt. – A hangja rozsdás volt. Úgy nézett ki, mint aki átitta az éjszakát, az arca puffadt volt és fakó.

– Volt egy megállapodásunk arról, hogy nem dohányzunk a lányunk jelenlétében, Jim.

– Szerinted dohányzóm?

– Csak mondom.

– És már előzőleg is mondtad, Katherine – mondta Jim. – Milliószor hallottam már. Az isten szerelmére.

Casey felsóhajtott. Elhatározta, hogy Allison előtt nem veszekszik. Az orvos azt mondta, hogy Allison emiatt kezdett dadogni. A dadogás mostanra javult, és Casey mindig erőt vett magán, hogy ne vitatkozzon Jimmel, még akkor is, ha a férfi nem segített ebben. Épp ellenkezőleg: úgy tűnt, mintha külön öröme telne benne, hogy minden érintkezést olyan bonyolulttá tegyen, amennyire csak lehet.

– Oké – mondta Casey mosolyt erőltetve az arcára. – Akkor vasárnap találkozunk.

A megállapodásuk úgy szólt, hogy Allison havonta egy hetet az apjával tölt: hétfőn ment el, és a következő vasárnap jött haza.

– Vasárnap – bólintott Jim kurtán. –

Mint mindig.

- Vasárnap hatkor.
- Ó, az istenért.
- Csak tisztázni szeretném, Jim.
- Nem igaz. Ellenőrzöl, mint mindig...
- Jim – mondta Casey. – Kérlek, ne.
- Felőlem – legyintett Jim.

Casey behajolt a kocsiba. – Szia, Allie.

– Szia, anya – mondta Allison, de a tekintete messze járt, a hangja hűvös volt: a hűségét már azelőtt átvitte az apjára, hogy bekapcsolták volna rajta a biztonsági övet. Aztán Jim rálépett a gázra, és a Lexus tovagurult, Casey meg ott maradt a járdán álldogálva. A kocsى befordult a sarkon és eltűnt.

Az utca végén felbukkant a szomszéd görnyedt alakja. Amos éppen vicsorgó kuttyáját vitte ki a reggeli sétájára. Caseyhez hasonlóan Amos is a gyárban dolgozott. Integgetett neki, és a férfi visszaintegetett.

Casey visszaindult a házba, hogy felöltözzön a munkába, amikor megpillantotta az utca másik oldalán parkoló kék szedánt. Két férfi ült benne. Az egyik újságot olvasott, a másik kibámult az ablakon. Casey egy pillanatra megállt: a szomszédasszonyához, Mrs. Alvarezhez nemrég törtek be. Kik ezek az emberek? Nem úgy néztek ki, mint a rablók. Húszas éveikben járó, katonás külsejű fiatalemberek voltak.

Casey azon tűnődött, hogy felírja a rendszámot, amikor megszólalt a személyi hívója. Lekapcsolta a sortjáról, és a következőt olvasta:

*** jm ivcs 0700 st lokser.

Felsőhajtott. A három csillag sürgős üzenetet jelentett: John Marder, a gyár igazgatója IVCs-értekezletet hívott össze reggel 7-re a Stratégiai

Teremben. Ez egy teljes órával korábban volt, mint a rendes reggeli értekezlet, tehát valami történt. Ezt támasztotta alá az utolsó megjegyzés is, amit a gyári szlengen így rövidítettek: LOKSER.

Légy Ott, Különben Seggbe Rúglak.

6 ÓRA 32 PERC

Burbank repülőtér

A csúcsidős forgalom lassan mozgott a sápadt reggeli fényben. Casey megigazította a visszapillantó tükröt, és előrehajolt, hogy ellenőrizze a sminkjét. Rövid sötét hajával fiúsan vonzó volt – hosszú combú és sportos alkat. Vezető játékos volt a gyári softballcsapatban. A férfiakat egyáltalán nem zavarta, úgy kezelték, mint a húgukat, ami jó szolgálatot tett neki a gyárban.

Ami azt illeti, kezdetben Caseynek akadt ott néhány problémája. Detroit elővárosában nőtt fel, a detroiti *News* szerkesztőjének egyetlen lányaként. Mindkét bátyja a Fordnál volt mérnök. Az édesanyja még Casey csecsemőkorában meghalt, úgyhogy férfiháztartásban nőtt fel. Sosem volt – az apja kifejezésével élve – „lányos lány”.

Miután újságírói diplomát szerzett a Dél-illinois Egyetemen, bátyjai nyomdokaiba lépett a Fordnál. De a sajtónak szóló tájékoztatók írását érdektelennek találta, úgyhogy kihasználta a cég továbbtanulási programját, és szerzett közgazdaságtanból egy másoddiplomát a Wayne Állami Egyetemen. Közben hozzáment Jimhez, egy Fordnál dolgozó mérnökhöz, és gyereket szült.

De Allison érkezése véget vetett a házasságnak: amikor Jimnek szembe

kellett néznie a pelenkákkal és szoptatási időpontokkal, elkezdett inni, sokáig kimaradozott. Végül különváltak. Amikor Jim bejelentette, hogy elköltözik a nyugati partra és a Toyotánál fog dolgozni, Casey elhatározta, hogy ő is költözik. Azt akarta, hogy Allison az apja közelében nőjön fel. Megunta a Fordnál folyó intrikákat és a detroiti szeles teleket. Kalifornia új lehetőséget kínált: elképzelte magát, amint felnyitható tetejű kocsit vezet, a strand közelében levő napfényes házban lakik, pálmafákra lát az ablakából, elképzelte a lányát, aki napbarnított és egészséges gyerekként nő fel.

Ehelyett Glendale-ben lakott, másfél órányira a tengerparttól. Tényleg vett egy felnyitható tetejű autót, de sosem nyitotta fel a tetejét. És bár Glendale-nek az a része, ahol laktak, bűbájos volt, néhány tömbbel arrébb már kezdődtek a bandák területei. Éjjelente,

amikor a lánya aludt, néha tompa lövéseket hallott. Casey aggódott Allison biztonsága miatt. Aggasztotta a taníttatása is egy olyan iskolarendszerben, ahol ötven nyelvet beszéltek. És aggasztotta a jövő is, mert Kalifornia gazdasága még nem mászott ki a recesszióból, kevés munkalehetőség akadt. Jim már két éve, mióta a Toyota kirúgta az ivás miatt, munka nélkül volt. Casey pedig túlélte egyik elbocsátási hullámot a másik után a Nortonnál, ahol az általános recesszió miatt visszaesett a termelés.

Sosem gondolta volna, hogy egy repülőgépgyártó cégnél fog dolgozni, de legnagyobb meglepetésére kiderült, hogy az ő szókimondó, középnyugati pragmatizmusa tökéletesen illett a céget uraló mérnökök stílusához. Jim merevnek és szemellenzősnek tartotta, de a részletek iránti figyelme ssége jó

szolgálatot tett Caseynek a Nortonnál, ahol az utóbbi évben a Minőség-ellenőrző Osztály alelnöke volt.

Szerette a MEO-t, még akkor is, ha ezt az osztályt csaknem lehetetlen feladattal bízták meg. A Norton Repülőgépgyár két nagy frakcióra oszlott – a gyártásra és a tervezésre –, s ezek állandó háborúságban álltak egymással. A minőség-ellenőrzés e két malomkő között őrlődött. A MEO-nak a gyártás minden vonatkozásához köze volt: ez az osztály engedélyezte az előállítás és összeszerelés minden lépését. Amikor valami probléma merült fel, a MEO-nak kellett a dolgok mélyére ásnia. Ez ritkán tette őket kedvessé a gyártósor mellett dolgozó szerelők vagy a mérnökök szemében.

Ugyanakkor a MEO-nak kellett foglalkoznia az ügyfelekkel kapcsolatos problémákkal is. Az ügyfelek gyakran voltak elégedetlenek a saját

döntéseikkel, és a Nortont okolták, ha az általuk megrendelt konyhák nem a megfelelő helyre kerültek, vagy ha túl kevésnek találták a vécék számát a fedélzeten. Türelem és politikai képességek kellettek ahhoz, hogy mindenkit kielégítsenek és megoldják a problémákat. Casey, aki született békítő volt, különösen jól játszotta ezt a szerepet.

Cserébe a politikai kötélháziért a MEO munkatársai részt vehettek a gyár irányításában. Alelnökként Casey-t bevonták a társaság tevékenységének minden részletébe. Nagy szabadságot és széles körű felelősséget kapott.

Tudta persze, hogy a címe jobban hangzik, mint a munkája: a Norton Repülőgépgyárban nyüzsögtek az alelnökök. Csupán az ő osztályán volt négy, akik vadul versenyeztek egymással. Most azonban John Marder éppen előléptette az IVCs

összekötőjévé. Ez a pozíció komoly rálátást biztosított a dolgokra, és ezáltal várományosa lett az egész MEO vezetői állásának. Marder nem véletlenszerűen mozgatta az embereket. Casey tudta, hogy nagyon is jó oka lehetett rá.

A felnyitható tetejű Mustangjával lefordult a Golden State Freewayről az Empire Avenue-ra, követte a lánchálós kerítést, amely a Burbank repülőtér déli szélét szegélyezte. Az iparóriások – a Rockwell, a Lockheed és a Norton Repülőgépgyár – irányában haladt. Messziről megpillantotta a hangársorokat, mindegyiken a Norton szárnyas emblémája díszelgett.

Megszólalt a telefonja.

– Casey? Itt Norma. Tudsz az értekezletről?

Norma a titkárnője volt. – Útban vagyok – mondta Casey. – Mi van?

– Senki nem tud semmit – mondta Norma. – De valami szar van. Marder üvöltött a mérnökök főnökeivel, és előrehozta az IVCs-értekezletet.

John Marder volt a tulajdonképpeni főnök a Nortonnál. Azelőtt ő volt az N-22-es típus programvezetője, ami azt jelentette, hogy ő felügyelte ennek a repülőgépnek a gyártását. Könyörtelen és időnként meggondolatlan ember volt, de eredményeket ért el. Ezenkívül Charley Norton egyetlen lányát vette feleségül. Az utóbbi években sok köze volt az eladásokhoz. Ez az elnök után a második legbefolyásosabb emberré tette a cégnél. Marder volt az, aki felfelé nyomta Casey t, és ez...

– ... csináljak az asszisztenseddal? – kérdezte Norma.

– A mimmel?

– Az új asszisztensseddel. Mit kezdjek vele? Vár téged az irodádban. Nem felejtetted el, ugye?

– Ó, igen. – Az igazság az volt, hogy bizony elfelejtette. A Norton család valami unokaöccse volt az, aki sorra járta a különböző osztályokat. Marder Caseyre szignálta a gyereket, ami azt jelentette, hogy a következő hat hétben neki kell pesztrálnia. – Milyen a srác, Norma?

– Nos, nem nyáladzik.

– Norma!

– Jobb, mint a legutóbbi.

Ez nem sokat mondott: a legutóbbi leesett egy szárnyról az összeszerelésnél, és kis híján halálra sújtatta magát az árammal a rádiós állványon. – Mennyivel jobb?

– Éppen az életrajzát nézem – mondta Norma. – A Yale-en tanult jogot, és egy évet töltött a General Motorsnál. De az utóbbi három hónapban a marketingen

volt, és semmit sem tud a gyártásról. Úgyhogy a legelején kell majd vele kezdened.

– Oké – mondta Casey sóhajtva. Marder nyilván azt várja tőle, hogy magával vigye az értekezletre. – Szólj a srácnak, hogy várjon engem az igazgatóság előtt tíz perc múlva. És figyelj oda, hogy ne tévedjen el, rendben?

– Lekísérem?

– Igen, az lenne a legjobb.

Casey befejezte a beszélgetést, és az órájára pillantott. A forgalom lassan haladt. A gyárig még mindig van tíz perc. Türelmetlenül dobolt az ujjával a műszerfalon. Miért hívhatták össze ezt az értekezletet? Valami baleset vagy szerencsétlenség történhetett.

Bekapcsolta a rádiót, hogy meghallgassa a híreket. Egy beszélgetőműsorra akadt, a hallgató éppen azt mondta: ...nem fair arra

kényszeríteni a gyerekeket, hogy egyenruhát viseljenek az iskolában. Ez elitista és diszkriminatív...

Casey megnyomott egy gombot, hogy más adóra váltson.

– ... megpróbálják a személyes erkölcsiségüket ránk erőszakolni. Nem hiszek abban, hogy a magzat emberi lény lenne...

Casey egy másik gombot nyomott meg.

– ... ezek a médiatámadások mind azoktól az emberektől jönnek, akik nem szeretik a szólásszabadságot...

Hol a fenében vannak a *hírek*? – gondolta Casey. – Most akkor lezuhant egy repülőgép vagy sem?

Hirtelen megjelent előtte az apja képe, amint egy nagy rakás újságot olvas végig az ország minden pontjáról, minden vasárnap templom után, és azt morogja maga elé: – Ez nem hír, ez sem hír! – s közben ledobja az újságot

a nappaliban álló széke körüli rendetlen kupacra. Persze az apja újságot írt, és azt is a hatvanas években. Ma más világ van. Ma minden a tévében zajlik. Tévé és értelmetlen fecsegés a rádióban.

Megpillantotta maga előtt a Norton gyár főkapuját. Kikapcsolta a rádiót.

A Norton Repülőgépgyár az amerikai repülőipar nagy nevei közé tartozik. A társaságot Charley Norton, a légi közlekedés egyik úttörője alapította 1935-ben. A második világháború idején ők gyártották a legendás B-22-es bombázót, a P-27-es Skycat vadászgépet és a C-12-est, a légierő szállítógépét. A Norton túlélte az utóbbi évek nehéz időit, amelyek kiszorították a Lockheedet az utasszállításból. Ma egyike annak az összesen négy társaságnak, amelyek még mindig

gyártanak nagy repülőgépeket a globális piac számára. A többi: a Boeing Seattle-ben, a McDonnell Douglas Long Beachben és az Airbus európai konzorciuma Toulouse-ban.

Casey áthaladt a többhektárnyi parkolón a 7-es kapuhoz, megállt a sorompónál, amíg a biztonságiak megvizsgálták a kitűzőjét. Most is feldobódott, mint mindig, amikor megérkezett az energiától duzzadó gyárba. Sárga vontatók húztak el mellette az alkatrészkeszekkel. Inkább kis város volt ez, mint gyár, saját kórházzal, újsággal és rendőrséggel. Amikor először jött ide, hatvanezer ember dolgozott ezen a helyen. A recesszió harmincezerre nyirbálta a létszámot, de a gyár még így is óriási maradt, harminchat négyzetkilométert foglalt el. Itt gyártották az N-20-as típust, a keskeny testű kétsugar-hajtóművet, az N-22-est, a széles

törzsűt, és a KC-22-est, a légierő üzemanyag-szállítóját. A Casey előtt most feltűnő fő összeszerelő épületek hossza egyenként két kilométer körül volt.

A csupa üveg igazgatósági épületet célozta meg a gyár középpontjában. Amint beállt a helyére a parkolóban, még hagyta járni a motort. Egy diákkülsejű fiatalembert pillantott meg, egyetemista kinézete volt: sportzakót és nyakkendőt viselt, khakiszínű nadrágot és olcsó vászoncipőt. A gyerek bátortalanul intett, amikor Casey kiszállt a kocsiból.

6 ÓRA 45 PERC

64-es épület

– Bob Richman – mondta a fiú. – Én vagyok az új asszisztense. – A

kézfogása udvarias, semleges volt. Casey nem tudott rá visszaemlékezni, hogy a Norton család melyik ágából származott, de felismerte a típusát. Sok pénz, elvált szülők, tűrhető eredmények jó iskolákban és a kiváltság megrendíthetetlen tudata.

– Casey Singleton. Szálljon be. Máris késésben vagyunk.

– Késésben? – mondta Richman, miközben bemászott a kocsiba. – Még hét óra sincs.

– A reggeli műszak hatkor kezd – mondta Casey. – A többség nálunk a MEO-nál a gyári munkaidő szerint dolgozik. A General Motorsnál nem így csinálják?

– Nem tudhatom – mondta a fiú. – Én a jogi osztályon dolgoztam.

– Töltött valamennyi időt az üzemben?

– Amilyen keveset csak lehetett.

Casey felsóhajtott. Hosszúnak ígérkezik a hat hét ezzel a fickóval,

gondolta. – Eddig a marketingen volt, igaz?

– Igen, néhány hónapig. – Vállat vont.

– De az eladás nem igazán az én világom.

Casey dérnek ment a 64-es épület, egy hatalmas alkotmány felé. Itt szerelték össze a széles törzsű gépeket. – Aproó, magának milyen kocsija van? – kérdezte a fiútól.

– BMW – mondta Richman.

– Ajánlom, hogy cserélje le egy amerikai kocsira.

– Miért? Ez itt készült.

– Itt *szerelték* össze – mondta Casey.

– Nem itt készült. A forgalmi adó külföldre került. A szerelők a gyárban tudják, mi a különbség: mindnyájan tagjai a Repülőgép-ipari Munkások Szakszervezetének. Nem szeretik a külföldi autókat a parkolóban.

Richman kibámult az ablakon. – Szóval azt mondja, hogy valami baja eshet?

– Garantáltan – felelte Casey. – Ezek a fickók nem sokat lacafacáznak.

– Majd gondolkozom rajta – mondta Richman. Elnyomott egy ásítást. – Jézusom, de korán van. Hova rohanunk?

– Az IVCs-be. Hétre rendelték be.

– IVCs?

– Incidensvizsgáló Csoport. Ha valami történik a repülőgépeinkkel, az IVCs összeül, hogy kitalálja, mi történhetett, és mit kell tennünk az üggyel kapcsolatban.

– Milyen gyakran ülnek össze?

– Nagyjából kéthavonta egyszer.

– Ilyen gyakran?

A legelején kell majd vele kezdened.

– Történetesen – mondta Casey – kéthavonta az elég ritkán van. Háromezer gépünk repül világszerte.

Amikor ennyi madár van az égen, előfordulnak dolgok. És mi komolyan gondoljuk a vevőkkel való kapcsolatot. Úgyhogy minden reggel konferenciabeszélgetést rendezünk – kapcsolatba lépünk a szervizképviselőkkel világszerte. Beszámolnak mindenről, ami az előző napon késést okozott a menetrendben. A legtöbb dolog apróság: beszorult a vécéajtó, elromlott egy lámpa a pilótafülkében. De a MEO-ban rögzítjük ezeket a hibákat, trendelemzést készítünk, és átadjuk a gyártásnak.

– Uhum. – Úgy tűnt, hogy a fiú unja.

– Azután – mondta Casey – időnként olyan problémába ütközünk, ami az IVCs-re tartozik. Komoly dolognak kell lennie, valami olyannak, ami a repülés biztonságát befolyásolja. Történetesen ma éppen valami ilyesmi lehet. Ha Marder hétre hozta előre az értekezletet, akkor biztos, hogy nem

csekélységről van szó.

– Marder?

– John Marder volt a széles törzsű gépünk programvezetője, mielőtt előléptették ügyvezető igazgatóvá. Úgyhogy valószínűleg olyan incidens történt, amely érinti az N-22-est.

Leparkolt a 64-es épület árnyékában. A szürke hangár ott hatalmasodott felettük nyolcemeletnyi magasságával és másfél kilométeres hosszával. Az épület előtti aszfalt tele volt eldobható füldugóval, amit a szerelők használtak, hogy ne süketüljenek meg a légnyomásos szegecselőtől.

Az oldalajtón beléptek a belső folyosóra, amely az épület kerületét követte. A folyosón egymástól négyszáz méternyire ételautomata-csoportok voltak elhelyezve. Richman azt mondta:

– Van időnk egy csésze kávéra?

Casey megrázta a fejét. – Az üzemben tilos a kávé.

– Tilos? – horkant fel a fiú. – Miért? A tengerentúlon gyártják?

– A kávé korróziós forrás. Az alumínium nem szereti. Casey bevezette Richmant egy másik ajtón a gyártócsarnokba.

– Jézusom – mondta Richman.

A hatalmas, részben összeszerelt széles törzsű gépek csillogtak a halogénlámpák fényében. A boltíves tető alatt két hosszú sorban sorakozott az összeszerelés különböző stádiumaiban levő tizenöt repülőgép. Közvetlenül Caseyék előtt a szerelők a csomagtér ajtóit erősítették fel a törzsre. A törzs hengereit állványzat vette körbe. A törzs mögött szerelőállvány-erdő állt – világoskékre festett hatalmas szerszámok. Richman átsétált az egyik állvány alatt, és tátott szájjal bámult felfelé. Az állvány olyan széles volt, mint

egy ház, és hatemeletnyi magas.

– Csodálatos – mondta. Egy széles, lapos felületre mutatott fel. – Ez a szárny?

– Függőleges vezérsík – mondta Casey.

– Micsoda?

– *Ez a farok*, Bob.

– *Ez a farok?* – mondta Richman.

Casey bólintott. – A szárny ott van – mutatott az üzem túlsó felére. – Hatvanegy méter: majdnem olyan hosszú, mint egy focipálya.

Megszólalt egy duda. Az egyik daru a fejük felett mozogni kezdett.

– Félelmetes – mondta a fiú.

– Nagyok – mondta Casey.

– Miért zöld mindegyik?

– Epoxittal fedjük a szerkezeti elemeket, hogy megelőzzük a korróziót. És az alumíniumfelületeket is bevonják, hogy ne deformálódjanak szerelés közben. Az alumíniumrétegek

tökéletesen csiszoltak és nagyon drágák. Úgyhogy a festőhangárig fenn hagyjuk a bevonatot.

– Hát az biztos, hogy nem úgy néz ki, mint a General Motors – mondta Richman, aki még mindig forgolódott és nézelődött.

– Így van – mondta Casey. – Az ilyen géphez képest egy autó kész vicc.

Richman meglepődve fordult felé. – *Vicc?*

– Gondolja csak meg – mondta az asszony. – A Pontiac ötezer alkatrészből áll, és egy vagy két műszak alatt össze lehet állítani. Tizenhat óra. Ez semmi. De ezek a dolgok – a felettük magasodó repülőgépre mutatott – teljesen más állatfajhoz tartoznak. A széles törzsűnek egymillió alkatrésze van, és a szerelési ideje hetvenöt nap. Egyetlen más ipari termék sem olyan bonyolult, mint az utasszállító repülőgép. Még a közelébe sem jön

semmi. És semmit sem építenek ilyen tartósnak. Vegyen egy Pontiacot, és vezesse naphosszat mindennap, és majd meglátja, mi lesz. Néhány hónap múlva darabokra esik. De mi úgy tervezzük a gépeinket, hogy húsz évig baj nélkül repüljenek, és kétszer annyi időre építjük őket, mint amekkora az élettartamuk.

– Negyven évre? – mondta Richman hitetlenkedve. Úgy csinálják, hogy negyven évig éljenek?

Casey bólintott. – Még mindig van egy csomó N-5-ösünk, amely világszerte repül – és 1946-ban hagytuk abba a gyártásukat. Van olyan gépünk, amely négyszer annyi időt élt meg, mint tervezték – ez nyolcvanéves szolgálatnak felel meg. A Norton gépei bírják ezt. A Douglas gépek is. De senki másnak a madarai nem bírják. Érti, amit mondok?

– Hű – mondta Richman, és nyelt egyet.

– Madárfarmnak nevezzük – mondta Casey. – A gépek olyan nagyok, hogy nehéz elképzelni a léptéküket. – Az egyik repülőre mutatott a jobb oldalukon, ahol emberek kis csoportjai különböző pozíciókban dolgoztak, mozgatható lámpáik fénye ragyogott a fémen. – Nem úgy néz ki, mintha sok ember lenne itt, igaz?

– Nem.

– Valószínűleg kétszáz szerelő dolgozik ezen a gépen ennyi elegendő lenne, hogy egy teljes autógyári gyártósort üzemeltessenek. De ez csak az egyik pozíció a mi gyártósorunkon, és összesen tizenöt pozíció van. Pillanatnyilag ötezer ember tartózkodik az épületben.

A fiú meglepődve rázta a fejét. – De hát olyan üresnek néz ki.

– Sajnos – mondta Casey – üresnek néz ki. A széles törzsű gyártósor csak hatvanszázalékos kapacitással működik, és három ezek közül a madarak közül fehér farkú.

– Fehér farkú?

– Olyan gép, amit vásárló nélkül építünk. Minimális szinten működünk, hogy fenntartsuk a gyártósort, mert nem kaptuk meg az összes megrendelést, amit szerettünk volna. A csendes-óceáni piac jelenti a fejlődési szektort, de most, hogy Japánban recesszió van, ez a piac nem ad fel rendeléseket. És mindenki más is csak meghosszabbítja a gépei szolgálati idejét. Úgyhogy nagy a verseny ebben az üzletágban. Erre jöjjön.

Elindult felfelé egy fémlépcsőn. Richman követte, kongtak a lépteik. Elértek egy pihenőt, mentek még egy emeletet. – Azért mesélem ezt magának – mondta Casey –, hogy

megértse az értekezletet, ahova igyekezünk. Az emberek itt büszkék arra, amit csinálnak. És nem szeretik, ha valami elromlik.

Megérkeztek egy keskeny futóhídra, magasan a szerelőcsarnok felett, és egy üvegfalú szobába indultak, amely úgy nézett ki, mintha a tetőről függesztették volna alá. Az ajtóhoz értek. Casey kinyitotta.

– Ez pedig – mondta – a Stratégiai Terem.

7 ÓRA 01 PERC

Stratégiai Terem

Casey mintha először látta volna a szobát, a fiú szemével nézte: nagy tárgyalóterem, kívül-belül szürke szőnyeggel, kerek műanyag asztallal, fémcsöves székekkel. A falakat

hirdetőtáblák, térképek és grafikonok borították. A hátsó fal üvegből volt, és az összeszerelő sorra nézett.

Öt nyakkendő, rövid ujjú inges férfi tartózkodott bent, valamint egy titkárnő jegyzetömbbel, és John Marder, aki kék öltönyt viselt. Casey csodálkozott, hogy Marder megjelent: az ügyvezető ritkán elnökölt az IVCs értekezletein. Sötét hajú, ideges, negyvenes éveinek közepén járó, hátranyalt hajú férfi volt. Úgy nézett ki, mint a támadni készülő kobra.

– Ez az új asszisztensem, Bob Richman – mondta Casey.

Marder felállt. – Isten hozta, Bob – és megrázta a kölyök kezét. Felvillantotta ritka mosolyainak egyikét. Marder, akinek kifinomult érzéke volt a testületi politikához, készen állt arra, hogy a Norton család bármelyik tagjának nyalja a talpát, még akkor is, ha csak egy kölcsönadott unokaöcscről volt szó.

Caseynek erről eszébe jutott, hogy ez a gyerek talán fontosabb, mint ő gondolta.

Marder bemutatta Richmant a többieknek. – Doug Doherty, szerkezeti és mechanikai részleg... – Egy elhízott, beteges arcbőrű és sokdioptriás szemüveget viselő negyvenöt éves emberre mutatott. Doherty az állandó mogorvaság állapotában élt: gyászos, monoton hangon beszélt, és mindig számítani lehetett rá, ha arról kellett jelentést tenni, hogy valami rossz és tovább romlik. Ma kockás nyakkendőt és csíkos inget viselt: valószínűleg azelőtt sikerült otthonról távoznia, hogy a felesége szeme elé került volna. Doherty szomorúan, elgondolkozva biccentett Richman felé.

– Nguyen Van Trung, repülőelektronikai részleg... Trung harmincéves volt, karcsú és csendes, visszahúzó. Casey kedvelte. A vietnamiak voltak a legszorgalmasabb

emberek a gyárban. A repülőelektronikusok a repülőgép számítógépes programjaival foglalkoztak. Ők képviselték a Nortonnál az új hullámot: fiatalabbak voltak, jobban képzettek, jobb modorúak.

– Ken Burne a hajtóműrészlégtől... – Kenny vörös hajú volt és szeplős, álla harcra készen meredt előre. Durva és káromkodós embernek ismerték, a gyárban Heves Vörösnek hívták, mert gyorsan felment nála a pumpa.

– Ron Smith, elektromos részleg... – Kopasz és félénk ember, idegesen csörgette az aprót a zsebében. Ron rendkívüli módon értett a dolgokhoz, gyakran úgy tűnt, mintha a repülőgép tervrajzát a fejében hordaná. De betegesen szégyenlős volt. Pasadenában lakott a nyomorék édesanyjával.

– Mike Lee, ő képviseli a légitársaságot... – Jól öltözött, ötvenes

férfi, szürke haja rövidre vágva, kék zakót és csíkos nyakkendőt viselt. Mike valaha a légierőnél szolgált pilótaként, most nyugállományú egycsillagos tábornok volt. A gyárban ő képviselte a TransPacifict.

– És Barbara Ross a jegyzetömbbel.
– Az IVCs titkárnője negyvenes éveiben járt, és túlsúlyos volt. Caseyre vetett pillantása nyíltan ellenségesnek tűnt. Casey nem vett róla tudomást.

Marder intett a kölyöknek, hogy üljön le, és Casey leült mellé. – Első napirendi pont – mondta Marder. – Mostantól Casey az összekötő a MEO és az IVCs között. Figyelembe véve, milyen jól intézte a DFW-dolgot, ő lesz a sajtószóvivőnk is. Van kérdés?

Richman zavartnak tűnt, a fejét rázta. Marder odafordult hozzá, és megmagyarázta: – Singleton a múlt hónapban remekül kezelte a sajtót egy megtagadott felszállás ügyében Dallas-

Fort Worthnél. Úgyhogy ő fogja intézni az összes sajtóügyet, ami felmerül. Oké? Mindenki tud követni? Akkor kezdjük. Barbara? – A titkárnő összetűzött papírcsomagokat adott körbe.

– Transpacific, 545-ös járat – mondta Marder. – Egy N-22-es, 271. törzsszám. A járat a kaitaki reptérről indult, Hongkongból, tegnap huszonkét órákor. Eseménytelen felszállás, eseménytelen repülés egészen ma reggel öt óráig, amikor a gép a pilóta leírása szerint komoly turbulenciába került...

A szobában többen felhorkantak. – Turbulencia? – A mérnökök a fejüket rázták.

– Komoly turbulenciába, ami rendkívüli állásszögváltozásokat idézett elő a repülésben.

– Jézusom – mondta Burne.

– A gép – folytatta Marder – kényszerleszállást hajtott végre a Los

Angeles-i repülőtéren, ahol mentők várták. Az előzetes jelentés szerint ötvenhat sebesült és három halott van.

– Ó, ez nagyon rossz – mondta Doug Doherty szomorú, monoton hangon, vastag szemüvege mögül pislogva. Gondolom, ez azt jelenti, hogy itt van az NKBT a nyakunkon.

Casey áthajolt Richmanhez, és azt suttogta: – A Nemzeti Közlekedésbiztonsági Testület általában beavatkozik, amikor haláleset van.

– De nem ebben az esetben – mondta Marder. – Ez egy külföldi légitársaság, és az incidens nemzetközi légtérben történt. A testület el van foglalva a Columbia balesetével. Azt gondoljuk, hogy ettől most eltekintenek.

– Turbulencia – mondta Kenny Burne, és horkantott. Megerősítették már?

– Nem – mondta Marder. – A gép tizenegyezer méter magasan volt, amikor az incidens történt. Más, ezen a

magasságon és ebben a pozícióban levő gép nem számolt be időjárási problémákról.

– A műholdas időjárástérképek? – kérdezte Casey.

– Várjuk őket.

– Mi van az utasokkal? A kapitány bejelentett valamit? Világított a „biztonsági öveket bekapcsolni” jelzés?

– Egyelőre még senki sem kérdezte ki az utasokat. De az előzetes információink szerint nem volt bejelentés.

Richman újra zavartnak tűnt. Casey ráfirkantott egy mondatot a sárga jegyzettömbjére, és olyan szögbe helyezte, hogy a fiú el tudja olvasni: *Akkor nincs turbulencia.*

– Kikérdeztük a pilótát? – kérdezte Trung.

– Nem – válaszolta Marder. – A személyzet elcsípett egy csatlakozó járatot, és elhagyta az országot.

– Hát ez óriási – mondta Kenny Burne, és levágta a ceruzáját az asztalra. – Egyszerűen óriási. Egy átkozott cserbenhagyásos esettel van dolgunk.

– Lassan a testtel – mondta Mike Lee hidegen. – A légitársaság nevében úgy vélem, hogy el kell ismernünk: a személyzet felelősségteljesen járt el. Itt nem tartoznak felelősséggel, de lehetséges pernek néznek elébe a hongkongi polgári repülési hatóság részéről, és hazamentek, hogy álljanak elébe.

Casey azt írta: *A személyzet elérhetetlen.*

– És azt tudjuk, hogy ki volt, hm, a kapitány? – kérdezte félénken Ron Smith.

– Tudjuk – mondta Mike Lee. Ellenőrizte magát a bőrkötéses noteszában. – A neve John Chang. Negyvenöt éves, hongkongi lakos, hatezer órás repülési gyakorlata van. A

Transpacific főpilótája az N-22-esen.
Nagyon jól képzett.

– Ó, igen? – mondta Burne, és
előrehajolt az asztal felett. – És mikor
minősítették utoljára?

– Három hónappal ezelőtt.

– Hol?

– Ezen a helyen – mondta Mike Lee. –
A Norton szimulátorain, a Norton
instruktorai.

Burne visszaült, boldogtalanul
szipogott.

– Tudjuk, hogyan értékelték? –
kérdezte Casey.

– Kiváló minősítést kapott – mondta
Lee. – Ellenőrizheti a
dokumentációjukban.

Casey azt jegyezte le: *Nem emberi
hiba (?)*

Marder azt mondta Léének: –
Gondolja, hogy kikérdezhetnénk, Mike?
Beszélne a kapitány a kaitaki
képviselőnkkel?

– Biztos vagyok benne, hogy a személyzet együtt fog működni – mondta Lee. – Különösen, ha írásos formában nyújtják be a kérdéseket... Biztos vagyok benne, hogy megválaszolva tudom őket hozni tíz napon belül.

– Hmm – mondta Marder csüggedten –, ilyen sokára...

– Ha nem tudjuk kikérdezni a pilótát – mondta Van Trung –, probléma elé nézünk. Az incidens a leszállás előtt egy órával történt. A pilótafülkében levő hangrögzítő csak a beszélgetés utolsó huszonöt percét tárolja. Úgyhogy ebben az esetben ennek a berendezésnek nem vesszük hasznát.

– Ez igaz. De még mindig ott van a repülésiadat-rögzítő.

– Igen, ott van a repülésiadat-rögzítő – mondta Trung. De ez nyilvánvalóan nem nyugtatta meg, és Casey azt is tudta, hogy miért. A repülésiadat-

rögzítők állandóan megbízhatatlannak bizonyultak. A média csak a rejtélyes fekete dobozokként emlegeti őket, amelyek fényt derítenek a repülés minden titkára. De a valóságban gyakran nem működnek.

– Megteszem, amit tudok – ígérte Mike Lee.

– Mit tudunk a repülőgépről? – kérdezte Casey.

– A repülőgép vadonatúj – mondta Marder. – Három éve van szolgálatban. Négyezer órát repült, és kilencszáz ciklust.

Casey ezt írta: *Ciklus = egy fel- és leszállás.*

– Mi van a vizsgálatokkal? – kérdezte mogorván Doherty. – Felteszem, hogy hetekig kell várnunk az eredményekre...

– Márciusban volt „C” ellenőrzésen.

– Hol?

– A Los Angeles-i reptéren.

– Eszerint a karbantartás nyilván jó volt – mondta Casey.

– Pontosan – mondta Marder. – Első megközelítésben nem tulajdoníthatjuk ezt az időjárásnak, az emberi tényezőknek vagy a karbantartásnak. Úgyhogy fel van adva a lecke. Nézzük végig a hibalehetőségeket. Van valami ezen a gépen, amitől úgy viselkedhet, mintha turbulencia állt volna elő? Szerkezeti részleg?

– Ó, persze – mondta Doherty lehangoltan. – Az orrsegédszárny kibocsátása is okozhatja. Majd működésbe hozzuk a hidraulikát az összes kormány felületen.

– Repüléselektronikusok?

Trung jegyzetelt. – Egyelőre azon tűnődöm, miért nem vette át az irányítást a robotpilóta. Amint megkapom a repülésiadat-rögzítő adatokat, többet fogok tudni.

– Elektromos részleg?

– Lehetséges, hogy az orrsegédszárny kibocsátása egy lappangó hibás áramkör miatt történt – mondta Ron Smith a fejét rázva. – Úgy értem, hogy *lehetséges...*

– Hajtóművek?

– Igen, a hajtóműnek lehet köze a dologhoz – mondta Burne, és kezével végigszántott vörös haján. – Lehet, hogy repülés közben kibocsátódtak a sugárfékek. Ez okozhatta azt, hogy a gép orra felemelkedett és forogni kezdett. De ebben az esetben visszamaradó károsodásnak kellene lennie a gépen. Majd ellenőrizzük a sugárterelő lapokat.

Casey a jegyzetfüzetébe pillantott. A következőket írta:

Szerkezeti részleg – orrsegédszárny-kibocsátás

Hidraulika – orrsegédszárny

Repüléselektronika – robotpilóta

Elektromos részleg – hibás áramkör

Hajtómű – sugárfék

Alapvetően ezek voltak a repülő rendszerei.

– Egy csomó kivizsgálónivalójuk van – mondta Marder, amint felállt és összeszedte a papírjait. – Nem akarom tartóztatni magukat.

– A pokolba is – mondta Burne. – Egy hónapon belül felplankoljuk az ügyet. Nem aggódom.

– Én igen – mondta Marder. – Ugyanis nincs egy hónapunk. Egy hetünk van.

Többen felkiáltottak az asztal körül. – Egy hét!

– Jézusom, John!

– Ugyan már, John, tudja, hogy az IVCs mindig egy hónapot vesz igénybe.

– De nem ez alkalommal – mondta Marder. – Múlt csütörtökön az elnökünk, Hal Edgerton egy szándéknyilatkozatot kapott a pekingi kormánytól, amely ötven N-22-est akar vásárolni, és kilátás

van további harmincra. Ez lenne az első szállításunk tizennyolc hónap alatt.

Meredt csönd volt.

A férfiak mind egymásra néztek. A nagy kínai vásárlásról már hónapok óta pletykáltak. Az üzletről mint „közelgőről” számoltak be a különböző hírekben. De senki sem hitt benne igazán a Nortonnál.

– Bizony – mondta Marder. – És nem kell magyaráznom maguknak, mit jelent ez. Egy nyolcmilliárd dolláros megrendelésről van szó, a világ leggyorsabban fejlődő repülőgéppiacáról. Négy év termelést jelent teljes kapacitással. Szilárd pénzügyi alapot teremt a társaságnak a 21. századra. Anyagilag biztosítja az N-22-es és az N-XX széles törzsű fejlesztését. Hal és én egyetértünk: ez az üzlet a társaság számára az élet és halál közötti különbséget jelenti. – Marder a táskájába rakta a papírokat,

és becsapta a tetejét.

– Vasárnap Pekingbe repülök, hogy csatlakozzam Halhez, és aláírom a szándéknyilatkozatot a közlekedési miniszterrel. Tudni akarja majd, mi történt az 545-ös járattal. És jobb lenne, ha válaszolni tudnék neki, különben meggondolja magát, és az Airbuszal írja alá. Amely esetben mélyen ülök a szarban, a társaság mélyen ül a szarban – és ennél az asztalnál mindenki elveszti a munkáját. A Norton Repülőgépgyár jövője ettől a vizsgálattól függ. Úgyhogy nem akarok mást hallani, mint válaszokat. És egy héten belül. Holnap találkozunk.

Sarkon fordult, és kiment a szobából.

7 ÓRA 27 PERC

Stratégiai Terem

– Micsoda seggfej – mondta Burne. – Így képzeled el az embereinek az ösztönzését? Dögöljön meg. Trung vállat vont. – Mindig ilyen.

– Mit gondolsz? – kérdezte Smith. – Úgy értem, hogy ez nagy, igazán *nagy* hír. Vajon Edgarton tényleg kapott egy szándéknyilatkozatot Kínából?

– Fogadok, hogy igen – mondta Trung.

– Mert a gyárat csendben kezdik felszerelni. Új szerszámkészletet csináltattak a szárnyösszeszereléshez, most fogják Atlantába küldeni. Fogadok, hogy megkapta az üzletet.

– Egy frászt – mondta Burne –, egyszerűen csak fedezni akarja magát.

– Mit értesz ezen?

– Lehet, hogy Pekingből jelezték a szándékot Edgartonnál. De nyolcmilliárd dollár az egy nagy megrendelés egy nagy gorillától. A Boeing, a Douglas és az Airbus mind ezt a megrendelést hajszolják. A kínaiak bármelyiknek

leadhatják az utolsó percben. Ez az ő stílusuk. Mindig ezt csinálják. Úgyhogy Edgarton be van szarva, hogy nem jön össze neki az üzlet, és el kell mondania az igazgatótanácsnak, hogy elpasszolta a nagy lehetőséget. Ezért aztán mit csinál? Mardérre terheli a dolgot. És mit csinál Marder?

– Úgy tesz, mintha a mi hibánk lenne – mondta Trung.

– Így van. Ez a Transpacific járat tökéletes helyzetbe juttatta. Ha sikerül megállapodniuk Pekinggel, ők a hősök. De ha az üzlet nem jön be...

– Akkor az amiatt lesz, hogy mi eltoltuk – mondta Trung.

– Így van. Mi leszünk az oka, hogy a nyolcmilliárd dolláros üzlet ugrott.

– Oké – mondta Trung, és felállt. – Azt hiszem, jobb, ha megnézzük azt a repülőgépet.

9 ÓRA 12 PERC

Igazgatóság

Harold Edgerton, a Norton Repülőgépgyár újonnan kinevezett elnöke tizedik emeleti irodájában ült, és kibámult a gyárra nyíló ablakából, amikor John Marder belépett. Edgerton nagydarab ember volt, hajdani baseball-védőjátékos. Mosolya készenléti volt, szeme hideg, figyelmes. Előzőleg a Boeingnél dolgozott, és három hónappal ezelőtt hozták ide, hogy fejlessze a Norton marketingjét.

Edgerton megfordult, és a szemöldökét ráncolva nézett Marderre. – Nyakig vagyunk a bajban – mondta. – Hányan haltak meg?

– Hárman – válaszolta Marder.

– Jézusom – mondta Edgerton. Megrázta a fejét. – Pont most kellett ennek történnie. Tájékoztattad a

vizsgálócsoportot a
szándéknyilatkozatról? Elmondta,
milyen sürgős ez?

– Tájékoztattam őket.

– És tisztázzátok a héten?

– Én magam irányítom a munkát. El
fogom intézni – mondta Marder.

– Mi van a sajtóval? – Edgarton még
mindig nyugtalan volt. – Nem akarom,
hogy ezzel az üggyel a sajtóosztály
foglalkozzon. Benson részeges, a
riporterek mind utálják. És a mérnökök
nem értenek ehhez. Nem tudnak
angolul se, az isten szerelmére...

– Már elintéztam, Hal.

– El? Nem akarom, hogy te beszélj
azzal az átkozott sajtóval. Neked nem
szabad.

– Világos – mondta Marder. –
Utasítottam Singletont, hogy ő kezelje a
sajtót.

– Singleton? Az a MEO-s nő? –
kérdezte Edgarton. – Megnéztem azt a

tőled kapott kazettát, ahol az újságírókkal beszélget a dallasi ügyről. Elég csinos, de túlságosan egyenes.

– Nos, ez az, amire szükségünk van, nem? – mondta Marder. – Egy ízig-vérig becsületes amerikaira, blabla nélkül. És a nő keményen áll a lábán, Hal.

– Jobb is – mondta Edgerton. – Ha szarban leszünk, akkor elő kell adnia magát.

– Nem lesz gond – mondta Marder.

– Nem szeretném, ha bármi veszélyeztetné ezt a kínai üzletet.

– Senki sem szeretné, Hal.

Edgerton egy pillanatig elgondolkozva nézett Marderre, majd azt mondta: – Szeretném, ha tisztán látnál. Mert én köpök rá, hogy ki a feleséged: ha az üzlet nem jön össze, egy csomó embernek távoznia kell. Nemcsak nekem. Sok más fej is lehullik.

– Értem – mondta Marder.

– Te választottad ki a nőt. A te kádered. Az igazgatótanács tudja ezt. Ha bármi rosszul alakul vele vagy az IVCsvel kapcsolatban, repülsz innen.

– Semmi sem alakul rosszul – mondta Marder. – Mindent kézben tartunk.

– Remélem is – mondta Edgerton, és megint elfordult, hogy kinézzen az ablakon.

Marder kiment a szobából.

9 ÓRA 48 PERC

Los Angeles-i repülőtér,
21. karbantartási hangár

A kék minibusz keresztezte a kifutópályát, és a Los Angeles-i repülőtér karbantartási hangárjainak sora felé vette útját. A legközelebbi hangár mögül a Transpacific széles

törzsű gépének sárga farka állt ki. Emblémája ragyogott a napon.

A mérnökök, amint meglátták a gépet, izgatottan tárgyalni kezdtek. A minibusz begurult a hangárba, és a szárny mellett megállt. A mérnökök kiszálltak. A Felújító és Karbantartó Szolgálat csoportja már dolgozott, fél tucat szerelő mászkált felszerszámozva, négykézláb a szárnyon.

– Kezdjünk hozzá! – kiáltotta Burne, amint egy létrán felkapaszkodott a szárnyra. Úgy hangzott, mint egy harci kiáltás. A többi mérnök mögötte mászott fel. Doherty zárta a sort csüggedten.

Casey Richmannel együtt szállt ki a buszból. – Mindnyájan egyenesen a szárnyra mennek – mondta a fiú.

– Ez természetes. A szárny a legfontosabb része a gépnek, és egyben a legbonyolultabb szerkezet is. Először itt néznek körül, és aztán

szemrevételezik a repülőgép külsejének többi részét. Erre.

– Hová megyünk?

– A gép belsejébe.

Casey az orrhoz ment, és egy guruló létrán a pilótafülke mögötti első kabinajtóhoz mászott fel. Amint a bejáráthoz ért, megcsapta az orrfacsaró hányadékbűz.

– Jézusom – mondta a háta mögött Richman. Casey belépett a gépbe.

Tudta, hogy az első kabin sérülhet meg a legkevésbé, de még itt is el volt törve néhány ülés. A karfák ki voltak tépve, és belemeredtek a folyosótérbe. A felső poggyászrekeszek összetörték, az ajtók tárva-nyitva tátongtak. Oxigénmaszkok himbálóztak a mennyezetről, néhány közülük hiányzott. A szőnyeg, a mennyezet véres volt. Az üléseken hányadék.

– Úristen – mondta Richman, és befogta az orrát. Sápadtnak tűnt. – Ez a *turbulencia* miatt történt?

– Nem – mondta Casey. – Majdnem biztos, hogy nem.

– De akkor a pilóta miért...

– Még nem tudjuk.

Casey előrement a pilótafülkéhez. Az ajtaja nyitva volt, és a helyiség normálisnak tűnt. Az összes menetokmány és egyéb papír hiányzott. A padlón egy pici gyerekcipő hevert. Casey lehajolt, hogy megnézzze, és észrevett egy összenyomott fekete fémkupacot, amely a fülke ajtaja alá szorult. Egy videofelvevő. Kiszabadította, darabjaira esett szét a kezében: nyomtatott áramkörök, ezüstös motorok, az összezúzott kazettából kilógó szalag hurkai. Odaadta Richmannek.

– Mit csináljak ezzel?

– Tegye el.

Casey elindult visszafelé, tudta, hogy a gép végében rosszabb lesz a helyzet. A fejében már elkezdte kialakítani a repülőgépen lezajlott események képét. – Nem kérdéses, hogy a gép kemény állásszögváltozáson esett át. Ilyenkor a gép orra fel-le jár – magyarázta.

– Honnan tudja? – kérdezte Richman.

– Ez az, amitől hánynak az utasok. Kibírják az oldalirányú kilengést és a forgást. De a billegéstől hánynak.

– Miért hiányoznak az oxigénmaszkok? – kérdezte a fiú.

– Az emberek leszakították őket, amikor leestek – mondta Casey. – Így kellett történnie. És az ülések támlája eltörött. Tudja, micsoda erő kell ahhoz, hogy egy repülőgép ülés eltörjön? Úgy tervezték őket, hogy tizenhat gigát kibírjanak. Az emberek úgy gurultak a kabinban, mint a kockák a pohárban. És a károk alapján úgy tűnik, hogy ez eltartott egy darabig.

– Mennyi ideig?

– Legalább két percig – mondta Casey, és arra gondolt, hogy egy ilyen incidens esetében ennyi idő örökkévalóságnak tűnhetett.

Átmentek a megrongálódott középső konyhán, és a központi kabinba értek. Itt még sokkal csúnyábban sérült meg minden. Több ülés eltörött. A mennyezeten keresztben széles vércsík húzódott. A folyosók tele voltak hulladékkal: cipők, összetépett ruhák, gyerekjátékok.

Egy NORTON IVCs feliratos kék egyenruhát viselő takarítóbrigád gyűjtötte a személyes tárgyakat nagy műanyag zsákokba. Casey az egyik asszonyhoz fordult. – Találtak fényképezőgépeket?

– Eddig ötöt vagy hatot – mondta az asszony. – Egypár videokamerát. Van itt mindenféle. – Az egyik ülés alá nyúlt,

és egy barna gumipesszáriumot húzott ki alóla. – Mondom.

A folyosót elborító szemét között óvatosan lépkedve Casey továbbment a gép végébe. Elment egy újabb osztófal mellett, és a hátsó kabinba ért.

Richmannek elakadt a lélegzete.

Az eléjük táruló kép olyan volt, mintha egy óriási kéz szétzúzta volna a kabin belsejét. Az ülések összetörve, vízszintes helyzetben álltak. A poggyásztartó rekeszek csaknem a padlót érintve lógtak fentről, a mennyezeti panelek szétrepedtek, ami által szabaddá váltak a vezetékek és az ezüstözött szigetelés. Minden véres volt: néhány ülést teljesen átáztatott a vörös folyadék. A farokrész vécéi darabokra repedtek szét, a tükrök összetörték, a rozsdamentes acélfiókok kicsavarodtak.

Casey a kabin bal oldalán zajló eseményekre lett figyelmes. Hat

egészségügyis küszködött egy súlyos kinézetű tárggyal, amelyet a mennyezeti rekesz mellett lógó fehér nejlonhálóba csavartak. Az egészségügyisek belekapaszkodtak, a háló meglazult, és hirtelen egy férfifej zuhant ki belőle: az arca szürke, a szája nyitva, a szeme kifejezéstartelen, hajfürtjei lobogtak.

– Úristen – mondta Richman. Megfordult és elmenekült. Casey odament az egészségügyisekhez. A holttest egy középkorú kínai férfié volt. – Mi a probléma?

– Sajnáljuk, asszonyom – mondta az egyik egészségügyis. – De nem tudjuk kivenni. Itt találtuk, és elég jól beszorult. A bal lába.

Az egyik egészségügyig felfelé világított. A bal láb a felső rekeszbe akadt bele, az ezüstözött szigetelésbe, az ablakpanel felett. Casey megpróbált visszaemlékezni, milyen kábel fut ezen a részen, lehetett-e kritikus a repülés

szempontjából. – Legyenek óvatosak, amikor kiszabadítják – mondta.

A konyhából hallotta az egyik takarítónő hangját: – Ez a legfurcsább dolog, amit valaha is láttam.

– Hogy kerülhetett ide? – kérdezte egy másik asszony.

– Dögöljek meg, ha tudom, drágám.

Casey átment, hogy megnézze, miről beszélnek. A takarítónő egy kék pilótasapkát tartott a kezében. A tetején véres lábnyom volt.

Casey a sapka után nyúlt. – Hol találták?

– Ezen a helyen – mondta a takarítónő. – A hátsó konyha mellett. Elég messze van a pilótafülkétől, igaz?

– Igen – mondta Casey, és a sapkát forgatta a kezében. Az elülső részén ezüstszárnyak, középen a sárga TransPacific címer. Pilótasapka volt, kapitányi csíkkal, úgyhogy valószínűleg a tartalék személyzet valamelyik tagjáé

lehetett. Hogy a gép vitt magával tartalék személyzetet, eddig még nem tudott róla.

– Ó, istenem, istenem, ez szörnyű, egyszerűen szörnyű.

A jellegzetes monoton hangra felnézett, és megpillantotta Doug Dohertyt, a szerkezeti mérnököt, aki éppen a hátsó kabinba küzdötte be magát.

– Mit csináltak ezek az én gyönyörű gépemmel – mormolta. Aztán meglátta Caseyt. – Tudod, mi ez, igaz? Ez nem turbulencia volt, hanem *bukdácslás*.

– Lehet – mondta Casey. A „bukdácslás” kifejezést süllyedések és emelkedések sorozatára használták. Olyan, mint egy vízben bukdácsoló delfin mozgása.

– Ó, igen – mondta Doherty sötéten. – Ez történt. Elvesztették az uralmat a gép felett. Rémes, egyszerűen rémes...

– Doherty úr? – kérdezte az egyik

egészségügyis.

Doherty felnézett. – Úristen – mondta.

– *Ez az a hely, ahol a fickó beszorult?*

– Igen, uram...

– Naná – mondta sötéten, és közelebb ment. – Pont a hátsó válaszfalnál. Itt találkozik az összes repülési szempontból kritikus rendszer. Oké, hadd lássam. Mi ez, a lába?

– Igen, uram. – Odavilágítottak. Doherty a szíjakon lógó testhez lépett.

– Tartsák, jó? Oké... van valakinek egy kése vagy valami? Nyilván nincs...

Az egyik egészségügyis egy ollót adott neki, és Doherty vágni kezdett. A szigetelés darabjai a földre potyogtak. Doherty egyre csak vágott, a keze gyorsan mozgott. Végül megállt. – Oké. Nem találta el az A59. kábelt. Nem találta el az A47. kábelt sem. Megvannak a hidraulikus vezetékek, megvannak a repüléselektronikai vezetékek... Oké, nem látom, hogy

bármennyire is megsértette volna a gépet.

A holttestet tartó egészségügyisek Dohertyre bámultak. – Kivághatjuk őt, uram?

Doherty még mindig vizsgálódott. – Micsoda? Ó, igen, persze. Vágják ki.

Visszalépett, és az egészségügyisek nagy fémfogókkal estek neki a gép felső részének. A felső poggyászrekeszek és a mennyezet közé szorították a fogókat, és szétfeszítették őket. Hangosan reccsent a műanyag, ahogy eltört.

Doherty elfordult. – Nem tudom ezt nézni – mondta. – Nem tudom nézni, hogyan törik szét az én gyönyörű repülőgépet. – Visszament az orrba. Az egészségügyisek utánabámultak.

Richman visszajött, enyhén sokkolt kinézete volt. Az ablakokra mutatott. – Mit csinálnak azok a fickók a szárnyon?

Casey lehajolt, kinézett a szárnyon levő mérnökökre. – Az orrsegédszárnyakat vizsgálják. A belépő- és kormánylapjait.

– És mit csinálnak az orrsegédszárnyak?

A legelején kell majd vele kezdened.

– Tud valamit az aerodinamikáról? – kérdezte Casey. Nem? Nos, a gép a szárnya formája miatt repül. – Elmagyarázta, hogy a szárny egyszerűnek tűnik, de történetesen a repülőnek ez a legbonyolultabb fizikai összetevője, ennek az előállítása tart a legtovább. Ehhez képest a repülőgéptörzs egyszerű, csupán egy csomó összeszegecselt henger. A farok pedig csak egy rögzített függőleges vezérsík kormányfelületekkel. De a szárny valóságos műalkotás. Csaknem hatvan méter hosszú, hihetetlenül erős, el kell bírnia a repülőgép súlyát. De

ugyanakkor mikronnyi pontossággal kell kialakítani a formáját.

– A forma a döntő – mondta Casey. – Tetején íves, alján lapos. Ez azt jelenti, hogy a szárny tetején keresztülmenő levegőnek gyorsabban kell mozognia, és a Bernoulli-elv miatt...

– Jogi karra jártam – emlékeztette a fiú.

– A Bernoulli-elv szerint minél gyorsabban mozog a gáz, annál alacsonyabb a nyomása, így a mozgó folyamaton belüli nyomás kisebb, mint az azt körülvevő levegőben – magyarázta Casey. – Mivel a levegő gyorsabban mozog a szárny tetején át, ez vákuumot teremt, ami felfelé szívja a szárnyat. A szárny elég erős ahhoz, hogy támogassa a repülőgéptörzset, ezért az egész gép felemelkedik. Ettől repül a repülőgép.

– Oké...

– Na most. Két tényező határozza meg, mennyire emelkedik fel a gép: az a sebesség, amellyel a szárny a levegőben mozog, és az, hogy mekkora a görbület. Minél nagyobb a görbület, annál jobb a felhajtóerő.

– Oké.

– Amikor a szárny gyorsan mozog, mondjuk 0,8 Machal megy, nincs szüksége nagyobb görbületre. Ilyenkor gyakorlatilag lapos akar lenni. De amikor a gép lassabban megy, a fel- és leszállás idején a szárnynak nagyobb görbületre van szüksége, hogy létrehozza a felhajtóerőt. Úgyhogy ezekben az esetekben növeljük a görbületet azáltal, hogy kibocsátjuk az első és hátsó szekciókat – a fékszárnyakat hátul és az orrsegédszárnyakat a belépőélen.

– Az orrsegédszárnyak olyanok, mint a fékszárnyak, csak elöl?

– Így van.

– Sosem vettem őket észre azelőtt – mondta Richman kinézve az ablakon.

– Kisebb gépeknek nincs ilyenje – mondta Casey. – De ez itt teljes terheléssel közel háromszázötven tonna. Úgyhogy ennek megfelelő méretű orrsegédszárnyal kell rendelkeznie.

Közben az egyik segédszárny kifelé nyúlt, azután lebillent. A szárnyon levő férfiak zsebre vágták a kezüket és figyeltek.

– Miért olyan fontosak az orrsegédszárnyak? – kérdezte Richman.

– Azért – mondta Casey –, mert a „turbulencia” egyik lehetséges oka a segédszárny kibocsátása repülés közben. Ne felejtse el, hogy utazási sebességnél a szárnynak majdnem laposnak kell lennie. Ha az orrsegédszárnyak kibocsátódnak, a repülőgép labilissá válhat.

– És miért bocsátódhatnak ki a segédszárnyak?

– A pilóta hibájából. Általában ez történik.

– De ennek a gépnek feltehetően jó pilótája volt.

– Igen. Feltehetően.

– És ha nem a pilóta hibája volt?

Casey habozott. – Van egy olyan állapot, amelyet véletlenszerű orrsegédszárny-kibocsátásnak hívnak. Ez azt jelenti, hogy az orrsegédszárnyak figyelmeztetés nélkül, maguktól bocsátódnak ki.

Richman összehúzta a szemöldökét. – Ez megtörténhet?

– Ismerünk ilyen eseteket – mondta Casey. – De nem hisszük, hogy ezen a gépen ez lehetséges lenne. – Nem akart ennek a gyereknek részleteket mesélni. Most nem.

Richman még mindig összeráncolt szemöldökkel állt. Ha lehetetlen, miért ellenőrzik?

– Mert megtörténhetett, és nekünk az a dolgunk, hogy mindent ellenőrizzünk. Lehet, hogy ezzel a bizonyos géppel van valami probléma. Lehet, hogy a vezérlőkábelek rosszul voltak bekötve. Lehet, hogy elektromos hiba volt a hidraulikai működtető rendszerben. Lehet, hogy a közelségérzékelők romlottak el. Lehet, hogy az elektronikai kóddal volt a baj. Ellenőrizzük minden rendszert, amíg rá nem jövünk, mi történt és miért. És pillanatnyilag még sejtelmünk sincs róla.

Négy férfi préselődött be a pilótafülkébe, az irányítószerkezetek fölött görnyedtek. Van Trung, akinek jogosítványa volt a gépre, a kapitány ülésében ült, Kenny Burne az elsőtiszt

helyén, tőle jobbra. Trung a kormányfelületeket működtette, egyiket a másik után: fékszárnyak, orrsegédszárnyak, magassági kormány, oldalkormány. Minden próbánál vizuálisan győződtek meg az irányítószerkezetek felszereltségéről.

Casey a pilótafülke előtt állt Richmannel. – Találtál valamit, Van? – kérdezte.

– Egyelőre semmit – mondta Trung.

– Csak az időnket fecséreljük – mondta Kenny Burne. Ez a madár tökéletes. Nincs semmi baj vele.

– Akkor talán tényleg a turbulencia okozta az egészet – mondta Richman.

– Turbulencia a francot – mondta Burne. – Ki mondta ezt? Te, kölyök?

– Igen – mondta Richman.

– Világosítsd fel a gyereket, Casey – mondta Burne átnézve a válla felett.

– A turbulencia – magyarázta Casey Richmannek – egy híres gyűjtőfogalom

mindarra, ami elromolhat a pilótafülkében. A turbulencia kétségtelenül előfordul, és a régi időkben a gépeknek néha kemény megpróbáltatásokat kellett átélniük. De manapság szokatlan az olyan erősségű turbulencia, amely képes sérüléseket okozni.

– Mert?

– Radar, haver – vágott oda Burne. – Az összes utasszállító gépet felszerelték időjárási radarral. A pilóták látják maguk előtt az időjárás-formációkat, és elkerülik. Azonkívül ma már a repülők közti kommunikáció is hatékonyabb. Ha egy gép a repülési szinteden százharminc kilométerre tőled kemény időjárásba ütközne, továbbítja neked az időjárás-üzenetet, és útirányt változtatsz. Úgyhogy a komoly turbulencia ideje elmúlt.

Richmant ingerelte Burne hangneme. – Nem tudom mondtam. – Én már ültem

úgy repülőgépen, hogy a turbulencia elég komoly volt...

– És láttál már valaha olyat, hogy valaki *meghalt* volna az egyik ilyen gépen?

– Nos, nem...

– Láttál olyat, hogy az emberek kizuhantak volna az üléseikből?

– Nem...

– Láttál bármilyen sérülést?

– Nem – mondta Richman. – Nem láttam.

– Nahát – mondta Burne.

– De biztosan lehetséges, hogy...

– Lehetséges? – mondta Burne. – Úgy érted, mint a bíróságon, ahol bármi lehetséges?

– Nem, de...

– Te jogász vagy, igaz?

– Igen, de...

– Nos, jobb, ha egy dologgal tisztába jössz most mindjárt. Mi itt nem a joggal foglalkozunk. A jog egy kalap szart sem

ér. Ez egy *repülő*. Ez egy *gép*. És ezzel a géppel vagy történt valami, vagy sem. Ez nem *vélemény* kérdése. Úgyhogy talán fogd be a pofád, és hagydál minket dolgozni.

Richman összerezzen, de nem hátrált. – Rendben mondta –, de ha nem turbulencia volt, lenne bizonyíték...

– Van is – válaszolta Burne –, a „biztonsági öveket bekapcsolni” jel. Ha egy pilóta turbulenciával találkozik, az első dolog, amit megtesz, hogy bekapcsolja a biztonsági öv jelet, és figyelmezteti az utasokat. Mindenki beköti magát, és senki sem sérül meg. Ez a fickó azonban semmit sem jelentett be.

– Talán nem működött a jelzés.

– Ide nézz. – Egy nyomásra megjelent a fejük felett a biztonsági öv felirat.

– Talán a mikrofon nem...

– Működik, működik, jobb ha elhiszed, hogy működik – mondta Burne

felerősített hangja. A hangosbemondó egy kattanással kikapcsolódott.

Dan Greene, a vaskos műveleti felügyelő a Repülési Szabványok Körzeti Irodájától jött fel a fedélzetre, zihált a fémlépcsőn való mászástól. – Szevasztok, fiúk. Megszereztem nektek az engedélyt, hogy Burbankbe szállítsátok a gépet. Gondoltam, el akarjátok vinni a madarat a gyárba.

– Igen, szeretnénk – mondta Casey.

– Hé, Dan – szólt oda Kenny Burne. – Szépen itt tartottátok a repülőszemélyzetet.

– Dögölj meg – mondta Greene. – Az emberem ott volt a kapunál egy perccel a járat érkezése után. Addigra a személyzet már eltűnt. – Caseyhez fordult. – Kiszabadították már a merev hullát?

– Még nem, Dan. Elég csúnyán beszorult.

– A többi halottat kiszedtük, és a súlyos sérülteket a westside-i kórházakba küldtük. Itt a listájuk. – Egy papírt adott át Caseynek. – Csak néhányan vannak még mindig a reptér orvosi szobájában.

– Hányan vannak még mindig ott?

– Hatan vagy heten. Köztük egypár stewardess.

– Beszélhetek velük?

– Persze.

– Trung? Mennyi van még hátra? – kérdezte Casey.

– Gondolom, minimum egy óra.

– Oké – mondta Casey. – Elviszem a kocsidat.

– És vidd magaddal azt a hülye kölyköt is – mondta Burne.

10 ÓRA 42 PERC

Los Angeles-i repülőtér

A buszban Richman hosszan kifújta a levegőt. – Jézusom mondta. – Ezek mindig ilyen barátságosak?

Casey vállat vont. – Mérnökök – mondta. Gondolkozott. Mire számított a fiú? A General Motorsnál kellett hogy legyen dolga mérnökökkel. – Érzelmileg ők mind tizenhárom évesek, megrekedtek annál a kornál, amikor a fiúk sutba dobják a játékaikat, mert felfedezik a lányokat. Ők még mindig játszanak. Nem tudják, hogyan kell viselkedni másokkal, rosszul öltöznek, de rendkívül intelligensek és jól képzettek, és a maguk módján nagyon arrogánsak. Mindenesetre kívülállókat nem engednek játszani.

– Különösen jogászokat...

– Bárkit. Olyanok, mint a sakkmesterek. Nem vesztegetik az idejüket amatőrökre. És most komoly nyomás nehezedik rájuk.

– Maga nem mérnök?

– Én? Nem. És nő vagyok. És a MEO-nál dolgozom. Ez már három ok, amiért nem számítok. Most Marder megtett az IVCs sajtófelelősének, ami egy újabb csapás. A mérnökök mind gyűlölik a sajtót.

– Ezen az ügyön rajta lesz a sajtó?

– Talán nem – mondta Casey. – Külföldi gép, külföldiek haltak meg, az incidens nem az Egyesült Államokban történt. És nincs képanyaguk sem. Nem fognak rá figyelni.

– De olyan komolynak tűnik...

– A komolyság nem kritérium. Tavaly huszonöt incidens volt, köztük egy jelentős repülőgép-sérülés. Huszonhárom a tengerentúlon történt. Melyikre emlékszik?

Richman összeráncolta a szemöldökét.

– Az Abu-Dzabiban történt szerencsétlenségre, amelyben ötvenhat

ember meghalt? – kérdezte Casey. – Az indonéziai katasztrófára, amelyben kétszázan haltak meg? Bogotára, ahol százötvenhárom halott volt? Emlékszik egyikre is ezek közül?

– Nem – mondta Richman –, de nem volt valami Atlantában is?

– De igen – mondta Casey. – Atlantában egy DC-9-essel történt egy kis zűr. Hányan haltak meg? Sehányan. Hányan sebesültek meg? Sehányan. Miért emlékszik rá? Mert benne volt a tizenegy órás híradóban.

A kisbusz letért a kifutópályáról, átment a kapun, és kihajtott az utcára. Ráfordultak a Sepulvedára, és elindultak a Centinela Kórház kék, gömbölyded kontúrjai irányába.

– Akárhogy is van – mondta Casey –, most más dolgok miatt kell aggódnunk.

– Átadott Richmannek egy magnót, rácsíptetett egy mikrofont a hajtókájára, és elmondta neki, mire készülnek.

12 ÓRA 06 PERC

Centinela Kórház

– Azt akarja tudni, mi történt? – mondta idegesen egy szakállas, negyvenéves férfi. Bennetnek hívták, a Guess öltöztékcég képviselője volt. Évente négyszer ment Hongkongba, hogy meglátogassa a gyárat, és mindig a TransPacifickel repült. Most az ágyban üldögélt, az egyik elfüggönyözött szobareszben. A fején és a jobb kezén kötés volt. – Majdnem lezuhant a gép, hát ez történt.

– Értem – mondta Casey. – Azon töprengtem, vajon...

– Egyáltalán ki a fene maga? – kérdezte a férfi. Casey átadta a névjegyét, újra bemutatkozott.

– Norton Repülőgépgyár? Mi közük van ehhez?

– Mi építjük ezeket a gépeket, Mr. Bennett.

– Ezt a szart? A francba magával, hölgyem. – Visszadobta neki a névjegyet. – Kotródjanak innen mind a ketten.

– Bennett úr...

– Gyerünk, kifelé innen! Kifelé!

Az elfüggönyözött részből kilépve Casey Richmanre nézett. – Nincs szerencsém az emberekkel – mondta szomorúan.

A következő elfüggönyözött részhez indult, aztán megállt. A függöny mögött szapora kínai beszédet hallott. Először egy női hangot, aztán egy válaszoló férfit.

Úgy döntött, hogy a következő ágyhoz megy. Elhúzta a függönyt, és egy alvó

kínai nőt pillantott meg, akin műanyag nyaktámasz volt. A szobában ülő nővér felnézett, ujját az ajkához tartotta.

Casey a következő részleghez ment.

Az egyik stewardessre akadt, egy huszonnyolc éves, Kay Liang nevű nőre. Az arcán és a nyakán nagy karcolás futott végig, bőre horzsolt és vörös volt. Az üres ágy mellett üldögélt egy széken, és a *Vogue* féléves számát lapozgatta. Elmondta, hogy azért maradt a kórházban, hogy együtt legyen Sha Yan Haóval, egy másik stewardess-szel, akit a szomszédos helyiségben helyeztek el.

– Az unokahúgom – mondta. – Attól félek, hogy komolyan megsérült. Nem engedik, hogy egy szobában legyek vele. – Jól beszélt angolul, brit kiejtéssel.

Amikor Casey bemutatkozott, Kay Liang zavartnak tűnt. – A gyártó cégtől jött? – kérdezte. – De hát éppen most volt itt egy férfi...

– Miféle férfi?

– Egy kínai. Pár perccel ezelőtt járt itt.

– Erről nem tudok – mondta Casey, és összeráncolta a szemöldökét. – De szeretnék feltenni magának egypár kérdést.

– Természetesen. – Félretette a képeslapot, kezét összekulcsolta az ölében, figyelt.

– Mióta dolgozik a TransPacificnél? – kérdezte Casey.

– Három éve – válaszolta Kay Liang. És előtte három évig a Cathay Pacificnél volt. Mindig nemzetközi járatokon repült, mert – mint mondta – tudott nyelveket: a kínain kívül angolul és franciául beszél.

– És hol volt, amikor az incidens történt?

– A középső kabin konyhájában. Pont az első osztály mögött. A légikísérők a reggelit készítették. Reggel öt óra körül volt, talán pár perccel később.

– És mi történt?

– A gép elkezdett meredeken emelkedni. Azért tudom, mert az italokat raktam ki, és lecsúsztak a kocsiról. Majdnem azonnal ezután nagyon meredeken zuhanni kezdtünk.

– Mit csinált?

A lány elmagyarázta, hogy semmit sem tudott csinálni, csak kapaszkodni. A zuhanás meredek volt. Az összes étel és ital lepotyogott. Azt hiszi, hogy a zuhanás tíz másodpercig tartott, de nem biztos benne. Aztán egy újabb emelkedés következett, rendkívül meredek volt, majd egy újabb meredek zuhanás. A második zuhanásnál beverte a fejét a válaszfalba.

– Elvesztette az eszméletét?

– Nem. De akkor karcoltam meg az arcomat. – A sérülésére mutatott.

– És azután mi történt?

A lány elmondta, hogy nem tudja biztosan. Azért volt bizonytalan, mert a konyhában levő másik stewardess, Jiao kisasszony rázuhant, és mindketten a földön találták magukat. – Hallottuk, hogyan kiabáltak az utasok – mondta. – És természetesen láttuk őket a folyosókon.

Azután Kay elbeszélése szerint a gép újra visszaállt. Fel tudott tápáskodni, és segíteni az utasoknak. A helyzet nagyon rossz volt, különösen a hátsó részben. – Sokan megsérültek és véreztek, fájdalmaik voltak. A légikísérőkre rengeteg munka zúdult. Hao kisasszony, az unokatestvérem eszméletlen volt. Ő a hátsó konyhában tartózkodott. Ettől a többi stewardess megijedt. És három utas meghalt. Nagyon riasztó volt a helyzet.

– Mit csinált?

– Előkaptam az elsősegélykészleteket, hogy ellássam az utasokat. Aztán a pilótafülkébe mentem. – Meg akarta nézni, rendben van-e a hajózószemélyzet. – És szólni akartam, hogy az elsőtiszt megsérült a hátsó konyhában.

– Az elsőtsz a hátsó konyhában volt, amikor az incidens történt? – kérdezte Casey.

Kay Liang bólintott. – Igen, a
váltószemélyzet elsőtisztje.

– Nem a hajózási személyzeté?

– Nem. A váltószemélyzet elsőtisztje volt.

– Két személyzet tartózkodott a fedélzeten?

– lgen.

– Mikor váltották egymást?

– Talán három órával korábban. Éjjel.

– Mi volt a sebesült elsőtiszt neve? – kérdezte Casey.

Most újra habozott a lány. – Nem... nem vagyok benne biztos. Előtte nem repültem együtt ezzel a váltószemélyzettel.

– Értem. És amikor a pilótafülkébe ért?

– Chang kapitány ura volt a gépnek. A személyzetet megrázta az eset, de senki sem sebesült meg. Chang kapitány azt mondta, hogy mentőket kért a leszállásnál Los Angelesben.

– Repült korábban Chang kapitánnyal?

– Igen. Nagyon jó kapitány. Kitűnő kapitány. Nagyon kedvelem.

Túlságosan bizonykodik, gondolta Casey. Az előzőleg nyugodt stewardess most gondterheltnek tűnt. Liang Caseyre pillantott, azután elfordította a tekintetét.

– Látszott valami kár a pilótafülkében?

– kérdezte Casey. A stewardess összeráncolta a homlokát, gondolkodott.

– Nem – mondta. – Minden tekintetben normálisnak tűnt.

– Chang kapitány mondott még valamit?

– Igen. Azt mondta, hogy az orrsegédszárnyak véletlenszerűen bocsátódtak ki – mondta a lány. – Azt mondta, hogy ez okozta a bajt, és mostanra már urai a helyzetnek.

Hűha, gondolta Casey. Ez aztán nem fogja boldoggá tenni a mérnököket. De Caseyt nyugtalanította a stewardess szabatos műszaki fogalmazása. Arra gondolt, kevéssé valószínű, hogy egy utaskísérő tudjon a véletlenszerű orrsegédszárny-kibocsátásról. De talán csak azt ismételte, amit a kapitány mondott.

– Chang kapitány megmondta, miért bocsátódtak ki az orrsegédszárnyak?

– Csak annyit mondott, hogy véletlenszerű orrsegédszárny-kibocsátás volt.

– Értem – mondta Casey. – Maga tudja, hol helyezkedik el a segédszárnykapcsoló?

Kay Liang bólintott. – Egy kar közepén a pilótaülések között.

Így van, gondolta Casey.

– Megfigyelte a kart? Amíg ott volt a pilótafülkében?

– Igen. Felfelé állt lezárt helyzetben.

Caseynek újra feltűnt a terminológia. Egy pilóta mondaná ezt így. De egy stewardess?

– Látott még valamit?

– A robotpilóta aggasztotta a kapitányt. Azt mondta, a robotpilóta megpróbált beavatkozni, hogy átvegye az irányítást. Azt mondta: „Harcolnom kellett a robotpilótával a gép feletti uralomért.”

– Értem. És milyen hangulatban volt ekkor Chang kapitány?

– Nyugodt volt, mint mindig. Nagyon jó kapitány.

A lány idegesen pislogott. Az ölében fekvő kezét tördelte. Casey úgy döntött, hogy vár egy pillanatot. Kihallgatói trükk volt: hagyni a kihallgatottat, hogy ő szegje meg a csendet.

– Chang kapitány egy híres pilótacsalád tagja – mondta Kay Liang, és nyelt egyet. – Az apja pilóta volt a háború alatt, és a fia is pilóta.

– Értem...

Az utaskísérő újra némaságba zuhant. Szünet következett. Lenézett a kezére, aztán vissza Caseyre. – Szóval így. Van még valami, amire kíváncsi?

A szobából kilépve Richman azt mondta: – Nem ez az, amire maga azt mondta, hogy nem fordulhat elő? A véletlenszerű orrsegédszárny-kibocsátás?

– Nem mondtam, hogy nem fordulhat elő. Azt mondtam, nem hiszek abban,

hogy ezen a repülőgépen ez lehetséges lenne. És ha lehetséges, akkor az több kérdést vet fel, mint választ.

– És mi a helyzet a robotpilóta...

– Túl korai bármit mondani – vágta rá Casey, és a következő elkerített részbe ment.

– Olyan hat óra körül lehetett – mondta Emily Jansen a fejét rázva. Harmincéves, karcsú nő volt, arcán szederjes zúzódás. Az ölében csecsemő aludt. A férje az Emily háta mögött levő ágyban feküdt: válla és álla között fémmerevítő feszült. Az asszony elmondta, hogy a férjének eltört az állkapcsa.

– Éppen megettettem a babát. Beszélgettem a férjemmel. És aztán meghallottam azt a hangot.

– Milyen hang volt?

– Morajló vagy őrlő hang. Azt gondoltam, hogy a szárny felől jön.

Az nem jó, gondolta Casey.

– Úgyhogy kinéztem az ablakon. A szárnyra.

– Látott valami szokatlant?

– Nem. Teljesen normálisan nézett ki. Arra gondoltam, hogy a hang talán a hajtóműből jön, de a hajtómű is normálisnak nézett ki.

– Hol volt a nap azon a reggelen?

– Az én oldalamon. Az én oldalamon sütött.

– És látszott a napfény a szárnyon?

– Igen.

– Visszatükröződött magára?

Emily Jansen megrázta a fejét. – Nem nagyon emlékszem.

– Égett a „biztonsági öveket bekapcsolni” jel?

– Nem. Végig nem gyulladt ki.

– A kapitány figyelmeztette az utasokat?

– Nem.

– Visszatérve arra a hangra: morajlónak nevezte?

– Valami olyasmi. Nem tudom, hogy hallottam-e vagy éreztem. Majdnem olyan volt, mint a vibráció.

Mint a vibráció.

– Mennyi ideig tartott ez a vibráció?

– Pár másodpercig.

– Öt másodpercig?

– Tovább. Olyan tíz-tizenkét másodpercig.

A repülés közben történő orrsegédszárny-kibocsátás klasszikus leírása, gondolta Casey.

– Oké – mondta. – És azután?

– A repülő elkezdett lefelé menni. – Emily a tenyerével mutatta. – Így.

Casey tovább jegyzetelt, de már nem igazán figyelt oda. Megpróbálta összerakni az események sorrendjét, megpróbálta eldönteni, hogyan kell folytatniuk a mérnököknek. Nem fért hozzá kétség, hogy mindkét tanú

története a segédszárny kibocsátására utalt. Először a tizenkét másodperces morajlás – pontosan ennyi időre van szüksége az orrsegédszárnyaknak a kibocsátódáshoz. Azután egy enyhe orremelés, aminek ezután kell következnie. Azután a bukdácsolás, amikor a személyzet megpróbálta stabilizálni a gépet.

Micsoda örület, gondolta.

Eközben Emily Jansen ezt mondta: – Mivel a pilótafülke ajtaja nyitva volt, hallottam a vészjelzéseket, figyelmeztető hangokat hallottam, és angol beszédet, amit mintha felvettek volna.

– Emlékszik rá, mit mondtak?

– Úgy hangzott, mintha azt mondták volna: „Esés... esés.” Valami ilyesmi.

Az átesés vészjelzője volt, gondolta Casey. A hangos emlékeztető azt ismételtette: „Átesés, átesés.”

A francba.

Egy pár percre még Emily Jansennel maradt, aztán kiment.

A folyosón Richman azt mondta: – A morajló hang azt jelenti, hogy a segédszárny kibocsátódott?

– Jelentheti – mondta Casey. Feszült volt, ideges. Szeretett volna visszamenni a géphez, beszélni a mérnökökkel.

Az egyik elfüggönyözött részből a folyosó túlsó végén egy zömök, ősz hajú alakot látott kibontakozni. Meglepődve fedezte fel, hogy Mike Lee az. Ingerültség öntötte el: mi a francról beszélget itt az utasokkal a légitársaság képviselője? Ez illetlenség számba ment. Leenek semmi keresnivalója nem volt itt.

Eszébe jutott, amit Kay Liang mondott: – *Épp most járt itt egy kínai férfi.*

Lee a fejét csóválva közeledett feléjük.

– Mike – mondta Casey. – Csodálkozom, hogy itt látom magát.

– Miért? Kitüntetést kéne adniuk nekem – mondta Lee. Néhány utas pereskedni akart. Én beszéltem le őket.

– De Mike – mondta Casey. – Előttünk beszélt a személyzet tagjaival. Ez nem helyes.

– Mit gondol, hogy én rágtam a szájukba a történetet? A pokolba is, ők mesélték el *nekem*. És nincs túl sok kétség afelől, hogy mi történt. – Lee Caseyre bámult: – Sajnálom, Casey, de az 545-ös járatnál a véletlenszerű orrsegédszárny-kibocsátás esete forog fenn, és ez azt jelenti, hogy az N-22-essel még mindig problémák vannak.

Úton visszafelé a buszhoz Richman azt mondta: – Mit értett azon, hogy még mindig problémák vannak?

Casey felsóhajtott. Nincs értelme

tovább titkolózni. – Volt néhány incidensünk az N-22-essel, amit a véletlenszerű orrsegédszárny-kibocsátás okozott.

– Várjunk csak – mondta Richman. – Úgy érti, hogy *ez korábban már előfordult?*

– Így nem – mondta Casey. – Soha nem volt komoly sérülés. Egyébként, igen, voltak problémáink az orrsegédszárnyakkal.

13 ÓRA 05 PERC

Útközben

– Az első közjáték négy évvel ezelőtt fordult elő, egy San Juan-i járaton – mesélte Casey, amint visszafelé indultak a busszal. – Repülés közben kibocsátódtak az orrsegédszárnyak. Először azt hittük, hogy anomália volt,

de aztán volt még két másik incidens
egypár hónapon belül. Amikor
vizsgálatot folytattunk, azt találtuk, hogy
minden esetben az irányítószerkezetek
aktivitása idején bocsátódtak ki:
közvetlenül azután, hogy
személyzetváltás volt, vagy amikor
begépelték a koordinátákat a repülés
következő szakaszára, vagy valami
ilyesmi. Végül rájöttünk, hogy az
orrsegédszárnykarba belerúgtak a
személyzet tagjai, és kilazult, vagy
megnyomták jegyzettáblákkal, esetleg
beleakadtak az egyenruha ujjával...

– Viccel – mondta Richman.

– Nem – mondta az asszony. –
Beépítettünk egy zárórekeszt a kar
számára, olyat, mint az autóknál a
parkolóállás az automata sebváltó
karjánál. De a rekesz ellenére is
kimozdult néha a kar.

Richman a vád képviselőjéhez illő
kétkedő kifejezéssel bámult Caseyre. –

Szóval az N-22-essel problémák vannak.

– Új repülőgép volt – mondta az asszony –, és minden repülővel vannak problémák az elején. Nem lehet felépíteni egymillió alkatrészből álló gépet hibák nélkül. Mindent megteszünk annak érdekében, hogy elkerüljük őket. Először megtervezzük a gépet, azután teszteljük a tervet. Aztán felépítjük, azután repülés közben teszteljük. De problémákra mindig kell számítani. A kérdés az, hogyan oldjuk meg őket.

– Hogyan oldják meg őket?

– Ha felfedezünk egy problémát, a működtetőknak küldünk egy figyelmeztetést, amit Szerviz Hírlevélnek hívnak, s ebben leírjuk, milyen javítást javasolunk. De nincs hozzá felhatalmazásunk, hogy megköveteljük a teljesítést. Van légitársaság, amelyik megfogadja a javaslatunkat, van, amelyik nem. Ha a

probléma továbbra is fennáll, az FAA belép az ügybe, és kiad egy légi alkalmassági direktívát a légitársaságoknak, és megköveteli tőlük, hogy meghatározott időn belül javítsák ki a gépeket a szervizben. *Mindig* akadnak alkalmassági direktívák, minden modellnél. Büszkék vagyunk rá, hogy a Norton gépek esetében kevesebbre került sor, mint bármely másnál.

– Legalábbis maga ezt mondja.

– Nézzen utána. Minden esetet megtalál az irattárban Oak Cityben.

– Hol?

– Minden egyes valaha is kiadott légi alkalmassági direktíva megtalálható az FAA Műszaki Központjában, Oklahoma Cityben.

– Szóval az egyik ilyen direktíva az N-22-esről szól? Ezt állítja?

– Kiadtunk egy Szerviz Hírlevelet, amely javasolta a légitársaságoknak,

hogy csuklós fémtetőt szereljenek a kar fölé. Ez azt jelentette, hogy a kapitánynak fel kell csapnia a tetőt, mielőtt kibocsátja az orrsegédszárnyakat, de megoldotta a problémát. Szokás szerint egyes légitársaságok megcsinálták a javítást, mások nem. Úgyhogy az FAA kiadott egy direktívát, és kötelezővé tette. Ez négy évvel ezelőtt volt. Azóta csak egy incidens történt, egy indonéziai légitársaságnál, amely nem szerelte fel a tetőt. Nálunk az FAA megköveteli a légitársaságoktól, hogy javítsák ki a hibát, de külföldön... – Casey vállat vont. – A légitársaságok azt csinálnak, amit akarnak.

– Ennyi? Ennyi az egész történet?

– Ennyi az egész történet. Az IVCs megvizsgálta a dolgot, a gépeken felszerelték a fémtetőket, és nem volt több orrsegédszárny-probléma az N-22-eseken.

– Egészen mostanáig – mondta Richman.

– Így van. Egészen mostanáig.

13 ÓRA 22 PERC

Los Angeles-i nemzetközi repülőtér,
karbantartási hangár

– *Micsoda?* – kiabálta ki Kenny Burne a TransPacific-545-ös pilótafülkéjéből. – Hogy mit mondtak, *micsoda?*

– Véletlenszerű orrsegédszárny-kibocsátás – mondta Richman.

– Ó, hogy dögölnének meg – mondta Burne. Elkezdett kimászni az ülésből. – Micsoda szarság. Hé! Kölyök, gyere ide. Látod ezt az ülést? Ez az elsőtiszt ülése. Ül le ide.

Richman habozott.

– Gyere, kölyök, ül le ebbe az átkozott ülésbe.

Richman ügyetlenül átcsúszott a többi, pilótafülkében tartózkodó férfi között, és beült a jobb oldalon levő elsőtiszti ülésbe.

– Oké – mondta Burne. – Jól ülsz? Nem vagy véletlenül pilóta?

– Nem – mondta Richman.

– Oké, rendben. Szóval itt van, minden készen áll ahhoz, hogy elinduljunk a géppel. Na most, pont magad előtt látod – a közvetlenül Richman előtt levő műszertáblára mutatott, amely három, 10 x 10 cm-es videoképernyőből állt – a három színes képernyőt. Az egyik a repülésirányító, a másik a navigációs és balról a rendszerképernyő. Minden kis félkör külön rendszert jelent. Mindegyik zöld, ami azt jelenti, hogy minden rendben. Na most, a fejed feletti részen van a felső műszertábla. Nem ég egyik fény sem, ami azt jelenti, hogy minden rendben. Ha nincs probléma, sötét marad. Na most, a bal oldaladon van

az, amit gázkarpultnak nevezünk.

Burne egy dobozszerű építményre mutatott, amely a két ülés között türemkedett ki. A gázkarpulton 5-6 kar helyezkedett el különböző rekeszekben.

– Na most, jobbról balra haladva vannak a fékszárny-orrsegédszárny, két gázkar a hajtóművekhez, féklapok, fékek, sugárfékek. A fék- és orrsegédszárnyakat ez a hozzád legközelebb levő kar irányítja, az a kis fémtetős ott. Látod?

– Látom – mondta Richman.

– Remek. Emeld fel a tetőt, és bocsásd ki az orrsegédszárnyakat.

– Engedjem ki...

– Nyomd le az orrsegédszárnykart – mondta Burne. Richman felpattintotta a tetőt, és küzdött egy darabig, hogy megmozdítsa a kart.

– Nem, nem. Ragadd meg keményen, húzd fel, aztán jobbra, aztán le –

mondta Burne. – Éppúgy, mint a sebváltót a kocsiban.

Richman rákulcsolta az ujjait a karra. Felhúzta, aztán átrándította, majd le. Távoli hűmmögés hallatszott.

– Remek – mondta Burne. – Na most, pillants rá a képernyőre. Látod ezt a borostyánszínű SGSZÁRNYKI jelzést? Ez azt mutatja, hogy az orrsegédszárnyak kifelé jönnek a belépőélből. Oké? Tizenkét másodpercig tart, amíg teljesen kijönnek. Na, most kint vannak, és a jelző fehér, és azt mondja, hogy SGDSZ.

– Értem – mondta Richman.

– Oké. Most húzd vissza az orrsegédszárnyakat. Richman megismételte a mozdulatokat, csak fordítva.

A kart felhúzta, balra csúsztatta, és aztán le, a lezárt helyzetbe, aztán lecsukta a kar felett levő tetőt.

– Ez a szándékos orrsegédszárnykibocsátás – mondta Burne.

– Világos – mondta Richman.

– Na most csináljunk egy *véletlenszerű* orrsegédszárnykibocsátást.

– Hogyan csináljam?

– Ahogy tudod, haver. Kezdetnek üsd meg a kezedd.

Richman kinyúlt a gázkarpulthoz, a kart bal kezével súrolta. A tető azonban védte. Semmi sem történt.

– Gyerünk, üsd meg a tetvest.

Richman előre-hátra lóbálta a kezét, nekiütköztette a fémnek. Minden alkalommal egyre nagyobb csapott rá, de semmi sem történt. A tető védte a kart, amely továbbra is felfelé állt, lezárt helyzetben.

– Talán megüthetnéd a könyököddel – mondta Burne. – Vagy tudod mit? Próbálkozzál ezzel a jegyzettáblával itten – mondta, és előhúzott egy táblát az ülések közül, s odanyújtotta

Richmannek. – Gyerünk, csapjál oda. A baleset okát kutatjuk.

Richman rácsapott a karra a táblával. Fémes hangot adott ki. Megfordította a táblát, és egyik szélével lökte meg a kart. Semmi sem történt.

– Akarsz még próbálkozni? – kérdezte Burne. – Kezded érteni a lényegét? *Nem lehet megcsinálni*, kölyök. Ha a tető a helyén van, lehetetlen.

– Talán nem volt a helyén a tető – mondta Richman.

– Hé – mondta Burne –, ez jó ötlet. Próbáld meg véletlenül felütni a tetőt. Próbáld meg a tábláddal.

Richman nekivágta a táblát a tető szélének. De csak a felületét karcolta meg enyhén, és a tábla egyszerűen lecsúszott. A tető azonban zárva maradt.

– Nem lehet megcsinálni – mondta Burne. – Véletlenül nem. Így állunk. Mi a következő gondolatod?

– Talán a tető már nyitva volt.

– Jó ötlet – mondta Burne. – Nem lenne szabad kinyitott tetővel repülniük, de hát ki a fene tudja, mit csináltak. Gyerünk, emeld fel a tetőt.

Richman felemelte a tetőt. A kar most elérhető volt.

– Oké, kölyök. Próbálkozzál.

Richman hozzácsapta a táblát a karhoz, keményen megütötte, de a főként függőleges mozdulatok miatt a felemelt tető még mindig védte a kart. A tábla a tetőnek ütközött, mielőtt még a karhoz ért volna. Néhány próbálkozás után a tető visszabillent a helyére. Richman kénytelen volt állandóan megállni, hogy újra felemelje a tetőt, mielőtt folytathatta volna.

– Talán használd a kezedet – javasolta Burne.

Richman megpróbált a tenyerével beleütni a karba. Néhány másodperc múlva a kezének az oldala kivörösödött,

a kar azonban stabilan felfelé és lezárt helyzetben állt.

– Oké – mondta a fiú, és hátradőlt az ülésen. – Már értem.

– Nem lehet megcsinálni – mondta Burne. – Egyszerűen nem lehet. Ezen a repülőgépen a véletlenszerű orrsegédszárny-kibocsátás lehetetlen. Ennyi.

A pilótafülke mellől Doherty szólt be: – Fiúk, befejeztétek a szarakodást? Mert szeretném összeszedni az adatrögzítőket, és hazamenni.

Amint kijöttek a pilótafülkéből, Burne megérintette Casey vállát, és azt mondta: – Ráérsz egy percre?

– Persze – mondta az asszony.

Burne visszavezette a gépre, így hallótávolságon kívülre kerültek a többiektől. Közel hajolt Caseyhez, és

azt mondta: – Mit tudsz erről a gyerekről?

Casey vállat vont. – Egy Norton-rokon.

– Más?

– Marder bízta rám.

– Ellenőrizted?

– Nem. Miután Marder küldte, úgy gondoltam, hogy oké a fiú.

– Nos, beszéltem a barátaimmal a marketingosztályon mondta Burne. – Azt mondják, hogy sunyi pali. Azt mondják, hogy nem szabad a hátunkat mutatni neki, mert beledöf.

– Kenny...

– Én mondom, ezzel a kölyökkel valami nincs rendben, Casey. Ellenőrizd.

Az elektromos csavarhúzók fémes csikorgással szedték le a padlólemezeket. A pilótafülke alatt kábelek és dobozok tömkelege tárult fel.

– Jézusom – mondta a bámészkodó Richman.

Ron Smith vezette a műveletet, idegesen szántott végig a kezével kopasz fején. – Ez rendben van – mondta. – Most emeljétek ki a balra levő lemezt.

– Hány doboz van ezen a madáron, Ron? – kérdezte Doherty.

– Százötvenkettő – válaszolta Smith. Casey tudta, hogy bárki más, mielőtt erre válaszolt volna, végignyálazta volna a tervrajzok vastag kötegét. De Smith kívülről tudta az elektronikus rendszert.

– Mit húzzunk ki? – kérdezte Doherty.

– Húzzátok ki a pilótafülke-hangrögzítőt, a digitális repülésiadat-rögzítőt és a karbantartási adatrögzítőt, ha egyáltalán van benne ilyen – mondta Smith.

– Nem tudod, van-e benne karbantartási gyors adatrögzítő? – kérdezte Doherty csúfolódva.

– Ez választható – mondta Smith. – A vásárló beteheti. Nem hiszem, hogy ők betették. Általában az N-22-esen a faroknál van, de ott megnéztem, és nem találtam.

Richman Caseyhez fordult, már megint nem értette. Azt hittem, a fekete dobozokat keresik.

– Így van – mondta Smith.

– *Százötvenkét* fekete doboz van?

– A pokolba is – mondta Smith –, az egész gép tele van velük. De mi most csak a fő darabokat keressük, azt a tíz vagy tizenkét állandó memóriát, ami számít.

– Állandó memóriát – ismételte Richman.

– Jól értetted – mondta Smith, és elfordulva a panelek fölé hajolt.

Caseyre maradt, hogy elmagyarázza. A civilek elképzelése szerint a repülőgép

egy nagy műszaki alkotmány, emelőkkal és karokkal, amelyek fel és le mozgatják a kormányfelületeket. Ennek a gépezetnek a közepén van két fekete varázsdoboz, amely rögzíti a repülés eseményeit. Ezek azok a fekete dobozok, amelyekről folyton hallani a híradókban. A pilótafülke-hangrögzítő alapvetően egy nagyon robusztus magnetofon, amely felveszi a pilótafülkében zajló beszélgetés utolsó félóráját egy orsós szalagra. Aztán ott van a digitális repülésiadat-rögzítő, amely a repülőgép viselkedésének részleteit tárolja, hogy a vizsgálat során ki lehessen bogozni, mi történt a baleset után.

De ez a repülőgépekről alkotott elképzelés, magyarázta Casey, nem illik pontosan a nagy utasszállító gépre. A sugárhajtású utasszállítóban nagyon kevés csiga és kar és egyáltalán bármifajta mechanikus rendszer van.

Majdnem minden hidraulikusan és elektronikusan működik. A pilóta a fülkéjében az emelőkarokat vagy fékszárnyakat nem az izomerejével mozgatja. Ehelyett a kormányzás valahogy úgy történik, mint az autóban: amikor a pilóta a botkormányt és a pedálokat mozgatja, elektronikus impulzusokat küld, hogy aktivizálja a hidraulikus rendszereket, amelyek a kormányfelületet mozgatják.

Az az igazság, hogy egy utasszállító gépet rendkívül kifinomult elektronikai hálózat ellenőriz: több tucat számítógépes rendszer, amelyeket több száz kilométernyi drót köt össze. Van külön számítógép a repülés irányításához, a navigációhoz, a kommunikációhoz. Számítógépek szabályozzák a hajtóműveket, a kormányfelületet, a kabinok klímáját.

Minden fő számítógéprendszer egy sor alrendszert irányít, így a navigációs

rendszer irányítja a műszeres leszállító rendszert, egy külön berendezés méri a távolságot, egy légi irányító műszer ellenőrzi a légi forgalmat, külön berendezés szolgálja az összeütközések elkerülését, egy másik rendszer a föld közelségét jelzi.

Ebbe a komplex elektronikus környezetbe viszonylag könnyű beilleszteni egy digitális repülésiadat-rögzítőt. Miután minden parancs már eleve elektronikus módon történik, egyszerűen átirányítják őket a digitális repülésiadat-rögzítőn keresztül, és a mágneses eszközökön tárolják. – Egy modern repülésiadat-rögzítő nyolcvan külön repülési paramétert rögzít a repülés minden másodpercében.

– Minden másodpercében? Mekkora ez a dolog? – kérdezte Richman.

– Itt van – mondta Casey, és rámutatott. Ron egy narancssárga-fekete csíkos dobozt húzott éppen elő a

rádiós állványból. Nagyobbfajta cipősdoboz méretű volt. A padlón ült, és egy újabb dobozt tett a helyére a burbanki repüléshez.

Richman előrehajolt, és a rozsdamentes acélból készült fogantyújánál fogva felemelte az adatrögzítőt. – Nehéz.

– A törésálló burkolat miatt – mondta Ron. – A tulajdonképpeni szerkezet talán százhetven gramm lehet.

– És a többi doboz?

Casey elmagyarázta, hogy a többi doboz azért van, hogy megkönnyítsék a karbantartást. Mivel a repülőgép elektronikus rendszerei annyira bonyolultak, figyelemmel kell kísérni minden egyes rendszer viselkedését hibák esetén, vagy ha valami repülés közben romlik el. Minden rendszer rögzíti a saját működését az állandó memóriaegységben.

Ma nyolc állandó memóriarendszert fognak letölteni: a repülésirányító számítógépet, amely a repülési terv és a pilóta által kezdeményezett úti pontokat tárolja, a digitális hajtómű-irányítót, amely az üzemanyag-felhasználást és a hajtóművet irányítja, a digitális légiadat-számítógépet, amely a sebességet, a magasságot és a sebesség túllépési jelzést rögzíti.

– Oké – mondta Richman. – Azt hiszem, értem a lényegeket.

– Egyikre sem lenne szükség – mondta Ron Smith –, ha lenne karbantartási gyors adatrögzítőnk.

– Az mire való?

– Ez egy karbantartási segédeszköz – mondta Casey. A karbantartó brigádoknak fel kell jönniük a fedélzetre, miután leszáll a gép, és gyorsan végignézni bármit, ami a legutolsó repülés alkalmával romlott el.

– Nem kérdezik meg a pilótáktól?

– A pilóták beszámolnak a problémákról, de egy komplex repülőgép esetében lehetnek olyan hibák, amelyeket soha nem vesznek észre, különösen mivel ezeket a repülőgépeket tartalék rendszerekkel látják el. Minden fontos rendszernek mindig van egy helyettese, és általában még egy harmadik tartalék is van. A második vagy harmadik tartalék hibája esetleg nem jelentkezik a pilótafülkében. Úgyhogy a karbantartó brigád felmegy a repülőre, és megkeresi a karbantartási gyors adatrögzítőt, amely kiköpi a járat adatait. Kapnak egy gyors képet, és helyben megcsinálják a javításokat.

– De ezen a gépen nincs ilyen berendezés?

– Úgy tűnik, hogy nincs. Nem követelmény, hogy legyen. Az FA A szabályzata előírja a pilótafülke-hangrögzítőt és a digitális repülésiadat-

rögzítőt. De a karbantartási gyors adatrögzítő tetszőleges. Úgy tűnik, hogy a légitársaság nem tette be ebbe a gépbe.

– Legalábbis nem találom – mondta Ron. – De akárhol lehet.

A kezére és térdére támaszkodva az elektronikus panelekhez kapcsolt laptop felé hajolt. A képernyőn adatok futottak végig.

SEB.TEST 00000010000

CSŰRŐ RASEG 00001001000

AOAINV 10200010001

CFDS ÉRZÉK HIBA 00000010000

CRZ CMD MON INV 10000020100

MAGAS KORMÁNY 00000000010

NYOMÁS VISZ 00000010000

REP OPT RSZR 00000040000

NYOMÁS MAG. 00000030000

G/S SEB 00000010000

ORRSSZRNY FELSZÁLL

00000000000

FÖLD FEL SEB ELT 00100050001
FÖLD FEL SEB 00000021000
TÉNYL SEB00001010000

– Ez úgy néz ki, mint a repülés-ellenőrző számítógép adatsora – mondta Casey. – A legtöbb hiba azon az útszakaszon fordult elő, amikor az incidens történt.

– De hogyan értelmezi ezeket? – kérdezte Richman.

– Ez nem a mi problémánk – mondta Ron Smith. – Mi csak letöltjük az adatokat, és visszavisszük a Nortonba. A Digitális Osztályon a fiúk betöltik a programba, és konvertálják a repülés videójára.

– Reméljük – mondta Casey. Kiegyenesedett. – Mennyi van még hátra, Ron?

– Maximum tíz perc.

– Ó, biztosan – mondta Doherty a pilótafülke belsejéből. – Legfeljebb tíz

perc, biztosan. Nem ez a baj. Meg akartam előzni a csúcsforgalmi dugót, de most már attól tartok, hogy nem fog menni. Ma van a gyerek születésnapja, és nem érek haza a zsúrra. Kapok a fejemre az asszonytól.

Ron Smith nevetni kezdett. – Tudsz valami másra is gondolni, Doug, mint arra, ami el fog romlani?

– Ó, persze. Egy csomó dologra. Szalmonella a tortában. Az összes gyereket megmérgezzük – mondta Doherty.

Casey kinézett az ablakon. A karbantartók mind lemásztak a szárnyról. Burne éppen befejezte a hajtóművek vizsgálatát. Trung a digitális repülésiadat-rögzítőt rakta be a minibuszba.

Ideje volt hazamenni.

Amint elindult lefelé a lépcsőn, észrevett három Norton Biztonsági Szolgálat jelzésű buszt, amelyek a

hangár sarkában parkoltak. Húsz biztonsági őr állt a repülő körül és a hangár különböző részeiben.

Richman is észrevette őket. – Miért vannak itt? – kérdezte az őrökre mutatva.

– Mindig őriztetjük a gépet, amíg nem szállítják át a gyárba – mondta Casey.

– De hát ez rengeteg biztonsági ember.

– No igen. – Casey vállat vont. – Ez egy fontos gép.

De megfigyelte, hogy az összes őr oldalfegyvert visel. Casey nem emlékezett rá, hogy előtte látott volna fegyveres őröket. A Los Angeles-i nemzetközi repülőtér hangárja biztonságos hely. Semmi szükség rá, hogy felfegyverezzék az őröket.

Vagy mégis van?

16 ÓRA 30 PERC

64-es épület

Casey átballagott a 64-es épület északkeleti sarkába, elhaladt a hatalmas szerszámok mellett, amelyeken a szárnyat szerelték össze. A szerszámokat kék acélállványzat vette körbe, amely csaknem hét méter magas volt. A kisebb bérház méretű szerszámokat mikronnyi pontossággal kiviteleztek. A szerszámok által képzett platformon nyolcvan ember járkált.

Caseytől jobbra az emberek nagy farekeszekbe csomagolták a szerszámokat. – Mik ezek? – kérdezte Richman.

– Úgy tűnik, hogy rotációs tartalék.

– Micsoda?

– Tartalék szerszámok, amelyek akkor kerülnek a szalagra, ha valami baj történik az első készlettel. Azért gyártjuk le őket, hogy felkészüljünk a kínai

megrendelésre. A szárny építése a legidőigényesebb, úgyhogy az a terv, hogy a szárnyakat az atlantai üzemegységünkben csinálják meg és ideszállítják.

Casey észrevett egy fehér inget és nyakkendőt viselő, feltűrt ingujjas alakot. A rekeszeknél dolgozó emberek között álldogált. Don Brull volt, a szakszervezet helyi elnöke. Meglátta Caseyt, odakiáltott neki, és elindult felé. Egy csettintő mozdulatot tett, Casey tudta, hogy ez mit jelent.

– Hagyjon magamra egy percre. Találkozunk az irodában – mondta Casey Richmannek.

– Ki ez? – kérdezte Richman.

– Találkozunk az irodában.

Richman ott maradt, közben Brull odaért hozzájuk. – Talán inkább maradnék, és...

– Bob – mondta Casey. – Tűnjön el.

Richman vonakodva elindult az irodába. Menet közben többször visszapillantott a válla felett.

Brull megrázta Casey kezét. A Repülőgépipari Munkások Szakszervezetének helyi elnöke alacsony, zömök ember volt, hajdani bokszoló, törött orral. Csendesen beszélt. – Tudod, Casey, hogy mindig kedveltelek.

– Kösz, Don – mondta a nő. – Ez kölcsönös.

– Azokban az években, amikor lenn dolgoztál az üzemben, mindig rajtad volt a szemem. Távol tartottalak a bajtól.

– Tudom, Don. – Casey várt. Brull mindig is nehezen lendült bele.

– Mindig azt gondoltam: Casey nem olyan, mint a többi.

– Mi a helyzet, Don?

– Problémáink vannak a kínai üzlettel.

– Milyen problémák?

– Az átadandó műveletekkel.

– Mi van velük? – kérdezte Casey vállat vonva. – Te is tudod, hogy a nagy üzleteknél mindig szokott lenni műveletátadás. – Az utóbbi években a repülőgépgyártók kénytelenek voltak a gyártás egyes fázisait átadni a gépeket megrendelő országoknak. Egy ötven gépet megrendelő ország elvárta, hogy ily módon új munkahelyeket teremthessen. Ez szokványos eljárás volt.

– Tudom – mondta Brull. – De a múltban a farkot, az orr egy részét, esetleg valami belső berendezést adtatok át. Csak alkatrészeket.

– Így van.

– De azok a szerszámok, amiket itt most csomagolnak mondta Brull –, a szárnyhoz kellene. És a szállítmányozásiak azt mondták, hogy ezek a rekeszek nem Atlantába mennek, hanem Sanghajba.

– Nem ismerem a megállapodás részleteit – mondta az asszony. – De kétkellem, hogy...

– A szárny, Casey – mondta a férfi. – Ez alaptermészet. Soha senki nem ad ki egy teljes szárnyat. Sem a Boeing, se senki más. Ha a kínaiaknak adjátok a szárnyat, eldobhatjátok a céget. A továbbiakban nem lesz ránk szükségük. Maguk is meg tudják építeni a következő repülőgép-nemzedéket. Tíz év múlva itt senkinek sem lesz munkája.

– Don – mondta Casey. – Utánanézek, de nem tudom elhinni, hogy a szárny része lenne a műveletátadási megállapodásnak.

Brull kitárta a karját. – Mondom neked, hogy az.

– Don. Utánanézek a kedvedért. De pillanatnyilag nagyon el vagyok foglaltva az 545-ös incidenssel, és...

– Nem figyeltél, Casey. A szakszervezetnek problémája van a kínai üzlettel.

– Ezt értem, de...

– *Nagy problémája.* – Szünetet tartott, ránézett. – Érted?

Értette. A szakszervezet az üzemben teljes mértékben ellenőrzése alatt tartotta a termelést. A munkások lelassulhattak, lebetegedhettek, tönkretelítették a szerszámokat, és több száz egyéb felgöngyölíthetetlen problémát okozhattak. – Beszélek Marderrel – mondta Casey. – Biztos vagyok benne, hogy nem szeretné, ha probléma támadna a gyártósoron.

– Marder *maga* a probléma.

Casey sóhajtott. Tipikus szakszervezeti félreinformáltság, gondolta. A kínai üzletet Hal Edgerton és a marketingcsapat intézte. Marder csak az ügyvezető. Ő irányítja a gyárat. Semmi köze az eladásokhoz.

– Holnap megkereslek, Don.

– Remek – mondta Brull. – De figyelmeztetlek, Casey. Téged, személyesen. Nagyon nem szeretném, ha valami történne.

– Don – mondta Casey –, te fenyegetsz engem?

– Nem, nem – válaszolta gyorsan Brull, arcán fájdalmas kifejezéssel. – Ne érts félre. De hallom, hogy ha az 545-ös ügyét nem tisztázzák gyorsan, az tönkretelheti a kínai üzletet.

– Ez igaz.

– És te vagy az IVCs szóvivője.

– Ez is igaz.

Brull vállat vont. – Szóval figyelmeztetlek. Erős ellenérzéseink vannak a kínai üzlettel kapcsolatban. Néhány ürge eléggé fel van indulva. Ha a helyedben lennék, kivennék egy hét szabit.

– Nem tehetem. Éppen a vizsgálat közepén vagyok. Brull ránézett.

– Don. Beszélek Marderrel a szárnyról
– mondta Casey. – De végeznem kell a munkámat.

– Ebben az esetben – mondta Brull kezét Casey karjára téve – tényleg nagyon vigyázz magadra, kedvesem.

16 ÓRA 40 PERC

Igazgatóság

– Nem, nem – mondta Marder az irodájában járkálva. – Ez nonszensz, Casey. Hogy adhatnánk át a szárnyat Sanghajnak? Mit gondolnak ezek, megőrültünk? Ez lenne a társaság vége.

– De Brull azt mondta...

– A szállítmányozásiak hülyéskednek a szakszervezettel, ennyi az egész. Tudja, hogyan terjednek a rémhírek a gyárban. Emlékszik, amikor mind

elhitte, hogy a kompozitok magtalanságot okoznak? Azok a hülyék egy hónapig nem jöttek dolgozni. De nem volt igaz. És ez a mostani pletyka sem igaz. Azok a szerszámok Atlantába mennek. Még hozzá nagyon jó okkal. A szárnyat Atlantában állítjuk elő, hogy az a georgiai szenátor ne zavarjon be nekünk minden alkalommal, amikor nagyobb hitelért megyünk az Ex-Im Bankba. Ez egy munkahely-teremtési lehetőség Georgia rangidős szenátora számára. Világos?

– Akkor talán jobb lenne, ha ezt nyilvánosságra hoznánk – mondta Casey.

– Krisztusom – mondta Marder. – Hiszen tudják. A szakszervezet képviselői ott ülnek minden igazgatói értekezleten. Általában Brull maga.

– De a kínai tárgyalásokon nem ült ott.

– Beszélek vele – mondta Marder.

– Szeretném látni a műveletátadási megállapodást – mondta Casey.

– Látni fogja, ha meglesz a végleges.

– Mit adunk át nekik?

– Az orr- és a farokfelület egy részét – mondta Marder. – Ugyanazt, amit Franciaországnak. A pokolba is, nem adhatunk nekik mást, nem értenek a szereléséhez.

– Brull arra célzott, hogy betartanak az IVCs-nek a kínai üzlet megakadályozása érdekében.

– Hogyan tartanak be? – kérdezte Marder, és összeráncolta a szemöldökét. – Megfenyegette magát?

Casey vállat vont.

– Mit mondott?

– Azt tanácsolta, hogy vegyek ki egy hét szabadságot.

– Ó, az isten szerelmére – mondta Marder, és égnek emelte a kezét. – Ez nevetséges. Beszélek vele ma este, tisztázom vele ezt a dolgot. Ne

aggódjon emiatt. Csak koncentráljon a munkájára. Oké?

– Oké.

– Kösz a tájékoztatást. El fogom intézni a dolgot.

16 ÓRA 53 PERC

Norton, MEO

Casey a lifttel lement a nyolcadik emeletről a harmadikra, a saját irodájába. Visszajátszotta magában a beszélgetését Marderrel, és úgy döntött, hogy a főnöke nem hazudott. Az elkeseredése őszintének tűnt. És igaz az is, hogy a gyárban állandóan terjednek valamilyen rémhírek. Pár évvel ezelőtt volt egy hét, amikor a szakszervezetiek eljárak hozzá, és együttérzően kérdezgették, hogy van.

Néhány nappal később megtudta, hogy elterjedt: rákja van.

Csak egy rémhír. Egy újabb rémhír.

Végigment a folyosón, elhaladt a képek mellett, amelyek a múlt híres Norton repülőiről készültek. A gépek előtt híres emberek pózoltak: Franklin Delano Roosevelt egy B-22-es előtt, amely Jaltába vitte, Errol Flynn mosolygó lányokkal a trópusokon egy N-5-ös mellett, Henry Kissinger egy N-12-es fedélzetén – ezzel utazott Kínába 1972-ben. A fényképek barnítva voltak, hogy érzékeltessék a történelmet és a társaság stabilitását.

Casey kinyitotta az iroda ajtaját. A matt üvegen domborított betűkkel ez állt: Minőség-ellenőrző Osztály. Nagy, nyitott szobába lépett be. A titkárnők korlát mögött ültek, a falak mentén nyíltak a munkatársak irodái.

Norma az ajtónál ült. Meghatározhatatlan korú, nagydarab nő

volt. Haja kék árnyalatú, szájában cigaretta lógott. Az épületben betiltották a dohányzást, de Norma azt csinált, amihez kedve volt. Emberemlékezet óta a társaságnál dolgozott, egyes pletykák szerint ő az egyik lány a képen Erről Flynn mellett, és állítólag valamikor az ötvenes években viharos kapcsolata volt Charley Nortonnal. Akár igaz volt, akár nem, tudta az összes titkot. A társaságnál a félelemmel határos tisztelettel kezelték. Még Marder is óvatosan bánt vele.

– Mi a helyzet, Norma? – kérdezte Casey.

– A szokásos pánik – mondta Norma.
– Szállnak a telexek. – Egy köteggel adott át Caseynek. – A hongkongi képviselő háromszor hívott, de mostanára már hazament. A vancouveri félórával ezelőtt volt vonalban. Talán még el tudod érni.

Casey bólintott. Nem volt meglepő, hogy bejelentkeztek a repülési szerviz képviselői a fő légikikötőkből. A képviselői a Norton alkalmazottai voltak, akiket a légitársaságok mellé rendeltek. A légitársaságokat pedig nyilván aggasztja az incidens.

– És lássuk csak – mondta Norma. – A washingtoni iroda be van tojva, mert azt hallották, hogy a JAA az Airbus érdekében akarja kihasználni az egészet. Micsoda meglepetés. A düsseldorfi képviselő kéri a megerősítést, hogy a pilóta hibája volt. A milánói képviselő információt kér. Az Abu Dzabiban levő emberünk egy hetet kér Milánóban. A bombayi emberünk azt hallotta, hogy hajtóműhiba volt. Felvilágosítottam a helyzetről. És a lányod azt üzeni, hogy nem is volt szüksége a hosszú ujjúra.

– Nagyszerű.

Casey hátravitte a faxokat az irodájába. Az íróasztalánál Richmant találta. A fiú meglepetve nézett fel, és gyorsan felállt a székből. – Bocsánat.

– Norma nem talált magának szobát?
– kérdezte Casey.

– De igen – mondta Richman, és megkerülte az asztalt. Azon tűnődtem éppen, hogy mit szeretett volna: mit kezdjek ezzel itt. – Feltartott egy műanyag zacskót, benne a videofelvevővel, amit a gépen találtak.

– Adja ide.

Richman átnyújtotta. – Nos, és most mi lesz?

Casey az asztalra dobta a telexek kötegét. – Mára végeztünk – mondta. – Holnap legyen itt hétre.

Richman kiment, és Casey leült. Minden úgy nézett ki, mint amikor távozott. De észrevette, hogy az íróasztal második fiókja nincs teljesen becsukva. Richman kutatózott benne?

Casey kihúzta a fiókot, amelyben floppyk, papírok, olló, néhány filctoll volt. Érintetlennek tűntek. De akkor is...

Hallotta, hogy Richman elment, aztán visszatért az előtérbe Normához. – Az a kölyök – mondta – az íróasztalomnál ült.

– Nekem mondd? – válaszolta Norma. – Ez a kis seggdugasz rám szólt, hogy kerítsek neki kávé.

– Csodálkozom, hogy a marketingen nem igazították el – mondta Casey. – Volt rá egypár hónapjuk.

– Ami azt illeti – mondta Norma –, beszélgettem odaát Jeannel, és szerinte alig látták. Mindig utazott.

– Utazott? Az új kölyök, a Norton-rokon? A marketing sohasem küldte volna ki. Hova utazott?

Norma megrázta a fejét. – Jean nem tudta. Akarod, hogy felhívjam az Utazási Osztályt?

– Igen – mondta Casey. – Szeretném.

Az irodájában kinyitotta a műanyag zacskót, és elővette a videoszalagot az összetört kamerából. A szalagot kirakta az asztal egyik oldalára. Aztán tárcsázta Jim számát, abban bízva, hogy beszélhet Allisonnal, de csak az üzenetrögzítő válaszolt. Letette anélkül, hogy üzenetet hagyott volna.

Átpörgette a telexeket. Egyedül a hongkongi képviselőére volt kíváncsi. Szokás szerint le volt maradva egy brosúrával.

KÜLDI: RICH RAKOSKI, HONGKONGI
KÉPVISELŐ

CASEY SINGLETON SZÁMÁRA,
MEO/IVCS, NORTON BURBANK

A TRANSPACIFIC AIRLINES
JELENTETTE MA, HOGY A
HONGKONG-DENVER 545-ÖS
JÁRATON KÖZLEKEDŐ N-22-ES,

TÖRZSKERETSZÁMA 271, KÜLFÖLDI
LAJSTROMSZÁMA 048/443/HB09, MA
TURBULENCIÁBA KERÜLT REPÜLÉS
KÖZBEN 05 ÓRA 24 PERCKOR GMT
SZERINT, 38 ÉSZAK/170 KELET
POZÍCIÓBAN. NÉHÁNY UTAS ÉS A
SZEMÉLYZET KISEBB
SÉRÜLÉSEKET SZENVEDETT. A
REPÜLŐGÉP
KÉNYSZERLESZÁLLÁST HAJTOTT
VÉGRE A LOS ANGELES-I
REPÜLŐTÉREN.

REPÜLÉSI TERV, UTAS- ÉS
SZEMÉLYZETLISTA MELLÉKELVE.
KÉREM MIELŐBBI UTASÍTÁSAIT.

A telexet négyoldalmi utas- és
személyzeti lista követte. Casey egy
pillantást vetett a személyzeti listára:

JOHN ZHEN CHANG, KAPITÁNY
5/7/51

LEU ZAN PING, ELSŐTISZT 3/11/59

RICHARD YONG, ELSÖTISZT 9/9/61
GERHARD REIMANN, ELSÖTISZT
7/23/49

HENRI MARCHAND, MÉRNÖK 4/25/69

THOMAS CHANG, MÉRNÖK 6/29/70

ROBERT SHENG, MÉRNÖK 6/13/62

HARRIET CHANG, LÉGIUTAS-
KÍSÉRŐ 5/12/77

LINDA CHING, LÉGIUTAS-KÍSÉRŐ
5/18/76

NANCY MORLEY, LÉGIUTAS-KÍSÉRŐ
7/19/75

KAY LIANG, LÉGIUTAS-KÍSÉRŐ
6/4/67

JOHN WHITE, LÉGIUTAS-KÍSÉRŐ
1/30/70

M. V. CHANG, LÉGIUTAS-KÍSÉRŐ
4/1/77

SHA YAN HAO, LÉGIUTAS-KÍSÉRŐ
3/13/73

YEE JIAO, LÉGIUTAS-KÍSÉRŐ
11/18/76

HARRIET KING, LÉGIUTAS-KÍSÉRŐ
10/10/75
B. CHOI, LÉGIUTAS-KÍSÉRŐ
11/18/76
YEE CHANG, LÉGIUTAS-KÍSÉRŐ
1/8/74

Nemzetközi személyzet volt, a chartertársaságoknál nem ritka az ilyen összetétel. Sok hongkongi pilóta szolgált a brit légierőnél, és rendkívül jól képzettek voltak.

Casey megszámolta a neveket: összesen tizennyolc, beleértve a hajózószemélyzet hét tagját. Ilyen nagy hajózószemélyzetre nem volt feltétlenül szükség. Az N-22-est úgy tervezték, hogy kétfős személyzet irányítsa, a kapitány és az elsőtiszt. De az összes ázsiai légitársaság gyorsan növekedett, és általában nagyobb személyzetet reptettek, hogy növekedjen a repülési óraszámuk.

Casey tovább olvasott. A következő telex a vancouveri képviselőtől jött.

KÜLDI: S. NIETO, VANCOUVERI
KÉPVISELŐ
C. SINGLETON SZÁMÁRA, MEO/IVCS

A TPA-545-ÖS REPÜLŐ
SZEMÉLYZETE A TPA-832-ESEN
UTAZOTT TOVÁBB LOS
ANGELESBŐL VANCOUVERBE. LU
ZAN PING ELSŐTISZTET
VANCOUVERBEN A
REPÜLŐGÉPRŐL MENTŐK
SZÁLLÍTOTTÁK EL EGY KORÁBBAN
FEL NEM ISMERT FEJSÉRÜLÉS
MIATT. AZ ELSŐTISZT KÓMÁBAN
FEKSZIK A VANC. KÖZKÓRHÁZBAN,
RÉSZLETEKET KÉSŐBB. A TPA-545-
ÖS SZEMÉLYZETÉT MA
HAZASZÁLLÍTOTTÁK HONGKONGBA.

Szóval az elsőtszít végül is komolyan

megsérült. Valószínűleg a farokrészben volt az incidens idején. Az az ember, akinek a sapkáját megtalálták.

Casey lediktált egy telexet a vancouveri képviselőnek, arra kérte, hogy kérdezze ki az első tisztet, amint lehet. Egy másik telexet is küldött a hongkongi képviselőnek, azt javasolva, hogy kérdezze ki Chang kapitányt, amint az megérkezik.

Norma odacsengetett. – Nincs szerencsénk a kölyökkel – mondta.

– Miért?

– Beszéltem Mariával az Utazási Osztályon. Nem ők intézték Richman útjait. Az utazásait a társaság külön számolta el egy olyan számlán, amit a külföldi, költségvetésen kívüli kiadásokra különítettek el. De azt hallotta, hogy a kölyök hatalmas pénzeket költött.

– Mennyit?

– Nem tudom – sóhajtott Norma. – De holnap együtt ebédelek Evelynnel a pénzügyről. Majd ő mindent elmond.

– Oké. Kösz, Norma.

Casey visszatért az asztalán heverő telexekhez. A többi mind más ügyben érkezett:

Steve Young az FAA engedélyeztetési irodájától az ülэшuzatok tűzállóságát vizsgáló tavaly decemberi teszt eredményeit kérte.

A Mitsubishi információt kért a 12 cm-es képernyők kiégéséről az American légitársaság széles törzsű N-22-es gépeinek első osztályán.

Módosításlista az N-20-as gépkarbantartási kézikönyvhöz (MP 06-62-02).

A következő két napon belül kiküldendő fejmonitor prototípusok módosítása.

Egy emlékeztető Honeywelltől, amelyben javasolják a D-2-es

elektronikus busz kicserélését az összes A-505/9 A-609/8. számú FDAU-egységen.

Casey sóhajtott, és nekilátott a munkának.

19 ÓRA 40 PERC

Glendale

Casey fáradt volt, mire hazakerült. Allison csivitelése nélkül a ház üresnek tűnt. Casey túl fáradt volt ahhoz, hogy főzzön, kiment a konyhába, és evett egy doboz joghurtot. Allison színes rajzai a hűtőszekrény ajtajára voltak ragasztva. Casey azon gondolkodott, felhívja-e, de éppen a lefekvési ideje közeledett, és nem akarta megzavarni Jimet a fektetésben.

Azt sem akarta, hogy Jim azt higgye, hogy mindig ellenőrzi. Ez a viszonyuk

egyik neuralgikus pontja volt. A férfi mindig úgy érezte, hogy Casey ellenőrzi.

Casey bement a fürdőszobába, és kinyitotta a zuhanyt. Hallotta, hogy csöng a telefon, és visszament a konyhába. Valószínűleg Jim lesz az. Felvette a kagylót. – Hello, Jim...

– Ne légy ostoba, te szajha – mondta egy hang. – Ha bajt akarsz, megkaphatod. Előfordulnak balesetek. Figyelünk téged *most* is.

Kattanás.

A konyhában állt, kezében a telefonkagylóval. Casey mindig azt hitte magáról, hogy hidegvére, de most nagyokat vert a szíve. Kényszerítette magát, hogy mély lélegzetet vegyen, amint letette a kagylót. Tudta, hogy ilyen hívások előfordulnak. Hallott más alelnökökről, akik fenyegető hívásokat kapnak éjszaka. De vele ilyen sohasem fordult elő, és meg volt lepve, mennyire

megrettent. Vett még egy mély levegőt, megpróbálta kilélegezni. Felvette a joghurtját, rábámult, visszatette. Hirtelen rádöbbent, hogy egyedül van a házban, és az összes redőny felhúzva.

Átment a nappaliba, lehúzta a redőnyt. Amikor az utcára néző ablakhoz lépett, kinézett. A fenti utcai lámpák fényénél meglátta a kék szedánt, amely pár méterre parkolt a házától.

Két ember ült benne.

Tisztán látta az arcukat a szélvédőn keresztül. A férfiak visszabámultak rá, amint ott nézelődött kifelé az ablakon.

A francba.

A bejárati ajtóhoz ment, bezárta, ráakasztotta a biztonsági láncot. Beélesítette a riasztóberendezést, miközben ügyetlenül beütötte a kódot, remegtek az ujjai. Aztán kikapcsolta a világítást a nappaliban, a falnak támaszkodott, és kilesett az ablakon.

A férfiak továbbra is a kocsiban ültek. Most beszélgettek. Közben az egyik a ház felé mutatott.

Casey visszament a konyhába, beletúrt a táskájába, megtalálta a borsos sprayt. Levette a biztonsági kupakot. A másik kezével megmarkolta a telefont, és a hosszú zsinórnál fogva áthúzta az ebédlőbe. A két férfit figyelve felhívta a rendőrséget.

– Glendale-i rendőrség.

Megadta a nevét és a címét. – Két férfi parkol a házam előtt. Reggel óta ott vannak. Éppen most kaptam egy fenyegető telefont.

– Oké, asszonyom. Van valaki a házban magával?

– Nem. Egyedül vagyok.

– Oké, asszonyom. Zárja be az ajtót, és élesítse be a riasztót, ha van. A kocsink máris indul.

– Siessenek – mondta Casey.

Az utcán a férfiak kiszálltak a kocsijukból. És elindultak Casey háza felé.

Lazán voltak öltözve: pólót és könnyű nadrágot viseltek, de mogorvának és keménynek tűntek. Kettéváltak: az egyik a pázsitos részre ment, a másik a ház mögé került. Casey érezte, hogyan ver a szíve a mellkasában. Vajon bezárta a hátsó ajtót? Megmarkolta a borsos sprayt, hátrament a konyhába, és kikapcsolta a világítást, aztán a hálószoba mellett elhaladva a hátsó ajtóhoz ért. Kinézett az ajtón levő ablakon, és meglátta az egyik férfit, aki a hátsó kerti ösvényen álldogált. Éppen óvatosan szemlélődött. Aztán újra a hátsó ajtóra tévedt a tekintete. Casey leguggolt, beakasztotta a láncot.

Puha lépések hangját hallotta, egyre közeledtek a házhoz. Felnézett a falra a

feje fölé. Egy kulcslyuk volt ott a riasztóberendezés számára, és egy VÉSZHELYZET feliratú nagy piros gomb. Ha megérinti a gombot, vijjogó hang szólal meg. Ez vajon visszariasztja őket? Ebben nem volt biztos. Hol a pokolban van már a rendőrség? Mennyi ideje hívhatta őket?

Rájött, hogy már nem hall lépteket. Óvatosan felemelte a fejét, hogy ki tudjon lesni az ablak alsó sarkán.

A férfi távolodott az ösvényen. Azután megfordult, elkezdte körbejárni a házat. Elindult az utca irányába.

Casey összegörnyedve szaladt vissza a ház utcai frontjára, az ebédlőbe. Az első férfi már nem volt ott a pázsiton. Casey pánikba esett: hova tűnt? A második férfi megjelent a pázsiton, a ház elejére bandzsított, aztán elindult a kocsi felé. Az asszony most látta, hogy az első férfi már a kocsiban ül az anyósülésen. A második kinyitotta az

ajtót, és beült a kormány mögé. Másodpercekkel később egy fekete-fehér rendőrségi autó fékezett le a kék szedán mögött. A kocsiban ülő férfiak meglepődöttnek látszottak, de nem csináltak semmit. A rendőrségi kocsi bekapcsolta a reflektorát, egy rendőr kiszállt, és óvatosan elindult előre. Egy pillanatig beszélt a szedánban ülő férfiakkal. Aztán a két ember kiszállt. Mindnyájan felmentek a lépcsőn a bejárati ajtóhoz – a rendőr és a két férfi a kocsiból.

Casey a csöngetésre ajtót nyitott.

– Asszonyom, az ön neve Singleton? – kérdezte a fiatal rendőr.

– Igen – válaszolta Casey.

– A Norton Repülőgépgyárban dolgozik?

– Igen...

– Ezek az urak a Norton Biztonsági Szolgálatról vannak. Azt mondják, hogy magára vigyáznak.

- Micsoda?
- Akarja látni az igazolványukat?
- Igen, szeretném.

A rendőr a zseblámpájával világította meg a két férfi levéltárcáját. Casey felismerte a Norton Biztonsági Szolgálat igazolványait.

– Sajnáljuk, asszonyom – mondta az egyik őr. – Azt hittük, hogy tudja. Az az utasításunk, hogy minden órában ellenőrizzük a házat. Nem ellenzi?

– Nem – mondta Casey.

– Szóval akkor minden rendben? – kérdezte a rendőr.

Casey össze volt zavarva, köszönetet mormolt és bement.

– Ellenőrizze, asszonyom, hogy jól bezárta-e az ajtót – mondta udvariasan az egyik őr.

– Igen, az én házam előtt is parkolnak – mondta Kenny Burne. – Mary halálra

ijedt. Mi a franc megy itt? A munkaügyi tárgyalások a szakszervezettel még két évig nem esedékesek.

– Felhívom Mardert – mondta Casey.

– Mindenki kapott őrt – mondta Marder a telefonba. – Ha a szakszervezet megfenyegeti valamelyik csoportunkat, akkor őriztetjük az embereinket. Ne aggódjanak emiatt.

– Beszélt Brull-lal?

– Igen, tisztáztam vele a dolgot. De eltart még egy darabig, amíg végképp elcsitul a helyzet. Addig is mindenki kapott őröket.

– Oké – mondta Casey.

– Ez elővigyázatosság – mondta Marder. – Semmi egyéb.

– Oké – mondta Casey.

– Próbáljon aludni – mondta Marder, és letette a kagylót.

KEDD

5 ÓRA 45 PERC

Glendale

Caseynek kellemetlen ébredése volt, még mielőtt csengett volna az ébresztőóra. Felvette a fürdőköpenyét, kisétált a konyhába, hogy bekapcsolja a kávéfőzőt, és kinézett az utcai ablakon. A kék szedán még mindig az utcán parkolt, belsejében a két férfival. Tűnődött, hogy elmenjen-e lefutni a szokásos hét kilométerét; szüksége volt erre a testmozgásra, hogy elkezdje a napot, de végül úgy döntött, nem megy. Tudta, hogy nem szabad magát megfélemlítettnek éreznie. De nem volt értelme kockáztatni.

Kitöltött egy csésze kávé, leült a nappaliban. Ma mindent más színben látott. Tegnap a házat otthonosnak érezte, ma kicsinek, védtelennek és

elszigeteltnek. Örült neki, hogy Allison Jimnél tölti ezt a hetet.

Casey a múltban is végigélt szakszervezeti feszültségeket, tudta, hogy a fenyegetések végül a semmibe fulladtak. De bölcsebbnek tűnt az óvatosság. Az egyik első lecke, amit a Nortonnál megtanult, az volt, hogy a gyárban a szerelőcsarnok nagyon kemény világ – még keményebb, mint a Fordnál az összeszerelő sor. A Norton egyike volt azon kevés helynek, ahol egy szakképzetlen, érettségizett ember a túlórákkal együtt még mindig megkeresett évi nyolcvanezer dollárt. Az ilyen munkahelyek ritkák voltak, és egyre ritkábbá váltak. Kemény verseny folyt azért, hogy valaki megkapjon és főként megtartsa egy ilyen állást. Ha a szakszervezet úgy vélekedik, hogy a kínai üzlet munkahelyekbe fog kerülni, akkor kíméletlen harcot indíthat ellene.

Casey ott üldögélt ölében a kávéscsészével, és rádöbbsent, hogy retteg attól a pillanattól, amikor el kell indulnia a gyárba. De természetesen mennie kellett. Letette a csészét, és átsétált a hálósobába, hogy felöltözzön.

Amikor kilépett a házból és beszállt a Mustangjába, megpillantotta a második szedánt, amely az első mögé állt be. Amint elindult lefelé az utcán, az első kocsi követte.

Szóval Marder két csoportot küldött az őrizetére. Az egyik a házat figyeli, a másik őt követi.

A dolgok, úgy látszik, rosszabbul állnak, mint gondolta.

Valami meghatározhatatlan rossz érzéssel autózott a gyár felé. Az első műszak már megkezdődött: a parkolók tele voltak, több hektáron sorakoztak az

autók. A kék szedán Casey mögött maradt akkor is, amikor a 7-es kapunál álló biztonsági őrhöz ért. Az őr integetett, hogy menjen tovább, és valami láthatatlan jel alapján átengedte a kék szedánt is, hogy egyenesen kövesse Caseyt, s közben le sem bocsátotta a sorompót. A szedán mögötte maradt, amíg le nem parkolt a helyén az Igazgatóság előtt.

Kiszállt a kocsiból. Az egyik őr kihajolt az ablakon. – Kellemes napot, asszonyom – mondta.

– Köszönöm, meglesz.

Az őr integetett. A szedán elhúzott.

Casey körbetekintett a hatalmas szürke épületeken. Dérre a 64-es épület. Keletre az 57-es épület, ahol a két hajtóműves gépet építették. A 121-es épület, a festőműhely. Nyugaton a karbantartó hangárok során a San Fernando-hegység felett felkelő nap sugarai tükröződtek. Ismerős táj: öt évet

töltött itt. De ma kellemetlen érzéssel vette tudomásul a hatalmas dimenziókat, a hely ürességét kora reggel. Két titkárnőt látott, amint az Igazgatóság épülete felé siettek. Senki mást. Magányosnak érezte magát.

Vállat vont, lerázta a félelmeit. Buta liba, gondolta. Vár a munka.

6 ÓRA 34 PERC

Norton Repülőgépgyár

Rob Wong, a Norton Digitális Információs Rendszer fiatal programozója elfordult a videomonitoroktól, és azt mondta: – Sajnálom, Casey. Megkaptuk a repülési adatokat a rögzítőről, de baj van.

Casey sóhajtott. – Csak ezt ne mondd.
– De igen. Probléma van.

Nem igazán lepődött meg, hogy ezt hallja. A repülésiadat-rögzítők ritkán működtek rendesen. A sajtóban ezeket a hibákat a katasztrófa hatásaival magyarázták. Miután egy repülőgép 800 km/órás sebességgel a földre csapódik, logikusnak tűnik, hogy egy magnószerű műszer elromlik.

De a repülőgépiparban ezt másképpen fogták fel. Mindenki tudta, hogy a repülésiadat-rögzítők nagyon magas százalékban romlanak el, még akkor is, ha a gép nem zuhan le. Ennek az volt az oka, hogy az FAA előírásai között nem szerepelt, hogy a műszert minden repülés előtt ellenőrizték. A gyakorlatban évente egyszer ellenőrizték őket. A következményeket meg lehetett jósolni: a repülésiadat-rögzítők ritkán működtek.

Mindenki tudott a problémáról: az FAA, az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács, a légitársaságok és a gyártók.

A Norton pár évvel ezelőtt tanulmányozta a kérdést, szűrőpróbaszerűen ellenőrizték a digitális repülésiadat-rögzítőket aktív működés közben. Casey benne volt ebben a tanulmánybizottságban. Azt találták, hogy hat rögzítőből csak egy működött megfelelően.

A repülőgép-ipariak által látogatott bárokban Seattle-től Long Beachig gyakori késő esti beszélgetési téma volt, hogy az FAA miért rendeli el a rögzítők beszerelését anélkül, hogy megkövetelné, hogy minden egyes repülés előtt működőképesek legyenek. Az a cinikus vélemény alakult ki, hogy a rosszul működő adatrögzítők mindenkinek csak az érdekeit szolgálják. Egy olyan országban, amelyet habzó szájú ügyvédek és szenzációéhes újságok uralnak, az ipar számára nem nagyon előnyös, hogy

objektív, megbízható adatokat szolgáltatasson arról, ami elromlott.

– Mindent megteszünk, amit tudunk, Casey – mondta Rob Wong. – De az adatrögzítőn anomáliák vannak.

– Mit értesz ezen?

– Úgy néz ki, mintha a hármas számú blokk az incidens előtt huszonnégy órával tönkrement volna, úgyhogy a jelszinkronizátorokból hiányzanak az azutáni adatok.

– A jelszinkronizátorokból?

– Igen. Tudod, az adatrögzítő jelblokkokban veszi fel az összes rotációs paramétert. Leolvashatod, mondjuk, a sebességet, és aztán négy blokkal később kapod a következő leolvasást. A sebességleolvasásoknak folyamatosnak kell lenniük a blokkok között is. Ha nem ez a helyzet, a jelek deszinkronizálódnak, és nem tudjuk rekonstruálni a repülést. Megmutatom.

A képernyő felé fordult, megnyomott néhány billentyűt. – Normális körülmények között a rögzítő segítségével a repülőt három tengelyen ábrázolhatjuk. Itt van a repülőgép, készen az indulásra.

A képernyőn megjelent a Norton N-22-es széles törzsű gép sárkányszerkezete. A váz fokozatosan töltődött ki egészen addig, amíg felvette egy repülés közben levő gép normális kinézetét.

– Oké, most betöltjük a rögzítő adatait...

A gép elhomályosodott, eltűnt a képernyőről, aztán újra előjött. Újra eltűnt, aztán amikor előjött, a bal szárny el volt választva a törzstől. A szárny kilencven fokban meg volt csavarva, miközben a gép többi része jobbra gurult. Aztán a farok tűnt el. Az egész gép eltűnt, újra megjelent, újra eltűnt.

– Látod, a fő jel megpróbálja

megrajzolni a repülőt mondta Rob –, de állandóan diszkontinuitásokba ütközik. A szárny adatai nem illenek a törzs adataihoz, amelyek aztán nem illenek a farok adataihoz. Ezért törik meg a kép.

– Mit csináljunk? – kérdezte Casey.

– Reszinkronizáljuk a jeleket, de ez időbe telik.

– Mennyi időbe? Itt van Marder a nyakamon.

– Eltarthat egy ideig, Casey. Az adatok meglehetősen rosszak. Mi a helyzet a karbantartási adatrögzítővel?

– Nincs.

– Nos, ha tényleg ennyire megakadtatok, elviszem ezeket az adatokat a repülésszimulátorokhoz. Nekik ott van néhány kifinomult programjuk. Ők talán gyorsabban ki tudják tölteni az üres helyeket, és el tudják mondani, hogy mi is történt.

– De Bob...

– Semmit nem ígérek, Casey. Ezekkel

az adatokkal nem tehetem. Sajnálom.

6 ÓRA 50 PERC

64-es épület

Casey a 64-es épület előtt találkozott Richmannel. Együtt mentek a kora reggeli napsütésben az épület felé. Richman ásított.

– A marketingen volt eddig, igaz?

– Így van – mondta Richman. – És ott aztán nem ilyen munkarend szerint dolgoztunk.

– Mit csinált a marketingen?

– Nem sokat. Edgarton utasítására az egész osztály a kínai üzlettel kapcsolatos jogi anyagot készítette elő. Szupertitkos volt, senki kívülállót nem engedtek közel. Nekem egy kis aprómunkát dobtak oda az Iberian-tárgyalásokkal kapcsolatban.

– Utazott valahova?

Richman önelégülten vigyorgott. – Csak magánügyben.

– Hogyhogy?

– Nos, mivel a marketing nem adott semmi munkát, elmentem síelni.

– Jó szórakozásnak tűnik. Hova ment? – kérdezte Casey.

– Ön síel? – kérdezte Richman. – Személyes véleményem szerint a legjobb sítérp, mármint Gstaadot nem számítva, Sun Valleyben van. Ez a kedvenc helyem. Persze ha az Államokban akar síelni az ember.

Casey rájött, hogy a fiú nem válaszolt a kérdésére. De aztán már beléptek a 64-es épület oldalajtáján. Casey észrevette, hogy a munkások viselkedése nyíltan ellenséges, a légkör rendkívül fagyos.

– Mi ez? – kérdezte Richman. – Veszettnek néznek ma bennünket?

– A szakszervezet azt hiszi, hogy át akarjuk verni őket Kínával kapcsolatban.

– Átverni? Hogyan?

– Azt hiszik, hogy a vezetőség átadja Sanghajnak a szárny előállítását. Megkérdeztem Mardert. Szerinte ez nem igaz.

Megszólalt egy duda, visszhangzott tőle az egész épület. Közvetlenül előttük egy nagy sárga daru lépett működésbe, és Casey megpillantotta az első hatalmas rekeszt, amely a szárnyhoz való szerszámokat tartalmazta. A vastag kábeleken függő rekesz éppen másfél méter magasságba emelkedett. Megerősített rétegelt lemezből készült. Olyan széles volt, mint egy ház, és öt tonna körül lehetett a súlya. Egy tucatnyi munkás ment a rekesz mellett, koporsóvivőkhöz hasonlóan emelték fel a kezüket, hogy stabilizálják a terhet,

amint az egyik oldalajtó felé mozgott, egy várakozó teherautó irányába.

– Ha Marder tagadja – mondta Richman –, akkor mi a probléma?

– Nem hisznek neki.

– Tényleg? Miért nem?

Casey balra nézett, ahol a többi szerszámot csomagolták rekeszekbe az elszállításhoz. A hatalmas kék szerszámokat habzivacsba csavarták, aztán belülről kidúcolták, majd elhelyezték a rekeszben. Ez az egész kibélelés és dúcolás alapvető volt, Casey tudta. Hiszen ezek a hat méter hosszú szerszámok mikronnyi pontossággal készültek, a szállításuk önmagában kész művészet. Az asszony visszanézett a rekeszre, amely a csörlőn mozgott.

Az összes alatta álló ember eltűnt.

A rekesz oldalazva haladt tízméternyire tőlük.

– Ajaj – mondta Casey.

– Mi van? – kérdezte Richman.

Az asszony már lökdöste. – *Menjen!* – mondta, és jobbra taszította Richmant, a menedéket nyújtó állvány felé, amely a részlegesen összeszerelt törzs mellett állt. Richman semmit sem értett.

– *Fusson!* – kiáltotta Casey. – Le fog szakadni!

A fiú futni kezdett. A háta mögött Casey meghallotta a repedő rétegelt lemez recsegését, és egy fémes pattanást, amint a csörlőkábelek elszakadtak, és a hatalmas daru elkezdett ellenkező irányban csúszni. Éppen elérték a repülőgéptörzs állványzatáig, amikor Casey egy puffanást hallott, és a rekesz lezuhant a betonpadlóra. A rétegelt lemez szilánkjai robbanásszerűen fröcsköltek szét minden irányba, fütyülve szálltak a levegőben. Ezt mennydörgésszerű hang követte, amikor a rekesz átfordult

az oldalára. A hang hosszan vibrált az egész épületben.

– Jézus Úristen – mondta Richman, és Caseyhez fordult. – Mi volt ez?

– Ez volt az – mondta Casey –, amit munkahelyi akciónak neveznek.

Emberek futottak előre, homályos alakok a mindent ellepő por felhőjében. Kiabálás hangzott, segélykérő kiáltások. Megszólalt a mentőket hívó sziréna, hangja betöltötte az épületet, melynek túlsó végén Doug Doherty tűnt fel, gyászosan rázta a fejét.

Richman átnézett a válla felett, és kihúzott egy tíz centiméteres faszilánkot a zakója hátából. – Jézusom – mondta. Levette a zakót, megvizsgálta a szakadást, ujját bedugta a lyukba.

– Ez figyelmeztetés volt – mondta Casey. – És tönkretették a szerszámot is. Most ki kell csomagolni, és újat készíteni. Ez többhetes késést jelent.

Fehér inges-nyakkendőös művezetők futottak a lezuhant rekeszt körülvevő csoport felé. – Most mi lesz? – kérdezte Richman.

– Felírják a neveket, és büntetéseket osztogatnak – mondta Casey. – De ebből semmi jó nem származik. Holnap egy másik incidens következik. Nem lehet megállítani.

– Figyelmeztetés volt? – kérdezte Richman. Visszavette a zakóját.

– Az IVCs-nek – mondta az asszony. – Nyilvánvaló jelzés: vigyázzatok a hátatokra, vigyázzatok a fejetekre. Számíthatunk a zuhanó villáskulcsokra, mindenfajta balesetre, amikor lent vagyunk az üzemben. Óvatosnak kell lennünk.

Két munkás kivált a rekesz körüli csoportból, és elindultak Casey felé. Az egyik férfi testes volt, farmert és piros csíkos munkainget viselt. A másik magasabb volt, és baseballsapkát

hordott. A munkainges férfi acélból készült fúrótámasztékot tartott a kezében, s úgy lóbálta, mint egy fémbotot.

– Ajaj, Casey – mondta Richman.

– Látom őket – mondta az asszony. Csak nem fog megrettenni két gyári vagánytól?

A férfiak határozottan feléjük közeledtek. Hirtelen egy művezető jelent meg előttük, kezében jegyzettáblával. Felszólította a két férfit, hogy mutassák meg a kitűzőjüket. Az emberek leálltak a művezetővel, annak feje felett figyelték Caseyt. – Nem fognak bántani – mondta Casey. – Egy óra múlva eltűnnek. – Visszament az állványzathoz, és felvette az aktatáskáját. – Menjünk – mondta Richmannek. – Késésben vagyunk.

7 ÓRA 00 PERC

64-es épület, IVCs

Recsegtek a székek, amint mindenki a műanyag asztal köré húzódott. – Oké – mondta Marder –, kezdjük. A szakszervezet mozgolódik, aminek célja a vizsgálat megakasztása. Ne hagyják magukat zavarni. Koncentráljanak a feladatra. Az első napirendi pont: időjárási adatok.

A titkárnő lapokat osztott szét a jelenlevők között. A Los Angeles-i Forgalomellenőrző Központ jelentése volt egy céges papíron, amelynek a fejlécén ez állt: Szövetségi Légügyi Hivatal/beszámoló REPÜLŐGÉP-BALESETRŐL.

Casey a következőt olvasta:

IDŐJÁRÁSI ADATOK

A BALESETI RÉGIÓ KÖRÜLMÉNYEI A
BALESET IDEJÉN

A JAL-054-ES JÁRAT, B747/R TÍPUS
15 PERCCSEL ELŐZTE MEG A TPA-
545-ÖST AZONOS ÚTVONALON ÉS
300 MÉTERREL FELJEBB. A JAL-054-
ES NEM JELENTETT
TURBULENCIÁT.

KÖZVETLENÜL A BALESETET
MEGELŐZŐ JELENTÉS

AZ UAL-829-ES JÁRAT, B747/R TÍPUS
MÉRSÉKELT HULLÁMZÁSRÓL
SZÁMOLT BE ÉSZAK 40.00./KELET
165, 10 EZER MÉTER
MAGASSÁGBAN. EZ 192 KM-RE
ÉSZAKRA ÉS 14 PERCCSEL A TPA-
545-ÖS ELŐTT VOLT. AZ UAL-829-ES
NEM SZÁMOLT BE MÁS
TURBULENCIÁRÓL.

A BALESETET KÖVETŐ ELSŐ
BESZÁMOLÓ

AZ AAL 722-ES JÁRAT FOLYAMATOS
ENYHE HULLÁMZÁSRÓL SZÁMOLT

BE ÉSZAK 39/KELET 170, 10 EZER MÉTER MAGASSÁGBAN. AZ AAL 722-ES UGYANAZON AZ ÚTVONALON VOLT, 600 MÉTERREL LEJJEBB ÉS KB. 29 PERCCEL A TPA-545-ÖS UTÁN. AZ AAL 722-ES NEM SZÁMOLT BE TURBULENCIÁRÓL.

– A műholdas adatok még hátravannak, de azt hiszem, ezek a bizonyítékok magukért beszélnek. A Transpacific-hez három, időben és térben legközelebbi repülőgép nem számolt be időjárási problémákról, kivéve az enyhe hullámzást. Kizárom a turbulenciát mint a baleset okát.

Az asztalt körülülők közül többen bólintottak. Senki sem mondott ellent.

– Van még valami, amit rögzíteni akarunk?

– Igen – mondta Casey. – Az utasokkal és a személyzettel készült interjúk megegyeznek abban, hogy a

„biztonsági öveket bekapcsolni” jel egyáltalán nem égett.

– Oké. Akkor az időjárással végeztünk. Bármilyen történt azzal a géppel, az nem turbulencia volt. Adatrögzítő?

– Az adatok egyelőre értelmezhetetlenek – mondta Casey. – Dolgoznak rajta.

– A gép helyszíni vizsgálata?

– A belső berendezés csúnyán megsérült – mondta Doherty –, de a külseje rendben van. Makulátlan.

– A belépőél?

– Amennyire láttuk, semmi probléma. Ma itt lesz a gép, és megnézem. De egyelőre semmi.

– Tesztelték a kormányfelületeket?

– Semmi probléma velük.

– A műszerek?

– Minden klappol.

– Hányszor tesztelték őket?

– Miután hallottuk az utasok elbeszélését Caseytől, tíz kibocsátást

végeztünk el. Hogy elcsípjünk egy hibát.
De minden normálisan működik.

– Milyen elbeszélést? Casey?
Mondtak valami érdekeset az utasok?

– Igen – válaszolta Casey. – Az egyik utas beszámolt valami enyhe morajlásról, amely a szárny felől érkezett, és 10-12 másodpercig tartott...

– *A francba* – mondta Marder.

– ... és amit egy enyhe orral felfelé fordulás, majd zuhanás követett...

– Az isten verje meg!

– ... és aztán következett egy sorozat erős állásszögváltozás.

Marder Caseyre bámult. – Azt akarja mondani, hogy megint az orrsegédszárnyak voltak azok? Még mindig segédszárnyprobléma van azon a repülőgépen?

– Nem tudom – mondta Casey. – Az egyik légiutas-kísérő arról számolt be, hogy a kapitány azt mondta: véletlenszerű orrsegédszárny-

kibocsátás történt, és hogy problémái voltak a robotpilótával.

– Jézusom. És problémái a robotpilótával?

– Dögöljön meg – mondta Burne. – Ez a kapitány ötpercenként változtatja a történetét. A forgalom-ellenőrzésnek azt mondja, hogy turbulencia volt, a stewardessnek azt, hogy az orrsegédszárnyak kibocsátódtak. Fogadok, hogy a légitársaságnak most éppen egy teljesen más sztorit ad elő. De az tény marad, hogy nem tudjuk, mi történt a pilótafülkében.

– Nyilvánvalóan az orrsegédszárnyakkal volt a baj mondta Marder.

– Nem – mondta Burne. – Az az utas, akivel Casey beszélt, azt mondta, hogy a morajló hang a szárny vagy a hajtóművek felől jött, igaz?

– Igaz – mondta Casey.

– De amikor a szárnyra nézett, nem látta, hogy kibocsátódtak volna az orrsegédszárnyak. Amit észrevett volna, ha megtörténik.

– Ez is igaz – mondta Casey.

– De nem láthatta a hajóműveket, mivel azok a szárny alatt vannak, fedésben. Lehetséges, hogy a sugárfékek bocsátódtak ki – mondta Burne. – Utazási sebességnél ez produkálhat bizonyos morajlást. Amit a sebesség hirtelen esése követ, talán egy fordulás. A pilóta káromkodik, megpróbálja kiegyenlíteni, túlreagál – paff!

– Megerősíti valami, hogy a sugárfékek bocsátódtak ki? – kérdezte Marder. – Megsérültek a sugárterelő lapok? Voltak szokatlan horzsolások?

– Tegnap megnéztük – mondta Burne –, és nem találtunk semmit. Ma megcsináljuk az ultrahangos és

röntgenvizsgálatot. Ha van ott valami, rá fogunk jönni.

– Oké – mondta Marder. – Szóval megvizsgáljuk az orrsegédszárnyakat és a sugárfékeket. Valamint további adatokra van szükségünk. Mi a helyzet az állandó memóriaegységekkel, Ron? A hibák megengednek valamilyen feltételezést?

Ron Smithhez fordultak. A pillantásuk alatt Ron lejjebb csúszott a székében, mintha megpróbálta volna fejét a válla közé húzni. Megköszörülte a torkát.

– Nos? – kérdezte Marder.

– Hát, szóval, John, a hibás működéseket rögzítő berendezés kinyomtatott adataiban van egy utalás arra, hogy az orrsegédszárny rendellenes helyzetben volt.

– Tehát az orrsegédszárnyak *valóban* kibocsátódtak.

– Nos, történetesen...

– És a gép elkezdett bukdácsolni, az utasok összevissza törték magukat, hárman meghaltak. Ezt akarja mondani?

Senki sem szólalt meg.

– *Jézusom* – csattant fel Marder. – *Mi van magukkal, emberek?* Ezt a problémát állítólag már négy évvel ezelőtt megoldottuk. És most azt mondják nekem, hogy *mégsem?*

A csoport csendbe burkolózott és az asztalt bámulta, megdöbbenve és megfélemlítve Marder dühkitörésétől.

– Az isten verje meg! – ordította Marder.

– John, ne ragadtassuk el magunkat. – Trung volt az, a repülési elektronikai főnök. Csendesen beszélt. – Nem foglalkoztunk még egy nagyon fontos tényezővel. A robotpilótával.

Hosszú csend következett.

Marder rábámult. – Mi van vele? – csattant fel.

– Még akkor is, ha az orrsegédszárnyak kibocsátódtak utazósebességnél – mondta Trung – a robotpilóta fenntartotta volna a tökéletes stabilitást. Úgy van beprogramozva, hogy ellensúlyozza az ilyen típusú hibákat. Az orrsegédszárnyak kibocsátódnak, a robotpilóta ezt kiegyenlíti, a kapitány látja a figyelmeztetést, és visszaveszi az orrsegédszárnyakat. Közben a gép tovább repül, nincs probléma.

– Lehet, hogy kikapcsolta a robotpilótát.

– Valószínű. De miért?

– Talán beszart a robotpilótája – mondta Marder. – Talán hiba csúszott a kódjába.

Trung kételkedő arcot vágott.

– Ilyesmi előfordult már – mondta Marder. – Tavaly volt robotpilóta-probléma a USAir charlotte-i járatán. Berakta a gépet egy spontán

orsózásba.

– Igen – mondta Trung –, de ezt a kód hibája okozta. A karbantartók kiszedték az „A” repülésellenőrző számítógépet, hogy megjavítsák, és amikor visszarakták, nem nyomták be eléggé a polcra, hogy a csatlakozók tökéletesen illeszkedjenek a konnektorokba. Ezért támadtak az áramkimaradások, ennyi az egész.

– De az 545-ös járaton a stewardess azt mondta, hogy a kapitánynak küzdenie kellett a robotpilótával az irányításért.

– Ez várható volt – mondta Trung. – Ha egyszer egy repülőgép túllépi a repülési paramétereket, a robotpilóta aktívan megpróbálja átvenni az irányítást. Hibás viselkedést észlel, és úgy látja, hogy senki sem irányítja a gépet.

– Ez kimutatható a hibát rögzítő adatokból?

– Igen. Látható belőlük, hogy a robotpilóta három másodpercenként megpróbált beavatkozni. Úgy gondolom, a kapitány végig leküzdötte, ragaszkodott ahhoz, hogy ő maga vezesse a gépet.

– De hiszen ez egy tapasztalt kapitány.

– Ezért van szerintem Kennek igazsága – mondta Trung. Fogalmunk sincs róla, mi történt a pilótafülkében.

Mindnyájan Mike Lee, a légitársaság képviselője felé fordultak. – Ehhez mit szól, Mike? – kérdezte Marder. – Kihallgathatjuk a kapitányt vagy sem?

Lee filozofikusan sóhajtott. – Tudják – mondta – sok időt töltöttem el az ilyen jellegű értekezleteken, mint ez. És mindig az a tendencia, hogy azt vádolják, aki nincs jelen. Ilyen az emberi természet. Már megmagyaráztam

önöknek, miért hagyta el az országot a repülőszemélyzet. A saját adataik is alátámasztják, hogy a kapitány első osztályú pilóta. Lehetséges, hogy hibát követett el. De ha figyelembe veszem az ezzel a géppel kapcsolatos problémák történetét – az orrsegédszárny-problémákat – én bizony először a repülőgépet vizsgálnám. Méghozzá alaposan.

– Meg fogjuk vizsgálni – mondta Marder. – Természetesen meg fogjuk, de...

– Mert az senkinek sem válik javára – folytatta Lee –, ha most elkezdünk versenyezni, ki tud messzebbre vizelni. Maguk jelenleg a pekingi üzletre koncentrálnak. Rendben, megértem. De emlékeztetném magukat, hogy a TransPacific is értékes vásárlója ennek a társaságnak. Eddig tíz gépet vásároltunk, és további tizenkettő van megrendelés alatt. Bővítjük a

járatainkat, és egy ráhordó útvonalról szóló üzletről tárgyalunk az egyik belföldi légitársasággal. Nincs szükségünk rossz sajtóra e pillanatban. Főként nem azokkal a gépekkel kapcsolatban, amelyeket maguktól vettünk, és természetesen a pilótáinkkal kapcsolatban sem. Remélem, világosan fejeztem ki magam.

– Világos, mint a vakablak – felelte Marder. – Magam sem tudtam volna jobban elmondani. Emberek, tudják, mi a dolguk. Lássanak hozzá. *Válaszokat* akarok.

7 ÓRA 59 PERC

202-es épület, repülésszimulátor

– Az 545-ös járat? – kérdezte Felix Wallerstein. – Ez nagyon nyugtalanító. Igazán nagyon nyugtalanító. –

Wallerstein ezüstös hajú, finom úr volt Münchenből. Ő vezette a Norton repülésszimulátorát és pilótaképző programját, még hozzá német hatékonysággal.

– Miért mondod, hogy az 545-ös nyugtalanító? – kérdezte Casey.

– Hát csak – a férfi vállat vont. – Hogyan történhetett ez meg? Lehetetlennek tűnik.

Átmentek a 202-es épület tágas főszobáján. A két repülésszimulátor – mindegyik szolgálatban levő modellhez egy-egy – felettük magasodott. Úgy néztek ki, mint a repülőgép megcsonkított orrszektorai, amelyek hidraulikus tartóoszlopok szövevényén nyugodtak.

– Megkaptad az adatokat a repülésiadat-rögzítőből? Rob azt mondta, hogy ti talán el tudjátok olvasni őket.

– Megpróbáltam – felelte a férfi. – Eredménytelenül. Valószínűleg fölösleges, de azért megkérdezem: mi van a karbantartási adatrögzítővel?

– Nincs, Felix.

– Ah – sóhajtott Wallerstein.

Odaértek a vezérlőállványhoz, az épület egyik oldalán sorakozó videoképernyőkhöz és billentyűzetekhez. Itt ültek az oktatók, miközben figyelték a szimulátoron gyakorló pilótákat. Éppen mindkét szimulátor használatban volt.

– Felix, attól félünk, hogy az orrsegédszárnyak kibocsátódtak repülés közben. Vagy talán a sugárfékek – mondta Casey.

– És? Miért fontos ez?

– Előzőleg is voltak problémáink az orrsegédszárnyakkal.

– Igen, de ezt már régen rendbe hozták, Casey. És az orrsegédszárnyak nem magyarázhatnak meg egy ilyen

szörnyű balesetet. Ahol emberek haltak meg. Nem, nem. Ez nem az orrsegédszárnyak miatt volt, Casey.

– Biztos vagy benne?

– Abszolúte. Megmutatom. – Felix az egyik oktatóhoz fordult az állványnál. – Ki repül most az N-22-esen?

– Ingram. A Northwest elsőtisztje.

– És jó?

– Átlagos. Harminc körüli órája van.

A zártrendszerű videoláncon Casey egy harmincas évei közepén járó férfit látott, aki a szimulátor pilótaülésében ült.

– És hol jár most? – kérdezte Felix.

– Hű, lássuk csak – mondta az oktató, és a képernyőire pillantott. – Az Atlanti-óceán közepe felett, tízezer, 0,8 Mach.

– Jó – mondta Felix. – Tehát *tízezer* méter magasan van, a hangsebesség nyolctizedével megy. Már itt tart egy ideje, és minden rendben levőnek tűnik. A pilóta laza, talán egy kicsit lusta is.

– Igen, uram.

– Jó. Bocsássa ki Ingram úr orrsegédszárnyait. Az oktató kinyúlt, és megnyomott egy gombot. Felix Caseyhez fordult. – Nagyon figyelj, kérlek.

A videoképernyőn a pilóta továbbra is laza maradt, gondtalan. De néhány másodperccel később előrehajolt, hirtelen felriadt, a jelzőlámpáit kezdte figyelni.

Felix az oktató állványára mutatott, és a képernyők sorára. – Itt láthatod, hogy mit lát ő. A repülésirányító képernyőn villog az orrsegédszárny jelzés. És a pilóta észrevette. Közben látod, hogy a gép enyhén orral felfelé fordul...

A hidraulikák megreccsentek, és a szimulátor nagy gúlája néhány fokkal feljebb emelkedett.

– Ingram úr most ellenőrzi az orrsegédszárnykart, s ezt is kell tennie. Azt találja, hogy felfelé áll és le van

zárva, ami rejtélyes, mivel ez azt jelenti, hogy véletlenszerű orrsegédszárnykibocsátás történt...

A szimulátor felhúzott orr helyzete maradt.

– Úgyhogy Ingram úr most végiggondolja a dolgot. Egy csomó ideje van arra, hogy döntést hozzon. A repülőgép teljesen stabil a robotpilóta vezetése alatt. Lássuk, mit dönt. Aha. Megpróbál eljátszani az irányítószerkezettel. Lenyomja a segédszárnykart, aztán fel... Megpróbálja eltüntetni a figyelmeztetést. De ez semmit sem változtat. Szóval. Most rádöbben, hogy rendszerprobléma van a repülőgépével. De nyugodt marad. Még mindig gondolkodik... Mit csináljon?... Megváltoztatja a robotpilóta paramétereit... leereszkedik egy alacsonyabb magasságra, és megváltoztatja a sebességet... abszolút

helyesen... Még mindig felfelé áll az orra, de most kedvezőbb magassági és sebességi körülmények között. Úgy dönt, hogy újra megpróbálkozik az orrsegédszárnyakkal...

Az oktató azt kérdezte: – Húzzam ki a kutyaszorítóból?

– Miért ne? – mondta Felix. – Azt hiszem, elértük a célunkat.

Az oktató megnyomott egy gombot. A szimulátor visszazökkent a szintjére.

– És így Ingram úr visszatért a normális repüléshez mondta Felix. – Feljegyzi a problémát a karbantartó brigád számára, és folytatja az útját Londonba.

– De ő megmaradt a robotpilótánál – jegyezte meg Casey. – Mi lett volna, ha lemond róla?

– Miért tette volna? Repülés közben van, a robotpilóta legalább már félórája vezette a gépet.

– De tegyük fel, hogy így járt volna el.

Felix vállat vont, az oktatóhoz fordult. – Rontsa el a robotpilótáját.

– Igen, uram.

Megszólalt a riasztó. A videoképernyőn látták a pilótát, amint az irányítószerkezetekre néz, és kezébe veszi a botkormányt. A riasztó elhallgatott, a pilótafülke csendes lett. A pilóta továbbra is tartotta a botkormányt.

– Ő vezeti most a gépet? – kérdezte Felix.

– Igen, uram – válaszolta az oktató. – Huszonnyolcezer, 0,71 Mach, a robotpilóta nem működik.

– Oké – mondta Felix. – Bocsássa ki az orrsegédszárnyát. Az oktató megnyomott egy gombot.

A gyakorlóállvány rendszermonitorán kigyulladt az orrsegédszárny figyelmeztető jelzés, először a borostyán-, aztán a fehér színű. Casey ránézett a szomszédos videoképernyőre, és látta, hogy a pilóta

előrehajol. Észrevette a figyelmeztetést a pilótafülkében.

– Most – mondta Felix – újra orral felfelé látjuk a gépet, de ez alkalommal Ingram úrnak magának kell úrrá lennie a dolgon... Úgyhogy visszahúzza a botkormányt... nagyon enyhén, nagyon finoman... Jó... és most stabil.

Wallerstein Caseyhez fordult. – Látod? – Vállat vont. Nagyon rejtélyes ez az egész. Akármilyen is történt azon a Transpacific járaton, nem lehetett az orrsegédszárny miatt. És a sugárfékek miatt sem. A robotpilóta mindkét esetben kiegyenlítette volna a gépet, és visszaszerezte volna felette az uralmat. Én mondom, Casey, rejtély, hogy mit történt ezzel a repülőgéppel.

Amikor visszamentek a napfényre, Felix elsétált a dzsipjéhez, amelynek a tetejére egy szörf volt felerősítve. – Új

Henley szörföm van – mondta. – Meg akarod nézni?

– Felix – mondta az asszony. – Marder kezd ordítózásba átmenni.

– Na és? Hagyjátok. Élvezi.

– Mit gondolsz, mi történt az 545-össel?

– Hát. Legyünk őszinték. Az N-22-esnek olyan repülési tulajdonságai vannak, hogy ha az orrsegédszárnyak utazósebességen kibocsátódnak és a kapitány kikapcsolja a robotpilótát, akkor a repülőgép meglehetősen érzékennyé válik. Emlékszel, Casey. Te csináltad erről a tanulmányt három évvel ezelőtt. Közvetlenül azután, hogy az utolsó javítást is elvégeztük az orrsegédszárnyakon.

– Így van – mondta Casey visszagondolva. – Összehoztunk egy külön csoportot, hogy megvizsgáljuk a repülési stabilitás kérdéseit az N-22-esen. De arra jutottunk, hogy nem volt

irányítási érzékenység probléma, Felix.

– És igazatok volt – mondta Felix. – Nincs probléma. Minden modern repülőgép számítógépek segítségével tartja fenn a stabilitást. Egy sugárhajtású vadászgépet nem lehet számítógépek nélkül működtetni. A vadászgépek hagyományosan labilisak. Az utasszállítók kevésbé érzékenyek, de még így is a számítógépek adagolják az üzemanyagot, igazítják ki a helyzetet, szabályozzák a tolóerőt a hajtóművön. A számítógépek másodpercenként folyamatosan végrehajtanak kisebb változtatásokat, hogy stabilizálják a repülőgépet.

– Igen – mondta Casey –, de a gépeket robotpilóta nélkül is lehet irányítani.

– De mennyire – mondta Felix. – És arra tanítjuk a kapitányainkat, hogy ezt tegyék. Mivel a repülőgép érzékeny, amikor felmegy az orra, a kapitány

nagyon finoman kell hogy visszahozza. Ha túl erősen korrigálja, a gép orra feláll. Ebben az esetben felfelé kell húznia, de megint csak nagyon finoman, különben valószínűleg túlkorrigálja, és a gép meredeken felfelé emelkedik, aztán még egyszer lesüllyed. És pontosan ez az eset fordult elő a Transpacific járatán.

– Azt mondod, hogy a pilóta hibája volt?

– Normális körülmények között ezt gondolnám, de hát itt a pilóta John Chang volt.

– Jó pilóta?

– Nem – mondta Felix. – John Chang szuperpilóta. Sok pilótát látok itt, és némelyikük *igazán* tehetséges. Ez több, mint gyors reflexek és tudás és tapasztalat. Ez több, mint képesség. Ez egy ösztönféle. John Chang egyike a legjobb öt vagy hat kapitánynak, akit valaha is oktattam ezen a repülőgépen,

Casey. Úgyhogy akármi is történt az 545-ös járaton, az nem lehet pilótahiba. Ahol John Chang ül a kapitányi ülésben, ott erről nem lehet szó. Sajnálom, de ebben az esetben a repülőgéppel kellett hogy legyen a probléma, Casey.

9 ÓRA 15 PERC

Az 5-ös hangár felé

Miközben visszafelé sétáltak a tágas parkolón keresztül, Casey gondolataiba merült.

– Szóval – mondta Richman egy idő után. – Hol tartunk?

– Sehol.

Bárhogy rakta össze a bizonyítékokat, ez volt a következtetés, amire jutott. Egyelőre nem volt semmi komoly eredményük. A pilóta azt mondta, hogy turbulencia, de nem turbulenciáról volt

szó. Az utas olyan történetet adott elő, ami megfelelt az orrsegédszárny-kibocsátásnak, az azonban nem szolgálhat magyarázatul az utasok szörnyű sérüléseire. A stewardess azt mondta, hogy a kapitány a robotpilótával küzdött, amire Trung azt állítja, hogy csak egy képzetlen kapitány tenne ilyet. Felix szerint pedig a kapitány szuper.

Sehol.

Sehol sem tartottak.

Richman Casey mellett bandukolt, nem szólt semmit. Egész reggel csendes volt. Úgy viselkedett, mintha az 545-ös járat rejtélyéről, amely tegnap még olyan izgalmasnak tűnt a számára, kiderült volna, hogy túlságosan bonyolult.

De Casey nem bátortalanodon el. Már sokszor jutott erre a pontra. Nem volt meglepő, hogy az első bizonyítékok ellentmondásban álltak egymással.

Ritkán fordul elő az, hogy a repülőgép-szerencsétlenségek oka egyetlen esemény vagy hiba. A vizsgálócsoportok mindig arra számítanak, hogy események egész sorát fogják rekonstruálni: az egyik dolog okozza a másikat, az pedig egy harmadikat. Végül a kikerekedő történet összetett lesz: a rendszer meghibásodott, a pilóta reagált, a repülőgép váratlan választ adott, és a gép bajba került.

Mindig események sorával kell számolni.

Kisebb hibák és jelentéktelen tévedések hosszú láncolatával.

Casey egy sugárhajtású gép zúgását hallotta. Felnézett, és megpillantotta a széles törzsű Norton napfényben kirajzolódó kontúrjait. Amint közeledett, észrevette a sárga Transpacific jelzést a farkán. Most szállították át a gépet a Los Angeles-i repülőtérre. A nagy gép

puhán szállt le, füstfelhőcskéket eregetett a futóműnél, és az 5-ös számú karbantartó hangár felé gurult.

Caseynek megszólalt a személyi hívója. Lekapcsolta az övéről.

*** N-22 kigyul miami tévé most lokser

– Ó, a pokolba is – mondta. – Gyerünk, keressünk egy tévét.

– Miért? Mi történt? – kérdezte Richman.

– Baj van.

9 ÓRA 20 PERC

64-es épület, IVCs

– Ez a látvány tárult elénk néhány másodperccel ezelőtt a Miami nemzetközi repülőtéren, amikor a Sunstar Airlines sugárhajtású gépe lángba borult, miután a bal hajtóműve

minden előzetes jelzés nélkül felrobbant, és a forgalmas kifutópályát halálos repeszekkel fröcskölte tele.

– Ó, hogy az a...! – kiáltott fel Kenny Burne. A tévé körül fél tucat mérnök tolongott, és elálltak a képet Casey előtt, aki éppen belépett a szobába.

– Csodálatosképpen a fedélzeten levő kétszázhetven utas közül senki sem sérült meg. Az N-22-és Norton széles törzsű gép felszálláshoz készülődött, amikor az utasok észrevették a hajtóműből kiáradó fekete füstfelhőket. Másodpercekkel később a gépet robbanás rázta meg, amikor a bal hajtómű szó szerint darabokra robbant szét, és azonnal lángba borult.

A képernyő ezt nem mutatta, csak távolról lehetett látni az N-22-es repülőgépet. A szárny alól sűrű fekete füst gomolygott.

A kamera most az utasok tömegére irányult, akik a repülőtér épületében

téblábolnak. Rövid snittek következtek. Egy hét- vagy nyolcéves kisfiú azt mondta: – Mindenki izgatott lett a füst miatt. – Aztán bevágtak egy kamasz lányt, aki a fejét rázta, a haját a vállára simította, és azt mondta:

– Állati, állati ijesztő volt. Csak láttam a füstöt, és állatira megijedtem. – A riporter azt mondta: – Mire gondolt, amikor hallotta a robbanást? – Állatira megijedtem – mondta a lány. – Gondolt arra, hogy pokolgép volt? – kérdezett újra a riporter. – Abszolúte. Egy pokolgép.

Kenny Burne megfordult a sarkán, a kezét a levegőbe emelte. – Elhiszitek, hogy ilyen marhaságot nyomnak a tévében? Arról kérdeznak *gyerekeket*, hogy mit *gondoltak*. Ez a hír. „Mire gondoltál?” „Jézuskám, lenyeltem a jégkrémemet.” – Felhorkant. – A gyilkos repülőgépek és az őket imádó utasok!

A képernyőn most egy idős asszony jelent meg, aki azt mondta: – Igen, arra gondoltam, hogy meg fogok halni. Persze hogy erre gondol az ember. – Aztán egy középkorú férfi: – A feleségemmel imádkoztunk. Az egész családuk letérdelt a kifutópályán, és hálát adtunk az Úrnak. – Féltek? – kérdezte a riporter. – Azt gondoltuk, hogy meg fogunk halni – válaszolta a férfi. – A kabin tele volt füsttel: csoda, hogy megmenekültünk.

Burne megint rikácsolt: – Te seggfej! Egy *autóban* meghalhattál volna. Egy *night clubban* meghalhattál volna. De nem egy széles törzsű Norton gépen! Úgy terveztük meg, hogy meg tudd menteni azt a nyomorult, szaros életedet!

– Nyugodj meg – mondta Casey. – Szeretném hallani.

Egy mellbevágóan szép, Armani-kosztümös latin-amerikai nő állt

szemben a kamerával, felfelé tartotta a mikrofont: – Az utasok, úgy tűnik, kezdenek magukhoz térni azok után, amin keresztülmentek. A sorsuk még nem sokkal ezelőtt igencsak bizonytalan volt, amikor egy széles törzsű Norton gép felrobbant a kifutópályán, a narancssárga lángok az ég felé lövelltek...

A tévé újra bemutatta a korábbi telefotó felvételt, amelyen a kifutópályán levő gép szárnya alól gomolyog a füst. Nagyjából annyira tűnt veszélyesnek, mint egy lelocsolt tábortűz.

– Várjunk csak egy percet, várjunk csak! – mondta Kenny. – Egy széles törzsű Norton gép robbant fel? A *Sunstar* szaros hajtóműve robbant fel! – A képernyőn levő képre mutatott. – Ez egy átkozott turbinakigyulladás: a forgószárnylapátok áttörtek a motorburkolaton, s *pont ez az, amiről előre megmondtam, hogy befog*

következni!

– Te előre megmondtad? – kérdezte Casey.

– A pokolba is, hát persze – mondta Kenny. – Ezt az egész ügyet ismerem. A Sunstar tavaly vásárolt hat hajtóművet az AeroCivicastól. Az üzlethez engem hívtak meg konzultánsnak a Norton részéről. Megvizsgáltam a hajtóműveket, és egy valagnyi sérülést találtam – kicsorbult forgószárnyak és repedések a vezérsíkon. Úgyhogy azt mondtam a Sunstarnak, utasítsák vissza őket. – Kenny hadonászott. De miért hagytak volna ki egy jó üzletet? A Sunstar inkább átépítette őket. A szétszerelésnél egy csomó rozsdát találtunk, úgyhogy a tengerentúli generálózási papírok nyilván hamisak voltak. Megint mondtam nekik: hagyjátok ezt az egészet. De a Sunstar felrakta a gépeire. Úgyhogy most

felrobban a turbina – ez aztán a rohadt nagy meglepetés –, és a darabjai belevágódnak a szárnyba, így a nem gyúlékony hidraulikus folyadék *elkezd füstölni*. Azért nem gyulladt ki, mert a folyadék nem ég. És ez a *mi hibánk*?

– ... komolyan megijedt a fedélzeten levő kétszázhetven utas. Szerencsére nem voltak sérülések...

– Így van – mondta Burne. – A törzs nem sérült meg, hölgyem. Nem sérült meg senki. A szárny nyelte el a robbanást – ami szárnyunk!

– ... arra várunk, hogy beszélhessünk a légitársaság képviselőivel erről az ijesztő tragédiáról. Egy kicsit később visszatérünk önökhöz a helyszínről. Stúdió.

A kamera visszatért a hírszobába, ahol egy nyalka műsorvezető azt mondta: – Köszönöm, Alicia, ezt az igazán izgalmas helyszíni riportot a Miami repülőtéren történt megrázó

robbanásról. Ha lesznek újabb részletek, felvesszük a fonalat. És most vissza a műsorrendünkhöz.

Casey megkönnyebbülten sóhajtott fel.

– Nem tudom elhinni ezt a szarságot!

– kiáltotta Kenny Burne. Sarkon fordult és kirohant a szobából, az ajtót bevágta maga mögött.

– Mi a baja? – kérdezte Richman.

– Most az egyszer azt mondom, hogy az események őt igazolják – mondta Casey. – Az tény, hogy ha hajtóműprobléma volt, az nem a Norton hibája.

– Mit ért ezen? Azt mondta, hogy vele konzultáltak a...

– Nézze – felelte Casey –, meg kell értenie: mi sárkányszerkezeteket építünk. Nem készítünk hajtóműveket, és nem is javítjuk őket. Semmi közünk a hajtóművekhez.

– Semmi? De hiszen...

– A hajtóműveinket más társaságok szállítják: a General Electric, a Pratt and Whitney, a Rolls-Royce. De az újságírók sohasem értik a különbséget.

Richman kétkedőnek látszott. – Ez szőrszálhasogatás...

– Szó sincs róla. Ha elromlik a hajszáritója, az elektromos műveket hívja ki? Ha defektet kap, az autógyártót hibáztatja?

– Természetesen nem – mondta Richman –, de hát ez akkor is a maguk gépe – a hajtóművekkel és minden egyébbel együtt.

– Nem így van – mondta Casey. – Mi összeszereljük a gépet, és aztán azt a hajtóműmárkát építjük bele, amit a vásárló választ ki. Ugyanúgy, ahogy maga különböző abroncsmárkákat tetethet fel az autójára. De ha a Michelin egy sorozat rossz gumit gyárt le, és defektesek lesznek, az sem a Ford bűne. Ha maga simára koptatja a

kerekeit és balesetet szenved, az nem a Ford bűne. És ugyanez a helyzet velünk is.

Richman még mindig nem tűnt meggyőzöttnek.

– Mi csak annyit tehetünk – mondta Casey –, hogy ellenőrizzük: a gépeink biztonságosan repülnek-e azokkal a hajtóművekkel, amelyeket beépítünk. De nem kényszeríthetjük a légitársaságokat, hogy tartsák karban a hajtóműveket a gép egész élettartama alatt. Ez nem a mi dolgunk, és ahhoz, hogy megértsük, mi is történt valójában, ezt világosan látni kell. A riporter a feje tetejére állította az egészet.

– Miért?

– Annak a gépnek felrobbant a turbinája – mondta Casey. – A forgószárnylapátok letörtek a turbinatárcsáról, és a hajtóműburkolat nem fogta vissza a töredékeket. A hajtómű azért robbant fel, mert nem volt

megfelelően karbantartva. Ennek soha nem lett volna szabad előfordulnia. De ami szárnyunk elnyelte a szerteszálló darabokat, s ezzel megvédte az utasokat a kabinban. Úgyhogy ennek az eseménynek a valódi értelme ez: a Norton repülőgépe olyan jól volt megépítve, hogy megvédett kétszázhetven utast a rossz hajtóműtől. Tulajdonképpen hősök vagyunk, de a Norton részvényei holnap esni fognak. És a közönség egy része lehet, hogy nem mer a Norton gépein repülni. Ez a megfelelő reagálás arra, ami tulajdonképpen történt? Nem. De ez a megfelelő reagálás arra, amiről a tévé beszámolt. És ez nagyon frusztrálja a mi embereinket.

– Nos – mondta Richman –, legalább nem említették a TransPacifict.

Casey bólintott. Legelőször emiatt aggódott, ezért rohant át a parkolón a tévéhez. Azt szeretne volna tudni, hogy

az új beszámolókat összekapcsolják-e a Miamiban történt hajtóműrobbanást a TPA-járat előző napi incidensével. Ez nem következett be – legalábbis egyelőre. De előbb vagy utóbb be fog.

– Mindjárt özönlének a telefonhívások – mondta Casey. – Kezdődik a buli.

9 ÓRA 40 PERC

Az 5-ös hangár

Az 5-ös hangár előtt, ahol a Transpacific gépet vizsgálták, tucatnyi biztonsági őr állt. Ez volt a szokásos eljárás minden alkalommal, amikor a Felújító és Karbantartó Szolgálat csoportja megjelent a gyárban. Ezek a csoportok járták a világot, a balesetet szenvedett gépeken végeztek hibaelhárítást. Az FAA-tól kaptak jogosítványt a helyszínen történő

javításra. De mivel fontosabb volt a szakértelmük, semmint az, ki hány éve tagja a szakszervezetnek, e csoportokat a nem szakszervezetiek közül válogatták össze, úgyhogy gyakran voltak súrlódások, amikor megjelentek a gyárban.

A hangárban a Transpacific halogénfényekben fürdő széles törzsű gépét csaknem elrejtette a kerekcs állványzat. A technikusok ellepték a repülő minden részét. Casey meglátta Kenny Burne-t, aki a hajtóműveket vizsgálta, s közben átkozta a szerelőcsapatát. Kibocsátották a motorgondolából kitüremkedő két sugárterelő lapot, és fluoreszcencia és vezetőképeség teszteket végeztek a görbe felületű motorburkolatokon.

Ron Smith és a villanyszerelő csoport egy emelt platformon állt a gép gyomra mellett. Feljebb a pilótafülke ablakain keresztül Van Trung volt látható. Az ő

csapata az elektronikus dolgokat tesztelte.

Doherty pedig kint volt a szárnyon, ő vezette a szerkezeti csoportot. Az ő emberei darut használtak, hogy elmozdítsanak egy 2,5 méteres alumínium alkatrészt, az egyik törzshöz közeli orrsegédszárnyat.

– A hosszúcsontok – mondta Casey Richmannek. – Először a legnagyobb alkatrészeket vizsgálják meg.

– Úgy néz ki, mintha darabjaira tépnék az egészet mondta Richman.

Egy hang szólalt meg a hátuk mögött.
– Ezt úgy hívják, hogy a bizonyíték megsemmisítése!

Casey megfordult. Ted Rawley, az egyik berepülő pilóta őgyelgett be. Cowboycsizmát, kockás inget, sötét napszemüveget viselt. A legtöbb berepülő pilótához hasonlóan Teddy szerette, ha a veszély dicsőséges aurája lengi be.

– Ő a fő berepülő pilótánk – mondta Casey. – Teddy Rawley. Szokták Teddy Mackónak is hívni.

– Hé – tiltakozott Teddy. – Én egész télen ébren vagyok. Mindenesetre még mindig jobb, mint a „Casey és a hét törpe”.

– Őt meg így hívják? – kérdezte Richman hirtelen támadt érdeklődéssel.

– Na igen. Casey és a hét törpe. – Rawley odamutatott a mérnökökre. – A kis fickók. Hej-hó, hej-hó. – Elfordult a géptől, megbökdöste Casey vállát: – Szóval: hogy vagy, kislány? Hívtalak valamelyik nap.

– Tudom – mondta az asszony. – El voltam foglalva.

– Gondolom, hogy el voltál – mondta Teddy. – Fogadok, hogy Marder mindenkit keményen befogott. Szóval: mit találtak a mérnökök? Várj egy pillanatot, hadd tippeljek – abszolút semmit sem találtak, igaz? Az ő

gyönyörű gépük *tökéletes*. Szóval: a pilóta kellett hogy hibázzon, igazam van?

Casey nem szólt semmit. Richman kellemetlenül érezte magát.

– Hé – mondta Teddy. – Ne légy olyan szégyenlős. Ismerős sztori ez. Nézzünk szembe a tényekkel: a mérnökök oszlopos tagjai a Szívassuk Meg a Pilótákat Klubnak. Ezért tervezik úgy a gépeket, hogy azok gyakorlatilag automatikusak legyenek. A mérnökök egyszerűen gyűlölik a gondolatot, hogy valaki történetesen *irányíthatja* a gépüket. Olyan gusztustalan, ha egy melegvérű test van az ülésben. Ez megőrjíti őket. És természetesen ha bármi baj történik, az csak a pilóta miatt lehet. Igazam van?

– Ugyan már, Teddy – mondta Casey.
– Ismered a statisztikát. A balesetek túlnyomó részét a...

Ezen a ponton Doug Doherty letérdelt a felettük levő szárnyon, lehajolt, és fájdalmas hangon azt mondta: – Casey, rossz hírem van. Ezt látnod kell.

– Mi az?

– Majdnem biztosan tudom, mi hibásodott meg az 545-ös járaton.

Casey felmászott az állványzaton, és kiment a szárnyra. Doherty a belépőél felett guggolt. Az orrsegédszárnyakat már eltávolították, s így kitárult a szárny belső szerkezete.

Casey négykézlábra ereszkedett Doug mellett, és figyelt.

Az orrsegédszárnyak számára fenntartott térben egy sorozat nyomvonal volt kiképezve: egymástól egyméternyire futó kis sínek. Ezeken csúsztak ki az orrsegédszárnyak, amelyeket hidraulikus dugattyúk vezéreltek. A sín elülső végénél egy

emelőcsap volt, amely engedte az orrsegédszárnyakat lefelé hajolni. A tér hátsó részében Casey látta a dugattyúkat, amelyek a síneken vezették az orrsegédszárnyakat. Most, hogy az orrsegédszárnyakat eltávolították, a dugattyúk egyszerű fémkaroknak tűntek, amelyek a semmibe meredeztek. Caseyt most is, mint mindig, amikor a repülőgép belsejét látta, lenyűgözte a fantasztikus összetettség.

– Hol? – kérdezte.

– Itt – mondta Doug.

Az egyik kitüremkedő kar fölé hajolt, és egy hátul levő kis fémkiszögellésre mutatott, amelyet egy horogba hajlítottak bele. Az alkatrész nem volt sokkal nagyobb, mint Casey hüvelykujja.

– Igen?

Doherty lenyúlt, visszanyomta a kezével az alkatrészt. Az visszakattant.

– Ez az orrsegédszárnyak rögzítőcsapja mondta. – Rugóval működik, amit egy mágnestekercs aktivizál belülről. Amikor az orrsegédszárnyak visszahúzódnak, a csapszeg átpattan, és megtartja a helyén.

– És?

– Nézz rá – mondta a férfi a fejét rázva. – El van görbülve. Casey összeráncolta a szemöldökét. Ha el is volt görbülve, ő nem látta. Neki egyenesnek tűnt. – Doug...

– Ide nézz. – Egy fémvonalzót támasztott neki a csapnak, így mutatta, hogy a fém néhány milliméterrel balra hajlott. – És ez még nem minden – mondta. – Nézd meg a forgópánt munkafelületét. Elkopott. Látod?

Odanyújtott Caseynek egy nagyítóüveget. Az asszony kilenc méterrel a föld felett a belépőélre hajolt, és az alkatrészt kémlelte. Tényleg volt rajta kopás. Látta a záróhorog elnyűtt

felületét. De hát az ember számol valamennyi kopással egy olyan helyen, ahol a kallantyú fémje engedi ki az orrsegédszárnyakat. – Doug, tényleg azt gondolod, hogy ez jelentős?

– Ó, igen – mondta a síri hang. – Ez itt legalább két-három milliméteres kopás.

– Hány csap tartja az orrsegédszárnyat?

– Csak egy.

– És ha ez az egy hibás?

– Az orrsegédszárnyak kilazulhatnak repülés közben. Nem feltétlenül bocsátódnak ki teljesen. Ne felejtse el, hogy ezek kis sebességű kormányfelületek. De utazási sebességnél a hatás megsokszorozódik: egy enyhe kibocsátás megváltoztathatja az aerodinamikát.

Casey összeráncolta a szemöldökét, amint a kis alkatrészt vizsgálta a nagyítón keresztül. – De miért nyírna ki

a zár hirtelen, amikor a gép már túl van az út kétharmadán?

Doug a fejét rázta. – Nézd meg a többi csapot – mondta a szárnyra mutatva. – A munkafelületen nincs kopás.

– Talán a többit már cserélték, ezt meg itt nem?

– Nem – mondta a férfi. – Azt hiszem, a többi eredeti darab. Ezt cserélték ki. Nézd meg a következő csapot lent. Látnod az alkatrészpecsétet az alapnál?

Casey most már látta a kis domborított alakzatot, a háromszögbe foglalt H betűt egy számsorral. Az összes alkatrészgyártó ilyen szimbólumokat nyomott rá a termékeire. – Igen...

– Most nézd meg ezt a csapot. Látnod a különbséget? Ezen az alkatrészen a háromszög fejjel lefelé áll. Ez egy hamisított alkatrész, Casey.

A repülőgépgyártók számára a

hamisítás volt a legnagyobb probléma, amellyel a 21. század felé közeledvén szembe találták magukat. A sajtó figyelme főként a fogyasztási cikkek – például órák, CD-lemezek, számítógépszoftverek hamisítására koncentrált. Pedig minden iparágban virágzott a hamisítás, beleértve az autó- és repülőgép-alkatrészeket. Ezekben a szférákban a hamisítás új és baljóslatú fordulatot vett. Szemben egy hamis Cartier órával, egy hamisított repülőgép-alkatrész emberek halálát okozhatta.

– Oké – mondta Casey. – Ellenőrzöm a karbantartási feljegyzéseket, kinyomozom, honnan származik ez itt.

Az FAA megkövetelte az utasszállító légitársaságoktól, hogy rendkívül részletes feljegyzéseket vezessenek a karbantartásról. Minden alkalommal, amikor kicseréltek egy alkatrészt, feljegyezték a karbantartási naplóban.

Ráadásul a gyártók, bár tőlük ezt nem követelték meg, részletes naplót vezettek minden alkatrészről, amely eredetileg a géphez tartozott, és arról, hogy ki volt az előállítójuk. Ez az egész papírmunka azt jelentette, hogy minden egyes alkatrész a millióból visszavezethető volt az eredetéig. Ha egy alkatrészt kissereltek az egyik gépből, és átrakták egy másikba, azt is rögzítették. Ha egy alkatrészt kissereltek és megjavítottak, azt is rögzítették. A gép minden egyes alkatrészének megvolt a maga története. Ha elegendő idő állt rendelkezésre, pontosan meg lehetett állapítani, honnan érkezett ez vagy az az alkatrész, ki szerelte be és mikor.

Casey a szárnyban levő csapra mutatott. – Lefényképezted?

– Hát persze. Tökéletesen dokumentáltuk.

– Akkor húzd ki – mondta az asszony.
– Elviszem a fémesekekhez. Apropos, ez a helyzet okozhatta az „orrsegédszárny rendellenes helyzetben” jelzést?

Doug ritka mosolyainak egyikével ajándékozta meg. Igen, okozhatta. És azt gyanítom, hogy okozta is. Egyetlen nem idevaló alkatrész, Casey, és elromlik a repülőgép.

Amikor lemásztak a szárnyról, Richman izgatottan kérdezte: – Szóval erről van szó? Egy hibás alkatrészről? Ez történt? Meg van oldva?

Caseynek kezdett az idegeire menni. – Egyszerre csak egyet kérdezzen – mondta. – Ellenőriznünk kell.

– Ellenőrizni? Mit kell ellenőrizni? Hogyan?

– Mindenekelőtt ki kell találnunk, honnan származik az alkatrész – mondta Casey. – Menjen vissza az

irodába. Mondja meg Normának, hogy nézzen utána, küldik-e már a Los Angeles-i reptérről a karbantartási feljegyzéseket. És szóljon neki, hogy küldjön egy telexet a hongkongi képviselőnek, hogy az kérje el a légitársaság feljegyzéseit. Mondja neki azt, hogy az FAA kérte be őket, és szeretnénk először mi átnézni.

– Oké – mondta Richman.

Elindult az 5-ös hangár nyitott ajtaja felé, ki a napsütésre. Fontoskodva ment, mintha jelentős személy lenne, aki értékes információ birtokában van.

Casey azonban nem volt róla meggyőződve, hogy egyáltalán tudnak valamit.

Legalábbis egyelőre.

10 ÓRA 00 PERC

Az 5-ös hangár előtt

Casey kijött a hangárból, pislogott a reggeli napfényen. Don Brullt pillantotta meg, amint a kocsiából szállt ki messzebb, a 121-es épületnél. Az asszony elindult felé.

– Hello, Casey – mondta Brull, és becsapta az ajtót. – Kíváncsi voltam, mikor keresel meg újra.

– Beszéltem Marderrel – mondta Casey. – Esküszik rá, hogy a szárnyat nem adják át Kínának.

Brull bólintott. – Felhívott tegnap este. Ugyanezt mondta. – A hangja nem volt valami örömteli.

– Marder állítja, hogy ez csak rémhír.

– Hazudik – mondta Brull. – Igenis átadják.

– Nem lehet – mondta Casey. – Ennek nincs semmi értelme.

– Nézd – mondta Brull –, engem személy szerint ez nem érint. Mire tíz év múlva bezárják ezt a gyárat, én már

nyugdíjban leszek. De ez akkortájt lesz, amikor a gyereked elkezd egyetemre járni. Ott állsz majd, fizetned kell a komoly tandíjakat, és nem lesz állásod. Gondoltál erre?

– Don – mondta az asszony –, te magad mondtad, hogy nincs értelme átadni a szárnyat. Meglehetősen meggondolatlan lenne...

– Marder meggondolatlan. – Brull belehunyorogott a napfénybe. – Te is tudod. Tudod, mire képes.

– Don...

– Nézd – mondta Brull –, tudom, mit beszélek. Azokat a szerszámokat nem Atlantába szállítják, Casey. San Pedróba mennek – a kikötőbe. És lent San Pedróban speciális konténereket építenek a behajózáshoz.

Szóval innen származnak a szakszervezet elképzelései, gondolta Casey. – Ezek szupernagy szerszámok, Don mondta. – Nem szállíthatók

közúton vagy vasúton. A nagy szerszámok mindig hajón mennek. Azért építik a konténereket, hogy át tudják őket szállítani a Panama-csatornán. Ez az egyetlen módja, hogy eljussanak Atlantába.

Brull megrázta a fejét. – Láttam a fuvarleveleket. Azokon nem szerepel Atlanta. Szöul, Korea – ez szerepel rajtuk.

– Korea? – kérdezte az asszony összeráncolva homlokát.

– Így van.

– Don, de hát ennek *igazán* nincs értelme...

– De igen. Mert ez csak álcázás – mondta Brull. – Koreába küldik őket, aztán onnan átviszik Sanghajba.

– Megvannak a rakomány le vélek másolatai?

– Nincsenek nálam.

– Szeretném látni.

Brull sóhajtott. – Megszerezhetem őket, Casey. De nagyon nehéz helyzetbe hoztok itt. A fiúk nem fogják engedni, hogy ez az eladás megtörténjen. Marder azt mondja, csendesítsem le őket, de mit tehetek? Én a szakszervezetet vezetem, nem a gyárat.

– Mit értesz ezen?

– Nem áll hatalmamban.

– Don...

– Mindig kedveltelek, Casey – mondta a férfi. – De ha itt leszel láb alatt, nem fogok tudni neked segíteni.

És elsétált.

10 ÓRA 04 PERC

Az 5-ös hangár előtt

Ragyogott a reggeli nap, a gyárban vidám nyüzsgés folyt, a szerelők

kerékpáron közlekedtek az épületek között. Nyoma sem volt a fenyegetettség vagy veszély hangulatának. De Casey tudta, mire gondolt Brull: ő mostantól a senki földjére került. Idegesen elővette a mobil telefonját, hogy felhívja Mardert, amikor megpillantotta az éppen felé közeledő Jack Rogers zömök alakját.

Jack foglalkozott a repülési ügyekkel a *Telegraph-Star* című megyei újságnál. Ötvenes évei vége felé járt, jó, komoly újságíró volt, a nyomtatott sajtó munkásainak korábbi nemzedékére emlékeztetett, akik ugyanannyit tudtak a környezetükről, mint azok, akiket interjúvoltak. Jack integetett Caseynek.

– Szia, Jack – mondta az asszony. – Mi a helyzet?

– A miatt a szárny szerszámbaleset miatt jöttem, ami ma reggel történt a 64-esben – mondta. – Amikor a daru leejtette a rekeszt.

– Csúnya ügy – mondta Casey.

– Volt ma még egy baleset a gyárban. A szerszámot felrakták a teherautóra, de a sofőr túl gyorsan vett be egy kanyart a 94-es épületnél. A szerszám lecsúszott a földre. Nagy ramazuri volt.

– Húha – mondta Casey.

– Ez nyilvánvalóan szakszervezeti akció – mondta Rogers. – A forrásaim szerint a szakszervezet szembehelyezkedett a kínai üzlettel.

– Hallottam róla – bólintott Casey.

– Mert a szárnyat átadják Sanghajnak a vásárlási megállapodás szerint?

– Ugyan már, Jack. Ez nevetséges.

– Ezt mint tényt mondod?

Casey tett egy lépést hátra. – Jack – mondta. – Tudod, hogy nem beszélhetek készülő üzletről. Senki sem teheti, amíg meg nem száradt a tinta a szerződésen.

– Oké – mondta Roger. Elővette a noteszát. – Ez eléggé örült rémhírnek

néz ki. Egyetlen társaság sem adott át soha helyi gyártásra szárnyat. Ez öngyilkosság lenne.

– Pontosan – mondta Casey. Végül is állandóan ugyanarra a kérdésre tért vissza. Miért adná át Edgarton a szárnyat? Miért adná át bármelyik társaság a szárnyat? Ennek egyszerűen nincs értelme.

Rogers felpillantott a noteszából. – Kíváncsi vagyok, miért gondolja azt a szakszervezet, hogy a szárny leggyártását átadják.

Casey vállat vont. – Ezt tőlük kell megkérdezned. – Rogernek voltak forrásai a szakszervezetnél. Nyilván Brull. Talán mások is.

– Hallom, vannak dokumentumaik, amelyek ezt bizonyítják.

– Megmutatták neked?

Rogers megrázta a fejét. – Nem.

– Nem tudom elképzelni, miért nem mutatták meg, ha a birtokukban vannak.

Rogers mosolygott. Valamit hozzáírt a jegyzeteihez. – Bosszantó ez a turbinarobbanás Miamiban.

– Én csak azt tudom, amit a tévé mondott.

– Gondolod, hogy befolyásolni fogja a közönség véleményét az N-22-esről? – Nem zárta vissza a tollat, készen arra, hogy leírja, amit az asszony mond.

– Miért befolyásolná? A probléma a hajtóművel volt, nem a sárkányszerkezettel. Én azt tippelem, hogy kiderül: egy rossz kompresszortárcsa okozta a robbanást.

– Nem kétlem – mondta Jack. – Beszéltem Don Petersonnal az FAA-nál. Azt mondta, az a bizonyos incidens a San Franciscó-i nemzetközi repülőtéren amiatt történt, hogy felrobbant a kompresszor hatodik fokozatának a tárcsája. A tárcsában törékeny nitrogénzárványok voltak.

– Alfa zárványok?

– Így van. És azonkívül anyagkifáradásról is szó volt. Casey bólintott. A hajtómű-alkatrészeket 1370 °C-on működtetik, s ez jóval felette van a legtöbb, már 1204 foknál folyékonnyá váló ötvözet olvadási pontjának. Ezért ezeket az alkatrészeket a legfejlettebb eljárásokkal titániumötvözetből készítik. Az egyes alkatrészek előállítása kész művészet – a forgószárnylapátokat egyetlen fémkristályként „növesztik”, s ez fantasztikusan erőssé teszi őket. De még hozzáértő kezek között is rendkívül törékeny az előállítási folyamat. Az anyag kifáradása olyan állapot, amelyben a turbinatárcsák titániuma mikroszerkezeti csomókká áll össze, s így könnyen megrepedhet.

– És mi a helyzet a Transpacific járattal? – kérdezte Rogers. – Ott is hajtóműprobléma volt?

– A Transpacific tegnap történt, Jack. Épp csak hogy elkezdtük a vizsgálatot.

– Te vagy a MEO-s az IVCs-nél, igaz?

– Igen.

– És meg vagy elégedve a vizsgálat menetével?

– Jack, nem fűzhetek kommentárt a Transpacific vizsgálathoz. Túl korai.

– Nem túl korai a kezdődő találgatásokhoz – mondta Rogers. – Tudod, hogy mennek az ilyen dolgok, Casey. Sok felesleges duma. Olyan hamis hírek, amelyeket később nehéz tisztázni. Csak szeretném pontosítani az adatokat. Kizártátok a hajtóműveket?

– Jack – mondta Casey –, nem fűzhetek hozzá semmit.

– Szóval nem zártátok ki a hajtóműveket?

– Nincs kommentár, Jack.

Az újságíró feljegyzett valamit a noteszába. Anélkül, hogy felnézett volna, azt mondta: – És felteszem, hogy az orrsegédszárnyakat is vizsgáljátok.

– Mindent vizsgálunk, Jack.

– Mivel a 22-es segédszárny-problémáinak már hosszú története van...

– Nagyon régi történet – mondta Casey. – Évekkel ezelőtt megoldottuk a problémát. Ha jól emlékszem, írtál is erről egy cikket.

– De most két napon belül két incidensetek volt. Nem aggaszt a gondolat, hogy az utazóközönség elkezdi az N-22-est szerencsétlen repülőgépnek tekinteni?

Casey már látta, milyen irányba akarja az újságíró elvinni a sztorit. Nem akarta tájékoztatni, de Jack azt adta értésére, mit fog megírni, ha ő nem fűz hozzá semmi kommentárt. Ez volt a sajtózsarolás szokásos, bár nem túl erős formája.

– Jack – mondta Casey –, háromszáz N-22-esünk van szolgálatban világszerte. A típusnak kiemelkedő biztonsági statisztikája van. – Ami azt

illeti, egészen tegnapig, ötéves szolgálat után nem volt ezen a gépen halállal végződő baleset. Ez ok volt a büszkeségre, de az asszony úgy döntött, hogy nem említi meg, mert lelki szemével már látta a bevezető mondatot: *„Az első haláleset, ami az N-22-es repülőgépen előfordult, tegnap történt...”*

Ehelyett azt mondta: – A közönséget a legjobban a korrekt információ szolgálja. És ebben a percben nincs semmilyen információnk, amit fel tudnánk kínálni. Felelőtlenség lenne találgatni.

Ez megtette a hatását. Jack elrakta a tollat. – Oké. És nem megírandó információként mondhatasz valamit?

– Persze. – Casey tudta, hogy bízhat a férfiban. – Az 545-ös kegyetlen állásszögváltozáson ment keresztül. A gép valószínűleg bukdácsolt. Nem tudjuk az okát. A repülésiadat-rögzítő működése abnormális. Napokig fog

tartani, amíg rekonstruáljuk az adatokat. Olyan gyorsan dolgozunk, amennyire csak tudunk.

– Ez befolyásolni fogja a kínai üzletet?

– Remélem, hogy nem.

– A pilóta kínai volt, igaz? Chang?

– Hongkongi. Nem tudom a nemzetiségét.

– Kellemetlenné teszi a dolgot, ha a pilóta hibája?

– Tudod, hogy mennek az ilyen vizsgálatok, Jack. Akármilyen is derül ki, valakinek kellemetlen lesz. Ezzel nem foglalkozhatunk. Egyszerűen hagynunk kell a dolgokat menni a maguk útján.

– Természetesen – mondta Jack. – Apropos, ez a kínai üzlet biztos? Állandóan azt hallom, hogy nem.

Casey vállat vont. – Őszintén szólva nem tudom.

– Marder beszélt veled erről?

– Személyesen velem nem. – Az asszony gondosan válogatta meg a

szavait, reménykedett, hogy az újságíró nem kapaszkodik bele ebbe a mondatba. Nem tette.

– Oké, Casey – mondta. – Ezt hagyjuk, de valamid csak van. Muszáj ma leadnom valamilyen anyagot.

– Hogyhogy nem foglalkozol Olcsójánosékkal? – mondta Casey, azt a lekicsinylő nevet használva, ahogy az egyik alacsony árakat kínáló légitársaságot emlegették a gyárban.

– Még senki sem írta meg azt a sztorit.

– Hülyéskedsz? – mondta Rogers. – Már a fél város foglalkozott vele.

– No igen, de senki sem hatolt a történet lényegéig – mondta Casey. – A szuperolcsó légitársaságok tőzsdei spekulációkból élnek.

– Tőzsdei spekulációkból?

– Hát persze – mondta Casey. – Megveszel pár olyan öreg és rosszul karbantartott repülőgépet, hogy egyetlen magára adó társaság sem

fogja használni még tartaléknak sem. Ezután kiadod alvállalkozónak a karbantartását, hogy korlátozd a felelősségedet. Majd olcsó jegyárakat kínálsz, és a készpénzt arra fordítod, hogy új útvonalakat vásárolsz. Ez piramisjáték, de papíron nagyszerűen fest. Felmegy a volumen, felmegy a jövedelem, és a Wall Street imád. Olyan sokat takarítasz meg a karbantartáson, hogy rakétasebességgel megy fel a nyereséged. A tőzsdei árfolyamod újra és újra megduplázódik. Mire elkezdenek felhalmozódni a hullák – mert tudod, hogy ez be fog következni –, te már vagyont csináltál a tőzsdén, és megengedheted magadnak a legjobb ügyvédet. Ez a szép abban, ha megszűnik az állami szabályozás, Jack. Amikor megérkezik a számla, nem fizeti ki senki.

– Kivéve az utasokat.

– Pontosan – mondta Casey. – A repülés biztonsága mindig is becsületbeli ügy volt. Az FAA-t azért hozták létre, hogy figyelemmel kísérje a légitársaságokat, nem azért, hogy örködjön felettük. Úgyhogy ha az állami szabályozás megszűnik, kötelességünk, hogy figyelmeztessük az utazóközönséget. Vagy háromszorosára kell növelnünk az FAA pénzügyi támogatását. Vagy az egyik, vagy a másik.

Rogers bólintott. – Barry Jordan a *Los Angeles Timestól* azt mondta, ő a biztonsági aspektusról ír. De ez egy csomó energiát igényel – idő kell, amíg megírod, aztán ügyvédek veszik górcső alá a kéziratot. Az én újságom ezt nem engedheti meg magának. Nekem valami olyasmire van szükségem, amit ma este leadhatok.

– Van egy jó tippem a számodra, de nem hivatkozhatok rád.

- Természetesen – mondta Rogers.
- A felrobbant hajtómű egyike volt annak a hatnak, amit a Sunstar az AeroCivicastól vásárolt. Kenny Burne volt a konzultánsunk. Ő vizsgálta meg a hajtóműveket, és egy csomó sérülést talált bennük.
- Milyen sérülést?
- Kicsorbult forgószárnyakat és repedéseket a vezérsíkon.
- A *forgószárnylapátokon* volt anyagkifáradásból származó repedés?
- Így van – mondta Casey. – Kenny azt tanácsolta nekik, hogy küldjék vissza a hajtóműveket, de a Sunstar átépítette őket, és beszerelte a gépekbe. Amikor felrobbant az a hajtómű, Kenny dühöngött. Úgyhogy esetleg kaphatsz tőle egy nevet a Sunstarnál. De ránk nem hivatkozatsz, Jack. Nekünk ezekkel az emberekkel üzletelnünk kell.

– Megértem – mondta Rogers. – Kösz. De a szerkesztőm majd tudni akarja azt is, mik voltak ma ezek a balesetek az üzemben. Úgyhogy meséld el. Biztos vagy benne, hogy a kínai gyártásátadás-történetek alaptalanok?

– Már megint itt tartunk?

– Igen.

– Ezt nem tőlem kell kérdezned. Edgartonnal kell beszélned.

– Hívtam, de a titkárnője azt mondta, hogy városon kívül van. Hol? Pekingben?

– Ezt nem kommentálhatom.

– És mi a helyzet Marderrel?

– Mi van vele?

Rogers vállat vont. – Mindenki tudja, hogy Marder és Edgarton meg tudnák fojtani egymást egy kanál vízben. Úgy volt, hogy Mardert nevezik ki elnöknek, de az *Igazgatótanács* máshogy döntött. Viszont Edgartonnal is csak egyéves szerződést írtak alá, úgyhogy tizenkét

hónapja van a bizonyításra. És hallom, hogy Marder veszettül fúrja.

– Én nem tudok erről. – Természetesen Casey hallott ilyen pletykákat. Nem volt titok, hogy Marder keservesen csalódott, amikor Edgartont nevezték ki. Az már más kérdés, hogy Marder mit léphet ezután. Az ő feleségéé volt a társaság részvényeinek tizenegy százaléka. Marder az összeköttetéseivel még össze tudott volna szedni talán ötszázaléknyi szavazatot. De tizenhat százalék nem elég ahhoz, hogy ő diktáljon, különösen mivel Edgarton az Igazgatótanács komoly támogatását élvez.

Úgyhogy a gyárban a legtöbben azt gondolták, Mardernak nincs más esélye, csak az, hogy Edgartonnal együtt menetel – legalábbis egyelőre. Mardernak ez nem tetszhetett, de más választása nem volt. A társaság likviditási problémákkal küzdött. Úgy

építettek repülőgépeket, hogy még nem voltak rájuk vevők. Ugyanakkor dollármilliárdokra volt szükség ahhoz, hogy ki tudják fejleszteni a következő repülőgép-nemzedéket, és a jövőben is talpon maradjanak az üzleti világban.

Szóval a helyzet világos volt. A társaságnak vásárlókra volt szüksége. És ezt mindenki tudta. Beleértve Mardert is.

– Nem hallottad, hogy Marder férja Edgartont? – kérdezte Rogers.

– Nincs hozzáfűznivalóm – mondta Casey. – De annyit elárulhatok neked, hogy ennek semmi értelme. A társaságnál mindenki akarja ezt az üzletet, Jack. Beleértve Mardert is. Marder keményen dolgoztat minket, hogy minél előbb oldjuk meg az 545-ös problémáját az üzlet sikerének érdekében.

– Gondolod, hogy a társaság híret rontani fogja a két fő tisztségviselő rivalizálása?

– Nem tudom.

– Oké – mondta végül az újságíró, és becsukta a noteszát. – Hívjál fel, ha lesz valami eredmény az 545-össel, jó?

– Persze, Jack.

– Kösz, Casey.

Amikor otthagyta az újságírót, Casey úgy érezte, hogy az interjúval járó erőfeszítés kimerítette. Manapság egy újságíróval való beszélgetés olyan, mint egy halálos sakkjátszma: néhány lépéssel előre kellett gondolkoznod, el kellett képzelned az összes lehetséges módot, ahogy az újságíró eltorzíthatja a nyilatkozatodat. A légkör könyörtelenül ellenséges volt.

Nem mindig volt így. Azelőtt a riporterek információt akartak, a

kérdéseik arra irányultak, hogy megvilágítsanak egy eseményt. A helyzet pontos képét szerették volna, és azon igyekeztek, hogy felderítsék az ember gondolkodásmódját. Lehet, hogy a végén nem értettek veled egyet, de becsületbeli kérdést csináltak abból, hogy pontosan tükrözzék az álláspontodat, mielőtt elvetették volna. Az interjú folyamata nem volt személyes, mivel az eseményre koncentráltak, amit megpróbáltak feltérképezni.

De manapság az újságírók úgy közelítették meg a sztorit, hogy a lényeg már készen volt a fejükben, úgy értelmezték a munkájukat, hogy azt kell bebizonyítaniuk, amit már tudtak. Nem annyira információra vágytak, mint a gaztett bizonyítékára. Ebben a hangulatban nyíltan szkeptikusan viseltettek az ember álláspontjával szemben, mivel eleve eldöntötték, hogy

az illető úgyis hazudni fog. Az általános bűnösség vélelméből indultak ki a fojtott ellenségeség és gyanakvás hangulatában. Ez az új légkör erősen személyes volt: szerettek volna valami kis hibán kapni, vagy buta nyilatkozaton fogni, vagy legalább egy mondaton, amit ki lehet ragadni a szövegekörnyezetből, és ostobának vagy érzéketlennek feltüntetni.

Miután annyira a személyre koncentráltak, az újságírók állandóan az egyéni találgatásokra voltak kíváncsiak. Gondolja, hogy az esemény végzetes lesz? Gondolja, hogy a társaság megszenvedi? Ilyenfajta találgatás elképzelhetetlen lett volna a korábbi újságíró-nemzedéknél, amely az események magyarázatára összpontosított. A modern zurnalisztika erősen szubjektív – „interpretatív” – volt, és a találgatás szolgált éltető eleméül. De Casey ezt

kimerítőnek találta.

És Jack Rogers, gondolta, még a jobbak közé tartozik. A nyomtatott sajtó képviselői mind jobbak. A tévériporterekkel kell nagyon vigyázni. Azok az igazán veszélyesek.

10 ÓRA 15 PERC

Az 5-ös hangár előtt

Miközben átment a gyár területén, Casey előhalászta a mobilját a táskájából, és felhívta Mardert. Eileen, a titkárnője azt mondta, hogy értekezleten van.

– Épp most váltam el Jack Rogerstól – mondta Casey. – Azt hiszem, meg akarja írni, hogy a szárnyat átadjuk Kínának, és hogy konfliktus van a gyár vezetői között.

– Húha – mondta Eileen. – Ez nem jó.

– Jobb, ha Edgarton beszél vele, és nyugvópontra viszi ezt a dolgot.

– Edgarton egyáltalán nem foglalkozik a sajtóval – mondta Eileen. – John hatkor jön vissza. Akarsz vele akkor beszélni?

– Azt hiszem, jó lenne.

– Előjegyezek – mondta Eileen.

10 ÓRA 19 PERC

Szilárdsági próba

Úgy nézett ki, mint egy repülőgéproncstelep: öreg repülőgéptörzsek, -farkak és -szárnydarabok hevertek szanaszét rozsdás állványzatokon. De a levegőt kompresszorok ütemes dohogása töltötte meg, és a gépalkatrészekre nehéz csőszervezetek voltak rákapcsolva, mint az intravénás vezetékek a páciensre. Ez volt a

szilárdságipróba-terep, a hírhedt Amos Peters birodalma.

Casey jobbról pillantotta meg: görbe hátú alak rövid ujjú ingben és lógó nadrágban. A kijelző állvány fölé hajolt egy Norton széles törzsű gép hátsó része mellett.

– Amos – szólította meg, és integetett neki, miközben elindult felé.

A férfi megfordult, rápillantott. – Menj innen.

Amos legenda volt a Nortonnál. Zárkózott és csökönyös embernek ismerték. Hetven felé járt, már rég elhagyta a nyugdíjkorhatárt, mégis folytatta a munkát, mert ez létfontosságú volt a cégnek. A specialitása a sérülési tolerancia misztikus területe volt, vagyis az anyagkifáradás tesztelése. És az anyagkifáradás tesztelésének most sokkal nagyobb jelentőséget tulajdonítottak, mint tíz évvel ezelőtt.

Az állami szabályozás megszüntetése óta a légitársaságok hosszabban járatták a repülőgépeket, mint régebben. A hazai flottában háromezer gép volt húsz évnél is öregebb. Ez a szám a következő öt évben megduplázódhatott. Igazából senki sem tudta, mi fog történni ezekkel a gépekkel, ha tovább öregednek.

Kivéve Amost.

Amos volt az, akit az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács konzultánsnak hívott a híres Aloha-737-es balesethez, még 1988-ban. Az Aloha egy szigetek között közlekedő légitársaság volt Hawaiiban. Az egyik gépük 7200 méter magasan szállt, amikor a törzsről hirtelen levált a gép külső burkának öt méter hosszú darabja a kabinajtótól a szárnyig. A kabinból kiszökött a sűrített levegő, s egy stewardess, akit kiszippantott, meghalt. A hirtelen nyomáscsökkenés ellenére a

repülőnek sikerült biztonságosan leszállnia Mauiban, ahol a helyszínen kiselejtezték.

Az Aloha-flotta maradékát megvizsgálták rozsdásodás és anyagfáradás szempontjából. További két túlkoros 737-est selejteztek ki, és egy harmadikat hónapokon keresztül javítottak. Mind a három gépen kiterjedt burokrepedések és más, rozsdá által okozott sérülések voltak. Amikor az FAA kibocsátotta azt a légi alkalmassági direktívát, amely a 737-esek vizsgálatát rendelte el, tizennyolc különböző légitársaság által járatott további negyvennyolc repülőgépen találtak kiterjedt repedéseket.

A szakmabelieket meghökkentette a baleset, mivel a Boeingnek, az Alohának és az FAA-nak elvileg figyelemmel kellett kísérnie a légitársaság 737-es flottáját. A korróziós repedések ismert problémát jelentettek

néhány korai gyártású 737-esen, s a Boeing már figyelmeztette az Alohát, hogy a sós, nedves hawaii klíma „komoly” korróziós környezet.

Később a vizsgálat több okot is talált a balesetre. Kiderült, hogy az Alohánál, amely rövid járatokat bonyolított le a szigetek között, gyorsabban szaporodtak a felszállások és leszállások repülési ciklusai, semhogy a karbantartás lépést tudott volna tartani vele. Ez a stressz plusz az óceáni levegő által kiváltott korrózió több kis repedést okozott a repülőgép burkán. Az Aloha nem vette ezeket észre, mivel kevés jól képzett emberük volt. Az FAA pedig azért nem kapta őket rajta, mert el volt halmozva munkával, és kevés volt az embere. Az FAA fő karbantartási felügyelője Honoluluban kilenc légitársaságot és hét javítóállomást felügyelt a csendes-óceáni térségben Kínától Szingapúrig és a Fülöp-

szigetekig. Végül adódott egy járat, amelynek során a repedések kitágultak, és a szerkezet meghibásodott.

Az incidenst követően az Aloha, a Boeing és az FAA még hosszan mutogatott egymásra. Az Aloha flottáján talált, észrevétlenül maradt szerkezeti sérüléseket hol a rossz vezetésnek, hol az elégtelen karbantartásnak, hol az FAA hiányos felügyeletének, hol a pocsék mérnöki munkának tulajdonították. Még évek múlva is röpködtek a vádak és a viszonyvádak.

De az Aloha járat egyben felhívta az ipar figyelmét az öregedő repülőgépek problémájára, és ez tette hírnevessé Amost a Nortonnál. Meggyőzte a vezetést, hogy kezdjenek el felvásárolni régi gépeket, és a törzseket és szárnyakat használják szilárdsági próbára. A tesztelő felszereléseivel nap nap után ismétlődő próbáknak tette ki az öregedő gépeket, arra kényszerítette

őket, hogy szimuláljanak fel- és leszállást, szélökést és turbulenciát, hogy tanulmányozni tudja, hogyan és hol keletkeznek repedések.

– Amos – mondta Casey, amint odaért hozzá –, én vagyok az. Casey Singleton.

Az öregember rövidlátóan pislogott. – Ó, Casey. Nem ismertelek meg. – Rábándzsított. – A doktor új receptet írt fel... Hogy vagy? – Intett Caseynek, hogy jöjjön vele, és elindult a pár méternyire levő kis épület felé.

A Nortonnál senki sem értette, hogyan tudott Casey kijönni Amossal. Szomszédok voltak. Amos egyedül élt a mopszlijával, és Casey havonta egyszer vagy kétszer meghívta vacsorára. Amos viszonzásul azoknak a repülőgépbaleseteknek a történeteivel szórakoztatta, amelyeken valaha dolgozott. Visszanyúlt egészen az első BOAC Comet légi

szerencsétlenségekhez az 50-es években. Amosnak enciklopédikus tudása volt a repülőgépekről. Casey rengeteget tanult tőle, és Amos a tanácsadóféléjévé vált.

– Nem téged láttalak valamelyik reggel? – kérdezte.

– De igen. A lányommal.

– Gondoltam. Akarsz kávét? – Kinyitotta a házikó ajtaját, és Caseyt megcsapta az égett zacc éles szaga. Amos kávéja mindig szörnyű volt.

– Igen, köszönöm, Amos – mondta Casey.

Az öregember kávét öntött egy csészébe. – Remélem, jó lesz simán. Kifogyott a tejporom.

– Nagyon jó lesz, Amos. – Már egy éve nem volt tejpora. Amos magának is töltött kávét egy acélbögrébe, és intett

Caseynek, hogy üljön le az asztala előtt álló székbe. Az asztalon magasan tornyosultak a vastag jelentések.

*FAA/NASA Fejlett Szerkezeti Integritás
Nemzetközi Szimpózium.
Sárgányszerkezet-tartósság és sérülési
tolerancia. Termográfiai vizsgálati
technikák. Korróziókontroll és szerkezeti
technológia.*

Amos felrakta a lábát az asztalra, ösvényt vágott a folyóiratok között, hogy lássa Caseyt. – Én mondom neked, Casey, unalmas ezekkel az öreg szörnyetegekkel dolgozni. Azt a napot várom, amikor még egy T2-es tétel kerül ide be.

– T2-es? – kérdezte Casey.

– Persze, honnan is tudhatnád – mondta Amos. – Öt éve vagy itt, és egész idő alatt nem gyártottunk új modellt. De amikor új repülőgép születik, akkor az elsőt, ami lekerül a szalagról, T1-esnek nevezik el. 1. számú teszt tétel. Statikai próbának vetik alá: feltesszük a tesztállványra, és darabokra rázzuk szét. Hogy kitaláljuk,

hol vannak a gyenge pontjai. A második gép, ami lekerül a szalagról, a T2-es. Ezt használják anyagkifáradási tesztelésre – ez bonyolultabb probléma. Egy idő után a fém elveszti a nyúláserejét, törékennyé válik. Úgyhogy fogjuk a T2-est, betesszük a rázókeretbe, és felgyorsítjuk a fáradási tesztelést. Nap nap után, éveken keresztül fel- és leszállásokat szimulálunk. A Nortonnak az az elve, hogy több mint kétszer annyi időre teszteljük az anyagkifáradást, mint ahány évre a repülőgépet tervezték. Ha a mérnökök húszéves használatra terveznek meg egy gépet – mondjuk 50 ezer órára és 20 ezer ciklusra –, akkor több mint a kétszeresét végezzük el itt, mielőtt egyáltalán elkezdenénk a vásárlóknak szállítani. Akkor tudjuk, hogy a gépek ki fognak tartani. Milyen a kávé?

Casey lenyelt egy kortyot, és sikerült fegyelmeznie magát, hogy ne rázkódjon össze. Amos egész nap ugyanazon a zaccon futtatta keresztül a vizet. – Jó, Amos.

– Csak szóljál, ha kérsz. Van még. Szóval a legtöbb gyártó kétszer annyi időre teszteli a gépeket, mint a tervezett életkoruk. Mi majdnem négyszer annyi időre teszteljük. Azért mondjuk azt mindig, hogy a többi társaság fánkot csinál, a Norton pedig croissant-t.

– És John Marder mindig azt mondja: „Ezért van az, hogy a többiek pénzt csinálnak, mi pedig nem.”

– Marder. – Amos felhorkant. – Neki csak a pénz számít, az a lényeg. A régi időkben a vezetők azt mondták nekünk: „Csináljátok, gyerekek, olyan rohadtul jóra a gépet, amilyenre csak tudjátok.” Most azt mondják: „Csináljátok meg a legjobb gépet ennyi és ennyi pénzért.” Egy kicsit más utasítás, ha érted, mire

gondolok. – Hörpintett egy kis kávét.
Szóval, Casey, az 545-ös miatt jöttél?

Az asszony bólintott.

– Én nem tudok neked segíteni.

– Miért mondod ezt?

– A gép új. Itt az anyagkifáradás nem játszik szerepet.

– Az egyik alkatrész kérdéses, Amos.

– Casey megmutatta neki a műanyag zacskóban levő rögzítőcsapot.

– Hmm. – Amos a kezében forgatta a darabot, feltartotta a fény felé. – Ez egy
– ne mondd meg –, ez egy elülső rögzítőcsap a kettes segéd szárnyból.

– Így van.

– Persze hogy így van. – A férfi összeráncolta a szemöldökét. – De ez egy romlott alkatrész.

– Igen, tudom.

– No és mi a kérdésed?

– Doherty szerint ez okozta a gép meghibásodását. Lehetséges?

– Nos... – Amos a plafont bámulta,

gondolkozott. – Nem. Száz dollárt teszek rá, hogy *nem* ez okozta a gép meghibásodását.

Casey felsóhajtott. Visszatért a kiinduláshoz. Nem volt semmi vezérfonal.

– Ez elkedvetlenít? – kérdezte Amos.

– Őszintén szólva igen.

– Akkor ne figyelj rám – mondta Amos.

– Ez egy nagyon értékes vezérfonal.

– De miért? Te magad mondtad, hogy ez nem okozhatta a gép meghibásodását.

– Casey, Casey. – Amos megrázta a fejét. – *Gondolkozzál.*

Casey megpróbált gondolkozni, miközben ott ült és a rossz ízű kávé szagát érezte. Megpróbálta kitalálni, mire akar kilyukadni Amos. De az agya üres volt. A férfira nézett, aki az asztal túloldalán ült. – Áru!d el. Mit hagyok figyelmen kívül?

– A többi rögzítőcsapot kicserélték?

- Nem.
- Csak ezt az egyet?
- Igen.
- Miért csak ezt az egyet, Casey?
- Nem tudom.
- Találd ki.
- Miért? Mire utalhat ez?

Amos az égnek emelte a kezét. – Casey. Ne hülyéskedj már. Gondold végig. Probléma van a segédszárnyakkal az 545-ösön. Ez szárnyprobléma.

- Igaz.
- Most megtaláltatok egy alkatrészt, amit kicseréltek a szárnyon.
- Igaz.
- Miért cserélték ki?
- Nem tudom...
- Megsérült ez a szárny a múltban? Történt valami vele, hogy ezt az alkatrészt ki kellett cserélni? Más alkatrészeket is kicseréltek? Vannak

más hibás alkatrészek is a szárnyban?
Van maradandó károsodás a szárnyon?

– Látható helyen nincs.

Amos türelmetlenül rázta meg a fejét.
– Felejtsd el a *látható* dolgokat, Casey.
Nézd meg a hajónaplóban és a karbantartási feljegyzésekben. Nézd át ezt a részét a dolgoknak, és ismerd meg a szárny történetét. Mert valami mással van a baj.

– Azt gyanítom, hogy fogsz találni más hamisított alkatrészeket is – mondta Amos sóhajtván. – Manapság egyre több gépben vannak hamis alkatrészek. Felteszem, hogy ez várható. Manapság mindenki olyan, mintha hinne a Mikulásban.

– Hogyhogy?

– Mert úgy hisznek valamiben, hogy nem létezik mondta Amos. – Tudod: az állam kiengedi a kezéből a légitársaságokat, és mindenki ujjong. Olcsóbbak a jegyárak: mindenki ujjong.

De a légitársaságoknak csökkenteniük kell a költségeiket. Úgyhogy az étel szörnyű lesz. Ez rendben van. Kevesebb a közvetlen járat, több a felhordó járat. Ez is rendben van. A gépek mocskosak, mert a belsejüket ritkábban takarítják. Ez is rendben van. De a légitársaságoknak tovább kell csökkenteniük a költségeiket. Úgyhogy tovább használják a gépeiket, és kevesebb új gépet vásárolnak. A flotta öregszik. Ez is rendben van – egy darabig. De végül már nem. És közben folytatódik a költségnyomás. Szóval mit csökkentsenek még? A karbantartást? Az alkatrészeket? Mit? Ez nem mehet a végtelenségig. Egyszerűen nem mehet. Persze most a Kongresszus kísérgéli őket, lefaragják az FAA keretét, így kevésbé tudják őket ellenőrizni. A légitársaságok lazíthatnak a karbantartással, mivel senki sem ellenőrzi őket. És a közönség nem

törődik vele, mivel harminc éven keresztül az országnak volt a legjobb légi biztonsági statisztikája a világon. De az a helyzet, hogy ennek *megfizettük* az árát. Fizettünk azért, hogy új, biztonságos gépeink legyenek, és fizettünk azért, hogy ellenőrizzék őket, hogy biztos legyen a rendes karbantartásuk. De ezeknek az időknek vége. Manapság mindenki azt hiszi a semmire, hogy valami.

– Na és hol van ennek a vége? – kérdezte Casey.

– Száz dollárba lefogadom – mondta Amos –, hogy visszahozzák a szabályzókat tíz éven belül. Lesz egy balesetsorozat, és visszahozzák. A szabadpiac hívei sikítozni fognak, de az a helyzet, hogy a szabadpiac nem hozza meg a biztonságot. Csak a szabályozás segíthet. Ha biztonságos ételt akarsz, akkor célszerű ellenőröket alkalmazni. Ha biztonságos vizet

akarsz, akkor nem árt, ha van egy környezetvédelmi hivatal. Ha biztonságos tőzsdét akarsz, akkor jó, ha létezik a tőzsdefelügyelet. És ha biztonságos légitársaságokat akarsz, akkor szabályoznod kell őket. Hidd el, hogy majd ez is eljön.

– És az 545-ösön...

Amos vállat vont. – A külföldi légitársaságokra sokkal kevésbé szigorú szabályok vonatkoznak. Ott kint eléggé lazán veszik a dolgot. Nézd meg a karbantartási feljegyzéseket, és figyelmesen nézzél át minden olyan alkatrészt, ami gyanús.

Casey indulni készült.

– De Casey...

– Igen? – fordult vissza.

– Érted a helyzetet, igaz? Ahhoz, hogy ellenőrizd azt az alkatrészt, a hajónaplóval kell kezdened.

– Tudom.

– Ez a 64-es épületben van. Én most

nem mennék oda. Legalábbis nem egyedül.

– Ugyan már, Amos. Ott dolgoztam valamikor az üzemben. Minden rendben lesz.

Amos a fejét rázta. – Az 545-ös járat kemény dió. Tudod, hogyan gondolkoznak azok a fickók. Ha össze tudják zavarni a vizsgálatot, meg is teszik, még hozzá minden lehetséges módon. Légy óvatos.

– Az leszek.

– Légy nagyon, nagyon óvatos.

11 ÓRA 45 PERC

64-es épület

A 64-es épület középpontján egyszintű rácsos kalitkák sorozata húzódott végig. A gyártósor számára tároltak itt alkatrészeket. Kis rekeszek belsejében

pedig munkaállomásokat alakítottak ki, mindegyikben volt egy mikrofilmolvasó, alkatrészterminál és egy fő rendszerterminál.

Az alkatrészkalitkában Casey egy mikrofilmolvasó fölé görnyedt, átnézte a 271. számú repülőgéptörzs hajónaplóinak fotókópiáit. Ez volt a balesetet szenvedett TPA-gép eredeti gyártási megnevezése.

Jerry Jenkins, az alkatrészforgalmat ellenőrző művezető idegesen állt az asszony mögött, a tollat kapcsolgatta ki-be az asztalon, és azt mondogatta: – Megtaláltad? Megtaláltad már?

– Jerry – mondta Casey –, nyugi.

– Nyugodt vagyok – mondta Jerry az üzemet pásztázva. – Csak azt gondolom, hogy két műszak között is megcsinálhattad volna ezt.

– Jerry – mondta Casey. – Rohammunkában vagyunk. Jerry a tollat nyomogatta. – Mindenki eléggé

feszült a kínai üzlet miatt. Mit mondjak a fiúknak?

– Azt, hogy ha elveszítjük a kínai üzletet, akkor ezt a sort meg kell szüntetnünk, és mindenki elveszíti a munkáját.

Jerry nyelt egyet. – Ez igaz? Mert én azt hallottam...

– Jerry, hadd nézzem át ezt az anyagot, rendben?

A hajónapló tömegnyi dokumentációt tartalmazott – milliónyi papírlap, egyenként a repülőgép valamennyi alkatrészéről –, amit a repülőgép összeszerelésénél használtak. Ezek a papírok és a még terjedelmesebb dokumentáció, amely az FAA típusú engedélyhez kellett, a Norton tulajdonosi információját tartalmazta. Úgyhogy az FAA nem tárolta ezeket az adatokat, mivel ebben az esetben a versenytársak hozzájuk juthattak volna az információ szabadságáról szóló

törvény alapján, így aztán a Norton háromezer kilónyi papírt tárolt, ami minden egyes repülőgép esetében huszonnégy méternyi polcot foglalt el egy Comptonban levő tágas épületben. Az egészet mikrofilmre másolták, hogy az üzemben is elérhető legyen. De egy bizonyos alkatrész papírját megtalálni nagyon időigényes, gondolta Casey, és...

– Megtaláltad? Megtaláltad már?

– Igen – mondta végül. – Megvan.

Egy papír fotókópiáját bámulta. A montclairi (Kalifornia) Hoffman Fémművektől származott. Az orrsegédszárny rögzítőcsapját a tervrajzoknak megfelelő kóddal írták le: A/908/B-217L (2) Ant S1 Ltch. SS/HT. A gyártás gépelt dátuma, a gyárba szállítás pecsételt dátuma és a beépítés dátuma. Ezt két pecsét követte – az egyiket az a szerelő írta alá, aki beszerelte az alkatrészt a repülőgépbe,

a másikat a MEO ellenőre, aki jóváhagyta a munkát.

– Szóval – mondta Jerry. – Ez az eredeti gyártó, vagy mi?

– Igen, ez az. – A Hoffman volt az eredeti felszerelésgyártó. Az alkatrész közvetlenül tőle érkezett. Semmi közvetítő nem vett részt az üzletben.

Jerry a rácson keresztül az alatta levő üzemet figyelte. Látszólag senki sem nézte őket, de Casey tudta, hogy figyelik.

– Most elmész? – kérdezte Jerry.

– Igen, Jerry. Most elmegyek.

Elindult az üzemen keresztül, igyekezve az alkatrészkalitkák közötti folyosón maradni. Távol a daruktól. Közben fel-felpillantott a felső átjárókra, hogy megbizonyosodjon róla, senki sem járkal a feje felett. Nem volt ott senki. Egyelőre békén hagyták.

Amit eddig megtudott, az világos volt: az eredeti beépített alkatrész a TPA-

545-ösön közvetlenül a megbízható szállítótól érkezett. Az eredeti alkatrész bizonyára jó lehetett, az az alkatrész pedig, amit Doherty talált a szárnyban, hibásnak bizonyult.

Tehát Amosnak igaza volt.

Valami történt azzal a szárnyal, ami miatt meg kellett javítani. Valami a múltban. Demi?

Még mindig dolgoznia kellett az ügyön. És nagyon kevés ideje volt rá.

12 ÓRA 30 PERC

Norton, MEO

Ha az alkatrész hibás volt, honnan érkezett? Caseynek karbantartási adatok kellettek, de azok még nem érkeztek meg. Hol van Richman? Visszaérve az irodájába átlapozta a telexcsomót. Az összes képviselőjük a

világ minden pontjáról információt kért az N-22-esről. A madridi képviselőtől érkezett telex tipikus volt.

KÜLDI: S. RAMONES, MADRID
KÉPVISELETVEZETŐ
C. SINGLETON SZÁMÁRA, MEO/IVCS

AZ IBÉRIA KAPCSOLATOMON, B. ALONSONON KERESZTÜL ARRÓL ÉRTESÜLÖK, HOGY A MIAMI INCIDENS MIATT A JAA AZ N-22-ES REPÜLŐGÉP IGAZOLÁSÁNAK KÉSLELTETÉSÉT JELENTI BE ARRA HIVATKOZVA, HOGY A LÉGI BIZTONSÁGA AGGODALOMRA AD OKOT.

KÉREM VÁLASZÁT.

Casey sóhajtott. Sajnos azt, amiről a képviselő beszámolt, tökéletesen meg lehetett jósolni. A JAA (Joint Aviation Authorities), vagyis az Egyesült Légügyi

Hatóság az FAA európai megfelelője volt. Mostanában az amerikai gyártóknak egy csomó problémájuk volt vele. A JAA új szabályozó mechanizmusokat vezetett be, és több olyan bürokratája volt, aki nem tudott világos különbséget tenni a tárgyaláson elért kereskedelmi előny és a légi biztonság között. Már egy ideje a JAA különleges erőfeszítéseket tett annak érdekében, hogy kényszerítse az amerikai gyártókat: európai sugárhajtású hajtóműveket használni. Az amerikaiak ellenálltak, tehát logikus volt, hogy a JAA kihasználta a miami turbinarobbanást, s nyomást gyakorolt a Nortonra az igazolás visszatartásával.

De végül is ez politikai probléma volt, nem Casey területe. Áttért a következő telexre:

KÜLDI: S. NIETO, VANCOUVERI
KÉPVISELETVEZETŐ
C. SINGLETON SZÁMÁRA, MEO/IVCS

LU ZAN PING ELSŐTISZTEN
SÜRGŐS MŰTÉTET HAJTOTTAK
VÉGRE SZUBDURÁLIS VÉRÖMLÉNY
MIATT A VANCOUVERI
KÖZKÓRHÁZBAN, MA HAJNALI 4
ÓRAKOR. AZ ELSŐTISZT LEGALÁBB
48 ÓRÁIG NEM KIHALLGATHATÓ.
RÉSZLETEKKEL SZOLGÁLOK, AMINT
LEHET.

Casey abban reménykedett, hogy a sérült elsőtisztet korábban ki lehet majd hallgatni. Szerette volna megtudni, miért volt a gép hátsó részében, nem pedig a pilótafülkében. De úgy tűnt, hogy erre a válaszra a hét végéig várnia kell.

Elővette a következő telexet, és döbbenten meredt a papírra.

KÜLDI: RICK RAKOSKI, HONKONGI
KÉPVISELETVEZETŐ
C. SINGLETON SZÁMÁRA, MEO/IVCS

MEGKAPTAM A KARBANTARTÁSI
FELJEGYZÉSEK IRÁNTI KÉRÉSÉT A
TPA-545 JÁRAT, 271. TÖRZS,
098/443/HB09 SZÁMÚ KÜLFÖLDI
BEJEGYZÉSŰ GÉPRE, ÉS
TOVÁBBÍTOTTAM A
LÉGITÁRSASÁGNAK.

VÁLASZUL AZ FAA KÉRÉSÉRE A
TRANSPACIFIC KIADTA AZ ÖSSZES
ADATOT A HONGKONG-KAITAKI, A
SZINGAPÚRI, A MELBOURNE-I
JAVÍTÓMŰHELYBŐL. AZ ADATOKAT
HELYI IDŐ SZERINT 22 ÓRA 00
PERCKOR TOVÁBBÍJTJÁK A NORTON
ONLINE RENDSZERÉRE. MÉG
MINDIG NEM SIKERÜLT A
SZEMÉLYZET KIHALLGATÁSA.
SOKKAL NEHEZEBB, MINT
GONDOLTAM. RÉSZLETEK KÉSŐBB.

Okos húzás a légitársaságtól, gondolta Casey. Mivel nem akarták biztosítani a személyzet kihallgatását, úgy döntöttek, hogy minden mást biztosítanak, hogy mutassák a hajlandóságot az együttműködésre.

Norma jött be az irodába. – A Los Angeles-i reptérről érkeznek éppen az adatok – mondta. – És a hongkongit is elküldték már.

– Látom. Megvan az adatbázis címe?

– Itt van. – Odaadott egy cetlit, és Casey begépelte az íróasztala mögött álló terminálba. Először késedelmeskedett a hívás, azután ki világosodott a képernyő.

KARBANT. ADATOK N-22/ 271.

TÖRZS/ KR 098/443/ZB09

DD 5/14AS 6/19 MÓD 8/12

< KAITAK, JÁ – KARBANT. FLJEGY.
(A-C)

< SNGPUR JÁ – KARBANT.

FLJEGY. (CSAK B)

< MELB JÁ – KARBANT. FLJEGY.
(CSAK A, B)

– Hát akkor rajta – mondta Casey.
Nekiállt a munkának.

Majdnem egy órába telt, mire Casey megkapta a válaszokat. Akkor azonban már jó képe volt arról, hogy mi történt az orrsegédszárny rögzítőcsapjával a Transpacific repülőgépén.

Tavaly november 10-én egy Bombay-Melbourne járat közben a Transpacific gépének problémája volt a rádiókapcsolattal. A pilóta egy menetrenden kívüli leszállást végzett az indonéziai Jáván. Itt a rádiót minden nehézség nélkül megjavították (kicseréltek egy tönkrement nyomtatott áramkört), és a jávai földi személyzet

feltankolta a gépet, hogy az folytathassa az útját Melbourne-be.

Miután a repülőgép leszállt Melbourne-ben, az ausztrál földi személyzet észrevette, hogy a jobb szárny megsérült.

Köszönöm, Amos.

A szárny megsérült.

A melbourne-i szerelők észrevették, hogy a jobb szárnyon meghajlott az üzemanyag-csatlakozás, és a csatlakozó orrsegédszárny-rögzítő csap enyhén megsérült. Úgy gondolták, hogy ezt a jávai földi személyzet okozta az előző tankolásnál.

Az üzemanyagvezeték-csatolások az N-22-esen a szárny alsó részén helyezkedtek el, pontosan a belépőél alatt. Egy tapasztalatlan földi munkatárs nem az N-22-eshez való emelőszerkezetet használta, ezért a platformsín nekiszorult az üzemanyagtömlőnek, miközben a tömlő

csatlakoztatva volt a szárnyhoz. A tömlőkart belenyomta a szárnycsatolásba, amitől meghajlott a csatolás lemeze, s ezáltal megsérült a mellette levő orrsegédszárny-rögzítő csap.

A segédszárnyrögzítő-csapokat ritkán kellett cserélni, és a melbourne-i javítóállomásnak nem volt raktáron. Hogy ne kelljen késleltetni a gépet Ausztráliában, inkább úgy döntöttek, hogy engedik továbbrepülni Szingapúrba, és ott majd kicserélik az alkatrészt. Ugyanakkor Szingapúrban egy éles szemű karbantartási munkatárnak gyanús lett a pótcsap igazolópapírja. A karbantartók bizonytalanok voltak benne, valódi-e vagy sem.

Mivel az alkatrész egyelőre még normálisan funkcionált, a szingapúriak úgy döntöttek, hogy nem cserélik ki, és a repülőgépet Hongkongba küldték, a

Transpacific hazai repülőterére, ahol biztosítva volt, hogy az alkatrészt valóban kicserélik. A hongkongi javítóállomás munkatársai, akik tökéletesen tudatában voltak annak, hogy a világ hamisítóközpontjában élnek, különleges óvintézkedéseket tettek annak érdekében, hogy a tartalék alkatrészeik valódiak legyenek. Az alkatrészeket közvetlenül az eredeti gyártótól rendelték meg az Egyesült Államokból. Tavaly november 13-án a repülőgépbe vadonatúj orrsegédszárnyrögzítő csapot szereltek be.

Az alkatrész kíséreeokmánya megfelelőnek tűnt: Casey képernyőjén megjelent a fotókópiája. Az alkatrész a Hoffman Fémművektől érkezett a kaliforniai Montclairből – ez volt a Norton eredeti szállítója. De Casey tudta, hogy a papír hamis, mivel maga az alkatrész is hamis. Később majd kinyomozza, hogy valójában honnan

érkezett ez az alkatrész.

De most az egyetlen kérdés az volt, amit Amos fogalmazott meg:

Más alkatrészt is kicseréltek-e?

A termináljánál ülve Casey átnézte a hongkongi javítóállomás november 13-i karbantartási beszámolóját, hogy lássa, milyen munkát végeztek még el aznap a repülőgépen.

Lassan haladt. Át kellett néznie a karbantartási kártyák fénymásolatait, amelyeken kézzel írt megjegyzések szerepeltek minden ellenőrzés után. De végül megtalálta annak a munkának a leírását, amit a szárnyon végeztek el.

Erről három megjegyzés volt.

KICS J L FSZ 7.B. Kicserélve a jobb oldali leszálló fényoszóró 7. biztosítóka.

KICS J SGDSZ RCS. Kicserélve a jobb oldali orrsegédszárny rögzítőcsapja.

ELL KAPCS FELSZ CSOM.
Ellenőrizve a kapcsolódó alkatrész

rendszer. Ezt a szerelő megjegyzése követte: NRML. Vagyis hogy ellenőrizték, és normálisnak találták.

A kapcsolódó alkatrész rendszer amolyan karbantartási alcsoport, azokat a kapcsolódó alkatrészeket jelenti, amelyeket mindig ellenőrizni kellett, ha hibás alkatrészt találtak. Például, ha a jobb üzemanyag-vezeték tömítőgyűrűje kopottnak bizonyult, általános gyakorlat volt, hogy a bal oldalon is ellenőrizték a tömítéseket, mivel a kapcsolódó alkatrész rendszer részét képezték.

Az orrsegédszárny rögzítőcsapjának cseréje maga után vonta a kapcsolódó alkatrészek karbantartását.

De melyik alkatrészekét?

Casey tudta, hogy a kapcsolódó alkatrész rendszereket a Norton határozta meg. De nem tudta előhívni a listát az irodai számítógépén. Ehhez vissza kellett mennie az üzembe, az ottani terminálhoz.

Felkelt az íróasztala mögül.

14 ÓRA 40 PERC

64-es épület

A 64-es épület csaknem kihalt volt, a széles törzsű gyártósort láthatólag magára hagyták a műszakok között. Az első és a második műszak között egy óra különbség volt, mivel sok időt vett igénybe, amíg szabaddá tették a parkolókat. Az első műszak 14 óra 30 perckor ért véget. A második 15 óra 30-kor kezdődött.

Ez volt az az időszak, amikor Jerry Jenkins szerette volna, hogy Casey átnézzze az adatokat, mert most nem volt közönség. Caseynek el kellett ismernie, hogy igaza volt. Most senki sem volt a közelben.

Egyenesen az alkatrészrészleghez ment, Jenkinst kereste, de ő sem volt ott. Meglátta a MEO szekcióvezetőjét, és megkérdezte, hol van Jerry Jenkins.

– Jerry? Hazament – mondta a szekcióvezető.

– Miért?

– Azt mondta, nem érzi jól magát.

Casey összeráncolta a szemöldökét. Jenkimnek ötig nem lett volna szabad távoznia. Odament a terminálhoz, hogy előhívja az információt.

Leütött néhány billentyűt, s hamarosan megjelent a kapcsolódó alkatrészek karbantartási adatbázisa. Beütötte a J SGSZ RCS betűket, és megkapta a választ arra, amit keresett:

J SGSZ VEZ VON (22/JSZ/ 2-5455 / SGSZ)

J SGSZ KAR (22/JSZ/ 2-5769 / SGSZ)

J SGSZ HIDR MH (22/JSZ/ 2-7334 / SGSZ)

J SGSZ POZ (22/JSZ/ 2-3444 / SGSZ)
J SGSZ EL CSAT (22/JSZ/ 2-3445 /
SGSZ)
J KÖZ ÉRZ (22/JSZ/ 4-0212 / KÖZ)
J KÖZ ÉRZ CSAT (22/JSZ/ 4-0445 /
KÖZ)
J KÖZ FLAP (22/JSZ/ 4-0343 / KÖZ)
J KÖZ KÁB (22/JSZ/ 4-0112 / KÖZ)

Ennek volt értelme. A kapcsolódó alkatrész rendszer az orrsegédszárny vezérlő nyomvonalának további öt elemét tartalmazta: a nyomvonalat, a kart, a hidraulikus munkahengert, a dugattyút és az első csatlakozást.

Kiegészítésként a papír utasította a szerelőket, hogy ellenőrizzék a szomszédos közelségérzékelőt, a csatolását, fedőlapját és kábelezését.

Tudta, hogy Doherty már megvizsgálta a vezérlő nyomvonalat. Ha Amosnak igaza van, nagyon gondosan meg kellett volna nézniük a

közelségérzékelőt. Casey nem gondolta, hogy bárki is megcsinálta volna már ezt.

A közelségérzékelő. Mélyen a szárnyban van elhelyezve. Nehéz hozzáférni. Nehéz megvizsgálni.

Okozhatta vajon az a problémát?

Igen, gondolta Casey. Lehetséges.

Kikapcsolta a terminált, és visszaindult az irodájába. Fel kell hívnia Ron Smitht, szólnia neki, hogy ellenőrizze az érzékelőt. Az elhagyott repülőgép alatt ment át az épület északi részében levő ajtó felé.

Az ajtóhoz közeledve két embert látott belépni a hangárba. Csak a körvonalaikat látta a déli napfényben, de azt észlelte, hogy az egyik piros csíkos inget viselt. A másikon pedig baseballsapka volt.

Casey megfordult, szólni akart a MEO

szekcióvezetőjének, hogy hívja a biztonságiakat. De a vezető már elment, a drótkalitka üresen tátongett. Casey körülnézett, és hirtelen rádöbbsent, hogy az üzem kihalt. Senkit sem látott, kivéve egy söprögető idős fekete asszonyt az épület távoli végében. Az asszony majd nyolcszáz méternyire volt tőle.

Casey az órájára nézett. Még tizenöt perc, amíg elkezdenek szállingózni az emberek.

A két férfi feléje tartott.

Casey megfordult, és elindult az ellenkező irányba, arrafelé, ahonnan jött. Ki fogok ebből mászni, gondolta. Hidegvérűen kinyitotta a táskáját, elővette a mobilját, hogy felhívja a biztonsági szolgálatot.

A telefon azonban nem működött. Süket volt. Casey rájött, hogy az épület közepén áll, itt rézhálóval bontották a mennyezetet, hogy blokkolják a külső

rádióhullámokat a repülőgépek tesztelésekor.

Nem fogja tudni használni a mobilt, amíg az épület másik végébe nem ér.

Ami nyolcszáz méternyire van.

Megszaporázta a lépteit. A cipője kopogott a betonon. A hang visszhangzott az épületben. Tényleg egyedül lenne itt? Természetesen nem. Az épületben most is több száz ember tartózkodik rajta kívül. Csak nem látja őket. A repülőgépek belsejében vannak, vagy a nagy szerszámok mögött állnak a gépek körül. Emberek százai, mind itt vannak körülötte. Bármelyik percben megpillanthatja valamelyiküket.

Visszanézett a válla felett.

A férfiak és közöttük csökkent a távolság.

Casey még jobban megnyújtotta a lépteit, már majdnem futott, magas sarkú cipőjében billegegett. És hirtelen azt gondolta: ez nevetséges. A Norton

Repülőgépgyár vezető tisztviselője vagyok, és *fényes nappal* futok a gyárban.

Átváltott normális lépésre.

Mély levegőt vett.

Visszapillantott: a férfiak most közelebb voltak hozzá.

Forduljon szembe velük? Nem, gondolta. Ha más nincs mellettem, nem.

Gyorsabban ment.

Tőle balra az alkatrésztároló terület. Normális körülmények között több tucat ember szokott bent lenni: elviszik az alkatrészes dobozokat, rakosgatják a rekeszeket. Most azonban a kalitka üres volt.

Átnézett a válla felett. A férfiak ötvenméternyire voltak tőle, egyre közelebb kerültek.

Casey tudta, hogy ha kiabálni kezd, hirtelen egy tucat szerelő jelenik meg. A fickók lelépnek, eltűnnek a szerszámok

és az állványzat mögött, és ő ostoba helyzetbe kerül. Ezt soha nem élné túl.

Nem fog kiabálni.

Nem.

Hol a pokolban vannak a tűzoltó riasztógombok? A mentőket riasztó gombok? A veszélyes anyag riasztógombok? Tudta, hogy épületszerte szét vannak szórva. Évekig dolgozott ebben az épületben. Fel kell tudnia idézni, hol helyezkednek el.

Meg kell szólaltatnia az egyiket, aztán majd azt mondja, hogy véletlen volt...

De nem látott riasztót.

A férfiak már harminc méterre voltak a háta mögött. Ha elkezdenek futni, néhány másodpercen belül beérik. De a fickók óvatosak voltak – nyilván ők is arra számítottak, hogy bármelyik pillanatban találkozhatnak valakivel.

Casey azonban nem látott senkit.

Tőle jobbra kék gerendák erdejét pillantotta meg – nagy ipari

tartószerkezetek voltak, amelyek egy helyben tartották a repülőgéptörzs részeit, miközben összeszegecselték őket. Az utolsó hely, ahol elrejtőzhet.

A Norton Repülőgépgyár vezető tisztviselője vagyok. És ez...

A pokolba vele.

Jobbra fordult, átpréselte magát az állványok között. Létrák és lelógó lámpák mellett nyomakodott el. Hallotta, ahogy mögötte a férfiak felkiáltottak meglepetésükben, és utánaeredtek. De addigra már csaknem sötétben haladt tovább a gerendák között. Méghozzá sebesen.

Casey kiismerte magát itt. Gyorsan mozgott, biztonságosan, mindig felfelnézve, azt remélve, hogy lát valakit fent. Általában húsz-harminc ember dolgozott az állványzaton mindegyik pozíciónál, a lemezeket illesztették

egymáshoz a fluoreszkáló fény ragyogásában. Most senkit sem látott.

A háta mögött hallotta a két férfit botorkálni, hallotta, ahogy nekiütköznek a keresztgerendáknak, átkozódnak.

Casey elkezdett futni, félreugrott a lelógó gerendák elől, átugrotta a kábeleket és dobozokat, és aztán hirtelen egy tisztásra érkezett. 14. állomás: egy repülőgép állt itt a futóművén, magasan a föld felett. És még feljebb is, a farok körül, látta a tizenennyolc méter magasságban felfüggesztett platformokat.

Felnézett a széles törzsű gépre, és megpillantotta bent valakinek a körvonalait. Valakit az ablaknál.

Valaki volt bent a gépben.

Végre! Casey felmászott a gépre vezető lépcsőn, léptei hangosan kopogtak az acél lépcsőfokokon. Felment két emeletet, aztán megállt, hogy körülnézzon. Magasan felette, a

függesztett platformokon három, védősisakot viselő testes szerelőt pillantott meg. Csak három méterrel voltak a mennyezet alatt, az oldalkormány legtetetején levő csuklószerkezeten. Hallotta az elektromos szerszámok gyors, pattogó zümmögését.

Lenézett, és látta, hogy a két férfi követi őt lent. Már kitörtek a kék gerendák erdejéből, felnéztek, meglátták, és elindultak utána.

Casey folytatta az útját felfelé.

Elérte a gép hátsó ajtaját, és futott befelé. A félig kész széles törzsű hatalmas volt és üres, homályosan csillogó, egymás után következő meghajlított ívekből állt, olyan volt, mint egy fémbálna hasa. Úton befelé Casey észrevett egy magányos ázsiai nőt. Ezüst szigetelőlapokat erősített fel a falakra. A nő félénken nézett Caseyre.

– Dolgozik még itt valaki? – kérdezte

Casey.

A nő megrázta a fejét. Ijedtnek tűnt, mintha azon kapták volna, hogy valami helytelen dolgot művel.

Casey megfordult, visszafutott az ajtóhoz.

Lent a férfiak már csak egy szinttel voltak alatta.

Megfordult, és szaladt fel a lépcsőn.

A függesztett platformokra.

A fémlépcső három méter széles volt, amikor elindult. Most hatvan centire szűkült. És meredekebb volt, inkább hasonlított egy létrára, amely a levegőbe vitt fel. Körülötte az állványzat egymást keresztező gerendái határolták a teret. Az áramvezetékek úgy lógtak minden oldalon, mint a liánok a dzsungelben. Amint felfelé mászott, Casey a vállával nekiütődött a fémdobozoknak, amelyekben a

vezetékek futottak össze. A lépcső ott tekergőzött a lába alatt. Minden tizedik foknál kilencvenfokos szögben megfordult a lépcső. Casey most tizenkét méterrel volt a föld felett. Lenézett a repülőgéptörzs széles koronájára. És fel a farokra, amely felette magasodott.

Nagyon fent járt, és hirtelen pánik fogta el. Felnézett az oldalkormánynál dolgozó emberekre, és kiabált: – Hé! Hé!

Nem vették észre.

Lent meglátta a két férfit, akik követték, a testük ki-kivillant az állványzat között, ahogy másztak felfelé.

– Hé! *Hé!*

De a munkások továbbra sem figyeltek rá. Mászott felfelé, és most már látta, miért nem válaszoltak. Fülvédőt viseltek, fekete műanyag kúpok fedték a fülüket.

Ezeket keresztül semmit sem hallhattak meg.

Casey mászott tovább.

Tizenöt méterrel a föld felett a lépcső hirtelen jobbra fordult a magassági kormányok fekete vízszintes felülete körül. A függőleges farokból türemkedtek ki. Ezekről nem látta üldözőit. Casey igyekezett átjutni a magassági kormányokon túl: a felületük azért volt fekete, mert többkomponenses gyantából készültek, és emlékezett rá, hogy nem szabad puszta kézzel hozzányúlni.

Szeretett volna beléjük kapaszkodni – a lépcsőt nem arra tervezték, hogy fussanak rajta. Vadul megingott, és a lába lecsúszott. Izzadt kezét rákulcsolta a korlátra, így is csúszott másfél métert, mielőtt meg tudott volna állni.

Tovább mászott felfelé.

Már nem látta az alatta levő üzemet, eltakarták az állványzat rétegei. Nem látta, megérkezett-e a második műszak vagy sem.

Tovább mászott felfelé.

Amint feljebb ért, kezdte érezni a sűrű, meleg levegőt, amely megrekedt a 64. épület teteje alatt. Eszébe jutott, hogy hívták ez a magaslati munkahelyet: izzasztódoboz.

Végül elérte a magassági kormányokat. Továbbindult feléjük, a lépcső most balra fordult el, közel a farok széles, lapos, függőleges felületéhez, amely eltakarta előle a másik oldalon dolgozó embereket. Már nem akart lenézni, látta a felette levő mennyezet fagerendáit. Már csak másfél méter... még egy lépcsőforduló... mindjárt odaér az oldalkormányhoz... és aztán már...

Megállt, körülnézett.

Az emberek eltűntek.

Lenézett, és három sárga kobakot pillantott meg maga alatt. Motoros liften mentek le az üzembe.

– Hé! Hé!

A kobakok nem néztek fel.

Casey visszafordult, hallotta a két férfi kongó lépteit, amint siettek felfelé a lépcsőn. Érezte lépteik rezgését. Tudta, hogy közel vannak.

És nem volt hova mennie.

Közvetlenül előtte a lépcső egy egy négyzetméteres fémplatformba torkollott, amelyet az oldalkormány mellé helyeztek el. A platform körül korlát volt, azon túl semmi.

Casey tizenöt méter magasan volt a levegőben, egy kis platformon a széles törzsű gép hatalmas farokfelületének szélén.

A férfiak közeledtek.

És neki nem volt hova menekülnie.

Soha nem lett volna szabad elkezdenie felmászni, gondolta. A

földön kellett volna maradnia. Most már nem volt választása.

Casey átlendítette a lábát a platform korlátján. Elérte az állványzatot, belekapaszkodott. A másik lábát is átlendítette.

És elkezdett lefelé mászni az állványzat külső részén, kitapogatva a helyeket, amelyekbe bele tudott kapaszkodni.

Majdnem azonnal rájött, micsoda hibát követett el. Az állványzatot X alakú gerendákból állították össze. Akárhova kapaszkodott, a keze lecsúszott, az ujjai beleakadtak a kereszttillesztésekbe. Maró fájdalmat érzett. A lába lecsúszott a szögletes felületen. Az állványzat léceinek éles széle volt, nehezen tudott belekapaszkodni. Mindössze pár másodperces mászás után már levegő után kapkodott. Karját beleakasztotta a

lécekbe, könyökére támaszkodott, és megpróbált levegőhöz jutni.

Nem nézett le.

Balra pillantott, és meglátta a két férfit a kis platformon. A piros csíkos inget és a baseballsapkát viselőt. Ott álltak, Caseyt bámulták, megpróbálták eldönteni, mit csináljanak. Másfél méterrel volt alattuk, a gerendákon lógott.

Látta, hogy az egyik férfi felhúz egy nehéz munkáskesztyűt.

Casey rádöbbsent, hogy újra mozgásba kell lendülnie. Óvatosan kiszabadította a karját, és elindult lefelé. Másfél méter. Még másfél méter. Most egy szintben volt a vízszintes magassági kormányokkal, amelyeket az állványzat X gerendáin át látott.

A gerendák rázkódni kezdtek.

Felnézett, és látta a piros csíkos inget viselő embert utánamászni. Erős volt,

és gyorsan mászott. Casey tudta, hogy néhány pillanat múlva utol fogja érni.

A másik a lépcsőn jött lefelé, újra és újra megállt, hogy kinézzen Caseyre.

A piros csíkos már csak három méterrel volt felette.

Casey folytatta az útját.

Égett a karja. Levegő után kapkodott. Az állványzat a lehető legváratlanabb helyeken volt zsíros: a keze állandóan csúszott. Érezte, hogy a felette levő férfi és közte egyre csökken a távolság. Amint felnézett, látta nagy, narancsszínű munkásbakancsát. Nehéz krepptalpak.

Néhány másodpercen belül az ujjain fog taposni.

Amint Casey folytatta a mászást lefelé, valami nekiütközött a bal vállának. Felnézett, és meglátott egy mennyezetről lelógó villanyvezetékét. Körülbelül öt centiméter vastag volt,

szürke műanyag szigetelés borította.
Vajon mekkora súlyt bír ki?

Fölötte a férfi egyre közeledett.

A pokolba az egészszel.

Casey kinyújtotta a kezét,
megtapogatta a kábelt. Stabilnak tűnt.
Felnézett, nem látott a feje felett
csatlakozási dobozt. Magához húzta a
vezetéket, karját köréfonta. Aztán a
lábát. Amint a férfi bakancsa odaért
hozzá, Casey elengedte az
állványzatot, és kilendítette magát a
vezetéken lógva.

És elkezdett lefelé csúszni.

Megpróbálta váltogatni a kezét, de a
karja túl gyenge volt. Csúszott lefelé, a
keze égett.

Gyorsan ment lefelé.

Nem tudta szabályozni a csúszás
sebességét.

Beléhasított a fájdalom. Lement három
métert, még három métert. A lába
beleütközött egy csatlakozási dobozba,

megállt, a levegőben csüngött. Leengedte a lábszárát a dobozra, belecsimpaszkodott a lábával a kábelbe, hagyta, hogy a teste lefelé csüngjön.

Érezte, hogy a vezeték kiszakad.

A dobozból szikraeső pattant ki, megszólaltak a szirénák, az egész épületet betöltötte a hang. A kábel odavissza lendült. Casey kiáltásokat hallott lentről. Amint lenézett, rádöbbent, hogy csak két méterrel volt a föld fölött. Kezek nyúltak fel érte. Emberek kiabáltak.

Elengedte magát és leesett.

Csodálkozott rajta, milyen hamar tért magához, rögtön lábra állt, zavartan porolta le magát. – Jól vagyok – mondta a körülötte álló embereknek. – Jól vagyok. Igazán. – Egészségügyiek futottak felé, de intett, hogy nem kell. –

Jól vagyok. Mostanra az üzem munkásai meglátták Casey kitűzőjét, látták a kitűző kék csíkját, és zavarban voltak – mit keresett egy vezető tisztviselő az állványzaton? Haboztak, kicsit visszaléptek, nem tudták, mit csináljanak.

– Jól vagyok. Minden rendben. Igazán. Csak... folytassák, amivel foglalkoztak.

Az egészségügyiek tiltakoztak, de Casey átvergődött a tömegben, elindult kifelé. Hirtelen Kenny Burne termett mellette, átkarolta a vállát.

– Mi a franc van itt?

– Semmi – mondta Casey.

– Ez nem a megfelelő idő, hogy az üzemben tartózkodjál, Casey. Tudod?

– Igen, tudom.

Hagyta, hogy Kenny kivezesse az épületből, bele a délutáni napsütésbe. Hunyorgott a ragyogásban. A hatalmas parkoló most tele volt a második

műszak autóival. A napfény visszaverődött a szélvédők sorain.

Kenny Caseyhez fordult. – Óvatosabbnak kell lenned, Casey. Tudod, mire gondolok?

– Igen – mondta. – Az leszek.

Lenézett a ruhájára. A blúzán és szoknyáján nagy zsírfolt éktelenkedett.

– Van itt egy váltás ruhád? – kérdezte Burne.

– Nem. Haza kell mennem.

– Jobb, ha hazaviszlek.

Casey tiltakozni akart, de nem tette. – Kösz, Kenny mondta.

18 ÓRA 00 PERC

Igazgatóság

Az íróasztalánál ülő John Marder felnézett. – Hallottam, hogy volt egy kis zavar a 64-esben. Mi volt ez az egész?

– Semmi. Csak utánanézttem valaminek.

Marder bólintott. – Nem akarom, hogy egyedül járkáljon az üzemben, Casey. Főként nem az után az örültség után, ami ma a daruval történt. Ha le kell mennie, vigye magával Richmant vagy valamelyik mérnököt.

– Oké.

– Ez nem a megfelelő idő a kockáztatásra.

– Értem.

– Na most. – Marder hátradőlt a székében. – Mi volt ezzel az újságíróval?

– Jack Rogers egy olyan cikken dolgozik, ami átmehet durvába. A szakszervezet azzal vádol minket, hogy külföldre adjuk a szárnyat. Kiszivárogtak dokumentumok, amelyek szerint a szárnyat adjuk át. És a fickó azzal kapcsolja össze a kiszivárgást, hogy a vezetésen belül konfliktusok vannak.

– Konfliktusok? – kérdezte Marder. – Milyen konfliktusok?

– Azt mondták neki, hogy maga és Edgarton késhegyre mennek. Azt kérdezte, mit gondolok, befolyásolhatják-e a konfliktusok az üzletet.

– Ó, Jézusom – mondta Marder. Idegesnek tűnt. – Ez nevetséges. Én százszázalékosan támogatom Halt ebben az ügyben. Ez alapvető a társaság szempontjából. És senki sem szivárogtatott ki semmit. Mit mondott neki?

– Leállítottam – felelte Casey. – De ha nem akarjuk ezt a cikket, akkor valami jobbat kell neki felajánlanunk. Egy interjút Edgartonnal, vagy egy exkluzív anyagot a kínai üzletről. Ez az egyetlen módja, hogy elintézzük az ügyet.

– Ez jó – mondta Marder. – De Hal egyáltalán nem akar a sajtóval

foglalkozni. Megkérhetem, de tudom, hogy nem lesz rá hajlandó.

– Rendben, de valakinek vállalni kell. Talán magának.

– Ez nehéz lesz. Hal utasított, hogy kerüljem a sajtót, amíg nem ütjük nyélbe az üzletet. Óvatosnak kell lennem. Szavahihető ez a fickó?

– Tapasztalatom szerint igen.

– Hogyha biztosítok neki némi háttérinformációt, úgy, hogy nem hivatkozhat rám, nem ad ki engem?

– Persze hogy nem. Csak valami anyagra van szüksége.

– Rendben. Beszélek vele. – Marder felírta magának.

– Volt még valami?

– Nem, ennyi.

Casey megfordult, hogy távozzon.

– Aproó, Richman hogy vált be?

– Jól. Csak még tapasztalatlan.

– Okosnak tűnik – mondta Marder. – Használja ki. Adjon neki valami feladatot.

– Rendben – mondta Casey.

– Ez volt a probléma a marketinggel. Nem adtak neki semmi munkát.

– Oké – mondta Casey.

Marder felállt. – Holnap találkozunk az IVCs-n.

Miután Casey elment, kinyílt egy mellékajtó. Richman jött be.

– Te idióta – mondta Marder. – Majdnem megsérült ma délután a 64-esben. Hol a pokolban voltál?

– Nos, én...

– Tisztázzuk ezt a dolgot – mondta Marder. – Nem akarom, hogy Singletonnal *bármilyen* történjen, világos? Épen van rá szükségünk. Nem tudja ezt a munkát a kórházi ágyból intézni.

– Megértettem, John.

– Jobb is, haver. Azt akarom, hogy mellette légy állandóan, amíg be nem fejezzük ezt az ügyet.

18 ÓRA 20 PERC

MEO

Casey visszament a harmadik emeleti irodájába. Norma még mindig az íróasztalánál ült, szájából cigaretta lógott. – Egy újabb papírköteg vár az asztalodon.

– Oké.

– Richman már hazament.

– Oké.

– Nagyon mehetnékje volt már. De beszéltem Evelynnel a könyvelésről.

– És?

– Richman utazásait a kliensszolgáltatások terhére számlázták a programirodán. Ez a fedőneve annak

az alapnak, amit kenőpénzre használnak. És a gyerek egy vagyont költött el.

– Mennyit?

– Jól kapaszkodsz?

Kétszáznyolcvannégyezer dollárt.

– Hű – mondta Casey. – Három hónap alatt?

– Bizony.

– Ebben sok sítúra benne van – mondta Casey. – Hogyan számlázták?

– Vendéglátás. A kliens nincs megnevezve.

– És ki hagyta jóvá?

– Ez termelési könyvelés – mondta Norma. – Ami azt jelenti, hogy Marder ellenőrzi.

– Marder hagyta jóvá ezeket a költekezéseket?

– Úgy tűnik. Evelyn utánanézz nekem. Később többet fogok tudni. – Norma a papírokat rendezgette az asztalán. Más nem nagyon van... Az FAA késni fog a

pilótafülke hangrögzítőjének leírásával. Egy csomó kínai szöveg van benne, és a fordítóikat próbára teszi. A légitársaság is megcsinálja a maga fordítását, és...

Casey sóhajtott. – Mi újság van még? – kérdezte. Az ilyen incidensekben, mint ez a mostani is, a pilótafülkehangrögzítőket elküldték az FAA-hoz, amely elkészítette az ott zajlott beszélgetések leírását, mivel a pilóták hangja a légitársaság tulajdonában maradt. De a fordításról mindig viták törtek ki a külföldi járatok esetében.

– Allison hívott?

– Nem, drágám. Az egyetlen magánhívásod Teddy Rawleytól érkezett.

Casey sóhajtott. – Oda se neki.

– Én is ezt tanácsolnám – mondta Norma.

Az irodájában Casey végigment az íróasztalán levő anyagokon. A legtöbb a TransPacifict érintette. Az első lap a dosszié tartalmát sorolta fel:

FAA 8020-9. ÜRLAP,
BALESET/INCIDENS ELŐZETES
FELJEGYZÉS

FAA 8020-6. ÜRLAP, BESZÁMOLÓ
REPÜLŐGÉP-BALESETRŐL

FAA 8020-6-1. ÜRLAP, BESZÁMOLÓ
REPÜLŐGÉP-BALESETRŐL
(FOLYTATÁS)

FAA 7230-10. ÜRLAP,
POZÍCIÓFELJEGYZÉSEK

HONOLULU ARINC

LOS ANGELES ARTCC

DÉL-KALIFORNIA ATAC

AUTOMATA JEL BE/JEL KI
FELJEGYZÉS

DÉL-KALIFORNIAI ATAC

FAA 7230-4. ÜRLAP, NAPI
ÜZEMELTETÉSI FELJEGYZÉS

LOS ANGELES ARTCC
DÉL-KALIFORNIA ATAC
FAA 7230-8 ŰRLAP, REPÜLÉSI
HALADÁS FELJEGYZÉS
LOS ANGELES ARTCC
DÉL-KALIFORNIA ATAC
REPÜLÉSI TERV, ICAO

Casey előtt tucatnyi légiútvonal-térkép hevert, a légiforgalom-irányítók hangfelvételeinek leírásai, további időjárásjelentések. A következő egy Norton-anyag volt, amelyben szerepelt egy csomó adat a meghibásodásokról – egyelőre ezek voltak csak komoly adatok, amikkel dolgozni lehetett. Casey úgy döntött, hogy hazaviszi a papírokat. Fáradt volt, otthon is át tudja majd ezeket nézni.

22 ÓRA 45 PERC

Glendale

A férfi hirtelen felült az ágyban, megfordult, lábát leeresztette a padlóra. – Szóval, figyelj ide, kicsim – mondta anélkül, hogy az asszonyra nézett volna.

Casey a férfi meztelen hátának izmait nézte. A gerincének a vonalát. Vallanak erős körvonalait.

– Fantasztikus volt – mondta a férfi. – Nagyon jó látni téged.

– Hmm – mondta az asszony.

– De tudod, holnap nagy nap van.

Az asszony jobban örült volna, ha a férfi marad. Az volt az igazság, hogy jobban érezte volna magát ma éjjel vele együtt. De tudta, hogy el fog menni. Mindig ezt tette. – Értem. Rendben van, Teddy – mondta.

Erre a férfi visszafordult hozzá. Vonzó, csibészes mosoly jelent meg az arcán. – Te vagy a legjobb, Casey. – Áthajolt

és megcsókolta, hosszú csók volt. Az asszony tudta, hogy ezt azért kapta, mert nem könyörgött neki, hogy maradjon. Visszacsókolta, megérezve a sör enyhe szagát. Kezét végigfuttatta a nyakán, megsimogatta a finom szőrszálakat.

Csaknem azonnal a férfi ismét visszahúzódott. – Szóval. Akárhogy is. Bocs, de rohannom kell.

– Persze, Teddy.

– Aproposó – mondta Teddy. – Hallom, meglátogattad a függesztett platformokat a két műszak között...

– Na igen.

– Remélem, nem akarod magadra haragítani a rossz embereket.

– Nem.

A férfi grimaszt vágott. – Biztos vagyok benne, hogy igen. – Megcsókolta az arcát, aztán áthajolt a zoknijáért. Szóval, akárhogy is, de indulnom kell...

– Persze, Teddy – mondta az asszony.
– Akarsz még egy kávét?

A cowboycsizmáját húzta fel éppen. – Nem, kösz, kicsim. Fantasztikus volt. Nagyon jó volt veled lenni.

Casey nem akart egyedül maradni az ágyban, úgyhogy ő is felkelt. Felvett egy nagy pólót, kikísérte a férfit az ajtóig, röviden megcsókolta, mielőtt távozott. A férfi megérintette Casey orrát, vigyorgott. – Fantasztikus – mondta.

– Jó éjt, Teddy – mondta.

Bezárta az ajtót, beélesítette a riasztót.

Visszament a házba, kikapcsolta a sztereót, körülnézett, nem hagyott-e valamit ott a férfi. Más férfiak általában otthagytak valamit, mert valami ürügyet akartak, hogy visszajöhessenek. Teddyvel ez soha nem fordult elő. Jelenlétének minden nyoma eltűnt. Csak a befejezetlen sör maradt ott a konyhaasztalon. A dobozt kidobta a

szemétbe, letörölte a nedvességkarikát az asztalról.

Már hónapok óta mondogatta magának, hogy ennek véget kell vetni (Minek? *Minek* kell véget vetni?, kérdezte egy hang), de valahogy soha nem jutott hozzá, hogy kimondja azokat a szavakat. Annyira el volt foglalva a munkahelyén, annyi erőt vett ki belőle, hogy emberekkel kellett foglalkoznia. Hat hónappal korábban elment Eileennel, Marder titkárnőjével egy country- és westernbárba, a Studio Citybe. Fiatal filmesek jártak ide, Disney-animátorok – mulatságos tömeg, mondta Eileen. Caseynek kín volt az egész. Nem volt szép, és nem volt fiatal, nem rendelkezett azzal az izzadságszag nélküli ragyogással, amely az itteni, feszes farmerban és rövid trikóban közlekedő lányokról áradt.

A férfiak mind túl fiatalok voltak hozzá, sima arcuk kiforratlannak tűnt számára. És nem tudott velük csevegni. Túl komolynak érezte magát ehhez a társasághoz. Munkahelye volt, gyereke, a negyvenhez közeledett. Soha többet nem ment el Eileennel szórakozni.

Nem arról volt szó, hogy nem szeretett volna valakivel találkozni. De ez annyi bonyodalommal járt. Soha nem volt elég ideje, elég energiája. A végén már nem is izgatta magát.

Úgyhogy amikor Teddy jelentkezett és azt mondta, hogy itt van a környéken, kinyitotta neki az ajtót, és elment zuhanyozni. Hogy készen álljon.

Így ment ez már egy éve.

Teát főzött, és visszabújt az ágyba. Az ágytámlának támaszkodott, a papírok után nyúlt, és a meghibásodási adatokkal kezdte.

Végiglapozta a kinyomtatott listát:

SEB.TEST	00000010000	
CSŰRŐ RASEG	00001001000	
AOA INV	10200010001	
CFDS ÉRZÉK HIBA	00000010000	
CRZ CMD MON INV	10000020100	
MAGAS KORMÁNY	00000000010	
NYOMÁS VISZ	00000010000	
REP OPT RSZR	00000040000	
NYOMÁS MAG.	00000030000	
G/S SEB	00000010000	
ORRSSZRNY		FELSZÁLL
	00000000000	
FÖLD FEL SEB ÉLT00	100050001	
FÖLD FEL SEB	00000021000	
TÉNYL SEB	00001010000	
SEG1	00000000000	
SEG2	00000000000	
SEG3	00000000000	
SEG KL	01000000000	
KÖZEL-1	00001001000	

Még kilenc sűrűn telegépelt oldal következett. Casey nem volt biztos minden leolvasás tartalmában, különösen az SEG hibarögzítésekben. Az egyik valószínűleg a segédhajtóműegység volt, a gázturbina a repülőgéptörzs hátsó részében, amely akkor szolgáltatja az energiát, amikor a gép a földön van, és tartalék arra az esetre, ha a repülés közben elektromos hiba lépne fel. De mi volt a többi? Segédvonal olvasatok? A tartalék rendszerek tesztjei? És mi az SEG KL?

Meg kell kérdeznie Ront.

Továbblapozott a következő listára, amelyen a repülés minden útvonalszakaszának a hibái szerepeltek. Gyorsan végignézte őket, ásított, aztán hirtelen megtorpant:

HIBAÁTTÉKINTÉS

04. ÚTVONAL SZAKASZ 01 HIBA
J/B KÖZEL ÉRZÉK ASZINKR

ÁPR. 8.	00:36
FLT180	FC052606H
MAG	11 100
SEB	320

Casey összeráncolt a homlokát.

Alig tudta elhinni, amit látott.

Hiba a közelségi érzékelőben.

Pontosan az, amire a karbantartási adatok átnézéséből következett.

Több mint két órával a repülés megkezdése után a belső elektromos sín a közelségi érzékelő hibáját jelezte. A szárnyban sok közelségi érzékelő van – kicsi elektronikus lemezek, amelyek jelzik a fém közelségét. Az érzékelőkre azért van szükség, hogy jelezzék: az orrsegédszárnyak és fékszárnyak a megfelelő helyzetben vannak a szárnyon, mivel a pilóták nem láthatják ezeket a pilótafülkéből.

E szerint a hibabejegyzék szerint a jobb és bal oldali érzékelők között

„aszinkronitás” támadt. Ha a repülőgéptörzs fő elektromos dobozában probléma fordul elő, a hibák mindkét szárnyban jelentkeztek volna. De a jobb szárny egyedül rögzítette az aszinkronitást. Casey továbblapozott, hogy megnézzze, megismétlődött-e a hiba.

A papírok között lapozgatva gyorsan átfutotta a listákat. Egyelőre semmit sem látott. De ez az egyetlen hiba az érzékelőben azt jelentette, hogy ellenőrizni kellett volna. Megint csak Ronhoz kell fordulnia.

Olyan nehéz volt összerakni a repülés egész képét ezekből a kis darabkákból! Kellettek volna a folyamatos adatok a repülésiadat-rögzítőről. Reggel felhívja Rob Wongot, és megtudja, hogy halad a dologgal.

De addig is...

Casey ásított, lejjebb csúszott a párnákon, és folytatta a munkát.

SZERDA

6 ÓRA 12 PERC

Glendale

Csöngött a telefon. Casey felébredt, kába volt, úgy érezte magát, mint akin átment az úthenger. A könyöke alatt megreccsent a papír. Lenézett, és látta, hogy az adatokat tartalmazó lapok ott vannak szétdobálva az ágyán. A telefon tovább csöngött. Felvette.

– Anyu. – Ünnepeélyes hang, közel a síráshoz.

– Szia, Allie.

– *Anyu.* Apu kényszerít, hogy vegyem fel a piros ruhát, én meg a fehér virágos kéket szeretném. Casey felsóhajtott. – Tegnap mi volt rajtad?

– A kék. De nem piszkos egyáltalán!

Ez állandó harc volt. Allison azokat a ruhákat szerette felvenni, amik már előző nap is rajta voltak. Valami vele született, hétéves konzervativizmus volt

ez. – Drágám, tudod, hogy azt szeretem, ha tiszta ruhát veszel fel az iskolába.

– De ez *igazán* tiszta, anyu. És én *utálom* a piros ruhát.

A múlt hónapban a piros ruha volt a kedvence, akkor azért harcolt, hogy mindennap azt hordhassa.

Casey felült az ágyban, ásított, a papírokra nézett, az adatok sűrű oszlopaira. Hallotta a lánya panaszkodó hangját a telefonban, és ezt gondolta: Szükségem van nekem erre? Azon gondolkozott, miért nem Jim intézte el ezt a dolgot. Minden olyan nehéz telefonon keresztül. Jim nem volt következetes a kislánnyal – gyakran engedett neki –, és a gyerek természetes törekvése, hogy kijátssza egyik szülőt a másik ellen, az ilyenfajta, nagy távolságról folytatott beszélgetések sorozatához vezetett.

Triviális problémák, gyerekes hatalmi játékok.

– Allison – szakította félbe a lányát. – Ha apád azt mondja, hogy vedd fel a piros ruhát, akkor vedd fel.

– De anyu...

– Most ő a főnök.

– De anyu...

– Vége, Allison. Nincs több vita. Piros ruha.

– Ó, anyu... – Elkezdett sírni. – *Utállak.* És letette.

Casey gondolkozott, visszahívja-e, de úgy döntött, hogy nem teszi. Ásított, kiszállt az ágyból, kísétált a konyhába, és bekapcsolta a kávéfőzőt. A nappali sarkában álló fax működésbe lépett. Átment megnézni az üzenetet.

Egy washingtoni PR-cég által kiadott sajtótájékoztatóanyag volt. Annak ellenére, hogy a cégnek semleges neve volt – Repülési Kutató Intézet –, tudta, hogy ez a cég képviseli azt az európai

konzorciumot, amely az Airbus gyártja. A tájékoztatót úgy fogalmazták meg, mintha szenzációs hírt közölne, tetején a következő felirat szerepelt:

A JAA A FOLYAMATOS LÉGI
BIZTONSÁGI PROBLÉMÁKRA
HIVATKOZVA ELHALASZTJA AZ N-22-
ES SZÉLES TÖRZSŰ REPÜLŐGÉP
MINŐSÍTÉSÉT

Casey sóhajtott.

Pokoli egy napnak ígérkezett a mai.

7 ÓRA 00 PERC

Stratégiai Terem

Casey megmászta a Stratégiai Terembe vezető fémlépcsőket. Mire elérte a keskeny átjárót, John Marder már ott volt, fel-alá járkált. Rá várt.

– Casey.

– Jó reggelt, John.

– Láta ezt a JAA-dolgot? –

Odanyújtotta a faxot.

– Igen, láttam.

– Ez természetesen nonszensz, de Edgerton agybajt kapott. Nagyon letörte. Először az a két N-22-es incidens két nap alatt, és most ez. Aggódik, hogy a sajtó felkapja a dolgot. És nem bízik benne, hogy Benson sajtósai helyesen kezelik majd az ügyet.

Bill Benson régi bútordarab volt a Nortonnál, akkor kezdett foglalkozni a sajtókapcsolatokkal, amikor a társaság még a katonai megrendelésekből élt, és nem mondtak a sajtónak egy árva szót sem. Az ingerlékeny és korlátolt Benson már nem tudott alkalmazkodni a Watergate utáni világhoz, amelyben az újságírók kormányokat megdöntő ünnepelt személyiségek voltak. Arról volt híres, hogy utálta az újságírókat.

– Ez a fax felkeltheti a sajtó érdeklődését, Casey. Különösen azokét az újságírókét, akik nem tudják, milyen agyafúrt a JAA. És nézzünk szembe azzal, hogy nem akarnak majd a sajtóosztály beosztottjaival tárgyalni. A társaság vezető tisztviselőjét akarják hallani. Úgyhogy Hal azt szeretné, ha a JAA-val kapcsolatos megkereséseket magához irányítanák.

– Hozzám – mondta az asszony. Gondolkozott. Neki már van elég munkája. – Benson nem lesz valami boldog, ha...

– Hal személyesen beszélt vele. Benson benne van.

– Biztos?

– És azt gondolom – mondta Marder –, hogy elő kell készítenünk egy tisztességes sajtóanyagot az N-22-esről. Valamit a szokásos PR-dumán kívül. Hal azt javasolta, hogy maga állítson össze egy átfogó csomagot,

amelyből kiderül a JAA állításainak igaztalansága – tudja, mire gondolok, szolgálati órák, biztonsági statisztika, megbízhatósági adatok, menetrendbetartás meg a többi.

– Oké... Ez egy csomó munkával jár, és...

– Mondtam Halnak, hogy maga nagyon elfoglalt, és ez pluszterhet jelent – folytatta Marder. – Hozzájárult, hogy kétfokozatnyi emelést kapjon ösztönző kompenzációjában.

Ösztönző kompenzációnak a célprémiumot nevezték. Minden vezető tisztviselő jövedelmének ez képezte egy jelentős részét. A kétfokozatnyi emelés lényeges jövedelemnövekedést jelent a számára.

– Oké – mondta.

– A lényeg az – mondta Marder –, hogy jól válaszoljunk erre a faxra: megalapozott válasz legyen. És Hal biztos akar lenni abban, hogy

kimászunk ebből az ügyből.
Számíthatok a maga segítségére?

– Persze – mondta Casey.

– Rendben – mondta Marder. És
felsétált a lépcsőn a szobába.

Richman már a szobában tartózkodott,
sportzakója és nyakkendője iskolás
kinézetet kölcsönzött neki. Casey
lecsüccsent egy székre. Marder magas
fokozatról indított, a JAA-faxot
lebegtette a levegőben, szidta a
mérnököket.

– Talán már látták, hogy a JAA játékot
űz velünk. Tökéletesen időzítették, hogy
veszélybe sodorják a kínai üzletet. De
ha olvasták az emlékeztetőt, tudják,
hogy a miami hajtóműről van szó, és
nem a TransPacificről. Legalábbis
egyelőre...

Casey megpróbált odafigyelni, de
közben azzal volt elfoglalva, hogy

kiszámítsa, mit jelent a prémiumában történt változás. Egy kétfokozatos emelés az... fejben számolt... az legalább húsz százalék. Jézusom, gondolta. Húsz százalék! Beíráthatja magániskolába Allisont. És valami szép helyre mehetnek nyaralni, Hawaiiba vagy valami ilyesmi. Egy szép hotelban lakhatnak. És jövőre átköltözhetnek egy nagyobb házba, nagy udvarral, ahol Allison rohangálhat, és...

Az asztalnál mindenki őt bámulta.

– Casey? Mi van a repülésiadat-rögzítővel? Mikorra várhatók az adatok?

– mondta éppen Marder.

– Bocsánat – válaszolta Casey. – Ma reggel beszéltem Robbal. A kalibráció lassan megy. Holnap többet fog tudni.

– Oké. Szerkezetisek?

Doherty boldogtalan hangon kezdett bele. – John, ez nagyon nehéz, igazán nagyon nehéz. A 2. számú belső segédszárnyban egy rossz

rögzítőcsapot találtunk. Hamisított alkatrészről van szó, és...

– Ellenőrizzük majd a repülési teszt során – szakította félbe Marder. – Hidraulika?

– Még mindig teszteljük, de eddig minden jól működött.

– Mikor fejezik be?

– Ma, az első műszak végén.

– Elektromosság?

– Átvizsgáltuk a fővezetékeket – mondta Ron. – Egyelőre semmi. Azt hiszem, kell csinálnunk egy ciklikus villamossági tesztet az egész gépen.

– Egyetértek. Megcsinálhatjuk éjszaka, hogy időt spóroljunk?

Ron vállat vont. – Persze. Költséges, de...

– Fenébe a költségekkel. Még valami?

– Nos, van itt egy mulatságos dolog – mondta Ron. A leolvasott hibák azt jelzik, hogy lehetett valami probléma a közelségi érzékelőkkel a szárnyban. Ha

az érzékelők meghibásodtak, lehet, hogy a segédszárnyak helytelenül jeleztek vissza a pilótafülkében.

Ez volt az, amit Casey tegnap este kiszúrt. Felírta magának, hogy később meg kell erről kérdeznie Ront. És az SEG-olvasatokról is a kiprintelt listán.

A figyelme megint elkalandozott a prémiumemelés felé. Allison igazi iskolába járhat mostantól. Már látta őt egy alacsony padban, egy kis osztályteremben...

– Hajtóművek? – kérdezte Marder.

– Még mindig nem vagyunk benne biztosak, hogy kibocsátotta a fékszárnyakat – mondta Kenny Burne. – Még egy napot vesz igénybe.

– Addig dolgozzanak rajta, amíg rá nem jönnek. Elektronika?

– Eddig nem találtunk hibát – mondta Trung.

– Ez a robotpilóta-ügy...

– Még nem jutottunk el a robotpilótaig. Ez az utolsó a sorban, amellyel foglalkozunk. Mire eljutunk a repülési tesztig, tudni fogjuk.

– Rendben – mondta Marder. – Szóval: új kérdés merült fel a közelségi érzékelőkkel kapcsolatban, ezt ma ellenőrizték. Még mindig várom a repülésiadat-rögzítőt, a hajtóműveket, az elektronikát. Ennyi?

Mindenki bólintott.

– Nem akarom tartóztatni magukat – mondta Marder. Válaszokat akarok. – Feltartotta a JAA-faxot. – Ez a jéghegy csúcsa, emberek. Nem kell emlékeztetnem magukat, mi történt a DC-10-essel. Korának legfejlettebb repülőgépe, a mérnöki tudomány csodája. De volt egy pár incidense, néhány rossz riport, és kész – a DC-10-esnek vége. Már *történelem*. Úgyhogy keressék meg a megoldásokat!

9 ÓRA 31 PERC

Norton Repülőgépgyár

Amint átsétáltak az 5-ös hangárhoz, Richman azt mondta: – Marder eléggé felindult volt, nem igaz? Vajon ő elhiszi ezt az egészet?

– A DC-10-esről? Igen. Egyetlen baleset – és vége volt a gépnek.

– Milyen baleset?

– Egy American Airlines járat Chicagóból Los Angelesbe – mondta Casey. – 1979 májusában történt. Szép nap, jó idő. Rögtön a felszállás után a bal hajtómű leszakadt a szárnyról. A gép átesett, és lezuhant a reptér mellett, mindenki meghalt a fedélzeten. Nagyon drámai volt. Harminc másodpercig tartott az egész. Néhányan filmezték a repülést, úgyhogy a tévéhálózatoknak már 11-kor volt képanyaguk. A sajtó

örjögött, a gépet repülő koporsónak nevezte. Az utazási irodákban állandóan csengett a telefon, mindenki lemondta a DC-10-es jegyét. A Douglas többé egyet sem tudott eladni.

– Miért szakadt le a hajtómű?

– A rossz karbantartás miatt – mondta Casey. – Az American nem követte a Douglas utasításait arra nézve, hogyan kell leszerelni a hajtóműveket a gépről. A Douglas azt az instrukciót adta, hogy először vegyék le a hajtóművet, azután a tartótagot, amely a szárnyhoz rögzíti a hajtóművet. De időspórolásból az American a hajtómű-tartótag együttesét egyszerre szedte le. Ez héttonnányi fémet jelent az emelővillán. Az egyik ilyen emelővillából kifogyott a benzin leemelés közben, és a tartótag megrepedt. De nem vették észre, és végül a hajtómű leszakadt a szárnyról a levegőben. Úgyhogy az egész a karbantartás miatt történt.

– Talán így van – mondta Richman –, de nem kell a gépnek még egy hajtóművet is elveszítve folytatnia a repülést?

– De igen – mondta Casey. – A DC-10-est úgy építették, hogy túlélje az ilyen típusú meghibásodást. A gép tökéletesen biztonságos volt. Ha a pilóta tartotta volna a sebességet, minden rendben lett volna. Le tudta volna tenni a gépet.

– Miért nem cselekedett így?

– Mert szokás szerint események egész sorozata vezetett a végső balesethez – mondta Casey. – Adott esetben a kapitány pilótafülkében levő műszereihez az elektromos energia a bal hajtóműből érkezett. Amikor a bal hajtómű lezuhant, a kapitány műszerei felmondták a szolgálatot, beleértve a pilótafülkében megszólaló átesési figyelmeztetést és a tartalék figyelmeztető eszközt, amit

botkormányrázónak neveznek. Ez egy olyan műszer, amely rázza a botkormányt, és ezzel figyelmezteti a pilótát, hogy a gép az átesés határán van. Az elsőtisztnek még mindig működött a külön energiaellátása és műszerei, és az ő székében nem volt rázószervezet. Ezt a megrendelő egyedileg választhatja az elsőtiszt számára, és az American nem rendelte meg. És a Douglas nem épített be semmilyen tartalékot a pilótafülkében levő átesési figyelmeztető rendszerbe. Úgyhogy amikor a DC-10-es elkezdett átesni, az elsőtiszt nem jött rá, hogy fokoznia kell a gázt.

– Oké – mondta Richman –, de először is a kapitánynak nem lett volna szabad elvesztenie az energiaellátását.

– De igen, ez egy betervezett biztonsági intézkedés volt – mondta Casey. – A Douglas úgy tervezte és építette meg a repülőgépet, hogy az

túlélje az ilyen meghibásodásokat. Amikor a bal hajtómű leszakadt, a repülőgép automatikusan lecsapta a kapitány energiaellátását, hogy megakadályozza a rendszerben bekövetkező további zárlatokat. Emlékezzen rá vissza, hogy a gépen minden rendszerből van tartalék. Ha az egyik tönkremegy, bekapcsolódik a másik. És a kapitány műszereit is könnyű lett volna visszaállítani. A fedélzeti mérnöknek csak annyit kellett volna tennie, hogy kiold egy relét, vagy bekapcsolja a tartalék energiát. De egyiket sem tette.

– Miért nem?

– Senki sem tudja – mondta Casey. – És az elsőtiszt, akinek a képernyőjén nem jelent meg a szükséges információ, szándékosan csökkentette a sebességet, amitől aztán a gép átesett és lezuhant.

Rövid ideig némán bandukoltak.

– Minden szempontból el lehetett volna kerülni a balesetet – mondta Casey. – A karbantartó brigád ellenőrizhette volna a tartótagot, miután nem a megfelelő módon végezték a szervizelést. De nem tette. A Continental légitársaság már előzőleg elrepszett két tartószerkezetet, amikor emelővillát használt, és szólhatott volna az Americannek, hogy ez az eljárás veszélyes. De nem tette. A Douglas ugyan szólt az Americannek a Continental problémáiról, de az American nem figyelt oda.

Richman csóválta a fejét.

– És a baleset után a Douglas nem mondhatta, hogy karbantartási probléma volt, mert az American értékes kliens. Úgyhogy a Douglas nem akarta kiborítani a bilit. És minden ilyen incidensnél mindig ugyanaz a nótá: az igazi történet soha nem kerül napfényre, ha csak a sajtó elő nem ássa. De a

történet bonyolult, és a tévének ez túl nehéz... úgyhogy csak leadják a filmet. A balesetről szóló felvételt, amely bemutatja, hogyan szakadt le a hajtómű, hogyan fordult át a gép balra és zuhant le. A vizuális anyag azt sugallja, hogy a gépet rosszul tervezték, hogy a Douglas nem látta előre a tartótag tönkremenését, és nem úgy építette meg a gépet, hogy az túléljen egy ilyen hibát. Ami abszolút pontatlan. De a Douglas soha többé nem adott el egyetlen DC-10-est sem.

– Nos – mondta Richman. – Nem hiszem, hogy ezért a sajtót lehetne hibáztatni. Nem ők csinálják a híreket. Ők csak beszámolnak róluk.

– Éppen erről beszélek – mondta Casey. – Ők nem beszámolnak az eseményről, hanem egyszerűen levetítik a felvételt. A chicagói baleset fordulópontféle volt a szakmánkban. Ez volt az első alkalom, hogy egy jó

repülőgépet a rossz sajtó tett tönkre. A kegyelemdőfést az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács jelentése adta meg. December 21-én jött ki. Senki nem figyelt oda rá. Szóval most, amikor a Boeing bemutatja az új 777-est, átfogó sajtókampányt szerveznek az első repülés idejére. Megengedik majd egy tévétársaságnak, hogy felvegye a fejlesztés éveit, és a végén hatrészes műsor lesz belőle a közszolgálati tévében. Ezzel egy időben könyv is megjelenik. Mindent megtettek, amit csak ki tudtak találni, hogy előre is jó imázst teremtsenek a gépnek. Mivel túl sok forog kockán.

Richman Casey mellett lépkedett. – Nem hiszem, hogy a sajtónak ekkora hatalma lenne – mondta.

Casey megrázta a fejét. – Mardernek igaza van, hogy aggódik – mondta. – Ha a sajtónál bárki megorrontja az 545-ös járatot, akkor az N-22-esnek két

incidense lesz két napon belül. És akkor nagy bajban vagyunk.

13 ÓRA 54 PERC

Hírvonal – New York

Manhattan középső részén, a *Hírvonal* című heti hírösszefoglaló műsor 22. emeleti irodájában Jennifer Malone a szerkesztőszobában ült. Egy Charles Mansonnal készült interjúfelvételt nézett át. Deborah, az asszisztense lépett be, egy faxot dobott le az asztalára, és hétköznapi hangon azt mondta: – Pacino lelépett.

Jennifer megnyomta a szünetgombot.
– Micsoda?

– Al Pacino épp most lépett le.

– Mikor?

– Tíz perccel ezelőtt. Ellökte Martyt, és kisétált.

– *Micsoda?* Négy napon keresztül vettük fel a B tekercset a tangieri színhelyen. Az ő filmjével indul a mostani hétvége, és teljes tizenkét percre állítottuk be. – A *Hírvonal*ban, a legnézettebb tévés hírműsorban a tizenkét perces anyag olyan publicitást jelentett, amit nem lehetett pénzért megvásárolni. Hollywoodban minden sztár szeretett volna bekerülni a műsorba. – Mi történt?

– Marty fecsegett vele, amíg sminkelték, és megemlítette, hogy négy éve nem volt egy sikeres filmje sem. És gondolom, Pacino ezen megsértődött, és kisétált.

– A kamera szeme láttára?

– Nem. Mielőtt még sor került volna a kamerára.

– Jézusom – mondta Jennifer. – Pacino nem teheti ezt meg. A szerződése kötelezi rá, hogy

reklámozza a filmjét. Ez hónapokkal ezelőtt meg volt beszélve.

– No igen. Mégis megtette.

– Mit mond Marty?

– Marty dühöng. Marty azt mondogatja: „Mit várt, ez hírműsor, itt kemény kérdéseket tesznek fel.” Ismered Martyt.

Jennifer káromkodott. – Pontosan az történt, amitől mindenki tartott.

Marty Reardon mindig is rámenős riporter volt. Annak ellenére, hogy már két éve otthagya a híradó-szerkesztőséget a *Hírvonal* kedvéért – sokkal magasabb fizetéssel –, még mindig vagány híradós riporternek érezte magát, aki szigorú, de igazságos, akinek nincsenek szemellenzői. A gyakorlatban az volt a helyzet, hogy szerette zavarba hozni az interjúalanyait, személyes kérdésekkel jött elő, még akkor is, ha ezeknek a kérdéseknek nem sok közük volt a

témához. Senki se szeretne volna, ha Marty szerepel a Pacino-felvételben, mert tudták, hogy utálja a hírességeket és a bújtatott reklámot. De Frances, aki általában a hírességekkel dolgozott, most éppen Tokióban volt, ahol a hercegnőt interjúvolta meg.

– Dick beszélt Martyval? Meg tudjuk még menteni a helyzetet? – Dick Shenk a *Hírvonal* vezető producere volt. Röpké három év alatt csinált komoly főidős sikerműsort a nyári beugró programból. Shenk hozta meg az összes fontos döntést, és ő volt az egyetlen személy, akinek elég tekintélye volt ahhoz, hogy kezeljen egy Martyhoz hasonló primadonnát.

– Dick még mindig ebédel Mr. Earlyvel. – Shenknek Earlyvel, a hálózat elnökével elköltött ebédjei mindig a késő délutánba nyúltak.

– Szóval Dick nem tudja?

– Még nem.

– Csodás – mondta Jennifer. Az órájára pillantott: délután két óra volt. Ha Pacino lelépett, akkor egy tizenkét perces lyukat kell betömniük, és kevesebb mint hetvenkét óra áll a rendelkezésükre ehhez. – Mi van tartalékban?

– Semmi. Teréz anyát újravágják. Mickey Mantle még nincs kész. Az egyetlen, amink van, az a mozgássérült ifibajnokság.

Jennifer felhorkant. – Dick soha nem járul ehhez hozzá.

– Tudom – mondta Deborah. – Ócska anyag.

Jennifer felvette a faxot, amit az asszisztense az asztalra dobott. Sajtótájékoztató volt valami PR-csoporttól, egy a százból, ami napról napra érkezett minden hírműsor szerkesztőségéhez. Mint minden ilyen fax, ez is úgy volt megformázva, hogy

szenzáció benyomását keltse, tetején felirattal:

A JAA A FOLYAMATOS LÉGI
BIZTONSÁGI PROBLÉMÁKRA
HIVATKOZVA ELHALASZTJA AZ N-22-
ES SZÉLES TÖRZSŰ REPÜLŐGÉP
MINŐSÍTÉSÉT

– Mi ez? – kérdezte Jennifer összeráncolva a homlokát.

– Hector azt mondta, adjam oda neked.

– Miért?

– Azt gondolta, talán lehet benne valami.

– Miért? Mi a franc az a JAA? – Jennifer átfutotta a szöveget, egy csomó homályos légügyi blabla volt benne. Semmi képanyag, gondolta.

– Történetesen – mondta Deborah – ez egy ugyanolyan gép, mint az, amelyik kigyulladt Miamiban.

– Hector egy légi biztonsági anyagot akar csinálni? Sok szerencsét. Már mindenki látta az égő repülőgépről szóló felvételt. És nem is volt olyan jó, hogy sokat lehetett volna vele kezdeni.

– Jennifer odébb lökte a faxot. – Kérdezd meg, nincs-e még valamije.

Deborah kiment. Jennifer magányában Charles Manson dermedt képét bámulta az előtte levő képernyőn. Aztán kikapcsolta a képet, és úgy döntött, hogy egy kicsit gondolkozik.

A huszonkilenc éves Jennifer Malone a *Hírvonal* történetének legfiatalabb producere volt. Gyorsan haladt előre, mivel jó volt a szakmájában. Korán kimutatta tehetségét, még amikor egyetemista volt a Brownban, és nyári kiegészítőként dolgozott, mint most Deborah. Késő éjszakáig kutatott, kopogott a Nexis terminálokon, átfésülte

a hírszolgálatok adatait. Aztán torkában dobogó szível bement Dick Shenkhez, hogy javasoljon egy sztorit erről az új furcsa afrikai vírusról és a helyszínen tartózkodó bátor orvosról. Ebből lett a híres Ebola-anyag, az év legnagyobb *Hírvonal* sikere, és Dick Shenk gyűjteménye egy újabb Peabody Díjjal gazdagodott.

Gyors egymásutánban következtek a riportjai Darry Strawberryvel, aztán a montanai rablóbányászásról, aztán az irokéz játékbárlangokról. Emberemlékezet óta nem fordult elő, hogy bedolgozó egyetemista műsoridőt kapott volna – Jennifernek meg négy is összejött. Shenk közölte, hogy tetszik neki a lány bátorsága, és állást ajánlott. Az sem ártott, hogy szellemes volt, szép, és elitegyetemre járt. A következő év júniusában, miután diplomázott, elhelyezkedett a *Hírvonal*nál.

A műsornál tizenöt producer foglalkozott anyagok készítésével. Mindegyiket egy menő riporter mellé rendelték, mindegyiktől azt várták el, hogy kéthetente szállítson egy anyagot. Egy átlagos sztori elkészítése négy hétig tartott. Kéthetes kutatás után a producerek bekopogtak Dickhez, hogy megkapják az engedélyt. Aztán meglátogatták a helyszíneket, felvették a B tekercset a háttérhez, és megcsináltak a másodlagos interjúkat. A sztorit a producer formálta, és egy sztár műsorvezető mondta fel az összekötő szöveget. A sztár egyetlen napra repült oda, megcsinálta a fő interjúkat, és aztán elrepült a következő felvételekre, a producer pedig ottmaradt, hogy megvágja a szalagot. Valamivel adás előtt a sztár bejött a stúdióba, elolvasta a producer által előkészített forgatókönyvet, és megcsinálta a hangfelvételeket a képekhez.

Amikor az anyagot végül bemutatták, a nagymenő igazi riporterként szerepelt: a *Hírvonal* féltékenyen őrizte sztárjai reputációját. De a valóságban a producerek voltak az igazi riporterek. Ők szedték össze a sztorikat, ők végezték el a kutatást, formálták meg a műsort, ők írták a forgatókönyveket és vágták a felvételt. A felvételeken szereplő sztárriporterek csak azt csinálták, amit mondtak nekik.

Jennifer kedvelte ezt a rendszert. Jelentős hatalma volt, és szeretett a színpalak mögött dolgozni úgy, hogy a neve ismeretlen maradt. Hasznosnak találta a névtelenséget. Gyakran, amikor interjúkat csinált, az alanyok mellékes személynek tekintették, szabadon beszéltek, mintha nem is ment volna közben a felvétel. Egy bizonyos ponton az interjúalany azt mondta: – És mikor találkozom Marty Reardonnal? – Ilyenkor Jennifer

ünnepélyesen azt válaszolta, hogy ez még nincs eldöntve, és folytatta a kérdéseit. És mindent kiszedett az ostoba fickóból, aki azt hitte, hogy Jennifer csak a kosztümös próba.

Az igazság az, hogy ő csinálta a műsort. Nem érdekelte, hogy a sztároknak jut a dicsőség. – Sosem mondjuk, hogy ők csinálják a riportokat – hangsúlyozta mindig Shenk. Sosem állítjuk, hogy meginterjúvoltak valakit, akit a valóságban nem interjúvoltak meg. Ebben a műsorban nem a stúdióban ülő híresség a sztár. Az igazi sztár maga a riport. A híresség csak vezető – ő vezeti át a közönséget a riporton. A híresség az a valaki, akiben megbíznak, valaki, akit jólesik látniuk az otthonukban.

Ez igaz, gondolta Jennifer. És különben is, nem volt idő másként csinálni. Egy Marty Reardonhoz hasonló médiasztár kapósabb volt, mint

az elnök, és az utcán is többen felismerték. Nem lehetett elvárni egy Marty-szerű személyiségtől, hogy az értékes idejét a favágásra, a háttéranyagra, a riport összerakására vesztegesse.

Erre egyszerűen nem volt idő.

Ez a televízió: itt soha nincs elég idő.

Jennifer újra az órájára nézett. Dick háromig vagy fél négyig nem fog visszajönni az ebédről. Marty Reardon nem fog bocsánatot kérni Al Pacinótól. Úgyhogy amikor Dick visszajön az ebédből, felrobban a dühtől, Reardont is ki fogja osztani, aztán kétségbeesik, hogy mivel fogja betölteni a lyukat.

Jennifernek egy óra állt a rendelkezésére, hogy találjon valamit a lyuk betömésére.

Bekapcsolta tévéjét, és lustán váltogatni kezdte a csatornákat. És újra

az asztalán fekvő faxra pillantott.

A JAA A FOLYAMATOS LÉGI BIZTONSÁGI PROBLÉMÁKRA HIVATKOZVA ELHALASZTJA AZ N-22- ES SZÉLES TÖRZSŰ REPÜLŐGÉP MINŐSÍTÉSÉT

Várjunk csak egy percet, gondolta. *Folyamatos* légi biztonsági problémák? Ez vajon azt jelenti, hogy állandóan biztonsági problémák akadtak? Ha igen, akkor itt rejtőzhet egy sztorilehetőség. Nem a légi biztonság – azt már milliószor megcsinálták. Azok a végeláthatatlan műsorok a légi irányításról, hogy 60-as évekbeli számítógépeket használnak, hogy elavult és kockázatos az egész rendszer. Az ilyen műsorok csak idegesítik az embereket. A közönséget nem kötik le, mert nem tehetnek semmit az ügy érdekében. De egy konkrét

repülőgép, amivel problémák vannak? Itt már egy termék biztonságosságáról van szó. Ne vásárolják meg ezt a terméket. Ne repüljenek ezzel a repülőgéppel.

Ez nagyon, *nagyon* hatékony is lehet, gondolta Jennifer.

Felvette a telefont és tárcsázott.

11 ÓRA 15 PERC

5-ös hangár

Amikor Casey belépett a hangárba, Ron Smith feje éppen az első műszaki rekeszben volt, közvetlenül az orrkormány mögött. A villanyszerelő csapat körülötte nagy munkában volt.

– Ron – mondta Casey –, segíts nekem ezzel a hibalistával. – Elhozta magával a listát, mind a tíz oldalt.

– Mi van vele?

– Van itt négy SEG-rövidítés. Az első, második, harmadik sorban, és egy KL. Mire szolgálnak?

– Fontos ez?

– Azért próbálom megérteni.

– Szóval. – Ron sóhajtott. – Az SEG1 a segédhajtómű, a gép farokrészén elhelyezett turbina. Az SEG2 és SEG3 tartalék vonalak, arra az esetre, ha a rendszer valami bővítést kap, és ahhoz lesz rájuk szüksége. Az SEG KL egy segédvonal ahhoz, amit a kliens opciós kiegészítéseinek hívnak. Ez a vonal arra való, hogy kiszolgálja a vásárló kiegészítéseit, például a karbantartási adatrögzítőt. Ami ezen a gépen nincs.

– Ezek a vonalak nulla értéket mutattak. Ez azt jelenti, hogy használták őket? – kérdezte Casey.

– Nem feltétlenül. Az alapérték nulla, úgyhogy ellenőrizned kell őket.

– Oké. – Casey fellapozta az adatokat tartalmazó oldalakat. – És mi a helyzet a közelségi érzékelő hibáival?

– Most foglalkozunk ezzel. Lehet, hogy valami kiderül. De figyelj ide. A hibaleolvasások egy pillanatnyi időszakaszt tükröznek. Ezek alapján soha nem fogjuk kitalálni, mi történt ezen a járaton. Szükségünk van a digitális adatrögzítő adataira. Muszáj megszerezned nekünk, Casey.

– Már rugdostam Rob Wongot...

– Rugdosd keményebben – mondta Smith. – A repülésiadat-rögzítő jelenti a kulcsot.

A gép hátsó részéből fájdalmas kiáltást hallottak: – A rohadt életbe! Ezt nem tudom *elhinni!*

Kenny Burne-től származott a kiáltás.

A bal hajtómű mögötti platformon állt, dühösen integetett. A többi mérnök körülvette, a fejét csóválta.

Casey átment. – Találtál valamit?

– Hadd soroljam a hibákat – mondta Burne a hajtóműre mutatva. – Legelőször is, a hűtőfolyadék-tömítést rosszul szerelték be. Valami karbantartó idióta fordítva rakta vissza.

– Ez befolyásolhatja a repülést?

– Előbb vagy utóbb igen. De ez még nem minden. Vess egy pillantást erre a belső motorburkolatra.

Casey felmászott az állványzaton a hajtómű hátsó részéhez, ahol a mérnökök a sugárfék nyitott burkolatán keresztül nézegettek valamit.

– Mutassátok meg neki, fiúk – mondta Burne. Megvilágították az egyik motorburkolat belső felületét.

Casey erős, gondosan meghajlított acélfelületet látott, amelyet a hajtóműből származó finom korom fedett. A lámpát

közel tartották a Pratt and Whitney emblémához, amely a sugárterelő lap éle mellé volt felerősítve.

– Látod ezt? – kérdezte Kenny.

– Mit? Az alkatrészvédjegyre gondolsz? – kérdezte Casey. A Pratt and Whitney embléma egy körbe zárt sast ábrázolt *P* és *W* betűkkel.

– Így van. A védjegyre.

– Mi van vele?

Burne a fejét csóválta. – Casey – mondta –, a sas *fordítva* áll. Rossz irányba fordul.

– Ó! – Ezt nem vette észre.

– Na most, gondolod, hogy a Pratt and Whitney tette rossz irányba a sast? Ez ki van zárva. Ez egy rohadt hamisított alkatrész, Casey.

– Oké – mondta az asszony. – De ez befolyásolhatja a repülést?

Ez volt a kritikus pont. Már találtak hamis alkatrészeket a gépen. Amos azt mondta, hogy többet is fognak találni,

és kétségtelenül igaza lett. De a kérdés az volt, befolyásolhatta-e bármelyik is a repülőgép viselkedését a baleset idején?

– Előfordulhat – mondta Kenny toporzékolva. – De az isten szerelmére, nem tudom darabjaira tépni ezt a hajtóművet. Ez még két hetet jelentene.

– Akkor hogy jövünk rá a megoldásra?

– Szükségünk van arra az adatrögzítőre, Casey. Muszáj megkapnunk azokat az adatokat.

– Átmenjek a digitálisokhoz? Megnézzem, hogy boldogul Wong? – kérdezte Richman.

– Nem – válaszolta Casey. – Abból semmi jó nem származik. – Rob Wong temperamentumos ember. Ha még nagyobb nyomás nehezedik rá, semmit nem fog befejezni: képes kísértálni, és két napig be sem jönni.

Csöngött a mobilja. Norma volt az.

– Kezdődik – mondta. – Telefonált

Jack Rogers, Barry Jordan a *Los Angeles Timestől*, és valami Winslow a *Washington Posttől*. És a *Hírvonal* háttéranyagot kér az N-22-esről.

– A *Hírvonal*? Az a tévéműsor?

– Igen.

– Riportot akarnak?

– Nem hiszem – mondta Norma. – Úgy hangzott, mint egy tapogatódzó akció.

– Oké – mondta Casey. – Visszahívlak. – Leült a hangár sarkában, és elővette a jegyzetfüzetét. Elkezdte leírni azoknak a dokumentumoknak a listáját, amelyeket bele kellett venni a sajtócsomagba. Az új repülőgép FAA-minősítéséhez szükséges eljárások összefoglalása. Az N-22-es FAA-minősítésének bejelentése – Normának öt évvel ezelőtti iratokból kell majd ezeket előásnia. Az FAA tavalyi jelentése a repülőgép biztonságáról. A társaság belső jelentése az N-22-es repülési

biztonságáról 1991-től napjainkig: az adatok kiemelkedően jók voltak. Az N-22-es naprakész története éves bontásban. A repülőgéppel kapcsolatos Biztonsági Direktívák naprakészen – ebből csak egypár volt. A gép paramétereinek egyoldalas összefoglalója: alapadatok a sebességről és távolságról, méretekről és súlyról. Nem akart túl sokat küldeni. Alapinformációnak elég ennyi.

Richman Caseyt figyelte. – És most? – kérdezte.

Casey letépte a lapot a tömbről, átnyújtotta neki. – Adja ezt oda Normának. Mondja meg, hogy készítse elő a sajtócsomagot, és küldje el bárkinek, aki kéri.

– Oké. – Richman a listát bámulta. – Nem biztos, hogy el tudom olvasni.

– Norma el tudja. Csak adja oda neki.

– Oké.

A fiú vidáman dúdolgatva elsétált.

Újra megcsendült a telefon. Jack Rogers volt az, a közvetlen vonalán hívta. – Állandóan azt hallom, hogy a szárnyat adják át gyártásra. Azt mondják, hogy a Norton szerszámokat szállít Koreába, de onnan Sanghajba viszik őket tovább.

– Marder beszélt veled?

– Nem. Csak telefonon kerestük egymást.

– Beszélj vele – mondta Casey –, mielőtt bármit is teszel.

– Fog valamit mondani, amit megírhatok?

– Beszélj vele.

– Oké – mondta Rogers. – De tagadni fogja, igaz?

– Beszélj vele.

Rogers sóhajtott. – Nézd, Casey. Nem akarok egy olyan sztorin ülni, ami már megvan, és aztán két nappal később a *Los Angeles Times*ban olvasni. Segíts ki. Van valami, amit hozzá tudsz tenni

ehhez a szárnyszerszámzat-ügyhöz?

– Nem mondhatok semmit.

– Figyelj ide – mondta Rogers. – Ha azt írnám, hogy több magas rangú Norton-forrás tagadja, hogy a szárnyat Kínának adják, gondolom, ezzel nem lenne problémátok?

– Nekem nem. – Óvatos válasz, de hát a kérdés is az volt.

– Oké, Casey. Kösz. Felhívom Mardert. Letette.

14 ÓRA 25 PERC

Hírvonal

Jennifer Malone tárcsázta a számot, és Alán Price-t kérte. Price úr még ebédelt, és Ms. Welddel, az asszisztensével beszélt.

– Ha jól értem, elhalasztották a Norton repülőgépének európai minősítését. Mi

vele a probléma?

– Az N-22-esre gondol?

– Úgy van.

– Nos, ez vitás ügy, úgyhogy bizalmasan mondanám csak.

– Mennyire bizalmasan?

– Háttér-információként.

– Oké.

– A múltban az európaiak elfogadták az FAA minősítését egy új repülőgépre, mert úgy gondolták, hogy az FAA nagyon szigorú. De mostanában a JAA megkérdőjelezi az amerikai minősítési folyamatot. Úgy érzi, hogy az FAA, mint amerikai kormányhivatal, összejátszik az amerikai gyártókkal, és lazábbra fogja a követelményeit.

– Tényleg? – Tökéletes, gondolta Jennifer. A képtelen amerikai bürokrácia. Dick Shenk imádja az ilyen témákat. És az FAA-t évek óta támadják, nyilván egy csomó zűrös ügy

van a háttérben. – Mi a bizonyíték? – kérdezte.

– Nos, az európaiak az egész rendszert nem tartják kielégítőnek. Például az FAA még csak meg sem őrzi a minősítési dokumentumokat. Hagyják, hogy a repülőgépgyártó cégek maguk tárolják ezeket. Ez kissé túl kényelmesnek tűnik.

– Aha. – Jennifer a következőt jegyezte fel magának: *FAA összejátszik a gyrtkkal. Korrupció!*

– Különben – mondta az asszony – ha információt akar, hívja fel közvetlenül a JAA-t, vagy talán az Airbust. Megadhatom a számukat.

Ehelyett az FAA-t hívta fel. Egy Wilson nevű emberhez kapcsolták a közönségszolgálati irodába.

– Ha jól értem, a JAA nem akarja hitelesíteni a Norton N-22-es minősítését.

– Igen – mondta Wilson. – Már egy ideje tart ez a huzavona.

– Az FAA már minősítette az N-22-est?

– Ó, persze. Ebben az országban nem lehet repülőgépet építeni az FAA hozzájárulása és minősítése nélkül, ami vonatkozik a tervezésre és a gyártófolyamatra az elejétől a végéig.

– És megvannak a minősítő iratok maguknál?

– Nem. A gyártó tárolja őket. A Nortonnál megvannak.

Aha, gondolta Jennifer. Szóval igaz.

Norton őrzi igt, nem FAA. Kecskére káposztát?

– Nem aggasztja önöket, hogy a Nortonnál van a dokumentáció?

– Nem, egyáltalán nem.

– És elégedettek, hogy a minősítési eljárás rendben ment?

– Ó, persze. És ahogy mondtam, a gépet öt évvel ezelőtt igazoltuk.

– Azt hallottam, hogy az európaiak nincsenek megelégedve az egész minősítési eljárással.

– Nos, tudja – mondta Wilson diplomatikus hangnemben –, a JAA viszonylag új szervezet. Szemben az FAA-val, nekik nincs törvényes hatósági jogkörük. Úgyhogy azt hiszem, egyelőre még mindig keresik a módját, hogyan kell eljárniuk.

Jennifer felhívta az Airbus Industrie washingtoni információs irodáját. Egy Samuelson nevű marketinges fickóhoz kapcsolták, aki kelletlenül alátámasztotta, hogy hallott a JAA-minősítés késleltetéséről, bár nem tudott semmi részletet.

– De a Nortonnak sok problémája van mostanában mondta. – Például, azt hiszem, a kínai üzlet nem olyan biztos, mint amilyennek beállítják.

Jennifer most hallott először a kínai üzletről. Feljegyezte:

... *N-22. – kínai üzlet?*

Azt mondta: – Ejha...

– Úgy értem, szembe kell vele nézni – folytatta Samuelson –, hogy az Airbus A-340 a legjobb gép minden szempontból. És újabb, mint a Norton széles törzsűje. Nagyobb a hatótávolsága. Minden szempontból jobb. Ezt megpróbáltuk elmagyarázni a kínaiaknak, és kezdik megérteni a mi perspektíváinkat. Szóval szerintem a Norton üzlete a Népköztársasággal kezd darabokra hullani. És természetesen a biztonsági meggondolások részei ennek a döntésnek. Bizalmasan mondom: a kínaiak nagyon aggódnak amiatt, hogy a gép nem biztonságos.

Kín. szer. a gép nem bizt.

– Kivel beszélhetek erről? – kérdezte Jennifer.

– Nos, mint tudja, a kínaiak általában nem szívesen beszélnek folyamatban levő tárgyalásokról – mondta Samuelson. – De ismerek egy fickót a Kereskedelmi Minisztériumból, aki talán tud magának segíteni. Ő van kapcsolatban az Ex-Im Bankkal, amely hosszú távú finanszírozást nyújt az óceánon túli üzletekhez.

– Hogy hívják?

Robert Gordonnak hívták. A Kereskedelmi Minisztérium központosának tizenöt percébe telt, amíg megtalálta. Jennifer firkálgatott. Végül a titkárnő válaszolt: – Sajnálom, de Gordon úr értekezleten van.

– *A Hírvonaltól* keresem – mondta Jennifer.

– Ó! – Szünet. – Egy pillanat.

Jennifer mosolygott. Ez mindig hatott.

Gordon belépett a vonalba. A lány megkérdezte a JAA-minősítésről és a Norton üzletéről a Népköztársasággal. –

Igaz, hogy a megrendelés veszélyben van?

– Minden repülőgépeladás veszélyben van, amíg nem jön létre, Ms. Malone – mondta Gordon. – De amennyire tudom, a kínai üzlet jól áll. Hallottam ugyan valami pletykát, hogy a Nortonnak meggyűlt a baja a JAA-minősítéssel Európa számára.

– Mi a baj?

– Nos – mondta Gordon –, nem vagyok igazán repülőgép-szakértő, de a társaságnak szörnyen sok problémája van.

Norton tele problémákkal.

– Ott van az a tegnapi dolog Miamiban. És természetesen hallott a dallasi incidensről.

– Mi volt az?

– Tavaly kigyulladt a hajtómű a kifutópályán. És mindenki kiugrott a gépből. Egy csomó ember eltörte a lábát, amikor leugrott a szárnyakról.

*Dallasi incidens – hajtómű/törött lábak.
Felvétel?*

– Húha... – mondta Jennifer.

– Nem tudom, maga hogy van vele – mondta Gordon –, de én nem nagyon szeretek repülni, és, Jézusom, emberek ugrálnak le a repülőgépről... nem szerettem volna fenn lenni azon a gépen.

Jennifer azt írta:

leugrani a gépről!!!

nem biztonságos repülőgép.

Alatta pedig nyomtatott nagybetűkkel jegyezte fel:

REPÜLŐ KOPORSÓ.

Felhívta a Norton Repülőgépgyárat, hogy meghallgassa az ő verziójukat. Egy Benson nevű PR-os fickóhoz kapcsolták. Nyújtott, félig alvó hangja volt. Jennifer úgy döntött, hogy rögtön a dolgok közepébe vágva rohanja le a

pasast. – A dallasi incidensről szeretnék kérdéseket feltenni.

– Dallas? – A hangja meglepettnek tűnt. Jó.

– Tavaly – mondta Jennifer. – Kigyulladt a hajtómű, és az emberek leugráltak a repülőgépről. Eltörték a lábukat.

– Ó, igen. Az az incidens egy 737-essel történt – mondta Benson.

incidens 737-essel.

– Nos, mit tudna mondani erről?

– Semmit. Az nem a mi gépünk volt.

– Ugyan. Nézze, én már tudok az incidensről.

– Az egy Boeing gép.

Jennifer sóhajtott. – Jézusom. Ne csinálja ezt velem. Olyan unalmas ezekkel a fatökű PR-osokkal tárgyalni. Mintha egy jó tényfeltáró riporter nem találná ki mindig az igazságot. Úgy látszik, azt hiszik, hogy ha ők nem

mondják meg neki, akkor más sem teszi.

– Sajnálom, Ms. Malone, de nem mi állítottuk elő azt a gépet.

– Nos, ha ez tényleg igaz – mondta Jennifer nyílt szarkazmussal a hangjában – gondolom meg tudja nekem mondani, ki tudja ezt alátámasztani?

– Igen, asszonyom – mondta Benson.

– Feltárcsázza a 206-os körzetszámot, és kéri a Boeingat. Ők tudnak segíteni magának.

Kattanás.

Jézusom! Micsoda egy tökfej! Hogy képzelik ezek a cégek, hogy így bánnak a sajtóval? Ha így kezelsz egy újságírót, kamatostul kapod vissza. Hát nem értik ezt?

Felhívta a Boeingat, kérte a PR-osztályt. Üzenetrögzítő válaszolt, valami

ribanc bediktálta a faxszámot, és azt mondta, hogy a kérdéseket faxolják el, és ők majd válaszolnak. Hihetetlen, gondolta Jennifer. Egy vezető amerikai cég, és még csak nem is veszik fel a telefont.

Ingerülten tette le a kagylót. Nem volt értelme várni. Ha a dallasi incidensben Boeing gép szerepelt, akkor nincs sztori.

Egyetlen átkozott sztori sincs.

Ujjával dobolt az íróasztalon, megpróbálta eldönteni, mit csináljon.

Visszahívta a Nortont, azt mondta, valami vezetővel akar beszélni, nem a PR-ral. Kapcsolták az elnök irodáját, aztán átkapcsolták valami Singleton nevű nőhöz. – Miben segíthetek? – kérdezte a nő.

– Ha jól értem, az N-22-es európai minősítését elhalasztották. Mi a probléma a géppel? – kérdezte Jennifer.

– Nincs semmi probléma – mondta Singleton. – Idehaza az N-22-es öt éve repül.

– Nos, különböző forrásokból azt hallottam, hogy ez nem egy biztonságos repülőgép – mondta Jennifer. – Tegnap kigyulladt a hajtómű a kifutópályán Miamiban...

– A helyzet az, hogy a turbina robbant fel. Az ügyet most vizsgálják. – A nő egyenletesen, nyugodtan beszélt, mintha a világ legnormálisabb dolga az lenne, hogy egy hajtómű felrobban.

„turbinarobbanás”!

– Aha – mondta Jennifer. – Értem. De ha igaz, hogy a gépükkel nincs semmi probléma, akkor miért tartja vissza a minősítést a JAA?

A vonal másik végén levő nő várt a válasszal. – Csak a hátteret tudom ehhez adni. Nyugtalannak, feszültnek tűnt. Jó. Most már jutunk valamire.

– A repülőgéppel nincs probléma, Ms. Malone. A hajtóműről van szó. Belföldön a gép a Pratt and Whitney cég hajtóműveivel repül. De a JAA azt mondja nekünk, hogy ha el akarjuk adni Európában, akkor IAE-hajtóművekkel kell felszerelnünk.

– IAE?

– Ez egy hajtóműveket gyártó európai konzorcium. Mint az Airbus. Egy konzorcium.

– Aha – mondta Jennifer. *IAE = európai konzorcium*

– Most állítólag – folytatta Singleton – a JAA azt akarja, hogy szereljük fel a gépeinket IAE-hajtóművekkel, hogy betartsuk az európai zajszint- és emissziós szabványokat, amelyek szigorúbbak, mint az Egyesült Államokban. De a valóság az, hogy mi sárkányszerkezeteket készítünk, nem hajtóműveket, és úgy hisszük, hogy a hajtómű kiválasztását a vásárlóra kell

bízni. Azt a hajtóművet szereljük be, amit a kliens kér. Ha IAE-et kér, IAE-et teszünk fel. Ha Pratt and Whitneyt kérnek, Pratt and Whitneyt szerelünk be. Ha GE-t akarnak, GE-t szerzünk be. Ez mindig is így volt az üzleti életben. A vásárló választja ki a hajtóművet. Úgyhogy mi ezt a JAA részéről jogosulatlan szabályozási beavatkozásnak tekintjük. Boldogan feltesszük az IAE-hajtóműveket, ha a Lufthansa vagy a Sabena azt kéri. De nem hisszük, hogy a JAA-nak kell diktálnia a piaci szabályokat. Más szóval az ügynek semmi köze a légi alkalmassághoz.

Jennifer összeráncolta a szemöldökét:

– Azt mondja, ez szabályozási vita?

– Pontosan. Ez gazdasági-kereskedelmi blokkolás. A JAA megpróbál minket arra kényszeríteni, hogy használjunk európai hajtóműveket. De ha ez a céljuk, azt gondoljuk, hogy

az európai légitársaságoknál kell ezt erőltetniük, nem nálunk.

szabályozási vita!

– És miért nem erőltették az európaiaknál?

– Ezt a JAA-tól kell megkérdeznie. De őszintén szólva, úgy képzem, hogy megpróbálták, és elküldték őket a pokolba. A repülőgépet hagyományosan a légitársaság kívánságainak megfelelően építik fel. Az üzemeltetők választják ki a hajtóműveket, az elektronikai csomagokat, a belső tér kialakítását. Ez az ő jogkörük.

Jennifer most már csak firkálgatott. A vonal másik végén levő nő hangjának az árnyalatait figyelte, megpróbált valami érzelmet kiszűrni belőle. A nő hangja enyhén unott volt, mint egy tanáré a nap végén. Jennifer nem tudott semmi feszültséget, semmi habozást, semmi rejtett titkot felfedezni benne.

A francba, gondolta. Nincs sztori.

Tett egy utolsó próbát: felhívta az Országos Közlekedésbiztonsági Tanácsot Washingtonban. Egy Kenner nevű emberhez kapcsolták a közönségkapcsolatok osztályára.

– Az N-22-es gép JAA-minősítése miatt hívom. Kenner meglepettnek tűnt.

– Nos, tudja, ez nem igazán a mi területünk. Talán az FAA-nál kéne valakivel beszélnie.

– Tud valamit mondani háttér gyanánt?

– Nos, az FAA repülőgép-minősítési rendszere rendkívül szigorú, és modellként szolgált a külföldi szabályozó intézmények számára is. Amennyire vissza tudok emlékezni, a külföldi hatóságok világszerte elfogadták az FAA minősítését. Most a JAA megtörte ezt a hagyományt, és azt

hiszem, nem titok, hogy miért. Politikáról van szó, Ms. Malone. A JAA azt akarja, hogy az amerikaiak használjanak európai hajtóműveket, úgyhogy a minősítés visszatartásával fenyegetőznek. És persze a Norton el akarja adni az N-22-est Kínának, és az Airbus is szeretné ezt az üzletet.

– Szóval a JAA valótlan-ságot állít a gépről?

– Nos, mindenesetre kételyeket ébreszt.

– Jogos kételyeket?

– Amennyire értek hozzá, nem. Az N-22-es jó gép. Kipróbált gép. Az Airbus azt mondja, hogy van egy vadonatúj gépük, a Norton azt mondja, hogy van egy kipróbált gépük. A kínaiak valószínűleg a kipróbált terméket fogják megvásárolni. És valamivel olcsóbb is.

– De biztonságos a gép?

– Ó, abszolút biztonságos.

OKT szerint biztonságos gép.

Jennifer megköszönte a tájékoztatást, és letette a telefont. Visszaült a székébe és sóhajtott. Nincs sztori. Semmi. Szünet. Vége. – A francba – mondta.

Megnyomott egy gombot a telefonján. – Deborah – mondta. – Ezzel a repülőgépes üggyel...

– *Nézed?* – kérdezte Deborah sikítva.

– Mit?

– A CNN-t. Ez egyszerűen hi-he-tetlen. Jennifer megragadta a távirányítót.

12 ÓRA 05 PERC

El Torito vendéglő

Az El Torito elfogadható ételt ajánlott mérsékelt áron, és ötvenkétfajta sört. Az itteni mérnököknek ez volt a kedvenc helyük. Az IVCs-tagok mind a középső

asztalnál ültek a főteremben, közvetlenül a bárhelyiség mellett. Miután a pincérnő felvette a rendeléseket és elindult, Kenny Burne azt mondta: – Szóval, hallom, Edgartonnak van egy pár problémája.

– Talán nincs mindnyájunknak? – kérdezte Doug Doherty a sült krumpli és a saláta felé nyúlva.

– Marder gyűlöli.

– Na és? – mondta Ron Smith. – Marder mindenkit gyűöl.

– Na igen, de az a helyzet – mondta Kenny –, hogy állandóan azt hallom, Marder nem fog...

– Ó, Jézusom! *Nézzétek!* – Doug Doherty a terem másik végébe mutatott, a bárpult irányába.

Mindnyájan arrafelé fordultak, hogy lássák a bárpult felett elhelyezett tévét. A hangot levették, de a kép nem hagyott kétségeket: egy Norton széles törzsű gép belsejét mutatták egy olyan

felvételtől, amit egy erősen rázkódó videokamerával készítettek. Az utasok a szó szoros értelmében szálltak a levegőben, nekiütődtek a csomagtartó rekeszeknek és a falaknak, az ülések felett bukdácsolnak.

– Úristen – mondta Kenny.

Felpattantak az asztal mögül, odarohantak a bárpulthoz, és azt kiabálták: – Hangot! Kapcsolják be a hangot! – A szörnyű képsor folytatódott.

Mire Casey a bárhelyiségbe ért, a videofelvételnek vége volt. A tévé most egy vékony, bajszos embert mutatott. Egyenruhára emlékeztető, gondosan szabott kék öltönyt viselt. Casey felismerte Bradley Kinget, a repülőgép-balesetekre szakosodott ügyvédet.

– Naná, hogy egyből megjelent az Égi Király – mondta Burne.

– Azt hiszem, ez a felvétel magáért beszélt – mondta Bradley King. – Mr. Song, az ügyfelem bocsátotta a

rendelkezésünkre, és érzékelhetően mutatja azt a poklot, amelyen az utasok átmentek ezen az elátkozott járaton. Ez a repülőgép indokolatlan és ellenőrizhetetlen süllyedésbe kezdett, százötven méternyre volt attól, hogy belezuhanjon a Csendes-óceánba!

– *Micsoda?* – kérdezte Kenny Burne. – *Mit csinált?*

– Mint tudják, magam is pilóta vagyok, és abszolút meggyőződéssel mondhatom, hogy mindez az N-22-es gép jól ismert tervezési hiányosságai miatt történt. A Norton évek óta tud ezekről a hiányosságokról, és nem csinál semmit. Pilóták, üzemeltetők és FAA-szakemberek egyaránt keservesen panaszkodtak erre a repülőgépre. Személyesen ismerek olyan pilótákat, akik megtagadták, hogy repüljenek az N-22-esen, mert annyira nem biztonságos.

– Különösen azok, akiket lefizetsz –

mondta Burne. King folytatta: – Ennek ellenére a Norton Repülőgépgyár nem tett semmi lényegeset, hogy megoldja a biztonsági problémákat. Igazán megmagyarázhatatlan, hogy tudnak ezekről a dolgokról, és nem tesznek semmit. Ezzel a bűnös hanyagsággal csak idő kérdése volt, mikor történik egy ehhez hasonló tragédia. Most hárman meghaltak, két utas megbénult, a másodpilóta kómában van. Összesen ötvenhét utast kellett kórházba szállítani. Ez a repüléstörténet szégyene.

– Te gennyláda – mondta Kenny Burne. – Hiszen *tudod*, hogy ez nem igaz!

A tévé azonban újra bemutatta a felvételt, ez alkalommal lassítva: a testek spirálként szálltak a levegőben, váltakozva hol homályos, hol pedig éles volt a kép. Casey izzadni kezdett, miközben nézte. Reszketett, fázott, a

mellkasában szorított valami. A vendéglő homályossá, sápadtzölddé változott körülötte. Gyorsan lehuppant egy bárszékre, nagy levegőt vett.

Most a televízió egy szakállas, tudós külsejű férfit mutatott. A Los Angeles-i repülőtér egyik kifutópályája mellett állt. A repülőgép a háttérben gurult. Casey nem hallotta, mit mondott a férfi, mert a körülötte álló mérnökök üvöltöttek.

– Te seggfej!

– Barom állat!

– Idióta!

– Hazug szemét!

– Nem fognátok be, fiúk? – mondta Casey. A képernyőn látható szakállas emberben felismerte Frederick Barker volt FAA-tisztviselőt, aki már nem dolgozott a hatóságnál. Az utóbbi években Barker több alkalommal tanúskodott a bíróságon a cégük ellen. A mérnökök mind utálták.

Barker azt mondta: – Ó, igen, attól

tartok, hogy nincs kétség a probléma felől. – Milyen probléma felől, gondolta Casey, de most a tévé visszaváltott a CNN atlantai stúdiójába, az N-22-es fényképe előtt egy műsorvezetőnő ült. A fénykép alatt hatalmas, piros betűs felirat díszelgett: „NEM BIZTONSÁGOS?”

– Krisztusom, ez nem igaz – mondta Burne. – Az Égi Király, aztán ez a gennyláda Barker. Hát nem tudják, hogy Barker Kingnek dolgozik?

A tévé most egy lebombázott közeli-keleti épületet mutatott. Casey elfordult, leszállt a bárszékről, és mély levegőt vett.

– Úristen, muszáj innom egy sört – mondta Kenny. Elindult az asztal felé. A többiek Fred Barkert szidalmazva, morogva követték.

Casey felvette a táskáját, kivette a mobilját, és felhívta az irodáját. – Norma – mondta –, hívd fel a CNN-t, és

szerezd meg annak a felvételnek a másolatát, amit most játszottak le az N-22-esről.

– Éppen indultam volna...

– Most – mondta Casey. – Intézd el most rögtön.

15 ÓRA 06 PERC

Hírvonal

– Deborah! – sikoltott fel Jennifer, amint a felvételt nézte. – Hívd fel a CNN-t, és szerezd meg ennek a Norton-felvételnek a másolatát! – A lány rátapadt a képernyőre. Most másodszorra játszották le az egészet, lassítva, másodpercenként hat képkockát. És lebilincselő volt! Fantasztikus!

Látott egy szerencsétlen flótást, aki úgy forgolódott a levegőben, mint egy

elveszett bűvár, karja és lába minden irányban lebegett. A fickó belevágódott egy ülésbe, a nyaka *pattant* egyet, a teste kicsavarodott, mielőtt újra a levegőben találta volna magát, és nekivágódott a mennyezetnek... Hihetetlen! A nyaka *itt a felvételen* tört el!

Ez volt a legfantasztikusabb felvétel, amit valaha is látott. És a hang! Mesés! Az emberek üvöltenek állati félelmükben – ezek olyan hangok, amiket nem lehet hamisítani –, emberek kínaiul kiabálnak, ami az egészet nagyon *egzotikussá* teszi, és a *töréseknek* ezek a hihetetlen hangjai, amint az emberek és a táskáik és a többi cucc nekizuhan a falaknak és a mennyezetnek – Jézusom!

Mesés felvétel! Hihetetlen! És egy örökkévalóságig tartott, negyvenöt másodpercig – és az egész úgy jó, ahogy van! Mert még az is, amikor a

kamera rázkódott, még az is, amikor elhomályosult vagy csíkozott, csak használt a dolognak! Egy operatőr *pénzért* sem csinálja meg ezt!

– Deborah! – sikoltotta. – Deborah!

Annyira izgatott volt, hogy a szíve erősen vert. Már csak homályosan észlelte egy fickó jelenlétét a kamera előtt, valami ügyvédét, aki nyomatta az érveit: biztosan övé a felvétel. De Jennifer tudta, hogy oda fogja adni a *Hírvonal*nak, szüksége van a nyilvánosságra, ami azt jelentette, hogy megvan a sztorija! Fantasztikus! Egy kis sallang, egy kis szerkesztés, és megvan!

Deborah jött be kipirulva, izgatottan. Jennifer azt mondta: – Keresd elő nekem a Norton Repülőgépgyár klippjeit az utóbbi öt évből. Csinálj végig egy kutatást a Nexis rendszeren az N-22-esről és egy Bradley King nevű fickóról meg egy... – visszaneézett a képernyőre

– Frederick Barker nevű pofáról. Töltsd le az egészet. Most rögtön!

Húsz perccel később már körvonalazódott előtte a riport és a kulcsfigurák háttere. Egy ötéves *Los Angeles Times*-cikk az N-22-es bemutatójáról, minősítéséről és első repüléséről. Fejlett repülési elektronika, fejlett elektronikus irányító rendszerek és robotpilóta, blablabla.

Egy *New York Times*-cikk Bradley Kingről, a felperesek hírhedt ügyvédjéről, akit amiatt értek támadások, hogy az előtt kereste meg a baleset áldozatainak családjait, mielőtt a légitársaság hivatalosan értesítette volna őket hozzátartozójuk haláláról. Egy másik *Los Angeles Times*-anyag Bradley Kingről, aki egy bírósági ügyet rendezett peren kívül az atlantai légi szerencsétlenség után. A Long Beach-i

Independent Press-Telegram Bradley Kingről számolt be, „a légügyi magánjogi vétkes cselekmények királyáról”, akit az ohiói ügyvédi kamara bírált, amiért helytelenül járt el az áldozatok családjaival való kapcsolatfelvételben. King tagadta, hogy nem megfelelően járt volna el. Egy *New York Times*-anyag: Bradley King túl messze ment?

Egy *Los Angeles Times*-cikk a „szennyeskitergető” Frederick Barker botrányos távozásáról az FAA-tól. Barker, a szókimondó kritikus azt állítja, hogy az N-22-esről folytatott vita után mondott fel. A főnöke azt mondja, hogy Barkert azért rúgták ki, mert jelentéseket szivárogtatott ki a sajtónak. Barker magánpraxist kezd mint „repülésügyi tanácsadó”.

A Long Beach-i *Independent Press-Telegram* szerint Fred Barker hadjáratot indít a Norton N-22-ese ellen, amely,

mint kijelenti, „az elfogadhatatlan biztonsági incidensek története”. Az Orange megyei *Telegraph-Star* Fred Barker kampányáról számolt be, amelynek célja az volt, hogy a légitársaságok váljanak biztonságossá. Ugyanebben a lapban: Barker azzal vádolja az FAA-t, hogy nem tiltotta be a „nem biztonságos” Norton repülőgépet. Ugyanebben a lapban: Barker a koronatanú Bradley King ügyében, amelyet aztán peren kívül rendeztek.

Jennifer kezdte látni, hogyan alakul a riportja. Az világos, hogy távol kell tartaniuk magukat ettől a bajkeverő Bradley Kingtől. De Barker, a volt FAA-tisztviselő hasznos lehet. Valószínűleg arra is jó lesz, hogy bírálja az FAA minősítési gyakorlatát.

Jennifer azt is észrevette, hogy Jack Rogers, az Orange megyei *Telegraph-Star* újságírója különösen kritikus szemmel nézte a Norton

Repülőgépgyárat. Kiírt néhány Rogers által jegyzett cikket az utóbbi időből:

Orange megyei *Telegraph-Star*: Edgarton nyomásnak van kitéve, hogy újabb vásárlókat kerítsen a bajban levő társaság számára. Egyet nem értés az igazgatók, a felső vezetés körében. Kétséges, hogy Edgarton sikerrel jár.

Orange megyei *Telegraph-Star*: kábítószer- és maffiaproblémák a kétsugár-hajtóműves Norton összeszerelő szalagján.

Orange megyei *Telegraph-Star*, szakszervezeti mozgolódásról szóló pletykák. A munkások szemben állnak a kínai üzlettel, amely szerintük tönkreteszi a társaságot.

Jennifer mosolygott.

A dolgok határozottan kezdtek jól festeni.

Felhívta Jack Rogerst a lapjánál. —

Olvastam a cikkeit a Nortonról. Nagyszerűek. Azt vettem ki belőlük, hogy maga szerint a cégnek akad néhány problémája.

– Egy csomó problémája – mondta Rogers.

– A repülőgépekkel gondolja?

– Nos, igen, de vannak szakszervezeti problémák is.

– Mivel kapcsolatosak?

– Nem világos. De a gyárban nyugtalanság van, és a vezetőség nem ura a helyzetnek. A szakszervezet haragszik a kínai üzlet miatt. Szerintük nem szabad létrejönnie.

– Beszélne erről kamera előtt?

– Persze. Nem adhatom ki a forrásaimat, de elmondhatom, amit tudok

Naná, hogy elmondhatja, gondolta Jennifer. Minden újságírónak az az álma, hogy valahogy felkerüljön a tévé képernyőjére. A lapoknál levő pasasok

mind felfogták, hogy az igazi pénz akkor jön, ha megjelennek a zabládán. Nem számít, mennyire voltál sikeres nyomtatásban, senki sem vagy, amíg fel nem tűnsz a tévében. Ha egyszer a tévé is elismert, akkor kapkodni fognak érted, 5-10 ezer dollárt fizetnek csak azért, hogy beszédet mondj egy ebéden.

– A héten nemigen leszek elérhető, de a stúdió majd megkeresi önt.

– Csak szóljanak, hogy mikor – mondta Rogers.

Jennifer felhívta Fred Barkert Los Angelesben. Majdnem olyan volt, mintha várta volna a telefonját. – Ez egy meglehetősen drámai videofelvétel – mondta a lány.

– Félelmetes – mondta Barker –, amikor a repülőgép orrsegédszárnyát csaknem a hang sebességével

bocsátják ki. Ez történt a Transpacific járatán. Ez a kilencedik ilyen incidens, amióta a repülőgépet szolgálatba állították.

– *A kilencedik?*

– Ó, igen. Ebben nincs semmi újdonság, Ms. Malone. A Norton hitvány tervezésének már legalább három másik haláleset tulajdonítható, és a társaság ennek ellenére sem tett semmit.

– Van erről egy listája?

– Adja meg a faxszámát.

Jennifer a listára szegezte a szemét. Az ő ízléséhez képest kissé túl részletes volt, de még így is meggyőző:

A	NORTON	N-22-ES
ORRSEGÉDSZÁRNY-		
KIBOCSÁTÁSSAL	KAPCSOLATOS	
INCIDENSEI		

1. *1992. január 4.* Az orrsegédszárnyak 10 500 repülési szinten, 0,84 Machnál bocsátódtak ki. A fékszárny/orrsegédszárny-kar véletlenül mozdult meg.
2. *1992. április 2.* Az orrsegédszárnyak utazórepülés közben bocsátódtak ki 0,81 Machnál. Állítólag egy jegyzettábla esett rá a fékszárny/orrsegédszárny-karra.
3. *1992. július 17.* Eredetileg heves turbulenciáról számoltak be. Később azonban kiderült, hogy a segédszárnyak kibocsátása a fékszárny/orrsegédszárny-kar véletlenszerű elmozdulása következtében történt. Öt utas megsérült, közülük hárman súlyosan.
4. *1992. december 20.* Utazósebességnél az orrsegédszárnyak anélkül bocsátódtak ki, hogy a pilótafülkében megmozdították volna a

fékszárnny/orrsegédszárnny-kart. Két utas megsérült.

5. 1993. március 12. A repülőgép átesés előtti állapotba került 0.82 Machnál. Az orrsegédszárnyakat kibocsátva találták, és a kar nem a felfelé álló, lezárt pozícióban volt.

6. 1993. április 4. Az elsőtiszt a karját a fékszárnny/orrsegédszárnny-karon pihentette, lefelé nyomta, és kibocsátotta az orrsegédszárnyakat. Néhány utas megsérült.

7. 1993. július 4. A pilóta beszámolt róla, hogy a fékszárnny/orrsegédszárnny-kar elmozdult, és kibocsátotta az orrsegédszárnyakat. A repülőgép utazósebességben volt 0.81 Machon.

8. 1994. június 10. Az orrsegédszárnyak kibocsátódtak utazósebességnél, anélkül, hogy a fékszárnny/orrsegédszárnnykart megmozdították volna.

Jennifer felvette a telefont, és visszahívta Barkert. – Beszélne ezekről az incidensekről kamera előtt?

– Tanúskodtam erről a bíróságon több alkalommal mondta Barker. – Boldogan beszélek róla maguknak is. Az a helyzet, hogy szeretném, ha kijavítanák ezt a típust, mielőtt még több ember is meghal. És erre senki sem volt hajlandó: sem a társaság, sem az FAA. Ez szégyen.

– De hogy lehet annyira biztos benne, hogy ennél a járatnál is orrsegédszárnyal kapcsolatos incidens történt?

– Van egy forrásom a Nortonnál – mondta Barker. – Egy elégedetlen alkalmazott, aki belefáradt a hazudozásba. A forrásom szerint az orrsegédszárnyakról van szó, és a cég ezt titkolja.

Jennifer befejezte a beszélgetést Barkerrel. – Deborah! kiáltotta. – Kapcsold be az utazási osztályt!

Jennifer becsukta az irodája ajtaját, és csendben üldögélt. Tudta, hogy megvan a riport.

Egy mesés riport.

Már csak az volt a kérdés, mire hegyezze ki, milyen kerettel lássa el.

Egy *Hírvonal* jellegű műsorban a keret mindent meghatározott. A műsor öregebb producerei „szövegkörnyezetet” emlegettek, ami számukra azt jelentette, hogy a sztorinak nagyobb körítést csináltak, azzal világították meg a történet értelmét, hogy beszámoltak az előzményekről vagy hasonló előfordult dolgokról. Az öregek a szövegkörnyezetet nagyon fontos, egyfajta etikai kötelezettségnek

tekintették.

Jennifer nem értett ezzel egyet. Mert ha az ember kivágja az összes szent szart, a szövegkörnyezet csak a riport feltupírozásának az eszköze – és nem is valami hasznos eszköz, mert a múltra hivatkozik.

Jennifer! nem érdekelte a múlt, ő az új generációt képviselte, amely tudatában volt annak, hogy az izgalmas televízió *most* létezik, az események *most* történnek, a soha nem szűnő elektronikus jelen képeinek folyamában. A szövegkörnyezet a jellegénél fogva többet követel, mint a *most*, és Jennifer érdeklődése nem ment túl a *moston*. És másé sem, gondolta a lány. A múlt halott és letűnt. Kit érdekel, mit ettél tegnap? Mit csináltál tegnap? Ami azonnali és lenyűgöző, az *most* történik.

Úgyhogy egy jó keretnek semmi köze a múlthoz. Fred Barker terhelő listája a fő incidensekről egyenesen problémát

jelent, mert ez a fakuló, unalmas múltra tereli a figyelmet. Ezt ki kell valahogy kerülni, megemlíteni és továbblépni.

Jennifer valami olyan megoldást keresett, amelynek segítségével a történet a *mostban* bomlik ki, olyan formában, hogy a néző követni tudja. A legjobb keretek azzal kötötték le a nézőt, hogy a sztorit a jó és a rossz közötti konfliktusként mutatták be, erkölcsi történetként. Mert ezt értette a közönség. Ha ilyen keretet alakított ki az ember, akkor azonnali befogadásra számíthatott. Az ő nyelvükön beszélt.

De mivel a sztorit gyorsan is kellett kibontani, ezt az erkölcsi mesét egy csomó olyan horogra kellett felaggatni, amiket nem kellett külön megmagyarázni. Olyasmikre, amikről a közönség eleve tudja, hogy igazak. Eleve tudják, hogy a nagy monopóliumok korrumpáltak, hogy a vezetőik kapzsi szexista disznók. Ezt

nem kell bizonygatni, ezt csak meg kell említeni. Eleve tudják, hogy a kormányhivatalok kevésbé hatékonyak és lusták. Ezt sem kell bizonyítani. És azt is tudják, hogy a termékek cinikus előállítói nem törődnek a fogyasztók biztonságával.

Ilyen általánosan elfogadott elemekből kell felépítenie az erkölcsi meséjét.

Egy pergő cselekményű erkölcssztorit, ami most történik.

Természetesen még mindig volt egy keretkövetelmény. Mielőtt még bármit csinálna, el kell fogadtatnia az anyagot Dick Shenkkel. Olyasmire kell kihegyeznie, ami beleillik Dick világképébe. És ez nem volt könnyű ügy: Shenk intelligensebb volt, mint a közönség. Nehezebb volt a kedvében járni.

A *Hírvonal* berkeiben Dicket

Kritikusnak hívták, azért a nyers modorért, ahogyan kinyírta a javasolt anyagokat. Az irodájában járkáló Shenk nyájas atmoszférát árasztott, a nagy öreget játszotta. De mindez megváltozott, amikor egy javaslatot hallgatott meg. Ekkor veszélyessé vált. Dick Shenk jól képzett és okos volt – nagyon okos –, és elbűvölő is tudott lenni, ha akart. De a lelke mélyén kegyetlen volt. S ahogy öregedett, egyre kegyetlenebb lett, jóformán ezt tartotta sikere zálogának.

Jennifernek most be kell mennie hozzá a javasolt anyaggal. Tudta, hogy Shenknek nagyon kell egy sztori. De lehet, hogy mérges lesz Pacino miatt, Marty miatt, és a mérge hamar Jennifer ellen, az általa javasolt sztori ellen fordulhat.

Óvatosan kell eljárnia, hogy elkerülje a haragját, és eladja neki a sztorit. Olyan formába kell öntenie az anyagot, hogy

az egyenesen levezethesse, vagyis a kívánatos mederbe terelje Dick Shenk ellenségesességét és dühét.

A jegyzetfüzete után nyúlt, és elkezdte felvázolni a mondanivalóját.

13 ÓRA 04 PERC

Igazgatóság

Az Igazgatóság épületében Casey beszállt a liftbe, Richman követte. – Nem értem – mondta a fiú. – Miért haragszik mindenki annyira Kingre?

– Mert hazudik – mondta Casey. – Tudja, hogy a repülőgép nem közelítette meg százötven méterre a Csendes-óceán szintjét. Abba ugyanis mindenki belehalt volna. Az incidens tizenegyezer méteres magasságban történt. A repülő maximum kilencszáz-ezer métert zuhant. Ez is elég baj.

– Na és? Odafigyelnek rá. Előkészíti a terepet a kliensének. Tudja, mit csinál.

– Igen.

– A Norton nem egyezett meg vele peren kívül a múltban?

– Háromszor is.

Richman vállat vont. – Ha biztosak a dolgukban, vigyék perre.

– Igen – mondta Casey. – De a perek rendkívül drágák, és a nyilvánosság nem tesz nekünk jót. Olcsóbb megegyezni, és egyszerűen hozzáadni az ügyvéd lefizetésének az összegét a repülőgép árához. A légitársaság fizeti meg az árát, az pedig az utasra terheli. Úgyhogy a végén minden légi utas néhány dollárral többet fizet a jegyért, egyfajta rejtett adó formájában. Ez a pereskedési adó. A Bradley King-adó. Hát így működik ez a való világban.

Az ajtó kinyílt, és kiléptek a harmadik emeleten. Casey végigsietett a folyosón az osztály felé.

– Most hová megyünk? – kérdezte Richman.

– Magunkhoz veszünk valami fontosat, amiről teljesen elfeledkeztem. – A fiúra nézett. – És maga is.

16 ÓRA 45 PERC

Hírvonal

Jennifer Malone elindult Dick Shenk irodájába. Útközben elment a Dicsőség Fala mellett, amelyen szorosan egymás mellett helyezkedtek el fényképek, plakettek és díjak. A fényképek gazdag és híres emberek társaságában mutatták be a főnököt: Shenk Reagannel lovagol, Shenk Cronkite-tal vitorlázik, Shenk Southamptonban softballozik Tischsel, Shenk Clintonnal, Shenk Ben Bredlee-vel. És egy távoli sarokban az abszurdan fiatal Shenk,

amint hosszú hajat visel, a vállán egy Arriflex, s éppen John Kennedyt filmezi az Ovális Irodában.

Dick Shenk a hatvanas években kezdte a karrierjét rámenős dokumentumfilm-producerként.

Azokban az időkben a híradó-szerkesztőségek voltak a vezető presztízszű – és legtöbb veszteséget termelő – osztályok a tévéhálózatoknál: függetlenek, jól finanszírozottak és pazarul felszereltek. Az volt a fénykora a CBS *Fehér Könyvek* és az NBC *Beszámolók* című műsorainak. Akkoriban Shenk egy Arriflex kamerával rohangáló srác volt, ő ment ki az események forgatagába, megszerezte azt az anyagot, ami számított. A korral és sikerrel párhuzamosan Shenk horizontja beszűkült. Az ő világa most a Connecticut! nyaralójára és a New York-i házára korlátozódott. Ha el is ment valahova, csak limuzinnal

közlekedett. De kiváltságos neveltetése, Yale-diplomája, szép exfeleségei, kényelme és nagyvilági sikerei ellenére is a hatvanéves Shenk elégedetlen volt az életével. Hosszú luxusautójával kocsikázva úgy érezte, hogy nem fogadják el kellőképpen: nem ismerik el, nem övezi kellő tisztelet a teljesítménye miatt. A kamerával rohangáló, kérdéseket feltevő gyerekből siránkozó és megkeseredett felnőtt lett. Mivel úgy érezte, hogy nem becsülik eléggé, ő sem becsült meg senkit: perverz cinizmussal szemlélte mindent és mindenkit. És épp ezért vette biztosra Jennifer, hogy tetszeni fog neki a Norton-sztori kerete.

A lány belépett az iroda előterébe, megállt Marian íróasztalánál. – Dickhez jöttél? – kérdezte Marian.

– Bent van?

Bólintott. – Bemenjek veled?

- Gondolod, hogy szükségem lesz rá?
- kérdezte Jennifer felhúzott szemöldökkel.
- Hát – mondta Marian –, ivott.
- Semmi baj – mondta Jennifer –, tudom kezelni.

Dick Shenk lehunyt szemmel, összeillesztett ujjakkal hallgatta. Miközben Jennifer előadta a mondókáját, időről időre finoman biccentett.

A lány végigfutott a javasolt anyagon, érintette az összes kulcsponthoz: a miami incidenst, a JAA-minősítési sztorit, a Transpacific járatot, a veszélyben levő kínai üzletet. A volt FAA-szakértő, aki az állítja, hogy a gép a kiküszöbölhetlen tervezési hibák tömegét hurcolja magával. A repülési ügyekkel foglalkozó újságíró, aki azt mondja, hogy a céget rosszul vezetik, a gyárban kábítószer-

és maffiaproblémák vannak, a vitatott személyiségű új elnök, aki megpróbálja fellendíteni a halódó eladásokat. Egy valaha büszke, mostanra bajba került cég portréja.

A dolog kerete, mondta Jennifer, a felszín alatti rothadás lehetne. Vagyis: a rosszul vezetett társaság éveken keresztül hitvány termékeket gyárt. Szakemberek mutatnak erre rá, de a társaság sohasem reagál. Az FAA összefonódott a céggel, és nem akarja erőltetni az egész ügyet. Most végre kiderül az igazság. Az európaiak beintenek a minősítésnél, a kínaiak bizalmatlanok, a gép egyre több utasáldozatot szed, amit a bírálói előre megmondták. És itt van a felvétel, ez a lebilincselő felvétel, amely bemutatja, micsoda szenvedésen mentek keresztül azok az utasok, akik közül többen meghaltak. Röviden, mindenki számára

nyilvánvaló, hogy az N-22-es egy repülő koporsó.

Jennifer befejezte. Hosszú csönd következett. Azután Shenk kinyitotta a szemét.

– Nem rossz – mondta. Jennifer mosolygott.

– Mit mondtak a társaságnál? – kérdezte Shenk lusta hangon.

– Mellébeszéltek: a gép biztonságos, a bírálói hazudnak.

– Na ja – mondta Shenk a fejét csóválva. – Ezek az ócska amerikai termékek. – Dick BMW-vel járt, a svájci órákat, francia borokat, angol cipőket kedvelte. – Amit ebben az országban csinálnak, az mind szar – mondta. Hátradőlt a székében, mint akit elfárasztott a szellemi munka. Azután a hangja megint lustává, elgondolkodóvá vált: – De mit tudnak bizonyítékként felhozni?

– Nem sokat – mondta Jennifer. – A miami és a TransPacific-incidenst még vizsgálják.

– Mikorra várhatók a jelentések?

– A közeli hetekben nem.

– Ah. – Lassan bólintott. – Ez tetszik nekem. Ez nagyon tetszik nekem. Ez az igazi tényfeltáró újságírás, és a *60 perc* a seggünket is kinyalhatja. A múlt hónapban csináltak egy anyagot a megbízhatatlan repülőgépalkatrészekről. De mi egy egész megbízhatatlan repülőgépről fogunk beszélni! Egy repülő koporsóról. *Tökéletes!* A közönség összeszarja magát ijedtében.

– Én is azt hiszem – mondta Jennifer. Most már szélesen mosolygott. Sikerült!

– És imádok arra gondolni, hogy Hewittra majd rájön a szívbaj – mondta Dick. Don Hewitt, a *60 perc* legendás producere Shenk nemezise volt. Hewitt állandóan jobb sajtót kapott, mint Dick,

ami az utóbbinak nagyon fájt. – Azok a seggfejek – mondta Dick. – Emlékszel, amikor megcsinálták azt a profi golfozókról szóló kemény anyagot?

Jennifer megrázta a fejét. – Ami azt illeti, nem...

– Persze, az régebben volt – mondta Dick. Egy pillanatra zavarossá vált, a semmibe bámult, és Jennifer számára nem maradt kétség, hogy keményen ivott az ebédnél. – Na, semmi baj. Szóval hol is tartottunk? Megvan az FAA-s pasas, az újságíró, a miami felvétel. A nagyágyú az az amatőr felvétel, azzal indítunk.

– Rendben – mondta a lány bólintva.

– De a CNN éjjel-nappal mutatni fogja – mondta Dick. Jövő hétre szakálla nő a sztorinak. Be kell tennünk szombatra.

– Rendben – mondta a lány.

– Tizenkét percet kapsz – mondta a férfi. – És, nos, Martyt. Csütörtökön Seattle-ben Bill Gatesszel csinál interjút,

pénteken átküldjük Los Angelesbe. Hat-hét órára a tiéd.

– Oké.

– Menj, csináld.

– Oké – mondta a lány. – Kösz, Dick.

– Biztos vagy benne, hogy meg tudod időre csinálni? Jennifer nekilátott, hogy összeszedje a jegyzeteit. – Bízzál bennem.

Amint átment Marian szobáján, hallotta, ahogy Dick kikiabál: – Csak el ne felejtsd, Jennifer, nehogy egy *alkatrészekről* szóló sztorival gyere! Nem akarok egy rohadt *alkatrészes* sztorit!

14 ÓRA 21 PERC

Norton, MEO

Casey Richmannel lépett be a MEO-irodába. Norma már visszajött az

ebédből, újabb cigarettára gyűjtött. – Norma mondta Casey –, nem láttál itt valahol egy videoszalagot? Egy 8 milliméteres felvételt?

– Igen – mondta Norma –, valamelyik este az asztalodon hagytad. Eltettem. – Kotorászott a fiókjában, előhúzta a felvételt. Richmanhez fordult: – Marder kétszer kereste magát. Azt akarja, hogy azonnal hívja vissza.

– Oké – mondta Richman. Átment az előszobán keresztül az irodájába. Amikor eltűnt, Norma azt mondta: – Tudod, sokat beszél Marderrel. Eileentől hallottam.

– Marder barátkozni akar a Norton rokonsággal? Norma a fejét rázta. – Már elvette Charley egyetlen lányát, az isten szerelmére.

– Azt akarod mondani – kérdezte Casey –, hogy Richman beszámol Mardernek?

– Kábé naponta háromszor.

Casey összeráncolta a szemöldökét. – Miért?

– Jó kérdés, édesem. Azt hiszem, fel akarnak használni téged.

– De mihez?

– Fogalmam sincs.

– Valami a kínai üzlettel kapcsolatos?

Norma vállat vont. – Nem tudom. Marder a legjobb vállalati szarkeverő a társaság történetében. És jól ért a nyomok eltüntetéséhez. Én igazán óvatos lennék ezzel a fiúval. – Áthajolt az íróasztalon, suttogva mondta: – Amikor visszajöttem az ebédből, nem volt itt senki. A gyerek bent tartja az aktatáskáját az irodájában. Úgyhogy kissé átnéztem.

– És?

– Richman lemásol mindent, amit meglát. Az asztalodon levő minden feljegyzésről van kópiája. És a telefonbeszélgetéseid jegyzeteit is lemásolta.

– A telefonemlékeztetőket? De mi ennek az értelme?

– Nem tudom elképzelni – mondta Norma. – De van itt még valami. Megtaláltam az útlevelét is. Az utóbbi két hónapban ötször volt Koreában.

– Koreában? – kérdezte Casey.

– Így van, édesem, Szöulban. Majdnem minden héten odament. Rövid utakra. Csak egy-két napra. Sosem többre.

– De...

– Van még valami. A koreaiak rányomják a beutazó vízumra a járatszámot. De Richman számai nem utasszállító gépeket jelölnek. Az mind farokszám.

– Magánrepülővel ment?

– Hát úgy néz ki.

– Norton gépen?

Norma megrázta a fejét. – Nem. Beszéltem Alice-szel a repülési osztályon. Tavaly a társaság egyik gépe

sem volt Koreában. Pekingbe jártak hónapokon keresztül. De Koreában egy sem volt.

Casey összeráncolta a szemöldökét.

– Van még valami – mondta Norma. – Beszéltem a szöuli képviselővel. Régi hódolóm. Emlékszel, amikor a múlt hónapban Mardernek sürgős fogorvosi ügye volt, és kivett három napot?

– Igen...

– Együtt jártak Szöulban Richmannel. A képviselő azután hallott róla, hogy már hazajöttek, és dühös volt, hogy őt nem értesítették. Nem hívták meg egyik tárgyalásra sem, ahova ők elmentek. Személyes sértésnek vette.

– Milyen tárgyalásokra?

– Senki sem tudja. Légy óvatos ezzel a fiúval.

Casey benn ült az irodájában, a legutóbbi telexeket nézte át, amikor Richman bedugta a fejét. – Mi a következő? – kérdezte vidáman.

– Valamivel megbízom – mondta Casey. – Szeretném, ha elmenne a Repülési Szabványok Körzeti Irodájába. Keresse Dan Greene-t, és kérje el a TPA-545-ös repülési tervét és a személyzet listáját.

– Nincs már meg az nekünk?

– Nincs, csak az előzetesek vannak meg. Mostanra Dannek már meglesznek a végleges papírai is. Szeretném, ha idejében megkapnánk őket, hogy a holnap reggeli értekezletre már a kezemben legyenek. A hivatal El Segundóban van.

– El Segundo? Ez elviszi a nap hátramaradt részét.

– Tudom, de fontos.

Richman habozott. – Azt hiszem, hogy többet tudnék segíteni, ha itt maradnék.

– Induljon – mondta Casey. – És hívjon fel, ha megkapta a papírokat.

16 ÓRA 30 PERC

Videó Képrendszerek

A glendale-i Videó Képrendszerek cég hátsó szobája tele volt a sűrű tömött sorokban elhelyezett zümmögő számítógépekkel, a Silicon Graphics Indigó cég bíborcsíkos komputereivel. A begipszelt lábú Scott Harmon a padlón kígyózó kábelek fölé görnyedt.

– Oké – mondta –, egy másodpercen belül meglesz.

A férfi az egyik vágószobába vezette Caseyt. Középméretű szoba volt, hátsó fala mentén kényelmes dívány, mögötte filmplakátok lógtak a falon. A montírozó műszerfal elfoglalta a fennmaradó három fal előtti teret: három monitor, két oszcilloszkóp és különböző billentyűzetek. Scott elkezdte nyomkodni a gombokat. Caseyt odaintette, hogy üljön le mellé.

– Mi ez az anyag? – kérdezte az asszonyt.

– Amatőr videofelvétel.

– Sima, egyszerű ügy? – Az oszcilloszkópra nézett, miközben beszélt. – Úgy néz ki. Dolby kódolás. Szokvány anyag.

– Azt hiszem...

– Oké. Eszerint kilenc negyvenünk van egy hatvanperces kazettából.

A képernyő felgyulladt, és Casey köddel borított hegycsúcsokat pillantott meg. A kamera egy fiatal amerikai férfira tévedt, egy úton ment felfelé, vállán csecsemővel. A háttérben egy falu, világossárga tetők. Az út mindkét oldalán bambusz nőtt.

– Hol van ez? – kérdezte Harmon.

Casey vállat vont. – Olyan, mintha Kínában lenne. Előre tudja tekerni?

– Persze.

A képek gyorsan villogtak egymás után. Casey kis házat pillantott meg, a

bejárati ajtaja nyitva, konyhát, fekete fazekakat és tepsiket, nyitott bőröndöt az ágyon, vasútállomást, ahol egy nő szállt fel a vonatra, forgalmas utcát, amely talán Hongkongban volt, repülőtéri várótermet éjszaka, a fiatalember a térdén tartotta a csecsemőt, a gyerek sírt és rángatózott. Aztán a beszállókapu, a földi kísérő átveszi a jegyeket...

– Stop – mondta Casey.

Scott megnyomott egy gombot, most normális sebességgel ment a film. – Ezt akarja?

– Igen.

A csecsemőt tartó asszonyt nézte, amint végigment a repülőgéphez vezető folyosón. Azután új snitt következett, és a képen a csecsemő jelent meg az anyja ölében. A kamera felkúszott, az asszony most teátrálisan ásított. Már a gépen ültek, repültek. A kabint éjszakai fények világították meg. A háttérben

levő ablakok sötétek voltak. Hallani lehetett a repülőgép hajtóműveinek egyenletes dohogását.

– Nocsak – mondta Casey. Felismerte azt az asszonyt, akit a kórházban kérdezett ki. Mi is volt a neve? Benne van a jegyzeteiben.

A Casey mellett ülő Harmon megemelte a lábát, felnyögött. – Ez jó lecke lesz – mondta.

– Micsoda?

– Többet nem képzelem magam síbajnoknak.

Casey bólintott, a szemét a videomonitoron tartotta. A kamera újra visszament az alvó csecsemőre, aztán elhomályosult, mielőtt sötétbe fordult volna. – A fickó nem kapcsolta ki a felvevőt – mondta Harmon.

A következő képen már kezdett világosodni. A kisgyerek mosolyogva üldögélt. Egy kéz jelent meg a képben, csettintgetett, hogy magára vonja a

csecsemő figyelmét. Egy férfihang azt mondta: – Sarah... Sa-rah... Mosolyogj a papára. Mosolyogj...

A gyerek mosolygott, és gurgulázó hangot produkált.

– Aranyos gyerek – mondta Harmon.

A monitoron a férfihang azt mondta: – Milyen érzés Amerikába utazni, Sarah? Érdekel, hogy hova valók a szüleid?

A csecsemő gurgulázott és integetett, a kamera után nyúlka.

Az asszony valakikre azt mondta, hogy hátborzongatóan festenek, és a lencse ráirányult. A férfi megkérdezte: – És mi a helyzet veled, mama? Örölsz, hogy hazamész?

– Ó, Tim – mondta a nő elfordítva a fejét. – Kérlek.

– Ugyan már, Em. Min gondolkozol?

Az asszony azt mondta: – Nos, amire igazán vágyom, amiről hónapokon át álmodoztam, az egy sajtburger.

– Erős szójaszósszal? – mondta Tim.

– A fenébe is, *nem*. Egy sajtburgerre – mondta Emily hagymával és paradicsommal és salátával és savanyúsággal és majonézzel.

Most a kamera visszament a gyerekre, aki a lábát gyömöszölte bele a szájába.

– Te is sajtburgert szeretnél, Sarah? – mondta a férfi nevetve.

– Ízlik? – kérdezte a férfi még mindig nevetve. A kamera megingott a nevetésétől. – Ez a reggelid, Sarah? Ezen a járaton nem várjuk ki a stewardesst?

Hirtelen a feleség elkapta a fejét, és elnézett a kamera mellett. – Mi volt ez? – kérdezte aggódó hangon.

– Nyugi, Em – mondta a férfi még mindig nevetve.

– Állítsa meg a szalagot – mondta Casey.

Harmon lenyomott egy gombot. A kép a feleség nyugtalan arckifejezésén merevedett meg.

– Tekerje vissza öt másodpercre – mondta Casey.

A képernyő alján megjelent a fehér keretes számláló. A szalag visszatekeredett, újra felvillant néhány kép.

– Oké – mondta Casey. – Most erősítse fel a hangot.

A csecsemő a lábujjait szopogatta, a csámcsogás olyan hangos volt, hogy vízesésre emlékeztetett. A kabin belsejében levő zümmögés egyenletes zakatolásba ment át. – Ízlik? – kérdezte a férfi, és nagyon hangosan nevetett, a hangja eltorzult. – Ez a reggelid, Sarah? Ezen a járaton nem várjuk ki a stewarddesst?

Casey megpróbált hallgatózni a férfi mondatai között. Hallani akarta a kabin hangjait, a többi hang lágy mormolását,

a mozgó géptest zörejeit, a kések és villák összecsendülésének első, konyhából jövő hangjait...

És most valami mást hallott.

Egy másik hangot?

A feleség feje megrándult. – Mi volt ez?

– A fenébe – mondta Casey.

Nem volt biztos benne. A környező kabinzűmmögésben megjelent valami más. Casey előrehajolt, megfeszülve figyelt.

Egy férfihang tört be, bömbölt a nevetése: – Nyugi, Em.

A csecsemő megint gurgulázott, éles, fülsiketítő zaj volt.

Casey ingerülten rázta a fejét. Volt alacsony fekvésű morajló hang vagy sem? Talán vissza kellene menniük, és megpróbálni újrahallgatni. – Meg tudjuk hallgatni audioszűrőn keresztül? – kérdezte Casey.

– Már majdnem hazaértünk, édes –
mondta a férj.

– Úristen – mondta Harmon a felvételt
bámulva.

A monitoron minden örült szögben állt.
A csecsemő előrecsúszott az édesanya
ölében, az asszony belekapaszkodott a
gyerekbe, és a melléhez kulcsolta. A
kamera rázkódott és táncolt. Az utasok
a háttérben üvöltöttek,
belekapaszkodtak a karfákba, miközben
a gép meredeken süllyedt.

Aztán a kamera még egyet ugrott, és
úgy tűnt, mintha mindenki belesüllyedt
volna az ülésébe, az anya lefelé
csúszott a gravitáció hatására, arca
megereszkedett, válla meggörnyedt, a
gyerek sírt. Aztán a férfi felkiáltott: – Mi
a franc ez? – és a felesége
felemelkedett a levegőbe, csak a
biztonsági öv tartotta vissza.

Aztán a kamera felrepült, és rövid, hirtelen recsegő hangot hallottak, amely után a kép gyors spirálisba ment át. Amikor a kép újra stabilizálódott, fehér, vonalas valamit mutatott. Mielőtt még Casey meg tudta volna állapítani, mi az, a kamera továbbment, és egy karfát pillantott meg alulról, ujjak markolták. A kamera beesett a folyosóra, és a felette levő látványt rögzítette. A sikolyok folytatódtak.

– Úristen – mondta újra Harmon.

A videokép elkezdett csúszni, egyre nagyobb sebességre váltott, egyik üléstől a másikig ment. De, mint Casey rájött, a gép hátsó része felé mozgott: úgy látszik, a repülő újra emelkedett. Mielőtt még elkezdhetne volna kiismerni magát, a kamera felugrott a levegőbe.

Súlytalan, gondolta. A gép, úgy látszik, befejezte az emelkedést, és most újra felfelé ment az orra, egy pillanatra be kell állnia a súlytalanságnak, mielőtt...

A kép lezuhant, gyorsan pörgött és bukdácsolt. Pattanó hangot hallottak, aztán életlenül jelent meg egy ásító száj, fogak. Azután újra mozgásba lendült az egész, és valószínűleg ülésre zuhant a felvevő. Egy nagy cipő ütközött a lencsének, hatalmas rúgás érte a kamerát.

A kép gyorsan pörgött, majd újra megnyugodott. A folyosó hátsó részében voltak, a gép hátsó részével szemben. A rövid időre stabilizálódott kép szörnyű látványt nyújtott: karok és lábak szorultak be az ülések között. Az emberek kiabáltak, belekapaszkodtak mindenbe, amibe csak tudtak. A kamera azonnal elkezdett csúszni, ez alkalommal előre.

A gép süllyedésben volt.

A kamera egyre gyorsabban és gyorsabban csúszott, nekiütközött a gép középső részének borításába, úgy forgolódott, hogy most előrenézett. A

folyosó közepén fekvő test felé igyekezett. Egy idősebb kínai asszony pillantott fel, ekkor a kamera fejbe verte, azután tovább szállt a levegőben, örülten bukdácsol, majd újra lemerült.

Valami fényesnek, talán egy övcsatnak a közeli képét látták, ezután újra előrecsúszott az elülső részbe, nekiütközött egy női cipőnek a folyosón, forgolódva haladt előre.

A kamera az első konyhába ért, itt megállt egy pillanatra. A padlón borosüveg gurult, ebbe beleütközött. A kamera néhányat bukfencezett, aztán elkezdett zuhanni, a kép pattogott, amint a felvevő az első konyhából a pilótafülkébe repült.

A pilótafülke ajtaja nyitva volt. Casey egy pillanatra meglátta az eget a fülke ablakaiból, majd kék vállakat és egy sapkát, és ezután a kamera egy csattanással megállt valamilyen egyenletesen szürke felületen.

Kisvártatva Casey rádöbbsent, hogy ezen a ponton a kamera beszorult a pilótafülke ajtaja alá, pontosan oda, ahol rátalált, és a szőnyeget vette fel. Már nem volt több látnivaló, csak a szőnyeg szürke homályát nézhették, de hallották a pilótafülkében szóló vészjelzéseket, az elektronikus figyelmeztető berendezéseket és a hangos emlékeztetőket, amelyek egymást követték: – Sebesség.... sebesség – és: – Átesés... Átesés. – További elektronikus figyelmeztetések, izgatott hangok kínaiul kiáltoztak.

– Állítsa meg a szalagot – mondta Casey. Harmon leállította.

– Jézusom – mondta.

Casey még egyszer végigfutott a felvételen, és azután áttetette lassított módba. De rá kellett jönnie, hogy még lassítottan is kivehetetlenül életlen a

mozgás nagy része. Állandóan ezt hajtogatta: – Nem látom, nem látom, mi történik.

Harmon, aki most már ismerte a képek sorrendjét, azt mondta: – Megcsinálhatom magának a kiemelt képkockaelemzést.

– Mi az?

– A számítógép segítségével belemehetek a képbe, és interpolálom a képkockákat, ahol túl gyorsan mozognak.

– Interpolálja?

– A számítógép megnézi az első kockát, és az azt követőt, és generálja a közbeeső kockát a kettő között. Ettől alapvetően rászteres lesz a kép. De le fog lassulni...

– Nem – mondta Casey. – Nem akarom, hogy bármit is hozzátegyen a számítógép. Mit tud még csinálni?

– Megduplázhatom vagy megháromszorozhatom a kockákat. A

gyors szegmensekben egy kicsit szaggatottá válik ettől a kép, de legalább lát valamit. Nézzen ide. – Ráment az egyik szegmensre, ahol a kamera a levegőben bukdácsol, aztán lelassította. – Na most, itt ez az összes kocka életlen ez a kamera mozgása, nem a tárgyé –, de itt. Látja ezt a kockát itt? Most már értelmezhető képet kap.

A repülőgép végébe pillantó képet láttak. Az utasok leesnek az üléseikről, karjuk és lábuk lebeg a gyors mozgásban.

– Úgyhogy ez egy használható képkocka – mondta Harmon. Casey már látta, mi a szándéka. Még a gyors mozgásban is elég stabil volt a kamera ahhoz, hogy használható képet produkáljon körülbelül minden tizedik kockánál.

– Oké – mondta –, csinálja meg.

– Többet is tehetünk – mondta a férfi.

– Elküldhetjük és...

Casey megrázta a fejét. – Ez a felvétel semmilyen körülmények között nem hagyhatja el az épületet – mondta.

– Oké.

– Szeretném, ha csinálna két másolatot erről a szalagról – mondta Casey. – De elejétől a végéig.

17 ÓRA 25 PERC

BTE-4-es hangár

A Felújító és Karbantartó Szolgálat csoportja még mindig a Transpacific repülőgép körül nyüzsgött az 5-ös hangárban. Casey elsétált a következő hangárhoz, és belépett. Itt dolgozott csaknem teljes csöndben Mary Ringer Belső Tárgyak Elemzése nevű csoportja a barlangszerű térben.

A betonpadlón csaknem száz méter hosszú narancssárga sávok jelölték a

Transpacific N-22-esének belső falait. A keresztben menő sávok a fő rekeszfalakat jelölték, a párhuzamos csíkok az üléssoroknak feleltek meg. Itt is, ott is fehér zászlók álltak fatartókban, ezek jelölték a különböző kritikus pontokat.

Két méterrel a fejük felett további csíkokat feszítettek ki, ezek képviselték a repülőgép mennyezetét és a fenti csomagtartó rekeszeket. Az összképet az utaskabin dimenzióinak kísérteties narancssárga kontúrjai alkották.

Ezekén a kontúrokon belül öt nő – mindnyájan pszichológusok és mérnökök – mozgott óvatosan és csendesen. A nők ruhadarabokat, válltáskákat, kamerákat, gyerekjátékokat és más személyes tárgyakat helyeztek a földre. Egyes esetekben vékony kék szalag futott egyik tárgytól egy másik felé, azt mutatva, hogyan mozgott a tárgy a

baleset alatt.

Körülöttük a hangár falain a repülőgép belsejének hétfőn készült hatalmas felnagyított képei lógtak. A csoport csaknem teljes csendben dolgozott, elgondolkodva, időnként a fotókhoz és jegyzeteikhez fordulva.

A Belső Tárgyak Elemzését csak ritkán végezték el. A kétségbeesés szülte erőfeszítés volt ez, s csak ritkán hozott használható információt. A TPA-545-ös esetében Ringer csoportját a kezdettől fogva foglalkoztatták, mivel a sérülések nagy száma a pereskedés veszélyével járt. Az utasok a szó szoros értelmében nem tudták, mi történt velük: állításaik gyakran egészen vadak voltak. A csoport megpróbálta értelmezni az emberek és tárgyak mozgását a kabinon belül. De ez nagyon lassú és bonyolult vállalkozás volt.

Casey a repülőgép hátsó része mellett

pillantotta meg Mary Ringért, egy zömök, ősz hajú, ötvenes asszonyt. – Mary mondta. – Hol tartunk a kamerákkal?

– Gondoltam, hogy szeretnéd tudni. – Mary belenézett a jegyzeteibe. – Tizenkilenc kamerát találtunk. Tizenhárom fényképezőgép és hat videó. A tizenhárom fényképezőgépből öt el volt törve, a film exponálva. Két másikban nem volt film. A megmaradt hat filmet előhívták, és háromban olyan felvételek voltak, amelyek még a baleset előtt készültek. De arra használjuk a képeket, hogy megpróbáljuk elhelyezni az utasokat, mivel a TransPacifictől még mindig nem kaptuk meg az ülésrendet.

– És a videók?

– Lássuk csak... – Mary belenézett a jegyzeteibe, újra felsóhajtott. – Hat videokamera, kettővel a repülőgép fedélzetén dolgoztak, de egyik sem

működött a baleset idején. Hallottam a tévében bemutatott videóról. Nem tudom, honnan származhat. Valószínűleg a Los Angeles-i leszállás után az utas elvitte magával.

– Valószínűleg.

– Mi a helyzet a repülési adatrögzítővel? Igazán nagy szükségünk lenne rá...

– Nektek is és mindenki másnak is – mondta Casey. Rajta vagyok. – Körülnézett a gép hátsó részében, amit a szalag határolt. Meglátta a betonon a sarokban heverő pilótasapkát. – Nem volt név a sapkában?

– De igen, belül – mondta Mary. – Zen Chingé vagy valami hasonló nevűé. Lefordítottuk a feliratát.

– Ki fordította le?

– Eileen Han, aki Marder irodájában dolgozik. Olvas és ír kínai irodalmi nyelven, ki szokott segíteni. Miért?

– Csak kérdeztem. Nem fontos. –
Casey elindult az ajtó felé.
– Casey – mondta Mary. –
Szükségünk van arra az adatrögzítőre.
– Tudom – mondta Casey. – Tudom.

Felhívta Normát. – Ki tudna lefordítani
nekem valamit kínaiból?

– Úgy érted, hogy Eileenén kívül?

– Pontosan. Rajta kívül. – Casey úgy
érezte, hogy ezt távol kell tartania
Marder irodájától.

– Lássuk csak – mondta Norma. – Mit
szólnál Ellen Fonghoz a könyvelésről?
Az FAA-nál dolgozott fordítóként.

– Nem az ő férje van a szerkezeti
osztályon Dohertynél?

– Igen, de Ellen diszkrét.

– Biztos vagy benne?

– *Tudom* – mondta Norma
határozottan.

17 ÓRA 50 PERC

102-es épület – könyvelés

Casey átment a könyvelési osztályra, amely a 102-es épület alagsorában helyezkedett el. Épp hat előtt ért oda. Ellen Fong hazafelé készülődött.

– Ellen – mondta Casey. – Szívességet szeretnék tőled kérni.

– Persze. – Ellen örökké vidám negyvenes nő volt, három gyerek anyja.

– Ugye, te az FAA-nál dolgoztál fordítóként?

– Nagyon régen – mondta Ellen.

– Valamit le kéne nekem fordítani.

– Casey, nálam sokkal jobb fordítót kaphatsz...

– Jobb szeretném, ha te csinálnád. Bizalmas.

Odaadta Ellennek a felvételt. – Az utolsó kilenc perc hangjai kellenének.

- Oké...
- És szeretném, ha nem említenéd senkinek.
- Billnek sem? – Bill a férje volt. Casey bólintott. – Probléma ez?
- Egyáltalán nem. – Ellen a kezében levő kazettára nézett. – Mikorra?
- Holnap jó? Legkésőbb péntekre.
- Meg van beszélve – mondta Ellen Fong.

17 ÓRA 55 PERC

Norton Hangértelmező Laboratórium

A felvétel másik másolatát Casey a Norton Hangértelmező Laborjába vitte, a 24-es épület hátsó részébe. A labort egy volt CIA-munkatárs vezette, egy Jay Ziegler nevű paranoid elektronikai zseni. Ő maga építette fel az audio szűrő és visszajátszó berendezését,

mert, mint mondta, ezt nem bízhatta rá senkire.

A Norton azért hozta létre a labort, hogy segítsen a kormányhivataloknak értelmezni a pilótafülke hangrögzítőjének a felvételeit. Egy baleset után a kormány elvitte a hangrögzítőket, és Washingtonban elemezte őket. Ezt azért tették, hogy megakadályozzák az adatok kiszivárgását a sajtóhoz a vizsgálat befejezése előtt. De annak ellenére, hogy a hatóságoknál tapasztalt szakemberek dolgoztak, kevésbé értettek a pilótafülke gyakori hangjainak – a riasztók és a hangos emlékeztetők – értelmezéséhez. Ezek a hangok a Norton egyéni rendszereihez tartoztak, ezért épített fel a cég külön berendezést, hogy elemezze őket.

A nehéz hangszigetelő ajtó szokás szerint zárva volt. Casey dörömbölt, és

egy kis idő múlva megszólalt egy hang a kaputelefonon: – Adja meg a jelszót.

– Casey Singleton vagyok, Jay.

– Adja meg a jelszót.

– Jay, az isten szerelmére. Nyisd ki az ajtót.

Kattanás, majd csend. Casey várt. A vastag ajtó megmozdult és résnyire kinyílt. Jay Ziegler állt előtte. Haja a válláig ért, sötét napszemüveget viselt. – Ó. Rendben. Gyere, Singleton. Te jogosult vagy a belépésre.

Egy kicsit szélesebbre nyitotta az ajtót, és Casey benyomult mellette az elsötétített szobába. Ziegler azonnal becsapta az ajtót, majd három reteszre zárta.

– Jobb lett volna, ha előbb telefonálsz, Singleton. Biztonságos belső vonalunk van. Négyyszeresen kódolt, nehezen dekódolható.

– Sajnálom, Jay, de van itt valami...

– A biztonsági szabályok betartása mindenkinek kötelessége.

Casey odaadta Jaynek a mágneses szalagot. A férfi vetett rá egy pillantást.

– Ez egyhüvelykes szalag, Singleton. Nem gyakran látunk ilyesmit ebben a laborban.

– El tudod olvasni?

Ziegler bólintott. – Én mindent el tudok olvasni, Singleton. Mindent, amit hozzánk vágnak. – Átvette a szalagot. Aztán átpillantott a vállán. – Jogosult vagy a tartalmának megismerésére?

– Ez az én szalagom, Jay.

– Csak kérdezem.

– Meg kell neked mondanom, hogy ez a felvétel...

– Ne mondjál nekem semmit, Singleton. Úgy jobb lesz.

Amint elindult a felvétel lejátszása, Casey a szobában levő összes monitoron oszcilloszkopikus kacskaringókat látott, fekete vonalakra

ugró zöld vonalakat. – Oké – mondta Ziegler. – Ez egy H-8 audiosáv, Dolby D kódolású, nyilván amatőr videokamera... – A hangszóró felől Casey ritmikus recsegő hangot hallott.

Ziegler a monitorjait bámulta. Némelyik most szép adatképeket mutatott, a hang háromdimenziós modelljét építették fel, ami úgy nézett ki, mintha egy fonalon sokszínű gyöngyök rázkódtak volna. A programok különböző herzértéken is előállítottak hangszeleteket.

– Lépések – jelentette be Ziegler. – Gumitalpú lábak fűvön vagy sárban. Vidék, nincs városi jel. A lépések valószínűleg férfilábaké. No és enyhén aritmikusak, valószínűleg cipel valamit. Nem túl nehéz dolgot. De állandóan kibillen az egyensúlyából.

Caseynek eszébe jutott a videofelvétel első képe: egy férfi sétál az ösvényen egy kínai falu mellett, vállán gyerekekkel.

– Igazad van – mondta elismerően.

Most csiripelő hang hallatszott – valami madárral kapcsolatos. – Várj csak, várj csak – mondta Ziegler a billentyűket nyomogatva. Újra és újra visszajátszotta a csiripelést, gyöngyök ugráltak a fonalon. – Hű – mondta végül Ziegler. – Ez nem szerepel az adatbázisban. Külföldi helyszín?

– Kína.

– Na jó. Mindent én se tudhatok.

Folytatódtak a lépések. Szélfúvást hallottak. A felvételen a férfihang azt mondta: – Elaludt...

Ziegler azt mondta: – Amerikai, 176-182 cm magas, harmincas évei közepén jár.

Casey újra elismerően bólintott.

Jay megnyomott egy gombot, és az egyik monitor az ösvényen sétáló férfi videoképét mutatta. A szalag lemerevedett. – Oké – mondta Ziegler. – Szóval mit kell ezzel csinálnom?

– A felvétel utolsó kilenc perce az 545-ös járaton készült. Ez a kamera rögzítette az egész balesetet.

– Valóban? – mondta Ziegler a kezét dörzsölgetve. – Ez érdekesnek ígérkezik.

– Azt szeretném hallani, mit tudsz nekem mondani az eseményt közvetlenül megelőző szokatlan hangokról. A kérdésem az lenne...

– Ne mondd ki – mondta Jay feltartva a kezét. – Nem akarom tudni. Tiszta pillantást akarok vetni rá.

– Mikorra lesz valami eredmény?

– Húsz órán belül. – Ziegler megnézte az óráját. – Holnap délután.

– Oké. És, Jay, nagyon szeretném, ha a felvételt más nem látná.

Ziegler üres tekintettel bámult Caseyre. – Miféle felvételt? – kérdezte.

18 ÓRA 10 PERC

MEO

Kevéssel 18 óra után Casey újra az íróasztalánál ült. További telexek vártak rá.

KÜLDI: S. NIETO, VANCOUVERI
KÉPVISELET
C. SINGLETON SZÁMÁRA, MEO/IVCS

ZAN PING ELSŐTISZTNÉL A
VANCOUVERI KÖZKÓRHÁZBAN A
MŰTÉT UTÁN KOMPLIKÁCIÓK
LÉPTEK FEL. ESZMÉLETLEN, DE
ÁLLAPOTA STABIL. MIKE LEE, A
LÉGITÁRSASÁG KÉPVISELŐJE MA A
KÓRHÁZBAN JÁRT. HOLNAP
MEGPRÓBÁLOM MEGLÁTOGATNI AZ
ELSŐTISZTET, HOGY
MEGGYŐZŐDJEK AZ ÁLLAPOTÁRÓL,
ÉS HA LEHETSÉGES,
KIKÉRDEZZEM.

– Norma – mondta Casey –, emlékeztess, hogy hívjam fel Vancouvert holnap reggel.

– Felírom magamnak – válaszolta Norma. – Apropos, ez neked érkezett. – Átnyújtott Caseynek egy faxot.

A lap egy légitársaság folyóiratából származott. A tetején ez állt: „A hónap alkalmazottja”, alatta elmosódott, rosszul látható fényképet helyeztek el.

A fotó alatt a következő szöveget olvasta: „John Zhen Chang kapitány, a Transpacific Airlines vezető pilótája a hónap alkalmazottja. Chang kapitány apja pilóta volt, és John maga is húsz éve repül, ebből hét éve a Transpacific gépein. A pilótafülkén kívül Chang kapitány szeret biciklizni és golfozni. A képen a Lantan-szigeti strandon pihen feleségével, Soonnal, és gyerekeivel: Ericával és Tommal.”

Casey összeráncolta a homlokát: – Mi

ez?

– Gőzöm sincs – mondta Norma.

– Honnan érkezett? – A lap tetején egy telefonszám állt, de név nem volt.

– Egy a La Tijerán levő másolóbolttól – mondta Norma.

– A repülőtér mellett.

– Igen. Forgalmas hely, fogalmuk sincs, ki küldte. Casey a fotóra bámult.

– Ez egy légitársaság utasmagazinjából származik?

– A TransPacificéből. De nem az e haviból. Az ülészebek tartalmát – tudod, utasinformáció, biztonsági szabályok, zacskók, havi magazin – kivették és átküldték. De ez az oldal nem volt benne a magazinban.

– Kaphatnánk a régi számokból?

– Már foglalkozom az üggyel.

– Szeretném jobban megnézni ezt a képet – mondta Casey.

– Gondoltam – mondta Norma.

Casey visszament, hogy átnézzze a többi papírt az asztalán.

KÜLDI: T. KORMAN, GYÁRT. OSZT.
C. SINGLETON SZÁMÁRA,
MEO/IVCS.

VÉGLEGESÍTETTÜK AZ N-22-ESEN
BEL- ÉS KÜLFÖLDÖN DOLGOZÓ
FÖLDI SZEMÉLYZET SZÁMÁRA
KIFEJLESZTETT VIRTUÁLIS, FEJEN
VISELHETŐ MONITOR TERVEZÉSI
PARAMÉTEREIT. A CD-ROM
LEJÁTSZÓ MOST AZ ÖVHÖZ
CSATLAKOZIK, ÉS A SZEMÜVEG
SÚLYÁT CSÖKKENTETTÜK. A
MONITOR LEHETŐSÉGET BIZTOSÍT
A SZEMÉLYZETNEK, HOGY
ÁTNÉZZE A 12A/102-12A/406.
JELZÉSŰ KARBANTARTÁSI
KÉZIKÖNYVEKET, BELEÉRTVE A
DIAGRAMOKAT ÉS AZ
ALKATRÉSZMETSZETEKET. A

PRÓBADARABOKAT BÍRÁLATRA HOLNAP OSZTJUK KI. A GYÁRTÁS JANUÁR 5-ÉN KEZDŐDIK.

A virtuális fejmonitor annak az állandó erőfeszítésnek volt az eredménye, amelyet a Norton tett, hogy segítsen a vásárlóknak a karbantartás javításában. A repülőgépgyártók már rég felismerték, hogy a működési problémák nagy részét a helytelen karbantartás okozza. Egy rendesen karbantartott utasszállító repülőgép általában évtizedekig repült; néhány öreg Norton N-5-ös hatvanéves volt, és még mindig működött. És ellenkezőleg: a rosszul karbantartott gép percek alatt bajba kerülhetett vagy lezuhant.

Az állami szabályozás megszüntével jelentkező anyagi nyomás hatására a légitársaságok csökkentették a személyzet létszámát, s ez a karbantartókra is vonatkozott. Azonkívül

lerövidítették a ciklusok között eltelő időt: a földön töltött idő néhány esetben két óráról kevesebb mint húsz percre redukálódott. Mindez komoly nyomást gyakorolt a karbantartó csoportokra. A Norton a Boeinghez és a Douglasshoz hasonlóan úgy látta, hogy saját érdeke a karbantartási munka hatékonyabb támogatása. Ezért volt olyan fontos a virtuális fejmonitor, amely a karbantartó személyzet számára kivetítette a szemüvegen belüké a javítási kézikönyveket.

A következő lap, ami a kezébe került, az a meghibásodott alkatrészokről szóló összefoglaló volt, amelynek a segítségével az FAA gondosabban követhette nyomon az alkatrészproblémákat. Az előző héten egyik meghibásodás sem volt komoly. Leállt egy motorkompresszor, meghibásodott egy EGT-jelző a hajtóművön, egy olajszűrő eltömődést

jelző lámpa rosszul volt megvilágítva,
egy üzemanyag-hőmérsékletjelző
hibásan működött.

Aztán ott volt néhány IVCs-beszámoló
a régebbi incidensekről. A Gyártási
Osztály hat hónapon keresztül
kéthetente megvizsgált minden
repülőgépet, amin incidens történt, hogy
megbizonyosodjon róla: az
Incidensvizsgáló Csoport megállapítása
pontos volt, és a repülőgépen nem
tapasztható újabb hiba. Ezután
összefoglaló beszámolót készítettek,
ahhoz hasonló, mint ami most Casey
asztalán feküdt:

<u>BESZÁMOLÓ</u>	<u>REPÜLŐGÉP-</u>
<u>INCIDENSRŐL</u>	
BELSŐ ANYAG	– SZIGORÚAN
BIZALMAS	

BESZÁMOLÓ SZÁMA: IVCS-8-2776
MAI DÁTUM: ÁPRILIS 8.

MODELL: N-20

AZ INCIDENS DÁTUMA: MÁRCIUS 4.

ÜZEMELTETŐ: JET ATLANTIC NFA

REPÜLŐGÉPTÖRZS-SZÁM: 1280

AZ INCIDENST JELENTETTE: J.

RAMONES

SZÉKHELY: PORTUGÁLIA

HIVATKOZÁSI SZÁM: A. AVN-SVC-08774/ADH

TÁRGY: Fő futómű meghibásodása
felszállás közben

AZ ESEMÉNY LEÍRÁSA: A jelentés szerint a felszállás előtti gurulásban a „Kerék nem fordul” jelzés jelent meg, és a hajózólegénység megszakította a felszállást. Az orrfutómű gumija defektet kapott, és tűz keletkezett a kerékkútban, amit a tűzoltók a földön megszüntettek. Az utasok és a hajózószemélyzet a vészcsúszdákon távozott. Sérülésekről nem számoltak be.

FOGANATOSÍTOTT INTÉZKEDÉSEK:

A repülőgép vizsgálata a következő károkat tárta fel:

1. Mindkét fékszárny jelentősen megkárosult.
2. Az 1. számú hajtómű súlyos koromkárosodást szenvedett.
3. A belső fékszárny csuklós burkolata kisebb sérülést szenvedett.
4. A 2. számú futómű gumija megrongálódott, megközelítőleg 30 százaléka hiányzik. Nem sérült meg az orrfutómű tengelye.

Az emberi tényezők vizsgálata a következőt derítette ki:

1. A pilótafülkében végzett tevékenységet a légitársaságnak fokozott vizsgálat alá kell vetnie.
2. A külföldön zajló javítási eljárásokat a légitársaságnak fokozott vizsgálat alá kell vetnie.

A repülőgép szerelés alatt van. A belső eljárásokat a légitársaság vizsgálja.

*David
Levine*
Műszaki
Integráci
ó
Gyártási
Osztály
Norton
Repülőg
épgyár
Burbank,
Kalifornia

Az összefoglaló jelentések mindig diplomatikusak voltak. Ebben az incidensben – Casey tudta – a földi karbantartás annyira hanyag volt, hogy az orrfutómű lezáródott a felszállásnál, ettől kipukkadtak a gumik, és majdnem komoly incidenst okoztak. De a beszámoló ezt nem mondta ki, a sorok között kellett olvasni. A probléma a légitársasággal volt, de a légitársaság

egyben vásárló is – és rossz modorra utalt, ha valaki a légitársaságot vádolta.

Casey tudta, hogy végül is a TransPacific-545-ös járatának ügye hasonlóan diplomatikus hangnemű beszámolóban végződik. De addig még sok tennivaló volt.

Visszajött Norma. – A Transpacific irodája már bezárt. Holnap kell előkeresnem azt a magazint.

– Oké.

– Figyelj, édes.

– Mi van?

– Menj haza.

Casey felsóhajtott. – Igazad van, Norma.

– És pihenj egy kicsit, rendben?

21 ÓRA 15 PERC

Glendale

A kislány üzenetet hagyott a rögzítőn, hogy Árnýéknél alszik, és apunak nem volt ellene kifogása. Casey nem nagyon örült a dolognak, úgy gondolta, hogy a lányának nem kellene máshol aludnia tanév közben, de nem tehetett semmit. Lefeküdt, a lánya fényképét az éjjeliasztalkára tette, hogy nézegethesse, azután munkához látott. Végigment a TPA-545-ös repülési felvételein, összehasonlította az útkoordinátákat minden repülési szakaszon a honolului és oaklandi központból származó rádióbeszélgetések leirataival. Megszólalt a telefon.

– Casey Singleton.

– Hello, Casey. John Marder beszél.

Casey felült az ágyban. Marder soha nem hívta fel itthon. Az órára nézett: kilenc múlt.

Marder megköszöörülte a torkát. – Épp most hívott fel Benson a PR-tól. Az

egyik tévéhálózat stábja szeretne filmezni a gyárban. Visszautasította őket.

– Aha... – Ez volt a gyakorlat: a híradós stábokat soha nem engedték be a gyár területére.

– Azután felhívta ennek a *Hírvonal* című műsornak a producere, bizonyos Malone. Azt mondta, hogy a *Hírvonal* kéri a gyárba való bebocsátást, és ragaszkodott hozzá, hogy engedjük be őket. Nagyon erőszakos és öntelt volt. Benson azt mondta, hogy felejtkezzen el erről a dologról.

– Aha.

– Azt állítja, hogy kedvesen beszélt.

– Aha. – Casey várt.

– Ez a Malone azt mondta, hogy a *Hírvonal* az N-22-esről készít egy anyagot, és meg akarja interjúvolni az elnököt. Benson azt mondta neki, hogy Hal külföldön van, és nem lehet elérni.

– Aha.

– Aztán ez a nő azt javasolta, hogy vizsgáljuk meg újra a kérésüket, mert a *Hírvonal* anyaga a repülés biztonságával kapcsolatos aggodalmakra összpontosít. Két probléma volt két nap alatt, egy hajtómű és egy orrsegédszárny-kibocsátás, több utas meghalt. Azt mondta, hogy beszélt szakértőkkel – nem említett neveket, de sejtem, kiről van szó –, és lehetőséget akar adni az elnöknek, hogy reagáljon.

Casey sóhajtott.

Marder folytatta: – Benson azt mondta, hogy a jövő héten meg tud szervezni neki egy interjút az elnökkel, de a nő azt felelte, nem, ez nem megy, a *Hírvonal* ezen a héten adja le az anyagot.

– Ezen a hétvégén?

– Így van. Az időzítés nem is lehetne rosszabb. Előtte való napon utazom Kínába. Ez egy nagyon népszerű műsor. Az egész átkozott ország látni fogja.

– Igen – mondta Casey.

– Aztán a nő azt mondta, hogy fair akar lenni, hogy mindig rosszul veszi ki magát, ha egy társaság nem reagál a vádakra. Úgyhogy ha az elnök nem tud nyilatkozni a *Hírvonal*nak, talán valami más magas rangú szóvivő megtehetné.

– Uhum...

– Úgyhogy holnap délben fogadom ezt a libát az irodámban – mondta Marder.

– Tévékamera előtt? – kérdezte Casey.

– Nem, nem. Csak háttér, semmi kamera. De szó lesz az IVCs vizsgálatáról, úgyhogy, azt hiszem, jó lenne, ha maga is jelen lenne.

– Természetesen.

– Különösen, ha valami szörnyű anyagot akarnak csinálni az N-22-esről. Ez az egész a miatt az átkozott CNN-es felvétel miatt van. Innen indult az egész. De most már nincs visszaút, Casey.

Tőlünk telhetően a legjobban kell
elintéznünk ezt a dolgot.

– Ott leszek – mondta Casey.

CSÜTÖRTÖK

6 ÓRA 30 PERC

Marinai repülőtér

Jennifer Malone az ágy mellett álló ébresztőóra lágy, kitartó csiripelésére ébredt. Kikapcsolta az órát, és átnézett a mellette fekvő férfi izmos válla felett. Érezte, ahogy előnti az ingerültség. A férfi kaszkadőr volt egy tévésorozatokban, Jennifer néhány hónappal ezelőtt ismerkedett meg vele. A kaszkadőrnek csontos arca és szép izmos teste volt, és jól tudott teljesíteni... de a francba is, Jennifer gyűlölte, amikor a pasasok ott maradtak egész éjszakára. A második alkalom után udvariasan célzott erre, de a fiú csak a másik oldalára fordult és elaludt. És most itt volt és horkolt.

Jennifer utált úgy ébredni, hogy ott volt mellette egy pasas. Minden ezzel kapcsolatos dolgot utált: a lélegzésük hangjait, a bőrük szagát, a zsíros

hajukat a párnán. Még a nagyágyúk, a hírességek, akiktől a szíve majd kiugrott, másnap már döglött, partra vetett bálnának néztek ki.

Mintha a pasasok nem tudnák, hol a helyük. Eljönnek, megkapják, amit akarnak, ő is megkapja, amit akar, mindenki boldog. Hát akkor miért nem mennek a francba, haza?

Jennifer a repülőgépről hívta fel a férfit: Szia, felétek járok ma, mit csinálsz este? És a férfi habozás nélkül azt válaszolta: veled fogok szeretkezni. Amihez Jennifer is érzett kedvet. Mulatságos volt, ahogy ott ült a repülőn, mellette valami menedzser hajolt a laptopja fölé, és közben egy hang azt súgta a fülébe: ma este veled szeretkezem a lakosztályod minden szobájában.

S meg kell neki adni, ezt teljesítette is. Nem egy kifinomult pasas, de rengeteg energiája van, az a bizonyos tiszta

kaliforniai testenergia, amivel az ember sohasem találkozik New Yorkban. Nem kell semmiről beszélni. Csak kefélni.

De most, amikor a napfény beáramlott az ablakon...

A francba.

Jennifer felkelt, érezte a bőrén a légkondicionálás hűvös érintését. A szekrényhez ment, hogy kiválassza a ruhát, amit felvesz. Általában egyszerűre vette a figurát, úgyhogy egy farmert vett elő, egy fehér Agnes B. pólót és egy Jil Sander tengerészmellényt. A holmikat bevitte a fürdőszobába, kinyitotta a zuhanyt. Amíg melegedett a víz, felhívta az operatőrt, és szólt neki, hogy egy óra múlva a stáb álljon készen a hallban.

Amíg zuhanyozott, átgondolta az előtte álló napot. Először kilenckor Barker, röviden felveszi valami repülő háttérrel, hogy felmelegítse a pasast, aztán a többi megcsinálják az irodájában.

A következő az újságíró, Rogers. Nincs idő, hogy a szerkesztőségében vegyék fel Orange megyében; Burbankben kezd vele, ez egy újabb repülőtér, másképp néz ki. Úgy fognak a Nortonról beszélni, hogy a háttérben a Norton épületei lesznek.

Aztán délben beszél azzal a pasassal a Nortonnál. De addigra már ismerni fogja az érveket attól a másik két pasastól, és megpróbál annyira ráijeszteni a Nortonra, hogy biztosítsák neki a találkozót az elnökkel.

És azután... lássuk csak. Később, röviden, jön az a zugügyvéd. Pénteken valaki az FAA-tól, hogy meglegyen az egyensúly. Pénteken ugyancsak valaki a Nortontól. Marty megcsinálja a külső felvételt a Norton előtt, a forgatókönyv nincs készen, de Jennifernek csak a felvezetés kell, a többi alámondással megy. A vágóképeken szerepelnek a felszálló utasok, amint a végzetük felé

indulnak. Fel- és leszállások és néhány jó balesetfelvétel.

És akkor készen is vagyunk.

Az anyaggal minden rendben lesz, gondolta, miközben kilépett a zuhany alól. Csak egy dolog nyugtalanította.

Az az átkozott pasas az ágyában.

Miért nem ment haza?

6 ÓRA 40 PERC

MEO

Amikor Casey bejött az irodába, Norma felnézett, azután az előtér hátsó része felé mutatott.

Casey összeráncolta a homlokát.

Norma pattintott az ujjával. – A fiú itt volt, amikor ma reggel bejöttem – mondta. – Legalább egy órája telefonál. Álomszuszék úr egyszerre csak nem is olyan álmos.

Casey elsétált az előtér távolabbi részébe. Amikor Richman szobájához ért, hallotta, hogy ezt mondja: – Egyáltalán nem. Nagyon biztosak vagyunk benne, hogyan fog alakulni az egész. Nem. Nem. Biztos vagyok benne. Nem tudják a megoldást. Fogalmuk sincs.

Casey bedugta a fejét a szobába.

Richman hátravetette magát a székében, lába fenn volt az asztalon, miközben beszélt. Meglepettnek tűnt, amikor megpillantotta az asszonyt. Kezével eltakarta a telefont. – Csak egy perc még.

– Rendben. – Casey visszament a saját szobájába, átnézte a papírokat. Nem akarta, hogy a fiú ott legyen a közelében. Itt az ideje, hogy újabb megbízatással lássa el, gondolta.

– Jó reggelt – mondta a belépő Richman. Nagyon vidám volt, szélesen mosolygott. – Elhoztam azokat az FAA-

iratokat, amiket kért. Otthagytam az asztalán.

– Köszönöm – mondta Casey. – Ma pedig menjen el, legyen szíves, a Transpacific irodájába.

– Transpacific? Az nem a repülőtéren van?

– Azt hiszem, történetesen Los Angeles központjában vannak. Norma majd előkeríti magának a címüket. Arra kérem, hogy hozza el az utasmagazinjuk régi számait. Amilyen régi számaik csak vannak. Legalább egy évre visszamenőleg.

– Hű – mondta Richman. – Nem intézhetné ezt el egy küldönc?

– Sürgős.

– De akkor nem tudok ott lenni az IVCs-n.

– Nincs is rá szükség, hogy ott legyen. És nekem azok a magazinok minél előbb kellenek.

– Utasmagazinok? Minek?

– Bob – mondta Casey. – Szerezze meg őket.

Richman hamiskás mosolyt produkált.

– Csak nem akar tőlem megszabadulni?

– Hozza el a magazinokat, adja oda Normának, és hívjon fel.

7 ÓRA 30 PERC

Stratégiai Terem

John Marder elkésett. Hosszú léptekkel jött be a szobába, idegesnek és lehangoltnak tűnt, levágta magát a székre. – Rendben – mondta. – Kezdjük. Hol tartunk az 545-ös járattal? Repülési adatrögzítő?

– Egyelőre semmi – mondta Casey.

– Kellenek az adatok, intézze el, hogy meglegyenek, Casey. Szerkezeti részleg?

– Nos, nagyon nehéz, igazán nagyon nehéz – mondta Doherty gondterhelten.

– Még mindig aggaszt a hibás rögzítőcsap. Azt hiszem, körültekintőbbnek kell lennünk...

– Doug – mondta Marder. – Már megmondtam. Ellenőrizzük a repülési teszten. Na most, mi van a hidraulikával?

– A hidraulika rendben van.

– Kábelkötések?

– Rendben. Persze más a környezet. Le kell hűtenünk a levegőt, hogy biztosak legyünk.

– Oké. Ezt a repülési teszt során megcsináljuk. Elektromos részleg?

Ron azt válaszolta: – A ciklusos elektromos tesztet tizennyolc órára tűztük ki, és egész éjszaka menni fog. Ha van probléma, azt reggelre fogjuk tudni.

– Most van valami gyanús?

– Csak azok a közelségi érzékelők a jobb szárnyban.

– Kipróbálták őket?

– Igen, és normálisnak tűntek. Persze ahhoz, hogy igazán ellenőrizzük, az érzékelőket ki kell venni a házukból, kivenni a szárnyból, és ez azt jelenti...

– Hogy minden késik – mondta Marder. – Felejtsük el. Hajtóművek?

– Rendben – mondta Kenny Burne. – A hajtóművek jók. A hűtőrendszerben néhány tömítőelemet fordítva raktak vissza. És van egy hamisított sugárfékburok. De nincs semmi, ami a balesetet okozhatta volna.

– Oké. A hajtóművet kizárjuk. Elektronikusok?

– Mindent rendben találtunk – mondta Trung.

– Mi a helyzet a robotpilótával? Amivel a pilóta küzdött?

– A robotpilóta rendben van.

– Értem. – Marder körülnézett a szobában. – Szóval semmit sem tudunk, igaz? Hetvenkét órája folyik ez az átkozott vizsgálat, és nincs fogalmunk arról, mi történt az 545-ös járattal? Ezt akarják nekem mondani?

Az asztalnál csend volt.

– Krisztusom – mondta Marder utálkozva. Az asztalra csapott. – Hát nem értik, emberek? Azt akarom, hogy ez a rohadt ügy meg legyen *oldva*!

10 ÓRA 10 PERC

Sepulveda Boulevard

Fred Barker megoldotta Jennifer problémáit.

Kezdetnek Jennifernek kellett egy munkába menő snitt, hogy Martynak legyen képe az alámondásos bevezetéshez („Beszéltünk Frederick

Barker volt FAA-tiszttségviselővel, aki most a légi biztonság sokat támadott harcosa"). Barker azt javasolta, hogy a helyszín legyen a Sepulveda Boulevard, a Los Angeles-i nemzetközi repülőtér déli kifutópályáinak elsőprő látványával. Ez tökéletes volt, és Barker körültekintően azt is megemlítette, hogy eddig még nem használta egyetlen filmes stáb sem.

Azután Jennifernek szüksége volt egy munkahelyi felvételre, itt megint alámondás következett volna („Amióta távozott az FAA-ból, Barker fáradhatatlanul azon dolgozik, hogy felhívja a nyilvánosság figyelmét a hibás tervezésű repülőgépekre – különösen a Norton N-22-esére"). Barker az irodájának a sarkát javasolta, ahol a háttérben vastag FAA+iratcsomók sorakoztak a könyvespolcon, az íróasztalán pedig műszaki kinézetű könyvek tornyosultak, ezeket lapozgatta

a kamera előtt.

Következő snittnek Jennifer Barker fő dumáját szánta, olyan részletekkel, amelyekkel Reardonnak nem lesz ideje foglalkozni az interjú során. Barker erre is felkészült. Tudta, hol helyezkednek el a légkondicionáló, a hűtőszekrény, a telefonok és mindazoknak a zajforrásoknak a kapcsolói, amelyeket ki kellett húzni a filmezés alatt. Barker előkészítette a videomonitorát is, hogy lejátszhassak a CNN felvételét az 545-ös járatról, amit kommentárjaival kísért. A monitor egy stúdióminőségű Trinitron volt, amit a szoba egyik sötét sarkában helyeztek el, hogy a tévések felvehessék róla a képet. Volt ott egy V dugó is, így közvetlen áramforrást tudtak biztosítani Barker kommentárjainak szinkronizálásához. És Barkernek egyhüvelykes kazettán volt meg a felvétel, így a kép minősége tökéletes volt. Még egy nagy N-22-es

modellje is volt, amelynek a szárny- és farokalkatrészeit mozgatni lehetett, így demonstrálni tudta, mi romlott el a gépen. A modell egy állványon állt Barker íróasztalán, így nem tűnt úgy, mintha propagandacélzattal tették volna oda. És Barker az alkalomhoz illően öltözött: lezser elegancia, rövid ujjú ing és nyakkendő, ami mérnökre emlékeztetett, és tekintélyes kinézetet kölcsönzött neki.

Barker a kamera előtt is jó volt. Lazának tűnt. Nem használt szakzsargont, a válaszai rövidek voltak. Úgy látszik, értette, hogyan akarja Jennifer összevágni az anyagot, úgyhogy nem vitte el a kérdéseit semmilyen mellékvágányra. Például nem nyúlt a repülőgépmodell után a válasz közepén. Ehelyett válaszolt, aztán azt mondta: – Ezen a ponton szeretnék a modellre utalni. – Amikor Jennifer beleegyezett, Barker

megismételte az előző választ, és ugyanekkor felvette a modellt. Mindent simán csinált, dadogás és ügyetlenkedés nélkül.

Persze Barker tapasztalt ember volt, és nemcsak a tévében, hanem a tárgyalóteremben is. Az egyetlen problémának az bizonyult, hogy nem árult el erős érzelmet – sem megrázkódtatást, sem felháborodást. Ellenkezőleg, a hangneme, a modora, a testbeszéde mélységes sajnálkozást fejezett ki. Sajnálatos, hogy ez a helyzet kialakult. Sajnálatos, hogy nem tettek lépéseket a probléma korrigálására. Sajnálatos, hogy a hatóságok nem hallgattak rá mindezen évek alatt.

– Ezt megelőzően nyolc orrsegédszárny-probléma volt a repülőgépen – mondta Barker. Feltartotta a modellt, közel hozta az arcához, és úgy fordította, hogy ne tükröződjön vissza a tévés

megvilágításban. – Ezek itt az orrsegédszárnyak – mondta, és kihúzott egy csúszó panelt a szárny előtt. Elvette a kezét, és azt mondta: – Közeli felvételt készítenek róla?

– Elkéstem – mondta az operatőr. – Meg tudná ismételni?

– Persze. Szélesen közelít?

– Igen – mondta az operatőr.

Barker bólintott. Szünetet tartott, majd újrakezdte: – Ezt megelőzően nyolc orrsegédszárny-probléma volt a repülőgépen. – Újra feltartotta a modellt, ez alkalommal mindjárt úgy, hogy ne tükrözze vissza a fényeket. – Ezek az orrsegédszárnyak – mondta, és kihúzta a panelt a szárny előtt. Aztán megint szünetet tartott.

– Most megcsíptem – mondta az operatőr.

Barker folytatta. – Az orrsegédszárnyakat csak a fel- és leszállásnál bocsátják ki. A repülés

közben visszacsúsznak a szárnyba. De a Norton N-22-esen, mint kiderült, az orrsegédszárnyak maguktól bocsátódtak ki a repülés idején. Ez tervezési hiba. – Újabb szünet. – Most be fogom mutatni, mi történik, úgyhogy talán szélesebbre kell vennie, hogy lássa az egész gépet.

– Szélesítem – mondta az operatőr.

Barker türelmesen várt egy másodpercet, aztán azt mondta: – Ennek a tervezési hibának a következményeként, amikor kibocsátódnak az orrsegédszárnyak, a repülőgép orra felfelé fordul, így, s ez áteséssel fenyeget. – Enyhén felfelé döntötte a modellt. – Ezen a ponton majdnem lehetetlen irányítani a gépet. Ha a pilóta megpróbálja visszahozni az eredeti szintre, a gép túlkompenzál, és elkezd süllyedni. A pilóta megint korrigál, hogy kijöjjön a süllyedésből. A gép emelkedni kezd. Azután süllyed.

Aztán újra emelkedik. Ez történt az 545-ös járaton. Ezért haltak meg emberek.

Barker szünetet tartott.

– A modellre már nem lesz szükségünk – mondta. – Úgyhogy le fogom tenni.

– Oké – mondta Jennifer. A padlón álló monitoron nézte Barkert, és arra gondolt, hogy nehézségei lesznek, amikor a szélesebb snitt után bevágja azt a képet, amikor leteszi a modellt. Igazából meg kellene ismételni...

Barker azt mondta: – A gép süllyed. Aztán emelkedik. Aztán megint süllyed. Ez történt az 545-ös járaton. Ezért haltak meg emberek. – Sajnálkozó képpel letette a modellt. És bár finoman csinálta, már maga a mozdulat balesetet sugallt. Jennifernek nem voltak illúziói arról, hogy mit lát. Ez nem interjú volt, hanem színjáték. De a hozzáértő megközelítés manapság nem ment ritkaságszámba. Egyre több

interjúalany értette a kamerabeállításokat és a snittek sorrendjét. Jennifer találkozott olyan vezetőkkel, akik tökéletesen kisminkelve jöttek el az interjúra. Először a tévéseket riasztotta ez az új kifinomultság. De később megszokták. Sosem volt elegendő idő, mindig rohantak egyik helyszínről a másikra. Egy felkészült alany nagyon megkönnyítette a munkájukat.

De csak azért, mert Barker ügyes és kameraértő, Jennifer még nem fogja simán elengedni. A mai munkájának az utolsó része az lesz, hogy végigvegye az alapvető kérdéseket arra az esetre, ha Marty kifutna az időből vagy elfelejtené feltenni őket.

– Mr. Barker?

– Igen? – fordulta a férfi Jennifer felé.

– Ellenőrizd a képet – mondta Jennifer az operatőrnek.

– Széles. Kerülj közelebb a kamerához.

Jennifer áttolta a székét, így közvetlenül a lencsék mögé került. Barker enyhén elfordult, hogy szembenézzen vele az új pozícióban.

– Most jól áll.

– Mr. Barker – mondta Jennifer –, ön FAA-alkalmazott volt...

– Valaha az FAA-ban dolgoztam – mondta Barker –, de otthagytam a hivatalt, mert nem értettem egyet azzal a kesztyűs kézzel való bánásmóddal, amelyet a gyártókkal szemben tanúsítottak. A Norton gép ennek az engedékenységnak az eredménye.

Barker ismét demonstrálta a tehetségét: a válasza egy komplett állásfoglalás volt. Tudta, hogy nagyobb valószínűséggel kerül a véleménye a műsorba, ha nem kérdésre válaszol.

– Volt valami bonyodalom az ön távozása körül – mondta Jennifer.

– Tudomásom van néhány állításról, hogy miért hagytam ott az FAA-t – mondta Barker, és már megint állásfoglalást tett közzé. – De az a helyzet, hogy a távozásom kínos helyzetbe hozta a hivatalt. Bíráltam a munkastílusukat, és amikor nem reagáltak, távoztam. Úgyhogy nem csodálom, hogy még mindig megpróbálnak diszkreditálni.

– Az FAA azt állítja, hogy ön kiszivárogtatott adatokat a sajtónak. Azt mondták, hogy ők rúgták ki önt emiatt.

– Soha nem mutattak fel semmi bizonyítékot azokra a vádakra, amelyek az FAA részéről értek. Egyetlen FAA-tiszttségviselő sem produkált soha legalább valami kis bizonyítékszerűséget, amivel alátámasztották volna a vádjaikat.

– Bradley Kingnek, az ügyvédnek dolgozik?

– Repülési szakértő tanúként szerepeltem több jogi esetnél. Azt hiszem, fontos, hogy olyasvalaki nyilatkozzon, aki ért a dologhoz.

– Bradley King fizeti önt?

– A szakértő tanúnak megfizetik az idejét és a költségeit. Ez az általános eljárás.

– Igaz az, hogy ön Bradley King teljes munkaidőben foglalkoztatott alkalmazottja? Hogy az irodáját, mindent ebben a szobában, mindent, amit itt látunk, Bradley King fizeti?

– Engem a washingtoni non-profit Repülési Kutató Intézet finanszíroz. Az a munkám, hogy elősegítsem a polgári repülés biztonságát. Mindent megteszek, amit tudok, hogy biztonságossá tegyem az utazók repülését.

– Szóval, Barker úr, ön nem bértanú?

– Valóban kemény véleményem van a légi biztonságról. Az csak természetes,

hogy alkalmaznak azok a munkaadók, akik osztják az aggodalmaimat.

– Mi a véleménye az FAA-ról?

– Az FAA jó szándékú intézmény, de kettős kötelezettsége van: szabályozni a légi közlekedést, és támogatni. A hivatalnak teljes reformra van szüksége. Mert most egy kissé túl barátságos a gyártókkal.

– Tudna hozni egy példát? – Jennifer ezzel feladta a labdát Barkernek, a megelőző beszélgetésekből tudta, mit fog mondani.

Barker újra állásfoglalást tett közzé. – Jó példa erre a baráti viszonyra az, ahogy az FAA a minősítési eljárást kezeli. Az iratokat, amelyeknek minősíteniük kell az új repülőgépet, nem az FAA, hanem maga a gyártó tárolja. Ez nehezen fogadható el megfelelő eljárásnak. Kecskére bízzák a káposztát.

– Az FAA jó munkát végez?

– Attól tartok, hogy az FAA nagyon gyenge munkát végez. Feleslegesen kockáztatják az amerikaiak életét. Őszintén szólva eljött az ideje egy beható vizsgálatnak. Ellenkező esetben attól tartok, hogy újabb áldozatok lesznek az utasok között, mint azok, akik ezen a Norton gépen repültek. – Barker lassan, hogy a kamera követni tudja, az asztalán álló modellre mutatott. – Véleményem szerint – mondta – az, ami ezen a repülőgépen történt... gyalázat.

Az interjú véget ért. Miközben a stáb összehakolt, Barker odament Jenniferhez. – Kivel beszélnek még?

– A következő Jack Rogers.

– Jó ember.

– És valaki a Nortontól. – Jennifer belepillantott a jegyzeteibe. – Egy bizonyos John Marder.

- Aha.
- Ez mit jelent?
- Nos, Mardernek felvágták a nyelvét. Egy csomó süket dumát fog leadni maguknak a légi alkalmassági direktívákról. Egy csomó FAA-zsargon lesz. De a helyzet az, hogy ő volt az N-22-es programvezetője. Ő felügyelte annak a repülőnek a fejlesztését. Tudja, hogy probléma van vele – ő is részese.

11 ÓRA 10 PERC

A Norton előtt

Barker jól begyakorolt sima stílusa után Jack Rogers, az újságíró egy kissé megrázó élmény volt. Citromzöld sportzakóban jelent meg, amelyről sikított az Orange megyei stílus, és a sakktáblamintás nyakkendője vibrált a monitoron. Úgy nézett ki, mint egy

golfedző, aki kiöltözött egy álláshirdetésre.

Jennifer először nem mondott semmit, csak megköszönte az újságírónak, hogy eljött, és a rácsos kerítés előtt helyezte el úgy, hogy a háttérben a Norton Repülőgépgyár látsszék. Végigment vele a kérdéseken. Rogers puhatolódzó rövid válaszokat adott, nagyon igyekezett Jennifer kedvében járni.

– Hű, de meleg van – mondta Jennifer. Az operatőrhöz fordult. – Hogy állunk, George?

– Majdnem készen vagyunk.

Jennifer visszafordult Rogershez. A technikusfiú kigombolta Rogers ingét, a mikrofont a gallérjához erősítette. Az előkészületek közben Rogers elkezdett izzadni. Jennifer odahívta a sminkes lányt, hogy törölje le az arcát. Rogers megkönnyebbültnek tűnt. Aztán a melegre hivatkozva Jennifer rábeszélte Rogerst, hogy vegye le a sportzakóját,

és vesse át a vállán. Azt mondta, hogy ez a munka közben levő újságíró kinézetét fogja neki kölcsönözni. Rogers hálásan beleegyezett. Jennifer azt javasolta, hogy lazítsa meg a nyakkendőjét, amit meg is tett.

Visszament az operatőrhöz. – És most?

– Jobb a zakó nélkül. De ez a nyakkendő rémes. Jennifer visszatért Rogershez, rámosolygott. – Nagyon jól fest – mondta. – Mi lenne, ha levenné a nyakkendőjét és feltűrné az ingujját?

– Ó, sosem teszek ilyet – mondta Rogers. – Soha nem tűröm fel az ingujjamat.

– Ettől erős és mégis laza kinézete lesz. Tudja, a feltűrt ingujj a harci készenlét. A keményen odacsapó újságíró. Ezt a képzetet kelti.

– Soha nem tűröm fel az ingujjam. Jennifer összeráncolta a szemöldökét. – Soha?

– Soha. Soha nem teszem.

– Na jó, itt csak annyiról van szó, amíg a kamera előtt beszélgetünk. Jobban fog kinézni a tévében. Hangsúlyosabb, erőteljesebb kinézete lesz.

– Sajnálom.

Mi ez? – gondolta Jennifer. Az emberek többsége mindent megtenne, csak hogy bekerüljön a *Hírvonal*ba. Akár alsóneműben is hagynák magukat meginterjúvolni, ha azt kérné tőlük. És most itt van ez a kis seggdugasz újságíró, mégis, mennyit kereshet? Évi harminc rongyot? Kevesebbet, mint Jennifer havi költségkerete.

– Szóval nem tehetem – mondta Rogers –, mivel pikkelysömöröm van.

– Nem probléma. *Sminkes!*

Jack Rogers a vállára terített zakóban, nyakkendő nélkül, feltűrt ingujjal válaszolt a kérdésekre. Hadart,

egyszerre harminc-negyven másodpercet beszélt. Ha Jennifer kétszer tette fel neki ugyanazt a kérdést, abban reménykedve, hogy rövidebb választ kap, az újságíró erre csak izzadni kezdett, és még hosszabban válaszolt.

Állandóan meg kellett állniuk, hogy a sminkes letörölje róla az izzadságot. Jennifernek újra és újra biztosítania kellett afelől, hogy fantasztikusan csinálja, egyszerűen fantasztikusan. Hogy igazán nagyszerű dolgokat mond.

És valóban mondott is, de nem tudott átütő lenni. Úgy látszik, nem értette, hogy Jennifer darabokból fogja összerakni az anyagot, hogy egy átlagos snitt három másodpercnél rövidebb lesz, és hogy egy-egy mondatot vagy mondattöredéket fognak egymás mellé vágni, mielőtt áttérnének valami másra. Rogers őszinte volt, megpróbált készséges lenni, de olyan

részletekkel halmozta el Jennifer!, amelyekkel az nem tudott mit kezdeni, a háttérrel pedig nem törődött.

A végén Jennifer aggódni kezdett, hogy semmit nem fog tudni felhasználni az interjúból, és csak az idejét vesztegeti ezzel a fickóval. Ezért a szokásos eljárást követte, amihez ilyen helyzetekben folyamodtak.

– Tökéletes volt – mondta. – Most az anyag végkövetkeztetéséhez értünk. Valami átütő befejezés kéne – mutatta az öklével –, hogy lezárjuk a dolgot. Úgyhogy felteszek önnek egy sor kérdést, és mindegyikre egyetlen átütő mondattal válaszoljon.

– Oké.

– Rogers úr, lehet, hogy a Nortonnak a kínai üzletébe kerül az N-22-es?

– Figyelembe véve az incidensek gyakoriságát, amelyekben a...

– Sajnálom. Egyszerű mondatra van csupán szükségem. Lehet, hogy a

Nortonnak a kínai üzletébe kerül az N-22-es?

– Igen, ez természetesen elképzelhető.

– Sajnálom. Jack, valami ilyen mondatra van szükségem: „Nagyon is lehetséges, hogy a Nortonnak a kínai üzletébe kerül az N-22-es.”

– Ó! Oké. – Rogers nyelt egyet.

– Lehet, hogy a Nortonnak a kínai üzletébe kerül az N-22-es?

– Igen, attól tartok, azt kell mondanunk, hogy a kínai üzletbe kerül majd neki.

Jézusom, gondolta Jennifer.

– Jack, szeretném, ha a Norton szó elhangzana a mondatban. Egyébként nem fogjuk tudni, mire utal.

– Ó.

– Vágjon bele.

– Az N-22-es nagyon is a kínai üzletébe kerülhet a Nortonnak, véleményem szerint.

Jennifer sóhajtott. Ez így száraz volt. Hiányzott az érzelmi töltés. Ugyanezzel az erővel beszélhetett volna a telefonszámláról is. De már kezdtek kifutni az időből. – Kiváló mondta. – Nagyon jó. Folytassuk. Mondja csak: problémás cég a Norton?

– Abszolúte – mondta Rogers bólintva és nyelve egyet. Jennifer felsóhajtott. – Jack.

– Ó. Bocsánat. – Lélegzetet vett. Azután azt mondta: – Azt hiszem, hogy...

– Várjon egy percet – mondta Jennifer. – Helyezze a testsúlyát az elülső lábára. Úgy, hogy a kamera felé hajoljon.

– Így? – Rogers áthelyezte a testsúlyát, enyhén megfordult.

– Na igen, ez az. Tökéletes. Folytassa. Jack Rogers újságíró ott állt a Norton Repülőgépgyár kerítése előtt, vállára vetett zakóval, feltűrt ingujjal, és azt mondta: – Azt hiszem, nem kétséges,

hogy a Norton Repülőgépgyár komoly problémákkal küzd.

Ezután szünetet tartott. Jenniferre nézett.

A lány mosolygott. – Nagyon köszönöm – mondta. Nagyszerű volt.

11 ÓRA 10 PERC

Norton Igazgatóság

Casey néhány perccel dél előtt ért be John Marder irodájába. A főnöke éppen a nyakkendőjét igazgatta és a mandzsettáját húzogatta. – Arra gondoltam, hogy itt ülünk majd – mondta a kávézóasztalra mutatva, amely a székekkel együtt a szoba sarkában állt. – Felkészült?

– Azt hiszem.

– Az elején hadd kezdjem én. Majd kérem a segítségét, ha szükségem lesz rá.

– Oké.

Marder fel-alá járkált a szobában. – A biztonságiak szerint a déli kerítés előtt kint volt egy tévés stáb – mondta. – Jack Rogersszel készíttetek interjút.

– Húha – mondta Casey.

– Az az idióta. Jézusom. El tudom képzelni, miket mondott.

– Maga végül is beszélt Rogersszel? – kérdezte Casey. Eileen beszólt telefonon: – Ms. Malone van itt, Marder úr.

– Küldje be.

És az ajtóhoz sietett, hogy üdvözzölje.

Caseyt megdöbbentette a belépő nő. Jennifer Malone *gyerek* volt, alig idősebb, mint Richman. Nem lehet több, mint huszonnyolc-huszonkilenc, gondolta Casey. Malone szőke volt, és meglehetősen csinos – New York-i

fogaknak szerint. Rövidre nyírt frizurája elvett a szexiségéből. Nagyon lazán öltözött: farmer és fehér póló, egy szörnyű galléros kék blézer. Ez volt a divatba jövő hollywoodi kinézet.

Casey kényelmetlenül érezte magát pusztán attól is, hogy Jenniferre nézett. De Marder most megfordult, és ezt mondta: – Ms. Malone, szeretném bemutatni Casey Singletont, a MEO-s szakemberünket az Incidensvizsgáló Csoportnál.

A szőke csaj önelégülten rámosolygott.

Casey kezét rázott vele.

Kész röhej, gondolta Jennifer Malone. Ez egy ipari vezető személyiség? Ez a mitugrász pasas a hátranyalt hajával és rosszul szabott öltönyében? És ki ez a nő, egyenesen a Talbot katalógusból? Singleton magasabb volt Jennifernél –

amit az zokon vett –, és jól nézett ki középnyugati fogalmak szerint. Sportos alkat, jó formában – annak ellenére, hogy rég túlhaladt már azon a koron, amikor az embernek elegendő az a minimális smink, amit Casey használt. A vonásai feszültek a ránehezedő nyomás miatt.

Jennifer csalódást érzett. Egész nap készült erre a találkozóra, az érveit ismételtegette. De sokkal tekintélyesebb ellenfele számított. Ehelyett újra a gimnáziumban találta magát – az igazgatóhelyetttessel és egy jámbor könyvtárossal. Kisemberek, stílus nélkül.

És ez az iroda! Kicsi, szürke falak és olcsó, praktikus bútor. Semmi jelleg. Itt nem fog filmezni, mert ez a szoba nem fotogén. Vajon az elnök irodája is így néz ki? Ha igen, akkor valahol másutt kell felvenniük az interjút. Kint vagy az összeszerelő soron. Mert ezek a

nyomoronc kis irodák sehogy sem mutatnak a műsorban. A repülőgépek nagyok és erősek. A közönség nem fogja elhinni, hogy ócska kis emberek csinálják őket lepusztult irodákban.

Marder odavezette Jennifer! a kávézóasztal egyik oldalához. Nagyvonalú gesztussal kínálta helyet, mintha bankettre invitálná. Mivel Jennifer választhatott, hova ül, átvitte a székét hátra, az ablakhoz, így a nap az ő szemükbe süt majd.

Elővette a jegyzeteit, átfutotta őket. Marder azt mondta:

- Nem inna valamit? Egy kávét?
- Egy kávé nagyszerű lenne.
- Hogy szereti?
- Feketén – mondta Jennifer.

Casey figyelte, amint Jennifer Malone elővette a jegyzeteit. – Őszinte leszek – mondta Malone. – Kaptunk a bírálóiktól

egy kis lesújtó anyagot a maguk N-22-eséről. És arról, hogyan működik ez a társaság. De minden történetnek két oldala van. Mindenféleképpen szeretnénk belevenni a maguk reagálását a bírálatokra.

Marder nem mondott semmit, csak bólintott. Keresztbe tett lábbal ült, ölében jegyzetfüzettel.

– Azzal kezdeném – mondta Malone –, hogy tudjuk, mi történt a Transpacific járatán.

Valóban? – gondolta Casey. Jó nektek, mert mi nem.

Malone folytatta: – Az orrsegédszárnyak kijöttek – kibocsátódtak – repülés közben, és a repülőgép labilissá vált, le-föl járt, s ezzel utasokat ölt meg. Mindenki látta a tragikus balesetről készült filmet. Tudjuk, hogy az utasok pert indítottak a társaság ellen. Azt is tudjuk, hogy az N-22-es orrsegédszárny-problémáinak

hosszú története van, s ezzel sem az FAA, sem a társaság nem kívánt foglalkozni. Annak ellenére, hogy az utóbbi években összesen kilenc incidensre került sor.

Malone másodpercnyi szünetet tartott, azután folytatta. – Tudjuk, hogy az FAA annyira lazán kezeli a szabályozást, hogy még csak be sem kéri a minősítő iratokat. Az FAA megengedte a Nortonnak, hogy magánál tartsa a minősítő iratokat.

Jézusom, gondolta Casey. Ez a nő *semmit* sem ért.

– Hadd reagáljak először az utolsó állítására – mondta Marder. – Az FAA fizikailag egyik gyártó minősítő iratát sem birtokolja. Sem a Boeingtét, sem a Douglasét, sem az Airbusét, sem a mienket. Őszintén szólva, mi jobban szeretnénk, ha az FAA vállalná az irattárolást. De az FAA nem tárolhatja őket, mivel az iratok tulajdonosi

információt tartalmaznak. Ha az FAA birtokában lennének, a versenytársaink megkaphatnák ezt az információt az információ szabadságáról szóló törvény alapján. Néhány konkurensünk másra sem vágya. Az Airbus különösen lobbizott azért, hogy az FAA változtassa meg a viselkedését ebben – a fenti okok miatt. Úgyhogy feltételezem, hogy ezt az ötletet az FAA-ról az Airbusnál kapta valakitől.

Casey látta, hogy Malone habozik, belenéz a papírjaiba. Szóval igaz, gondolta. Marder rátapintott a forrására. Ezt a hülyeséget az Airbus etette meg vele, talán a propagandacsápján, a Repülési Kutató Intézeten keresztül. Vajon Malone rájött, hogy az Intézet az Airbus cége?

– De azzal csak egyetért – mondta Malone hűvösen –, hogy kissé túl barátinak tűnik az FAA-tól, hogy hagyja a Nortont a saját iratait tárolni?

– Ms. Malone – felelte Marder –, már elmondtam önnek, hogy jobban örülnénk, ha az FAA tárolná őket. De nem mi írtuk az információ szabadságáról szóló törvényt. Nem mi alkotjuk a törvényeket. De azt igenis gondoljuk, hogy ha dollármilliárdokat költünk a saját terveink kifejlesztésére, akkor azokat nem kéne ingyen a konkurensaink rendelkezésére bocsátani. Az információs törvényt nem azért hozták, hogy megengedjék a külföldi versenytársaknak, hogy fosztogassák az amerikai technológiát.

– Szóval szembehelyezkednek az információ szabadságáról szóló törvénnyel?

– Egyáltalán nem. Csak azt mondom, hogy nem arra hozták, hogy támogassa az ipari kémkedést. – Marder mocorgott a székében. – Na most, említette az 545-ös járatot.

– Igen.

– Mindenekelőtt nem értünk egyet azzal, hogy a baleset az orrsegédszárny-kibocsátással függ össze.

Húha, gondolta Casey. Marder ingoványos talajra tévedt. Amit mondott, nem volt igaz, és ez nagyon is...

Marder folytatta: – Pillanatnyilag vizsgáljuk ezt a helyzetet, és bár korai lenne a kutatásaink eredményeiről beszélni, azt hiszem, önt rosszul informálták a szituációról. Felteszem, hogy ezt az orrsegédszárny-információt Fred Barkertől kapta.

– Többek között Barker urat is megkérdeztük...

– Beszélt az FAA-val Barkerről? – kérdezte Marder.

– Tudjuk, hogy vitatott a személye...

– Enyhén szólva. Maradjunk annyiban, hogy az álláspontja ténybeli tévedéseken alapul.

– Ezt önök *hiszik*.

– Nem, Ms. Malone. Valóban tévedéseken alapul – mondta Marder idegesen. A papírokra mutatott, amelyeket Malone kiterített az asztalon.

– Látom, van egy listája az orrsegédszárny-incidensekről. Ezt Barkertől kapta?

Malone egy pillanatig habozott. – Igen.

– Megmutatná?

– Persze.

Átnyújtotta a papírt Mardernek. A férfi vetett rá egy pillantást.

– Ténybeli tévedéseket tartalmaz, Marder úr? – kérdezte alany.

– Nem, de nem teljes, és félrevezető. Ez a lista a mi saját dokumentumainkon alapul, de nem teljes. Hallott már a légi alkalmassági direktívákról, Ms. Malone?

– Légi alkalmassági direktívák?

Marder felállt, az íróasztalához ment. – Minden alkalommal, amikor a repülőgépinkön repülés közben incidens történik, alaposan

megvizsgáljuk az incidenst, hogy lássuk, mi történt és miért. Ha a géppel van probléma, összeállítunk egy úgynevezett Szerviz Hírlevelet. Ha az FAA úgy érzi, hogy a hírlevelünkkel kötelezően kell számolni, akkor kiad egy légi alkalmassági direktívát. Miután az N-22-es aktív szolgálatba került, felfedeztük az orrsegédszárny-problémát, és kiadtak egy légi alkalmassági direktívát, hogy korrigálják a problémát. A hazai légitársaságokat törvény kötelezi, hogy javítsák ki a gépeket, s ezzel előzzék meg a további hiba-előfordulásokat.

Marder egy másik papírlappal tért vissza a kávézóasztalhoz, amit átadott Malone-nak. – Ez az incidensek teljes listája.

ORRSEGÉDSZÁRNNYAL
KAPCSOLATOS ESEMÉNYEK A
NORTON N-22-ESEN

1. 1992. január 4. (HÜ) Az orrsegédszárnyak tízezer méter magasan bocsátódtak ki, 0,84 Machnál. Az orrsegédszárny/fékszárny-kar véletlenül mozdult el. *Ennek az incidensnek az eredményeként adták ki a 44-8. számú légi alkalmassági direktívát.*
2. 1992. április 2. (HÜ) Az orrsegédszárnyak repülés közben bocsátódtak ki 0,81 Machnál. A beszámolók szerint egy jegyzettábla esett rá az orrsegédszárny/fékszárny-karra. *A 44-8. számú légi alkalmassági direktívát nem tartották be, pedig megakadályozhatta volna ezt az esetet.*
3. 1992. július 17. (HÜ) Eredetileg mint kemény turbulenciáról számoltak be az eseményről, amelyről később kiderült, hogy az orrsegédszárny/fékszárny-kar véletlenszerű elmozdulása

eredményeként bocsátódtak ki az orrsegédszárnyak. *A 44-8. számú légi alkalmassági direktívát nem tartották be, pedig ez megakadályozta volna az incidens előfordulását.*

4. 1992. december 20. (HÜ). Repülés közben az orrsegédszárnyak anélkül bocsátódtak ki, hogy a pilótafülkében megmozdították volna az orrsegédszárny/fékszárny-kart. Az orrsegédszárny-vezetéken három helyen anyagfáradást észleltek. *Ennek az incidensnek az eredményeként adták ki az 51-89. számú légi alkalmassági direktívát.*

5. 1993. március 12. (KÜ). 0,82 Machnál a repülőgép átesés előtti rázkódásba kezdett. Az orrsegédszárnyak kibocsátódtak, és a kar nem állt felfelé, lezárt helyzetben. *Az 51-89. számú légi alkalmassági direktívát nem tartották be, pedig ez megakadályozhatta volna az incidenst.*

6. 1993. április 4. (KÜ). A robotpilóta működése közben az elsőtiszt a kezét az orrsegédszárny/fékszárny-karon pihentette, s ennek során a kart lefelé mozdította, ezzel kibocsátva az orrsegédszárnyakat. *A 44-8. számú légi alkalmassági direktívát nem tartották be, pedig ez megakadályozhatta volna az incidenst.*
7. 1993. július 4. (KÜ). A pilóta arról számolt be, hogy az orrsegédszárny/fékszárny-kar megmozdult, és az orrsegédszárnyak kibocsátódtak. Ez repülés közben történt 0,81 Machnál. *A 44-8. számú légi alkalmassági direktívát nem tartották be, pedig ez megakadályozhatta volna az incidenst.*
9. 1994. június 10. (KÜ). Az orrsegédszárnyak repülés közben bocsátódtak ki anélkül, hogy megmozdították volna az orrsegédszárny/fékszárny-kart. Az

orrsegédszárny-vezetéken
anyagkifáradást észleltek. Az 51-89.
számú légi alkalmassági direktívát
nem tartották be, pedig ez
megakadályozhatta volna az incidenst.

– Az aláhúzott mondatokat Barker úr
kihagyta abból az iratból, amit önnek
adott – mondta Marder. – Az első
orrsegédszárny-incidens után az FAA
kiadott egy légi alkalmassági direktívát,
hogy változtassák meg az
irányítószerkezeteket a pilótafülkében.
A légitársaságoknak egy évük volt, hogy
teljesítsék ezt. Némelyikük azonnal
végrehajtotta, mások viszont nem
hajtották végre. Amint látja, a következő
incidensek mind olyan repülőgépeken
történtek, amelyeken nem hajtották
végre a javításokat.

– Nos, nem egészen...

– Hadd fejezzem be. 1992
decemberében felfedeztük a második

problémát. Az orrsegédszárnyak felé futó vezetékek néha megereszkednek. A karbantartó csoportok nem foglalkoztak a problémával. Ezért kiadtuk a második Szerviz Hírlevelet, és vele együtt kiküldtünk egy feszességmérő berendezést, így a földi karbantartók könnyebben ellenőrizhették, hogy a vezetékek a normális mértékben feszülnek-e. Ez megoldotta a problémát. Decemberre minden megoldódott.

– Nem egészen, Marder úr – mondta Malone a listára mutatva. – További incidensek voltak 1993-ban és 1994-ben.

– Csak külföldi légitársaságoknál – mondta Marder. Látja a HÜ és KÜ megjegyzéseket? Azt jelentik, „hazai üzemeltető” és „külföldi üzemeltető”. A hazai üzemeltetőknek kötelező végrehajtani az FAA légi alkalmassági direktívájában előírt változtatásokat. De

a külföldi üzemeltetők nem tartoznak az FAA alá. És nem mindig hajtják végre a változtatásokat. 1992 óta az összes incidens külföldi légitársaságokat érintett, amelyek nem csinálták meg a javításokat.

Malone végigfutott a listán. – Szóval a légitársaságok az önök tudtával járatnak nem biztonságos gépeket? És önök meg csak hátradőlnek a székükben, és hagyják, ezt mondja nekem?

Marder beszívta a levegőt. Casey azt hitte, hogy ki fog törni, de nem tette. – Ms. Malone, mi építjük a repülőgépeket, nem üzemeltetjük őket. Ha az Air Indonesia vagy a Pakistan Air nem követi a légi alkalmassági direktívákat, nem kényszeríthetjük őket.

– Rendben. Ha önök csak építik a gépeket, beszéljessünk arról, mennyire csinálják jól – mondta Malone. – E szerint a lista szerint itt sok tervezési

változtatást hajtottak végre az orrsegédszárnyakon. Nyolcat?

Casey azt gondolta: A csaj nem érti. Nem figyel. Nem fogta fel, amit mondtak neki.

– Nem. Kettőt – mondta Marder.

– De itt nyolc incidens szerepel. Ugye, egyetért, hogy...

– Igen – mondta Marder ingerülten –, de nem az incidensekről beszélünk, hanem a légi alkalmassági direktívákról, és itt csak kettő szerepel. – Kezdett méregbe gurulni, az arca kivörösödött.

– Értem – mondta Malone. – Szóval a Nortonnak két tervezési problémája volt ennek a gépnek az orrsegédszárnyaival.

– Két korrekció volt.

– Két korrekció az eredetileg hibás tervezésben – mondta Malone. – És ez csak az orrsegédszárnyakra vonatkozik. És akkor még nem beszéltünk a fékszárnyakról vagy az oldalkormányról

vagy az üzemanyagtartályokról és a gép többi részéről. Csupán ebben a kis rendszerben két korrekció történt. Nem tesztelték a gépet, mielőtt eladták volna a gyanútlan vásárlóknak?

– Természetesen teszteltük – mondta Marder összeszorított foggal. – De meg kell értenie, hogy...

– Én azt értettem meg – mondta Malone –, hogy tervezési hibák miatt haltak meg emberek, Marder úr. Ez a gép egy repülő koporsó. És nem látom, hogy nagyon aggasztanak magukat emiatt.

– Ó, *hogy az a kurva...!* – Marder égneke emelte a kezét és felugrott. Idegesen járkálni kezdett a szobában. – Ez egyszerűen hihetetlen, a kurva életbe!

Ez majdhogynem túl könnyű volt, gondolta Jennifer. Tulajdonképpen *túl*

könnyű volt. Marder teátrális kitörése gyanús volt neki. Az interjú alatt egészen más benyomása alakult ki erről a férfiről. Mégsem volt iskolaigazgató-helyettes. Annál sokkal okosabb volt. Erre a lány Marder szeméből jött rá. A legtöbb ember önkéntelen szemmozgást végez, amikor kap egy kérdést. Felnéznek, lefelé vagy oldalra. De Marder tekintete állhatatos, nyugodt volt. Teljességgel kontrollálta magát. És Jennifer azt gyanította, hogy most is kézben tartotta magát, és szándékosan gurult dühbe. Miért?

Igazából nem érdekelte. Kezdetől fogva az volt a célja, hogy kizökkentse ezeket az embereket a nyugalmukból. Hogy eléggé aggódjanak ahhoz, hogy beengedjék őt az elnökhöz. Jennifer azt akarta, hogy Marty Reardon az elnököt interjúvolja meg.

Ez feltétlenül szükséges volt a műsorhoz. Elvenné az anyag hitelét, ha

a *Hírvonal* komoly vádakat hozna fel az N-22-es ellen, és a társaság egy középszintű nyikhajt meg egy sajtos slapajt bíz meg, hogy reagáljanak. De ha odaültethetné az elnököt a kamera elé, az egész anyag a hitelességnek új szintjét érné el.

Az elnököt akarta.

A dolgok jól haladtak.

– Magyarázza el neki, Casey – mondta Marder.

Caseyt megrémítette Marder kitörése. Marder hírhedt volt a kiegyensúlyozatlanságáról, de az, hogy a riporter jelenlétében robbant, az komoly taktikai hiba volt. És most, még mindig vörös arccal, az íróasztalánál fortyogva Marder azt mondta: – Magyarázza el neki, Casey.

Casey Malone felé fordult.

– Ms. Malone – mondta. – Azt hiszem,

itt mindenki odaadó híve a repülés biztonságának. – Abban reménykedett, hogy meg tudja indokolni Marder kitörését. – Mi elköteleztük magunkat a termékeink biztonsága mellett, és az N-22-esnek kitűnő biztonsági statisztikája van. És ha valami mégis elromlik az egyik gépünkön...

– Valami *valóban* elromlott – mondta Malone, és egyenesen Caseyre nézett.

– Igen – mondta Casey. – És most vizsgáljuk ezt az incidenst. Én tagja vagyok annak a csoportnak, amely a vizsgálatot folytatja, és éjt nappallá téve dolgozunk, hogy megértsük, mi történt.

– Arra gondol, hogy miért bocsátódtak ki az orrsegédszárnyak? De hát ezt tudniuk kell. Olyan sokszor előfordult már.

– Ezen a ponton... – mondta Casey.

– Figyeljen ide – avatkozott közbe Marder. – Nem az átkozott orrsegédszárnyakról van szó. Frederick

Barker reménytelen alkoholista és fizetett hazudozó, aki egy gennyláda ügyvédnek dolgozik. Egyetlen épeszű ember sem hallgat rá.

Casey az ajkába harapott. Nem mondhatott ellent Mardérnek a riporternő jelenlétében, de...

Malone azt mondta: – Ha nem az orrsegédszárnyakról van szó...

– Nem az orrsegédszárnyakról – felelte Marder határozottan. – Közzé fogunk tenni egy előzetes jelentést huszonnégy órán belül, amely bizonyítani fogja ezt.

Micsoda? Mit mondott? – gondolta Casey. Ilyen, hogy előzetes jelentés, nem létezett.

– Tényleg? – kérdezte Malone lágyan.

– Így van – válaszolta Marder. – Casey Singleton a sajtóösszekötője az IVCs-nek. Meg fogjuk önt keresni, Ms. Malone.

Malone végre felfogta, hogy Marder el akarja halasztani az interjúját. Azt mondta: – De még egy csomó dolgon végig kell mennünk, Marder úr. Itt van még a miami turbinarobbanás. A szakszervezet ellenállása a kínai üzlettel szemben...

– Ó, ugyan már – mondta Marder.

– A vádak komolyságát tekintve – folytatta a lány – azt hiszem, meg kéne fontolniuk azt az ajánlatunkat, hogy lehetőséget adunk az elnöküknek, Edgerton úrnak a reagálásra.

– Ez nem fog megtörténni – közölte Marder.

– Ez az önök érdeke – mondta Malone. – Ha azt kell mondanunk, hogy az elnök nem volt hajlandó nyilatkozni nekünk, annak a hangzása...

– Nézze – mondta Marder. – Hagyjuk a süket dumát. A Transpacific nélkül nincs sztori. És mi holnapra közzétesszük az előzetes jelentést a

TransPacifictól. Akkor kap információt. Ez minden, amit pillanatnyilag nyújtani tudunk, Ms. Malone. Köszönjük, hogy eljött.

Az interjú véget ért.

12 ÓRA 43 PERC

Norton Igazgatóság

– Hihetetlen ez a nő – mondta Marder, miután Malone elment. – Nem érdekük a tények. Nem érdekli az FA A. Nem érdekli, hogyan építjük a repülőgépeket. Csak az érdekli, hogy kinyírjon minket. Vajon nem az Airbusnak dolgozik? Ezt szeretném én tudni.

– John – mondta Casey –, ami az előzetes jelentést illeti...

– Felejtse el – legyintett Marder. – Majd én foglalkozom ezzel. Maga menjen vissza dolgozni. Beszélek a 9.

emelettel, szerzek valami anyagot, elintézek néhány dolgot. Majd később beszélünk a nap folyamán.

– De John – mondta Casey –, azt mondta neki, hogy nem az orrsegédszárnyak voltak.

– Ez az én problémám – felelte Marder. – Maga menjen vissza dolgozni.

Miután Casey elment, Marder felhívta Edgartont.

– A járatom egy óra múlva indul – mondta Edgerton. Azért megyek Hongkongba, hogy kifejezzem együttérzésemet az áldozatok családjainak, személyesen meglátogatom őket. Beszélek a légitársasággal, kifejezem a részvéteimet a rokonoknak.

– Jó ötlet, Hal – mondta Marder.

– Hol tartunk azzal a sajtóüggyel?

– Nos, úgy volt, ahogy sejtettem – mondta Marder. A *Hírvonal* olyan

műsort készít, amely rendkívül kritikus az N-22-essel szemben.

– Le tudod állítani?

– Abszolúte. Ez nem kérdés – mondta Marder.

– Hogyan?

– Kibocsátunk egy előzetes jelentést, hogy nem az orrsegédszárnyakkal volt a baj. A jelentésben az lesz, hogy a balesetet egy hamisított motorburok okozta a sugárféken.

– Van hibás burok a gépen?

– Igen. De nem ez okozta a balesetet.

– Ez jó – mondta Edgerton. – A hibás alkatrész jó. Mert akkor nem a Norton a bűnös.

– Így van – mondta Marder.

– És a lány ezt el fogja mondani?

– Igen.

– Jobb, ha ő mondja. Mert ezekkel a barmokkal nem egyszerű szót érteni.

– Reardon – mondta Marder. – Marty Reardonról van szó.

– Akármiről is van szó. A lány tudja, mit kell mondania?

– Igen.

– Kioktattad, mit mondjon?

– Igen. És később még egyszer végigmegyek vele a dolgon.

– Oké – mondta Edgerton. – És szeretném, ha meglátogatná azt a nőt, aki a sajtótréninggel foglalkozik.

– Nem tudom, Hal, gondolod, hogy...

– Igen – vágott közbe Edgerton. – Gondolom. Singleton abszolút felkészülve menjen el arra az interjúra.

– Oké – mondta Marder.

– Ne felejtsd el – mondta Edgerton. – Ha ezt elcseszed, véged van.

Letette a telefont.

13 ÓRA 04 PERC

A Norton Igazgatóság előtt

Az igazgatóság épülete előtt Jennifer Malone beszállt a kocsijába. Elkeseredettebb volt, mint amennyire beismerte. Most úgy érezte, valószínűtlen, hogy a társaság produkálja majd az elnököt. És aggódott – az volt az érzése, hogy Singletonból csinálnak szóvivőt.

Ez megváltoztathatja az anyag emocionális hangnemét. A közönség kihízott, arrogáns iparmágnásokat akar látni, amint elnyerik méltó büntetésüket. Egy intelligens, őszinte, vonzó nő nem jó. Van olyan okos a cég, hogy ezt felfogja?

És persze Marty le fogja támadni.

Ez sem fog valami jól festeni.

Jennifer beleborzongott, amint elképzelte kettőjüket. Singleton okos, vonzó és nyitott. Személyében Marty az anyaságot és a boldog családi létet fogja támadni. És Martyt nem lehet

visszatartani. Ő a torkát akarja majd átharapni.

De ezen túl Jennifer kezdett aggódni, hogy az egész anyag gyenge. Barker olyan meggyőző volt, amikor meginterjúvolta, utána fel volt dobva. De ha ezek a légi alkalmassági direktívák igazak, akkor a társaság szilárdan áll a lábán. És Barker múltja is aggasztotta. Ha az FAA-nak komoly vádjai vannak ellene, akkor a hitelességének annyi. Hülye színben tüntetik fel magukat, ha lehetőséget adnak neki a tévés szereplésre.

Az újságíró, az a Hogyishívják Jack csalódást okozott. Nem szerepelt jól a kamera előtt, és az információi gyengék voltak. Mert senkit nem fognak érdekelni az üzemi narkózás esetei. Amerikában minden cégnél vannak narkóproblémák. Ez nem újdonság. És ez még nem bizonyítja, hogy a repülőgép rossz, neki pedig erre volna

szüksége. Élénk, lebilincselő képekre, amelyek azt demonstrálnák, hogy a gép repülő koporsó.

És ezek nem álltak a rendelkezésére.

Egyelőre az egyetlen, amivel rendelkezett, a CNN-felvétel volt, de az már elavult, valamint a miami turbinarobbanás, ami vizuálisan nem volt túl megrázó. Füst száll ki a szárnyból.

Nagy dolog.

És a legrosszabb, hogy a társaság arra készül, hogy kiad egy előzetes jelentést, amely ellentmond Barkernek...

Csengett a mobilja.

– Beszélj – mondta Dick Shenk.

– Szia, Dick – mondta Jennifer.

– Nos? Hogy állunk? – kérdezte Shenk. – Éppen most nézem a kiírásokat. Marty két óra múlva végez Bill Gatesszel.

Valami azt mondta Jenniferben: Felejtsd el. A sztori vacak. Nem áll

össze. Hülye voltam, amikor azt hittem, hogy két nap alatt összehozom.

– Jennifer! Küldjem őt vagy sem?

De nem mondhatta azt, hogy nem. Nem ismerhette be, hogy tévedett. Dick megöli, ha most mondja le az anyagot. Minden megkötötte a kezét: ahogy elővezette a javaslatát, ahogy hűvösen kísértált Dick irodájából. Most csak egy lehetséges válasz volt.

– Igen, Dick. Küldd.

– Kész lesz a műsor szombatra?

– Igen, Dick.

– És ez nem fog alkatrészekről szólni, igaz?

– Nem, Dick.

– Mert nem szeretnék ócska *60 perc*-utánzatot leadni, Jennifer. Nem akarok alkatrészekről szóló sztorit.

– Nem lesz az, Dick.

– Nem hallom a bizonyosságot a hangodban.

– Bizonyos vagyok, Dick. Csak elfáradtam.

– Oké. Marty négykor indul Seattle-ből. Nyolc körül lesz a hotelban. Legyen kész a felvételi beosztás, mire megérkezik, és faxolj el nekem egy példányt. Holnapra a tiéd a pasas.

– Oké, Dick.

– Mindent bele, kicsim – mondta Dick, és letette.

Jennifer visszakattintotta a mobilt és felsóhajtott.

Bekapcsolta a gyújtást, és hátramenetbe tette a kocsit.

Casey meglátta Malone-t, amint kifelé hátrált a parkolóból. Egy fekete Lexust vezetett, ugyanolyan kocsit, mint Jimé. Malone szerencsére nem látta őt. Casey ugyanis gondterhelt volt.

Még mindig azt próbálta kitalálni, mit csinált Marder. Feldühödött a

riporternőre, azt mondta neki, hogy nem az orrsegédszárnyakról van szó, és hogy az IVCs készít egy előzetes jelentést. Hogy mondhatott ilyet? Marder nem ment a szomszédba egy kis legénykedésért, de most saját magának ásott csapdát. Casey ezt nem értette, a mostani viselkedése csak arra volt jó, hogy kárt okozzon a társaságnak – s ezzel együtt magának is.

Azt pedig tudta, hogy John Marder sohasem okozna kárt magának.

14 ÓRA 10 PERC

MEO

Norma néhány percre hallgatta Caseyt, anélkül hogy félbeszakította volna. Végül azt mondta: – És most mi a kérdésed?

– Azt hiszem, Marder engem akar

megtenni a társaság szóvivőjének.

– Hát persze – mondta Norma. – A nagy emberek nem szeretik magukat exponálni. Edgarton sosem vállalkozik erre. És Marder sem. Te vagy az IVCs sajtóösszekötője. És a Norton Repülőgépgyár egyik alelnöke. Ez lesz kiírva a kép alján.

Casey hallgatott.

Norma ránézett. – Mi a kérdésed? – mondta újra.

– Marder azt mondta a riporternőnek, hogy a TPA-545-ösnél nem orrsegédszárny-problémáról van szó. És hogy holnapra közzéteszünk egy előzetes jelentést.

– Hmmm.

– Ez nem igaz.

– Hmmm.

– Miért csinálja ezt Marder? Miért választott ki engem erre a dologra?

– Menti az irháját – mondta Norma. – Valószínűleg megpróbál kikerülni egy problémát, amiről ő tud, te pedig nem.

– Milyen problémát?

Norma megrázta a fejét. – Én azt tippelem, hogy a géppel van valami. Marder volt az N-22-es programvezetője. Többet tud arról a gépről, mint bárki más a társaságnál. Talán van valami, amiről nem szeretné, ha kiderülne.

– Szóval egy kitalált problémáról fog bejelentést tenni?

– Ezt tippelem.

– És én viszem el a balhét?

– Úgy néz ki – mondta Norma.

Casey hallgatott. – Mit csináljak?

– Találd ki – mondta Norma a cigarettája füstjétől hunyorogva.

– Nincs *idő*...

Norma vállat vont. – Találd ki, mi történt azzal a járattal. Mert a te fejed hullhat le. Marder így rendezte el.

Amint átment a folyosón, Casey Richmant pillantotta meg.

– Hahó...

– Később – mondta Casey.

Bement az irodájába, és becsukta az ajtót. Felvette a lánya fényképét, és azt bámulta. A képen Allison éppen kiszállt a szomszéd úszómedencéjéből. Egy másik korabéli lánnyal állt, mindketten fürdőruhában, csöpögött róluk a víz. Karcsú ifjú testek, foghíjas mosolyokkal, gondtalanok és ártatlanok.

Casey letette a képet, az asztalán álló nagy doboz felé fordult. Kinyitotta, kivette a fekete, hordozható, neoprénhevederrel ellátott CD-lejátszót. Drótok kötötték össze valami autósszemüveg-szerűséggel.

Túlméretezett volt, és úgy nézett ki, mint a védőszemüveg, azzal a különbséggel, hogy nem tapadt rá az

ember arcára. A lencsék belső oldalán fura, csillámló borítás volt. Casey tudta, hogy ez a karbantartó fejmonitor. Egy Tom Kormantól származó kártya hullott ki a dobozból. Ez állt rajta: „Ez a fejmonitor első tesztje. Jó szórakozást!”

Szórakozás.

Casey félretolta a szemüveget, és a többi papírral kezdett foglalkozni. Végre megérkezett a pilótafülke hangrögzítőjén talált hangok leírt változata. Azonkívül ott volt a *TransPacific Flightlines* egyik példánya. Az egyik lapon számárfül volt.

John Chang képénél nyílt ki az újság. Ő volt a hónap alkalmazottja. A kép nem olyan volt, mint amilyennek a faxról képzelte. John Chang nagyon jó alakú, negyvenes férfi volt. Mosolygó, túlsúlyos felesége mellette állt. És a szüleik lábainál guggoló gyerekek már felnőttek voltak: a lány közel a húszhoz, a fiú a húszas éveinek elején. A fiú az

apjára emlékeztetett, azzal a különbséggel, hogy valamivel modernebbül nézett ki, csaknem kopaszra volt vágva a haja, és a fülében kis aranykarikát viselt.

Casey elolvasta a képaláírást: „A kapitány a Lantan-szigeti strandon pihen a feleségével, Soonnal, és gyermekeivel, Ericával és Tommal.”

A család előtt a homokon egy kék törülköző feküdt, mellette egy piknikeskosár, amelyből kék csíkos törülőruha lógott ki. A jelenet hétköznapi volt és érdektelen.

Miért faxolta el ezt neki bárki is?

Megnézte a magazin keltét. Januári, három hónapos.

De valakinek megvolt ez a folyóirat, és az a valaki lemásolta, és elfaxolta Caseynek. Kicsoda? A légitársaság egy alkalmazottja? Egy utas? Kicsoda?

És *miért*?

Mit akartak ezzel közölni?

Miközben a magazinban levő képet nézegette, eszébe jutottak a vizsgálat megoldatlan számai. Egy csomó dolgot kellett még ellenőriznie, és ideje volt hozzálátni.

Normának igaza volt.

Casey nem tudta, mire készül Marder. De talán nincs is jelentősége. Mert a munkája még mindig ugyanaz, mint eddig: kitalálni, hogy mi történt az 545-ös járattal.

Casey kijött az irodájából.

– Hol van Richman?

Norma mosolygott. – Átküldtem a Sajtó Osztályra Bensonhoz. Szóltam, hogy hozzon el néhány sajtócsomagot arra az esetre, ha szükségünk lenne rájuk.

– Benson dühöngeni fog emiatt – mondta Casey.

– Bizony – mondta Norma. – Még az is lehet, hogy Richman úrnak nem lesz könnyű dolga. – Elmosolyodott és az órájára nézett. – De azt mondanám, hogy kábé egy órád van arra, hogy megcsináld, amit akarsz. Úgyhogy kezdjél hozzá.

15 ÓRA 05 PERC

Norton Hangértelmező Laboratórium

– Szóval. Singleton – mondta Ziegler, és egy intéssel jelezte, hogy üljön le. Miután Casey öt percre verte a labor hangszigetelt ajtaját, bebocsátást nyert. – Azt hiszem, megtaláltuk, amit kerestünk – mondta Ziegler.

Casey az előtte álló monitoron egy mosolygó, ölben ülő csecsemő kimerevített képét látta.

– A balesetet közvetlenül megelőző periódust akartad mondta Ziegler. – Itt most megközelítőleg tizennyolc másodperccel vagyunk a baleset előtt. Teljes audióval kezdek, aztán bevágom a szűrőket. Kész vagy?

– Igen.

Ziegler elindította a szalagot. Felhangosítva a csecsemő csámcsogása olyan volt, mint egy csörgedező patak. A kabinban uralkodó állandó zsongás morgásként hatott. – Ízük? – szólt nagyon hangosan egy férfihang a csecsemőhöz.

– Most beavatkozom – mondta Ziegler.

– Magas szintű szűrő.

A hang tompábbá vált.

– Kabinklíma-szűrő.

A csámcsogás hirtelen hangossá vált a néma háttérhez képest, a kabinmoraj eltűnt.

– Magas szintű delta-V szűrő.

A csámcsogás most kiirtódott. Casey főként háttérzajokat hallott: evőeszköz-csattogás, textilsúrlódás.

A férfi azt mondta: – Ez-gelid-arah? – A hangja hol bejött, hol elveszett.

– A delta-V szűrő nem tesz jót az emberi beszédnek – mondta Ziegler. – De ezt nem bánod, igaz?

– Nem – felelte Casey.

A férfi azt mondta: – en-raton-rjuk-esst? Miután a férfi befejezte, a képernyő újra csaknem elcsendesedett, csak néhány távoli zajt lehetett hallani.

– Most – mondta Ziegler. – Kezdődik.

A képernyőn egy számláló jelent meg, előre futott, gyorsan villogtak a piros számok, a másodperc tized- és századrészeit számlálva.

A feleség elrántotta a fejét. – Mi-olt-

ez?

– A francba – mondta Casey.

Most már hallotta. Mély hangú moraj, határozott remegő basszus hang.

– A szűrő vékonyabbá tette – mondta Ziegler. – Ez egy mély, alacsony fekvésű moraj. Lenn valahol a 2-5 herzes állományban. Majdnem vibráció.

Nincs kétség, gondolta Casey. Most, hogy a szűrők működtek, már hallotta. Ott volt.

A férfi hangja tört be, harsogó nevetés volt: – Ugi-Em.

A csecsemő újra gurgulázott, éles, fülsértő recsegésnek tűnt.

A férj azt mondta: – ár-dnem-zaértünk-es.

Az alacsony fekvésű morajnak vége szakadt.

– Állj! – mondta Casey.

A piros számok ledermedtek. Magas számok voltak a képernyőn: 11:59:32.

Majdnem tizenkét másodperc,
gondolta Casey. És tizenkét
másodpercig tart, amíg az
orrsegédszárnyak teljesen
kibocsátódnak.

*Az 545-ös járaton orrsegédszárny-
kibocsátódás történt.*

A felvételen most a meredek süllyedés
látszott, a kisgyerek lecsúszott az anyja
ölében, az anya belekapaszkodott,
arcán pánik ült. Ijedt utasok a háttérben.
A szűrőkkel a kiabálás szokatlan hangot
produkált, majdnem statikus hang volt.
Ziegler leállította a szalagot.

– Itt vannak az adataid, Singleton.
Szerintem egyértelmű.

– Kibocsátódtak az orrsegédszárnyak.

– Hát biztos, hogy ilyen hangzása van
a dolognak. Meglehetősen egyedi hang.

Miért? A repülőgép utazósebességben
volt. Miért bocsátódtak ki?

Véletlenszerű volt, vagy a pilóta csinálta? Casey megint a repülési adatrögzítőre gondolt vágyakozva. Mindezeket a kérdéseket néhány perc alatt meg lehetne válaszolni, ha megkapnák az adatrögzítő adatait. De nagyon lassan halad.

– Megnézted a felvétel többi részét?

– Nos, a következő, ami érdekes lehet, a pilótafülke riasztóberendezéseinek a hangja – mondta Ziegler. – Onnan, amikor a kamera beszorul az ajtó alá, meg tudom hallgatni az audiót, és összerakom, mit mondott a gép a pilótának. De ez még egy napot vesz igénybe.

– Maradj rajta a dolgon – mondta Casey. – Tégy meg minden lehetségest.

Ekkor megszólalt a személyi hívója. Lekapcsolta az övéről és megnézte.

***jm igazg most lokser

John Marder akarta látni. Az irodájában. Azonnal.

17 ÓRA 00 PERC

Norton Igazgatóság

John Marder most nyugodtan viselkedett, s ez veszélyes volt.

– Csak egy rövid interjú – mondta. – Maximum tíz-tizenöt perc. Nem lesz ideje a részletekbe bocsátkozni. De az IVCs vezetőjeként maga van tökéletes helyzetben ahhoz, hogy elmagyarázza a társaság elkötelezettségét a biztonság ügye iránt. Hogy milyen gondosan vizsgáljuk a baleseteket. Hogy milyen odaadóan foglalkozunk a garanciával. Azután elmagyarázza, hogy az előzetes jelentésünk szerint a balesetet egy hamisított alkatrész, egy sugárfékburok

okozta, amelyet egy külföldi javítóállomáson építettek be, tehát nem lehetett orrsegédszárnyakkal kapcsolatos esemény. És szívassa meg Barkert. Szívassa meg a *Hírvonalat*.

– John – mondta Casey. – Épp most jövök az audiolaborból. Nem kétséges, hogy a segédszárnyak kibocsátódtak.

– Az audio mindig is legföljebb közvetett bizonyíték mondta Marder. – Ziegler meg egy örült. Meg kell várnunk a repülési adatrögzítőt, hogy pontosan megtudjuk, mi történt. Közben az IVCs olyan előzetes eredményt közöl, amely kizárja az orrsegédszárnyakat.

Casey mintha kívülről hallotta volna a hangját, amikor azt mondta: – John, nekem nem tetszik ez az egész.

– A jövőről van szó, Casey.

– Értem, de...

– A kínai üzlet megmenti a társaságot. Megszűnnek a likviditási gondok, kiszélesíthetjük a fejlesztést, új gépet

építünk – fényes jövő. Erről van szó, Casey. Munkahelyek ezreiről.

– Értem, John, de...

– Hadd kérdezzek valamit, Casey. *Maga* azt gondolja, hogy valami baj van az N-22-essel?

– Egyáltalán nem.

– Úgy gondolja, hogy ez egy repülő koporsó?

– Nem.

– Mi a helyzet a társasággal? *Maga* szerint ez egy jó társaság?

– Persze.

Marder Caseyre bámult, a fejét csóválta. Végül azt mondta: – Szeretném, ha beszélne valakivel.

Edward Fuller a Norton Jogi Osztályának volt a vezetője. Vékony, félszeg, negyvenes férfi. Kényelmetlenül érezte magát Marder irodájában.

– Edward – mondta Marder –, van egy problémánk. A *Hírvonal* hétvégén, a főműsoridőben le akar adni egy riportot az N-22-esről, és ez rendkívül kedvezőtlennek ígérkezik.

– Mennyire kedvezőtlen?

– Az N-22-est repülő koporsónak nevezik.

– Ó, istenem – mondta Fuller. – Ez nagyon szerencsétlen dolog.

– Igen, az – mondta Marder. – Azért kérettem be magát, mert szeretném megtudni, mit tehetünk ez ügyben.

– Mit tehetünk? – kérdezte Fuller a homlokát ráncolva.

– Igen – mondta Marder. – Úgy érezzük, hogy a *Hírvonal* kíméletlen szenzációhajhász. A készülő riportjuk téves értesüléseken alapszik, előítéletes a termékünkkel szemben. Úgy gondoljuk, hogy szándékosan és felelőtlenül diszkreditálnak minket.

– Értem.

– Szóval – mondta Marder. – Mit tehetünk? Megakadályozhatjuk, hogy leadják a riportot?

– Nem.

– Kaphatunk bírósági végzést rá?

– Nem. Ez megelőző korlátozás lenne. És nyilvánosságpolitikai szempontból ez nem ajánlatos.

– Úgy érti, hogy rosszul veszi ki magát.

– Egy kísérlet a sajtó elhallgattatására? Az alkotmány első kiegészítésének a megsértése? Ez arra fog utalni, hogy van mit titkolnunk.

– Más szóval – mondta Marder – leadhatják a riportot, és nincs hatalmunkban leállítani őket.

– Igen.

– Oké. De szerintem a *Hírvonal* információja pontatlan és tendenciózus. Követelhetjük, hogy azonos műsoridőt kapjunk a saját érveink ismertetésére?

– Nem – mondta Fuller. – A méltányosság doktrínáját, amely magában foglalta az azonos műsoridőt, Reagan alatt szemétre vetették. A tévés hírműsorokat nem kötelezik, hogy egy ügynek minden oldalát bemutassák.

– Vagyis bármit mondhatnak, amit akarnak? Nem számít, hogy mennyire hiányzik az egyensúly?

– Így van.

– Ez nem tűnik helyesnek.

– Ez a törvény – mondta Fuller vállat vonva.

– Oké – mondta Marder. – Na most, ez a műsor egy a társaságunk számára nagyon érzékeny pillanatban kerül adásra. A rossz sajtó könnyen tönkretelheti a kínai üzletet.

– Igen, ez lehetséges.

– Tegyük fel, hogy elveszítjük az üzletet a műsoruk eredményeként. Ha be tudjuk bizonyítani, hogy a *Hírvonal* hibás képet tárt a nézők elé – és mi

megmondtuk nekik, hogy hibás –, beperelhetjük őket a veszteségek miatt?

– Gyakorlatilag nem. Valószínűleg az általuk is ismert tények „felelőtlen figyelmen kívül hagyását” kellene rábizonyítanunk, az ilyesmit azonban mindig rendkívül nehéz bizonyítani.

– Szóval a *Hírvonal* nem felelős a károkért?

– Nem.

– Azt mondanak, amit akarnak, és ha tönkreteszik nekünk az üzletet, akkor pechünk volt?

– Így van.

– *Egyáltalán* van valamilyen korlátozás, hogy mit mondhatnak?

– Nos – válaszolta Fuller a székében mocosogva. – Ha hamis színben mutatják be a társaságot, azért felelősségre vonhatók. De ebben a pillanatban itt van egy per a nyakunkban, amit az 545-ös egyik utasának ügyvédje indított ellenünk.

Úgyhogy a *Hírvonal* nyugodtan mondhatja, hogy ők csak a tényekről számolnak be: arról, hogy egy ügyvéd a következő vádakat hozta fel ellenünk.

– Értem – mondta Marder. – De egy bírósági beadványnak korlátozott a publicitása. A *Hírvonal* azonban negyvenmillió néző elé akarja tárni ezeket az örült vádakat. És így automatikusan hitelesítik őket egyszerűen azzal, hogy megismétlik a tévében. Számunkra nem a per jelent veszélyt, hanem a nyilvánosságra hozatala.

– Értem, amit mond – válaszolta Fuller. – De a törvény nem így látja a dolgot. A *Hírvonal*nak joga van beszámolni egy perről.

– A *Hírvonal* nem visel felelősséget azért, hogy a maga szakállára értelmezi a vádakat, nem számít, milyen felháborítóak? Ha az ügyvéd, mondjuk, azt állítja, hogy pedofileket

alkalmazunk, akkor a *Hírvonal* beszámolhat erről minden felelősség nélkül?

– Pontosan.

– Tegyük fel, hogy perre visszük a dolgot, és megnyerjük. Világos, hogy a *Hírvonal* hamis színben mutatta be a termékünket, ami az ügyvéd vádjain alapult, s ezeket a bíróság elvetette. Kötelezik ebben az esetben a *Hírvonalat*, hogy megcáfolja az állításait, amelyeket negyvenmillió nézőnek közvetített?

– Nem. Nem kötelezhető erre.

– Miért?

– A *Hírvonal* maga döntheti el, hogy mi az, aminek hírértéke van. Ha úgy gondolják, hogy a per kimenetele nem bír hírértékkel, akkor nem kell róla beszámolniuk. Ezt ők döntik el.

– És közben a társaság tönkremegy – mondta Marder. – Harmincezer alkalmazott elveszíti a munkáját, házát,

egészségügyi szolgáltatásait, és új karriert kezdhet a Burger Kingnél. És további ötvenezer ember veszíti el a munkáját, amikor Georgiában, Ohióban, Texasban és Connecticutban a beszállítóink tönkremennek. Mindazok a nagyszerű emberek, akik az életüket annak szentelték, hogy tervezzék, építsék és fejlesszék a legjobb gépet az iparágban, kapnak egy meleg baráti kézfogást és egy finom seggberúgást, így működik a dolog?

Fuller vállat vont. – Így működik a rendszer. Igen.

– Én azt mondanám, hogy ez a rendszer undorító.

– A rendszer az rendszer – mondta Fuller.

Marder Caseyre pillantott, és visszafordult Fullerhez. – Na most, Ed – mondta. – A helyzet nagyon

féloldalasnak tűnik. Előállítunk egy szuperterméket, és minden objektív mérés azt mutatja, hogy ez a termék biztonságos és megbízható. Éveket töltöttünk el a fejlesztésével és tesztelésével. Megcáfolhatatlan statisztikáink vannak. De maga azt mondja, hogy bejöhet egy tévés stáb, egy-két napig itt lóg, és az országos tévében teszi tönkre a termékünket. És ezután nem felelősek a tetteikért, és nekünk nem áll módunkban kártérítést követelnem.

Fuller bólintott.

– Eléggé egyoldalú – mondta Marder.

Fuller megköszöri a torkát. – Nos, nem mindig volt így. De az utóbbi harminc évben, az 1964-es Sullivan-ügy óta mindig az alkotmány első kiegészítésére hivatkoznak. Most a sajtónak sokkal nagyobb mozgástere van.

– Beleértve a visszaéléshez

szükséges teret – mondta Marder.

Fuller vállat vont. – A sajtóvisszaélésekre régóta panaszkodnak – mondta. – Néhány évvel azután, hogy elfogadták az első kiegészítést, Thomas Jefferson már panaszkodott arra, milyen pontatlan, milyen tisztességtelen a sajtó...

– De Ed – mondta Marder. – Nem a kétszáz évvel ezelőtti dolgokról beszélünk, nem néhány, gyarmati újságban megjelent piszkos vezércikkről. Egy tévéműsorról beszélünk, amelyben figyelemfelkeltő képeket mutatnak be egyidejűleg 40-50 millió embernek – ez az egész népesség jelentős százaléka –, és tönkreteszik a reputációnkat. Tönkreteszik. Igazságtalanul. Erről a helyzetről beszélünk most. Szóval mit tanácsol, Ed, mit csináljunk?

– Nos. – Fuller megint megköszöörülte a torkát. – Mindig azt tanácsolom az ügyfeleimnek, hogy mondjanak igazat.

– Nagyszerű, Ed. Ez igazi jó tanács. De mit *csináljunk*?

– Az lesz a legjobb – mondta Fuller –, ha felkészülnek arra, hogy elmagyarázzák, mi történt az 545-ös járaton.

– Négy nappal ezelőtt történt. Még nem találtuk meg az okot.

– Az lenne a legjobb, ha megtalálnák.

Miután Fuller távozott, Marder Caseyhez fordult. Nem mondott semmit. Csak nézte.

Casey ott állt egy másodpercig. Felfogta, mi volt ez a Marder és a jogász közötti párbeszéd. Nagyon hatásos előadás volt. De a jogásznak akkor is igaza van, gondolta. Az lenne a legjobb, ha megmondhatnák az igazat,

és megmagyaráznák a járaton történtekeket. Miközben Fullert hallgatta, arra gondolt, talán mégis megtalálhatná a módját, hogy elmondja az igazságot – vagy az igazságnak egy nagy részét. Elég elvarratlan szál, elég bizonytalanság van ahhoz, hogy összefüggő történetet produkáljon.

– Rendben van, John – mondta. – Vállalom az interjút.

– Nagyszerű – mondta Marder mosolyogva és a kezét dörzsölgetve. – Tudtam, hogy beleegyeznek, Casey. A *Hírvonal* holnap délután négyre jelölte ki a felvételt. Addig is szeretném, ha beszélne egy sajtókonzultánssal, egy külsőssel...

– John – mondta Casey. – A magam esze szerint szeretném intézni.

– A konzultáns nagyon kedves asszony, és...

– Sajnálom – mondta Casey. – Nincs időm.

- Segíthet magának, Casey. Ad néhány támpontot.
- John, rengeteg dolgom van – mondta Casey. És távozott.

18 ÓRA 15 PERC

Digitális adatközpont

Casey nem ígérte, hogy azt mondja, amit Marder kívánt tőle: csak annyit ígért, hogy elvállalja az interjút. Kevesebb mint huszonnégy órája volt arra, hogy jelentősebb haladást érjen el a vizsgálatban. Nem volt olyan ostoba, hogy azt képzelje, ennyi idő alatt kiderítheti, mi történt a gépen. De esetleg találhat valamit, amit elmondhat a riporternek.

Még mindig sok elvarratlan szál maradt: a rögzítőcsap lehetséges problémája. A közelségérzékelő

lehetséges problémája. Az elsőtiszt lehetséges kikérdezése Vancouverben. A videoszalag a videolaborban. A fordítás, amit Ellen Fong készít. Az a tény, hogy az orrsegédszárnyak kibocsátódtak, de utána azonnal visszacsúsztak – pontosan mit jelent ez?

Még mindig rengeteg mindennek utána kell nézni.

– Tudom, hogy szükséged van az adatokra – mondta Rob Wong a székében forgolódva. – Tudom, hidd el. – A digitális monitor szobában voltak, az adatoktól nyüzsgő képernyők előtt. – De mit vársz tőlem?

– Rob – mondta Casey. – Az orrsegédszárnyak kibocsátódtak. Tudnom kell, miért – és azt is, mi történt még a járat folyamán. Az adatrögzítő nélkül nem tudom kitalálni.

– Ebben az esetben – mondta Wong – jobb, ha szembenézel a tényekkel. Újrakalibráltuk mind a százhusz órányi adatot. Az első kilencvenhat óra rendben van. Az utolsó huszonhárom óra abnormális.

– Csak az utolsó három óra érdekel.

– Érteni – mondta Wong. – De ahhoz, hogy újrakalibráljuk azt a három órát, vissza kell mennünk oda, ahol a sín felmondta a szolgálatot, és onnan előredolgoznunk. Huszonhárom óra adatait kell kalibrálnunk. És kábé két percet vesz igénybe, hogy egy jelet újrakalibráljunk.

Casey összeráncolta a homlokát. – És ez mit jelent? – De már ki is számolta fejben.

– Jelenként két perc annyi, hogy hatvanöt hetet kell dolgoznunk.

– Ez több mint egy év!

– Ha napi huszonnégy órát dolgozunk. A realitásoknál maradvá három

évünkbe kerülne, hogy visszanyerjük az adatokat.

- Rob, most van rájuk szükségünk.
- Ezt egyszerűen képtelenség megcsinálni, Casey. Kénytelenek lesztek az adatrögzítő nélkül megoldani. Sajnálom, Casey. Ez a helyzet.

Casey felhívta a könyvelést. – Ellen Fong bent van?

- Ma nem jött be. Azt mondta, otthon dolgozik.

– Meg tudja adni a telefonszámát?

- Persze – mondta a nő. – De nem lesz otthon. Valami hivatalos vacsorára kellett mennie. Valami jótékonyági dolog, a férjével mentek.

– Mondja meg neki, hogy kerestem.

Casey felhívta a glendale-i videolabort, azt a céget, amelyik a videofelvétellel

dolgozott. Scott Harmont kérte. – Ma már nem lesz bent. Holnap van itt reggel kilenctől.

Casey felhívta Steve Nietót, a vancouveri képviselőt, és a titkárnőjére akadt. – Steve nincs bent – mondta a nő. – Korán el kellett mennie. De tudom, hogy akart magával beszélni. Azt mondta, rossz hírei vannak.

Casey felsóhajtott. Úgy tűnt, hogy ő most már mindig csak rossz híreket fog kapni. – El tudja érni?

– Holnapig nem.

– Mondja meg neki, hogy kerestem.

Megszólalt a mobiltelefonja.

– Jézusom, ez a Benson nagyon undok – mondta Richman. – Mi a baja? Azt hittem, meg fog ütni.

– Maga hol van?

- Az irodában. Elmenjek magáért?
- Nem. Már elmúlt hat óra. Mára végeztünk.
- De...
- Viszlát, holnap, Bob. Letette.

Miközben kifelé tartott az 5-ös hangárból, Casey észrevette a villanyszerelő brigádot, amely a TPA-545-öst készítette elő az esti ciklusos elektromos tesztre. Az egész repülőgépet felemelték hat méterrel a föld fölé, és most mindkét szárny, valamint a törzs elülső és hátsó része alatt súlyos kék fémoszlop tartotta. A szerelők azután fekete biztonsági hálót feszítettek ki a gép alja alá, három méterrel a föld felett. A törzs összes ajtaja nyitva volt, és a szerelők a hálón állva kábeleket vezettek az elosztódobozokból a fő tesztállványhoz, egy 2 x 2 x 2 méteres dobozhoz, amely

lent helyezkedett el, a gép egyik oldalán.

A teszt abból állt, hogy elektromos impulzusokat küldtek a repülőgép minden részében levő energiarendszerbe. Gyors egymásutánban minden összetevőt teszteltek – a kabinmegvilágítástól az olvasólámpákig, a pilótafülkében levő monitoroktól a motorgyújtásig és a futóműig. A teljes tesztciklus két óráig tart. Egy tucatszor megismétlik az éjszaka folyamán.

Amint elhaladt az állvány mellett, Casey megpillantotta Teddy Rawleyt. Teddy integetett, de nem ment oda hozzá. El volt foglalva. Nyilván hallotta, hogy a repülési teszt három nap múlva lesz, és biztos akart benne lenni, hogy az elektromos vizsgálat pontosan ment le.

Casey visszaintegetett Teddynek, de az már el is fordult.

Casey elindult vissza az irodába.

Kint kezdett sötétedni, az ég mélykék volt. Casey az Igazgatóság felé ballagott, közben hallotta a burbanki reptérről felszálló gépek állandó zaját. Útközben találkozott Amos Petersszel, aki a kocsijához ment, hóna alatt egy köteg papírral. Amos visszaneézett, és észrevette Caseyt.

– Hello, Casey.

– Hello, Amos.

Amos a kocsitetejére dobta a papírokat, lehajolt, hogy kinyissa az ajtót. – Hallom, milyen terheket raknak a válladra.

– Na igen. – Casey nem volt meglepve, hogy Amos tud róla. Mostanra valószínűleg az egész gyár tudta. Ez volt az egyik első dolog, amit megtanult a Nortonnál. Percekkel

azután, hogy megtörtént valami, már mindenki tudott mindent.

– Elvállalod az interjút?

– Azt mondtam, hogy igen.

– Azt fogod elmondani, amit ők akarnak? Casey vállat vont.

– Ne légy emelkedett és méltóságteljes – mondta Amos. – Ezek tévések. Evolúciós szintjüket tekintve a béka segge alatt vannak. Csak hazudjál. A pokolba velük.

– Majd meglátom.

Amos sóhajtott. – Elég idős vagy ahhoz, hogy tudjad, hogyan működik ez a dolog – mondta. – Jössz hazafelé?

– Még nem.

– Én a helyedben nem lófrálnék az üzemben este, Casey.

– Miért nem?

– Az emberek idegesek – mondta Amos. – A következő néhány napon jobb korán hazamenni. Tudod, mire gondolok?

- Majd észben tartom.
- Ajánlom is, Casey. Komolyan mondom. Beszállt a kocsiba és elhajtott.

19 ÓRA 20 PERC

MEO

Norma rég elment. A MEO irodája kihalt. A takarítók már elkezdték a munkát a hátsó szobákban. Casey hallotta a kis zsebrádió hangját, a „Fuss, bébi, fuss”-t játszotta.

A kávéfőző géphez ment, töltött magának egy csésze hideg kávé, és bevitte a szobájába. Felkapcsolta a villanyt, és az íróasztalán várakozó papíroszlopra bámult.

Leült, és megpróbálta elhessegetni a félelmét. Húsz órája volt az interjúig, és a verziói egymás után omlottak össze.

Csak hazudjál. A pokolba velük.

Sóhajtott. Talán Amosnak van igaza.

A papírokat bámulta, eltolta John Chang és mosolygó családjának fotóját. Nem tudta, mit csináljon azon túl, hogy végigfutja a papírokat. És ellenőrzi.

Újra a repülési terv papírjait vette elő. Megint kínozta valami. Emlékezett, hogy volt egy ötlete, épp azelőtt, hogy Marder felhívta előző este. Az volt az érzése... de mi volt az?

Akármi is volt, mostanára eltűnt. Kirakta maga elé a repülési tervet, amely tartalmazta a személyzeti listát is.

John Zhen Chang, kapitány 5/7/51 F
Leu Zan Ping, elsőtiszt 3/11/59 F
Richard Yong, elsőtiszt 9/9/61 F
Gerhard Reimann, elsőtiszt 7/23/49 F
Thomas Chang, elsőtiszt 6/29/70 F
Henri Marchand, mérnök 4/25/69 F
Robert Sheng, mérnök 6/13/62 F
Harriet Chang, légiutas-kísérő 5/12/77

N

Linda Ching, légiutas-kísérő 5/18/76 N
Nancy Morley, légiutas-kísérő 7/19/75
N

Kay Liang, légiutas-kísérő 6/4/67 N
John White, légiutas-kísérő 1/30/70 F
M. V. Chang, légiutas-kísérő 4/1/77 N
Sha Yan Hao, légiutas-kísérő 3/13/73 N
Y. Jiao, légiutas-kísérő 11/18/76N
Harriet King, légiutas-kísérő 10/10/75N
B. Choi, légiutas-kísérő 11/18/76N
Yee Chang, légiutas-kísérő 1/8/74 N

Casey szünetet tartott, lenyelt egy kis hideg kávét. Van valami furcsa ezen a listán, gondolta. De nem tudta volna pontosan megmondani, hogy micsoda.

Félretette a listát.

A következő papír a Dél-kaliforniai Légiforgalmi Bevezető Irányítással (LBI) való beszélgetés lejegyzett szövege volt. Szokás szerint központosítás nélkül írták le, az 545-ös közvetítései más gépek közvetítéseivel keveredtek.

05:43:12 UAH 198-as 565
magasság 10 ezer méter

05:43:17 USA 2585-ös újra rajta
vagyok a frekvencián másik rádióra
kapcsoltam bocs

05:43:15 LBI 198-as vettem vettem

05:43:19 AAL001-es megmaradt
üzemanyag 4201

05:43:22 LBI vettem 2585-ös
semmi probléma most már halljuk

05:43:23 TPA-545-ös itt a
transpacific 545-ös vészhelyzet

05:43:26 LBI rendben 001-es

05:43:29 LBI folytassa 545-ös

05:43:31 TPA-545-ös elsőbbséget
kérek kényszerleszálláshoz Los
Angelesben

05:43:32 AAL001-es süllyedek 9
ezer méterre

05:43:35 LBI oké 545-ös vettem a
kérését

05:43:40 TPA-545-ös rendben

05:43:41 LBI részletezze a
vésszhelyzet jellegét

05:43:42 UAH 198-as 321 10 ezer
méter magasság

05:43:55 AAL001-es körözök 269

05:44:05 TPA-545-ös az utasoknak
sürgős segítségre van
szüksége mentőt kérünk a
leszálláskor harminc vagy
negyven mentőt talán
többet

05:44:10 LBI TPA-545-ös ismételje
meg negyven mentőt kér

05:44:27 UAH 198 124,9-re
fordulok

05:44:35 TPA-545-ös igen
kegyetlen turbulenciába
kerültünk a repülés alatt az
utasok és a személyzet
tagjai között sérültek
vannak

05:44:48 LBI vettem 198-as minden
jót

05:44:50 LBI transpacific tehát
negyven mentőt kér a leszálláshoz
05:44:52 UAH 198-as köszönöm

Caseyt elgondolkoztatta a párbeszéd, mivel a pilóta zavaros viselkedésére utalt.

Például feltűnő, hogy a Transpacific incidense nem sokkal reggel öt óra után történt. Ebben az időben a gép még mindig rádiókapcsolatban volt a honolului irányítóval. Ennyi sérüléssel a kapitány Honolulunak is jelenthette volna a vészhelyzetet.

De nem ezt tette.

Miért?

Ehelyett folytatta az útját Los Angelesbe. És addig várt, amíg már a leszálláshoz közel került, s csak akkor jelentette a vészhelyzetet.

Miért várt ilyen sokáig?

És miért mondta azt, hogy az incidenst turbulencia okozta? A pilóta tudta, hogy

ez nem igaz. A stewardessnek azt mondta, hogy az orrsegédszárnyak bocsátódtak ki. És Casey tudta Ziegler audiójából, hogy az orrsegédszárnyak *valóban* kibocsátódtak. Akkor miért nem jelentette ezt a pilóta? Miért hazudott a bevezető irányításnak?

Mindenki egyetértett abban, hogy John Chang jó pilóta. Akkor mi magyarázza a viselkedését? Sokkolva volt? Még a legjobb pilóták is furcsán viselkednek néha válsághelyzetben. De itt – úgy tűnt – mintha valósággal meg lett volna tervezve. Casey tovább olvasott:

05:44:59 LBI egészségügyisekre is
szükségük van milyen
jellegűek a szóban forgó
sérülések

05:45:10 TPA-545-ös nem tudom
biztosan

05:45:20 LBI tud mondani valami
becsült számot

05:45:30 TPA-545-ös sajnálom de nem lehetetlen bármit is megbecsülni

05:43:32 AAL001-es 2129 világos

05:45:35 LBI van eszméletlen a sérültek között

05:45:40 TPA-545-ös nem azt hiszem nincs de ketten meghaltak

A kapitánynak mintha utólag jutottak volna csak eszébe a halálesetek. Vajon mi ez az egész?

05:45:43 LBI vettem 001-es

05:45:51 LBI milyen állapotban van a repülőgépük

05:45:51 TPA-545-ös az utaskabin megsérült de csak kisebb sérülésről van szó

Casey azt gondolta: *csak kisebb sérülés?* A kabinban több millió dolláros kár keletkezett. Lehet, hogy a kapitány nem ment hátra megnézni? Nem

becsülte fel a kár mértékét? Miért mondta, amit mondott?

05:46:12 LBI milyen állapotban van a pilótafülke

05:46:22 TPA-545-ös a műszerek működnek a repülési adatrögzítő egység nominális

05:46:31 LBI vettem 545-ös milyen állapotban van a személyzet

05:46:38 TPA-545-ös a kapitány és az elsőtiszt jó állapotban van

Ebben a pillanatban az egyik elsőtiszt véres volt. Megint felmerül: talán nem tudta a kapitány? Casey a leirat többi részére pillantott, aztán félretette. Holnap megmutatja Felixnek, megkérdezi a véleményét.

Továbbment, átnézte a szerkezeti jelentéseket, a belsőkabin-jelentéseket, a megfelelő adatokat a hamisított csapról és a hamisított

sugárfékburokról. Egyenletesen,
türelmesen folytatta a munkát,
miközben ráköszöntött az éjszaka.

Tíz óra után tért rá ismét az 545-ös járat
kinyomtatott hibajegyzékére. Azt
remélte, hogy ezt átugorhatja, és
helyette a repülési adatrögzítő
információit használhatja. De most nem
maradt más, mint átrágni magát ezen.

Ásítózva, fáradtan kezdte el nézegetni
az első oldal számoszlopait:

```
SEB.TEST      00000010000  
CSŰRŐ SZERVO  00001001000  
AOA INV       10200010001  
CFDS ÉRZÉK. HIBA  00000010000  
CRZ CMD MON INV10000020100  
MAGAS.KORMÁNY 00000000010  
HAJTÓMŰ NYOMÁS  00000010000  
REP.OPT. RSZR 00000040000  
NYOMÁS MAG.   00000030000
```

G/S SEB	00000010000	
ORRSSZRNY		FELSZÁLL.
	00000000000	
G/S DEV INV	00100050001	
FÖLD FEL.SEB.	00000021000	
TÉNYLEGES SEB	00001010000	
TAS INV	00001010000	
TAT INV	00000010000	
SEG 1	00000000000	
SEG 2	00000000000	
SEG 3	00000000000	
SEG KL	01000000000	
A/S ROX-P	00000100000	
RDR KÖZ-1	00001001000	
AOA BTA	10200000001	
FDSRG	00000010000	
F-CMD MON	10000002010	

Casey nem akarta ezt az egészet. Még nem vacsorázott, és tudta, hogy muszáj ennie. És egyébként is csak az SEG-olvasatokra volt szüksége az egész listából. Megkérdezte Ront, aki azt

mondta, hogy az első a segédhajtómű, a másodikat és a harmadikat nem használták, és a negyedik, az SEG KL jelzésű az üzemeltető által beszerelt rendszer. De ezekkel nincs semmi baj, mondta Ron, mert a zéró érték normális. Ez az alapértelmezés.

Úgyhogy most már tényleg befejezhetette ezt a listát.

Kész volt.

Casey felállt az asztaltól, kinyújtózkodott, az órájára nézett. Negyed tizenegy volt. Jó lenne aludni egy kicsit, gondolta. Akárhogy is, de holnap a tévében kell szerepelnie. Nem szeretne volna, ha utána felhívja az anyja azzal, hogy: „Drágám, *olyan fáradtnak* néztél ki...”

Casey összehajtotta a kinyomtatott listát, és eltette.

A nulla, gondolta, a tökéletes alapértelmezés szerinti érték. Ennyire

jutott, legalábbis ami a ma esti munkáját illeti.

Egy nagy nulla, amit elért.

– Egy nagy kövér nulla – mondta hangosan. – Semmi más.

Nem volt kedve azon gondolkozni, hogy ez mit jelent kifutott az időből, a terve, hogy felgyorsítsa a nyomozást, megbukott, és az egésznek az lesz a vége, hogy holnap délután ott fog ülni a kamera előtt, a híres Marty Reardon fogja kérdezni, és nem lesz a tarsolyában egy jó válasz sem. Azokon kívül, amiket John Marder akart a szájába adni.

Csak hazudjál. A pokolba velük.

Lehet, hogy ez lesz a vége.

Elég öreg vagy ahhoz, hogy tudjad, hogyan működnek ezek a dolgok.

Casey kikapcsolta az íróasztal lámpáját, és elindult az ajtó felé.

Elköszönt Esthertől, a takarítónőtől, és kiment a folyosóra. Beszállt a liftbe, és megnyomta a földszinti gombot.

A gomb kigyulladt, ahogy hozzáért.

Az „1” jel villant fel.*

[* Amerikában (Angliával ellentétben) a földszintet *first floor*-nak, vagyis „első szint”-nek nevezik, ezért villan fel az „1”-es jel.]

Casey ásított, miközben az ajtó csukódni kezdett. Igazán fáradt volt. Ostobaság ilyen sokáig dolgozni, így buta hibákat követhet el, átsiklik a dolgok felett.

Az égő gombra nézett.

És akkor beléhasított a felismerés.

– Itt felejtett valamit? – kérdezte Esther, amikor Casey visszatért az irodába.

– Nem.

Gyorsan végigpörgette az asztalán fekvő papírokat. Rakosgatta a lapokat

összevissza. Hagyta, hogy a padlóra hulljanak.

Ron azt mondta, hogy az alapértelmezés zéró, ezért aztán ha zérót látsz, nem tudod, használták-e a rendszert vagy sem. De ha 1-es számot látsz... az azt jelenti, hogy... Megtalálta a listát, ujjával végigfutott a számsorokon:

SEG 1	000000000000
SEG 2	000000000000
SEG 3	000000000000
SEG KL	010000000000

Itt egy 1-es szerepel! Az SEG KL hibát regisztrált a repülés második szakaszában. Ez azt jelenti, hogy az SEG KL rendszert használta a repülőgép.

De mire?

Casey visszafojtotta a lélegzetét.

Alig mert reménykedni.

Ron azt mondta, hogy az SEG KL az üzemeltető választható kiegészítései közé tartozik. A vásárló az olyan extra alkatrészekre használta, mint például a karbantartási adatrögzítő.

A karbantartási adatrögzítő egy csomó olyan paramétert felvett, mint amit a szokványos digitális repülési adatrögzítő is. Ha ezen a repülőgépen volt karbantartási adatrögzítő, ez megoldhatná az összes problémát.

De Ron állította, hogy a gépen nem volt karbantartási adatrögzítő.

Azt mondta, hogy megnézte a farokrészben, ahova az N-22-esen általában beszerelik. És ott nem volt.

És más egyéb helyen vajon megnézte-e?

Átkutatta-e a gépet?

Casey tudta, hogy egy választható berendezés, mint amilyen a karbantartási adatrögzítő is, nem tartozik az FAA-szabályozás alá.

Akárhol elhelyezhették a repülőgépen, az üzemeltető kívánsága szerint – a gép hátsó részében, a teherrészlegben vagy a rádióállványban a pilótafülke alatt... Akárhol lehetett.

Vajon Ron tényleg jól utánanézett?

Casey elhatározta, hogy maga ellenőrzi.

A következő tíz percet azzal töltötte, hogy végiglapozta az N-22-es javítási kézikönyveit, de sikertelenül. A kézikönyvek egyáltalán nem említették a karbantartási adatrögzítőt, vagy legalábbis nem talált rájuk semmi utalást. De az irodájában levő kézikönyveket mind saját használatra tartotta: Caseynek nem volt közvetlen köze a karbantartáshoz, és nem rendelkezett a legfrissebb változatokkal. A legtöbb kézikönyv öt éve ott hevert,

abból az időből származtak, amikor Casey belépett a társasághoz.

Ekkor vette észre a szemüveges monitort az asztalán.

Várjunk csak egy percet, gondolta. Megragadta a szemüveget, felvette. Összekötötte a CD-lejátszóval, és bekapcsolta.

Semmi sem történt.

Néhány percre tétozott szemén a felszereléssel, ekkor rájött, hogy a szerkentyűben nincs CD-lemez. Megnézte a tartódobozt, megtalálta az ezüstös színű lemezt, és becsúsztatta a lejátszóba. Újra bekapcsolta.

A szemüveg felvillant. Casey a kézikönyv első oldalát látta a szemüveg belsejébe kivetítve. Nem volt egészen biztos benne, hogyan működik a szerkentyű, mivel a szemüveg csak 2,5 cm-re volt a szemétől, de a kivetített oldal mintha 60 cm-re tőle úszott volna

a levegőben. Az oldal csaknem átlátszó volt, keresztül tudott rajta nézni.

Korman szerette mondogatni, hogy a virtuális valóság valószerűtlen hülyeség, csak néhány speciális alkalomra jó. Az egyik ilyen a karbantartás. Elfoglalt embereknek, akik műszaki környezetben dolgoznak, olyan embereknek, akiknek tele van vagy olajos a keze, nincs idejük vagy hajlandóságuk átlapozni vastag kézikönyveket. Ha egy szerelő kilenc méter magasan a levegőben van, és éppen a hajtóművet próbálja megjavítani, nem hurcolhat magával egy köteg, egyenként háromkilós kézikönyvet. Ezért tökéletes ezekre az esetekre a virtuális monitor. És Korman készített egyet.

Miközben a CD-lejátszó gombjait nyomogatta, Casey rájött, hogyan lapozgathat a kézikönyvekben. Volt egy keresési funkció is, ami egy a

levegőben lógó klaviatúrát villantott fel: a használónak folyamatosan nyomnia kellett egy újabb és újabb gombot, hogy a kurzort a megfelelő betűkre vezesse. Elég kényelmetlen volt.

De működött.

Egy másodperc után a levegőben felvillant egy oldal:

N-22

KARBANTARTÁSI ADATRÖGZÍTŐ JAVASOLT ELHELYEZÉSEK

További gombok megnyomásával Casey végigfutott egy csomó diagramon, amelyek részletesen bemutatták azokat a helyeket, ahol az N-22-esen elhelyezhették a karbantartási adatrögzítőt.

Volt vagy harminc ilyen hely.

Casey az övére csatolta a lejátszót, és elindult az ajtó felé.

22 ÓRA 20 PERC

Marinai repülőtér

Marty Reardon még mindig Seattle-ben volt.

A Gatesszel készült interjúja elnyúlt, és lekéste a gépét. Most úgy volt, hogy reggel jön. Jennifernek újra kellett gondolnia a menetrendet.

Rájött, hogy nem lesz könnyű napja. Eredetileg abban bízott, hogy 9-kor kezdenek. Most azonban kiderült, hogy legkorábban 10-kor kezdhetnek. A hotelszobájában ült a laptop felett, próbálta kitalálni, hogy legyen.

9:00-10:00 Utazás a Los Angeles-i repülőtérre

10:00-10:45 Barker az irodájában

11:00-11:30 King a reptéren

11:30-12:00 FAA a reptéren

12:15-13:45	Utazás Burbankbe
14:00-14:30	Rogers Burbankben
14:30-15:30	Felvétel a Norton előtt
16:00-16:30	Singleton a Nortonban
16:30-18:00	Utazás a Los Angeles-i reptérre

Ez túl szoros. Nincs idő az ebédre, a forgalmi dugókra, a szokásos forgatási fennakadásokra. És holnap péntek: Marty majd haza akar indulni New Yorkba a délután 6 órás géppel. Új barátnője van, és szereti vele tölteni a hétvégét. Marty nagyon dühös lesz, ha lekési a járatot.

És nyilvánvalóan le fogja késni.

A probléma az volt, hogy mire Marty befejezi Singletonnal Burbankben, elkezdődik a csúcsidő. Soha nem éri el azt a gépet. Igazából fél háromig el kéne indulnia Burbankból. Ami azt jelenti, hogy Singletont előbbre kell venni, az ügyvédet pedig későbbre.

Jennifer attól félt, hogy elveszti az FAA-s fickót, ha az utolsó pillanatban változtatja meg az időpontot. De az ügyvéd rugalmas lesz. Ha megkérik, éjfélig is vár.

Már beszélt az ügyvéddel. King felvágós volt, de a rövid snittekben kézenfekvően viselkedett. Öt-tíz másodperc. Ez átütő. Érdeemes megcsinálni.

9:00-10:00 Utazás a Los Angeles-i repülőtérre

10:00-10:45 Barker az irodájában

11:00-11:30 FAA a reptéren

11:30-12:30 Utazás Burbankbe

12:30-13:00 Rogers Burbankben

13:00-13:30 Felvétel a Norton előtt

14:00-14:30 Singleton a Nortonban

14:30-16:00 Utazás a Los Angeles-i reptérre

16:00-16:30 King a reptéren

17:00-18:00 Indulás haza

Ez már működni fog. Jennifer fejben végiggondolta a lehetőségeit. Ha a fickó az FAA-tól jó lesz (Jennifer még nem találkozott vele, csak telefonon beszéltek), akkor Marty elbeszélgethet vele. Ha túl sokáig fog tartani az út Burbankból, akkor kilövi Rogerst, aki amúgy is nagyon gyenge, és rögtön odamennek Marty kinti felvételére. Singleton gyorsan le fog menni – Jennifer ezen a ponton mozgásban akarta tartani Martyt, hogy ne túlságosan támadja a nőt. A szoros beosztás sokat fog segíteni.

Aztán vissza a Los Angeles-i reptérre, végeznek Kinggel, Marty elrepül 6-kor, és Jennifernek meglesz a felvétele. Elmegy egy vágóstúdióba, összevágja az anyagot, és átküldi New Yorkba. Szombat reggel jelentkezik Dicknél, meghallgatja a hozzászólásait,

végrehajtja a javításokat, és újra átküldi dél körül. Bőven megcsinálják időre.

Felírta magának, hogy reggel fel kell hívnia a Nortont, és szólnia, hogy két órával korábban biztosítsák Singletont.

Végül Jennifer elővette azt a háttérdokumentumokat tartalmazó faxköteget, amit a Norton küldött az irodájába

Deborah kutatómunkájához. Jennifer sosem fárasztotta magát azzal, hogy átnézzék az ilyesmit, és most sem fogja magát fárasztani, csak ha nincs jobb dolga. Gyorsan átpörgette a papírokat. Az volt, amire számított – önigazolások, amelyek arról szóltak, hogy az N-22-es biztonságos gép kitűnő statisztikával...

Lapozgatás közben hirtelen megállt.

Rámeredt a lapra.

– Ezek hülyéskednek – mondta.

És becsukta a dossziét.

22 ÓRA 20 PERC

5-ös hangár

Éjjel a Norton gyár kihaltnak tűnt, a parkolók csaknem üresek voltak, az őket körülvevő épületek csendesek. De fényesen ki volt világítva minden. A biztonsági szolgálat egész éjjel bekapcsolva tartotta a pásztázó reflektorokat. Az összes épület sarkaira videomonitorokat szereltek fel. Amint Casey átment az Igazgatóságról az 5-ös hangárhoz, hallotta a saját kopogó lépteit az aszfalton.

Az 5-ös hangár nagy ajtajai le voltak húzva és be voltak zárva. Casey Teddy Rawleyt pillantotta meg, kint állt, és a villanyszerelő csoport egyik tagjával beszélgetett. A reflektorfényben megremegett a cigarettafüst. Casey az oldalajtóhoz ment.

– Szia, kicsim – mondta Teddy. – Még

mindig itt vagy, hm?

– Igen.

Casey elindult befelé. A villanyszerelő azt mondta: – Az épület le van zárva. Senki sem mehet be. A ciklusos elektromos tesztet csináljuk.

– Semmi baj – mondta Casey.

– Sajnálom, de nem lehet – mondta a fickó. – Ron Smith szigorúan megparancsolta. Senki sem mehet be. Ha hozzányúl bármihez a repülőgépen...

– Óvatos leszek – mondta Casey.

Teddy ránézett, odament. – Tudom, hogy az leszel mondta –, de szükséged lesz erre. – A kezébe adott egy nehéz, majdnem egy méter hosszú elemlámpát. – Bent sötét van, tudod?

A villanyszerelő azt mondta: – És nem kapcsolhatja be a világítást, nem idézhet elő változást a környezet fluxusában...

– Értem – mondta Casey. A tesztelő felszerelés érzékeny volt, ha bekapcsolja a fluoreszkáló fényeket, esetleg megváltoztathatja a műszerek jelzését.

A villanyszerelő még mindig rágódott.
– Talán inkább felhívom Ront, és szólok neki, hogy maga be akar menni.

– Hívjon fel, akit csak akar.

– És ne érjen hozzá a korláthoz, mert...

– Nem fogok. Az isten szerelmére, tudom, mit csinálok.

Casey bement a hangárba.

Teddynek igaza volt: bent sötétség fogadta. Casey inkább érezte, mint látta az őt körülvevő hatalmas teret. Homályosan tudta csak kivenni a felette magasodó gép körvonalait: az összes ajtó és nyílás nyitva volt, mindenhol kábelek lógtak. A farok alatt a tesztelődoboz halvány kék fényt bocsátott ki magából. A képernyő

villogott, amint egymás után működésbe léptették a rendszereket. Casey látta, ahogy be-, azután kikapcsolták a pilótafülke fényeit. Ezután következtek az elsőkabin-fények, fényesen világítottak kilenc méterrel a feje felett. Aztán újra a sötétség. Egy pillanattal később a szárnyak végein és a gép farkán gyulladtak ki a jelzőfények, meleg fehér villanásokkal világítva meg a termet. Majd ismét sötétség következett.

Hirtelen fényesen kigyúltak az első fények a szárnyon, és a futómű elkezdett behúzódni. Mivel a gépet a föld felett rögzítették, a futómű szabadon tudott ki- és behúzódni. Ezen az éjszakán ez legalább egy tucatszor fog megismétlődni.

Casey hallotta, hogy a villanyszerelő a hangár előtt még mindig aggodon beszél. Teddy nevetett, és a villanyszerelő még valamit mondott.

Casey bekapcsolta a lámpáját, és elindult előre. A lámpa erős fénnnyel világított. Casey megcsavarta a peremét, így a fénycsóva szélesebb lett.

Most a futómű teljesen be volt húzva. Aztán kinyílt a futóaknaajtó, és a futómű elkezdett kijönni, előbújtak a nagy gumikerekek, majd hidraulikus recsegéssel megfordultak. Egy másodperc múlva kigyulladt a felségjelzést megvilágító lámpa a faroknál. Azután újra kialudt.

Casey a hátsó műszaki rekeszben kezdte, a farokrészben. Ron azt mondta, hogy a karbantartási adatrögzítőt nem találta ott, de úgy érezte, hogy ellenőriznie kell. Felmászott a gép hátsó részéhez vezető széles lépcsőn, és közben nagyon vigyázott, hogy ne érjen hozzá a korláthoz, amelyhez tesztkábeleket erősítettek: nem akart zavart vagy földelési ingadozást okozni.

A hátsó műszaki rekesz, amelyet a farok felső részébe építettek be, közvetlenül a feje felett volt. A rekesz ajtaját nyitva találta. Casey bevilágított. A rekesz felső felületét a turbinagenerátor alsó része foglalta el. Segédhajtóműként szolgált: a fő egységeket félköríves csövek és fehér burok vette körül. Alul leolvasó műszerek, fekete FCS-dobozok. Ha a karbantartási adatrögzítő is itt van, könnyen lehet, hogy nem fogja észrevenni, hiszen ezek a műszerek összesen húsz centi szélesek.

Casey feltette a szemüveges monitort és bekapcsolta a CD-lejátszót. A szeme előtt azonnal megjelent a hátsó műszaki rekesz rajza. Ezen keresztül látta a valóságos rekeszt is. A karbantartó adatrögzítőt jelző kockát piros vonal keretezte a rajzon. Az igazi rekeszben ezen a helyen egy tartalék műszer volt:

az irányító rendszerhez szükséges hidraulikus nyomást olvasta le.

Ronnak igaza volt.

Itt nincs karbantartási adatrögzítő.

Casey lemászott a lépcsőn a földre, és a gép alatt elsétált az első műszaki rekeszhez, amely közvetlenül az orrkormány mögött helyezkedik el. Ezt is nyitva találta. A földön állva bevilágított a rekeszbe, és rákattintott a kézikönyv megfelelő oldalára. A levegőben újabb kép jelent meg. Azt mutatta, hogy az adatrögzítő a jobb oldali belső elektrikus állványban van, a hidraulikát aktiváló sínek mellett.

Itt sem volt. A rekesz üresen tátongott, csak egy kerek konnektor fémrészei csillogtak homályosan.

Valahol a gép belsejében kell lennie.

Casey elindult jobbra, ahol a guruló lépcső kilenc méter magasra vezetett, az utasajtóhoz, amely pontosan a pilótafülke mögött helyezkedett el.

Hallotta saját fémesen kongó lépteit, amint belépett a gép belsejébe.

Sötét volt, Casey hátravilágított a lámpájával, a fénycsóva a kabinban mozgott. Az utaskabin még csúnyábban festett, mint előzőleg, sok helyen a lámpa a szigetelőelemek tompa fényű ezüstjét világította meg. A villanyszerelők leszedték az ablakok körül a belső paneleket, hogy eljussanak a falakon levő elosztódobozokhoz. Casey még mindig érezte a hányás enyhe szagát, amit valaki édes virágillatú dezodorral próbált enyhíteni.

A háta mögött hirtelen kivilágosodott a pilótafülke. A felső térkép lámpák gyulladtak ki, lágyan világították meg a két ülést, azután a videoképernyők sora éledt fel, a felső panelek villogó fényei. Megszólalt a nyomtató a lábazon, kinyomtatott néhány tesztst, azután

elhallgatott. Az összes pilótafülkébeli fény kialudt.

Újra sötét volt.

Rögtön ezután a Casey feje fölött levő első konyha fényei gyulladtak ki, fellobbantak a fűtés és a mikrohullámú sütő lámpái, megszólaltak a túlmelegítés és az időzítő figyelmeztető jelei. Aztán mindennek vége szakadt. Újra csönd lett.

Sötétség.

Casey még mindig az ajtó mögött állt, az övében levő CD-lejátszót tapogatta, amikor mintha lépteket hallott volna. Várt, hallgatózott.

Nehéz volt eldönteni, mi volt ez: a ciklusban ellenőrzött elektromos rendszerek miatt állandó egymásutánban követték egymást a puha csöngetések és kattánások, amelyek a reléktől és a mágnesetekercsektől származtak. Casey keményen fülelt.

Igen, most már biztosan hallotta.

Léptek.

Valaki lassan, egyenletesen lépkedett a hangáron keresztül.

Casey ijedten hajolt ki az ajtón, és hangosan kiszólt: – Teddy? Te vagy az?

Hallgatózott.

A lépések megszűntek.

Csend.

Relék kattogása.

A pokolba is, döntött Casey. Feljött ide egyedül, egy felszaggatott gépre, és ez az egész az idegeire megy. Fáradt. Képzeli.

A konyhán keresztül átkerült a bal oldalra, ahol a szemüveges monitor egy kiegészítő villamos tárolópanelt mutatott a padlóhoz közel. A panelfedőt már levették. Az átlátszó rajzon keresztül nézte. Főként másodlagos elektronikai dobozok foglalták el, és kevés hely volt...

Nincs karbantartási adatrögzítő.

Elindult a kabin belsejébe, a középső rész válaszfala felé. Itt is volt egy kisebb tárolóegység, amelyet a válaszfal keretébe építettek bele, közvetlenül a képeslaptartó alá. Hülye egy hely ahhoz, hogy ide szereljék be az adatrögzítőt, gondolta, és nem is lepődött meg, amikor itt sem talált semmit.

Négygyel megvan. Még huszonhat van hátra.

Most a farok irányában haladt, a hátsó rész belső tárolórekeszéhez. Ez sokkal valószínűbb hely volt: a négyzetes szervizpanel, amely a hátsó kijárat ajtótól balra helyezkedett el, a gép oldalában. A panel nem volt odacsavarozva, zsanér erősítette fel, ami megközelíthetőbbé tette a siető szerelők számára.

Casey a nyitott ajtóhoz lépett. Hűvös szellőt érzett. Kint sötét volt, nem látta a

földet, amely valahol tizenkét méterrel alatta sejlett. Az ajtó melletti panel már nyitva volt. Casey megnézte a tervrajzon. Ha itt van az adatrögzítő, akkor a jobb alsó sarokban lesz, a kabinfények és a személyzeti telefon kapcsolói mellett.

Nem volt ott.

Kigyulladtak a szárny végi fények, egymás után villantak fel a gyémántos ragyogású lámpák. A gép belsejében éles árnyékokat vetítettek a nyitott ajtón és az ablaksoron keresztül. Aztán megint kialudtak.

Klikk.

Casey megdermedt.

A hang valahonnan a pilótafülke felől jött. Fémes hang volt, mint amikor valaki belerúg valamilyen műszerbe.

Újra hallgatózott. Puha lépés, egy reccsenés.

Valaki a kabinban tartózkodott.

Casey lehúzta a fejéről a szemüveges monitort, hagyta a nyakán lógni. Csendesen jobbra csúszott, az ülésor mögött, a gép hátában guggolt le.

A léptek közelebb jöttek. Bonyolult hang. Mormogás. Többen lettek volna?

Casey visszatartotta a lélegzetét.

A kabinfények kigyulladtak, először elől, azután a gép közepén, azután hátul. De a legtöbb mennyezeti lámpa lógott, ezért fura árnyékok vetültek előre. A fények újra kialudtak.

Casey megmarkolta a lámpáját. A súlyos tárgy jó érzéssel töltötte el. Jobbra fordult, hogy kikémleljen az ülések közül.

Újra hallotta a lépteket, de nem látott semmit.

Azután a leszállófények gyulladtak ki, és visszatükröződő ragyogásukban a mennyezeten forgó oválisok sora jelent meg a két oldalon levő ablakokból. Az oválisok között egy árnyék mozgott.

Valaki a folyosón haladt előre.

Nem jó, gondolta Casey.

Mit csináljon? A kezében ott volt a lámpa, de nem táplált illúziókat afelől, hogy mennyire képes magát megvédeni. Ott volt nála a mobil telefonja. A személyi hívója. A...

A hívó után nyúlt, és halkan bekapcsolta.

A férfi most már közel járt. Casey fájo nyakkal csúszott előre, és most észrevette. Már majdnem a gép hátsó részébe ért, mindenfelé nézelődött. Casey nem látta a férfi arcát, de a visszatükröződő leszállófényekben látta a piros csíkos ingét.

A leszállófények kialudtak.

A kabin elsötétült.

Casey visszatartotta a lélegzetét.

Hallotta a relé halk kattanását, amely valahonnan előlről jött. Tudta, hogy villamos eredetű hang, de a piros csíkos ingű történetesen nem tudta. Csendben

felszisszent, mint aki meglepődött, és gyorsan elindult előre.

Casey várt.

Egy idő után úgy érezte, hogy hallja a fémlépcsőn lefelé tartó léptek zaját. Nem volt benne biztos, de úgy tűnt.

A repülőgépen csend volt.

Óvatosan kijött a hátsó ülés mögül. Itt az ideje, hogy kijussak innen, gondolta. A nyitott ajtóhoz indult, közben hallgatózott. A léptek kétségtelenül távolodtak, a hang fokozatosan elhalt. Felgyulladtak az orrlámpák, és Casey megpillantott egy hosszú árnyéket. Egy férfiét.

Éppen kifelé tartott.

Egy belső hang azt mondta: „Gyerünk innen”, de Casey, nyakában a szemüvegmonitorral, habozott. Egy csomó időt kell hagynia a kifelé tartó férfinak, hogy kiérjen a hangárból – nem akart lemenni, és a földön találkozni vele. Inkább úgy döntött, hogy körülnéz

egy újabb rekeszben.

Felvette a szemüveget, megnyomta a lejátszó gombját. Megjelent a következő oldal.

A következő rekesz közel volt, közvetlenül a mellett a hátsó ajtó mellett, ahol Casey állt. Kihajolt az ajtón, és a jobb kezével tartva magát úgy találta, hogy könnyen bele tud nézni a paneldobozba. A burkolatot már felnyitották. Elektromos sínek három függőleges sorát látta, valószínűleg a két hátsó ajtót működtették. Az alján pedig...

Igen.

A karbantartási adatrögzítő.

Zöld műszer volt, felül fehér csíkkal. Stencilezett betűk: KARB ADT RÖG 041/B. A kábé 20 x 20 centiméteres alapú fémdobozon egy csatlakozó kifelé állt. Casey benyúlt, megmarkolta a dobozt, és finoman megrántotta. Fémcsattanással szabadult ki a belső

csatlakozóból. És ott volt Casey kezében.

Oké!

Casey visszalépett a bejárat belsejébe, most már mindkét kezével tartva a dobozt. Annyira izgatott volt, hogy remegett. Ez mindent megváltoztat!

Annyira izgatott volt, hogy nem hallotta a rohanó léptekeket a háta mögött. Csak akkor vette észre, amikor már késő volt. Erős kezek lökték meg, Casey felkiáltott, azután a teste kiesett az ajtón, bele a semmibe.

Zuhanás.

A kilenc méter mélyen levő földre.

Döbbenetesen hamar – túlságosan hamar – éles fájdalmat érzett az arcán. Ezután a teste földet ért, de valami nagyon furcsa volt. Az egész testén furcsa nyomást érzett bizonyos

pontokon. Már nem esett, hanem emelkedett. Azután megint esett. Olyan volt, mint egy óriási függőágy.

A háló.

A biztonsági hálóra zuhant.

A sötétben nem látta, de a fekete biztonsági háló ott lógott a gép alatt, és abba esett bele. Casey a hátára gurult, egy sziluettet látott az ajtóban. Az alak megfordult, és elfutott a gépen keresztül. Casey megpróbált lábra állni, de nehéz volt egyensúlyozni. A háló lassan himbálózott.

Casey előretámolygott, a szárny tompán csillogó fémé felé. Hallotta a fémlépcsőn kattogó lépteket valahol elől. Jött a férfi.

Ki kellett innen kerülnie.

Ki kellett másznia a hálóból, mielőtt elcsípi. Casey közelebb ment a szárnyhoz, és ezután hallotta meg a köhögést. A szárny távolabbi széléről jött, valahonnan tőle balról.

Még valaki volt ott.

Lent a földön.

Várakozott.

Casey várt, érezte, ahogy finoman himbálózik alatta a háló. Egy másodperc, gondolta, és több fény lesz. Akkor majd látja, hol van az a férfi.

Hirtelen a farok feletti lámpák elkezdtek villogni. Annyira fényesek voltak, hogy bevilágították az egész hangárt.

Most már látta, ki köhögött.

Richman volt az.

Sötétkék széldzsekit viselt, és fekete nadrágot. A laza, diákos stílus eltűnt. Richman feszülten, összeszedetten állt a szárny mellett. Óvatosan nézett jobbra és balra, pásztázta a földet.

Hirtelen kialudtak a fények, a hangár sötétségbe borult. Casey előrement, hallotta, ahogy a háló recseg a lába

alatt. Vajon Richman hallja? Kitalálja, hol van ő?

Az asszony a szárnyhoz ért, előrenyúlt a sötétben.

Megmarkolta, kifelé húzta magát a széle felé. Tudta, hogy előbb vagy utóbb a hálónak vége szakad. A lába nekiütközött egy vastag zsinórnak, lehajolt, érezte a csomókat.

Casey ráfeküdt a hálóra, mindkét kezével belekapaszkodott a szélébe és kilendült. Egy pillanatig az egyik kezén csüngött, a háló közben nyúlt lefelé. Caseyt sötétség vette körül. Nem tudta, mennyire van a földtől: két méterre, háromra?

Futó léptek.

Elengedte a hálót, és zuhant.

Állva ért földet, aztán térdre bukott. Térdkalácsában éles fájdalmat érzett, ahogy nekiütközött a betonnak. Hallotta,

hogy Richman megint köhög. Nagyon közel volt, tőle balra. Casey felállt, és elkezdett a kijárat felé futni. Újra kigyulladtak a leszállófények, durván és erősen. Villanásukban látta, ahogy Richman a szeméhez kapja a kezét.

Casey tudta, hogy néhány másodpercre megvakult. Nem hosszú időre.

De talán elég.

Hol lehet az a másik férfi?

Casey futott.

Tompa fémes puffanással ütközött neki a hangár falának. Valaki a háta mögött felkiáltott: – Hé! – Az asszony a fal mentén haladt tovább, az ajtó után tapogatva. Futó lépteket hallott.

Hol? Hol?

A háta mögött futó lépések.

A keze fához ért, függőleges lécekhez, további fa, aztán fémléc. Az ajtókeret. Megnyomta.

Hideg levegő.

Kint volt.

Teddy fordult feléje. – Szia, kicsim – mondta mosolyogva. – Mi újság?

Casey térdre esett, levegő után kapkodott. Teddy és a villanyszerelő odarohant hozzá. – Mi az? Mi történt?

Ott álltak felette, tapogatták, aggódtak. Casey megpróbálta visszanyerni a lélegzetét. Sikerült magából kipréselnie: – Hívjátok a biztonságiakat.

– Micsoda?

– Hívjátok a biztonságiakat! Valaki van bent!

A villanyszerelő a telefonhoz rohant. Teddy vele maradt. Caseynek eszébe jutott az adatrögzítő. Egy pillanatra pánikot érzett. Hol lehet?

Felállt. – Úristen – mondta. – Elejtettem.

– Mit ejtettél el, kicsim?

– Azt a dobozt... – Megfordult, a hangárt nézte. Rá kell vennie őket, hogy menjenek be, hogy...

– Arra gondolsz, ami a kezedben van?

– kérdezte Teddy. Casey a bal kezére nézett.

Az adatrögzítő ott volt, olyan erősen szorította, hogy elfehéredtek az ujjai.

23 ÓRA 30 PERC

Glendale

– Jó, jó – mondta Teddy, miközben átkarolta és a hálósobába kísérte Caseyt. – Minden rendben van, kicsim.

– Teddy. Nem tudom, miért...

– Holnap kiderül – mondta a férfi csitítóan.

– De mit keresett ott...

– Holnap.

– De mit...

Nem tudta befejezni a kérdést. Az ágyon ült, hirtelen teljes súllyal zuhant rá a kimerültség.

– Itt alszom a díványon – mondta Teddy. – Nem akarom, hogy ma éjjel egyedül legyél. – Ránézett Caseyre, megsimogatta az állat. – Ne aggódj, kicsim.

Átnyúlt, kivette az adatrögzítőt a kezéből. Az asszony nem szívesen engedte el. – Csak letesszük ide – mondta Teddy, és az éjjeliszekrény tetejére helyezte. Úgy beszélt vele, mint egy gyerekkel.

– Teddy, ez fontos...

– Tudom. Itt lesz, amikor felébredsz.

Oké?

– Oké.

– Hívjál, ha szükséged van valamire. –
A férfi kiment, becsukta maga mögött az
ajtót.

Casey a párnára nézett. Le kell
vetkőznie, hálóruhát vennie. Az arca
sajgott, nem tudta, mi történhetett vele.
Meg kell néznie az arcát.

Felvette az adatrögzítőt, és a párnája
mögé dugta. A párnára bámult, azután
ráfeküdt, és behunyta a szemét.

Csak egy pillanatra, gondolta.

PÉNTEK

6 ÓRA 30 PERC

Glendale

Valami baj történt.

Casey gyorsan felült. A testén fájdalom futott végig, levegő után kapkodott. Az arcán égő sajgást érzett. Megérintette az arcát, és összerezzen.

Az ablakon keresztül napfény árasztotta el a szobát. Casey tekintete rávetődött az ágytakarón levő két szimmetrikus olajfoltra. Még mindig rajta volt a cipője. Rajta volt a ruhája.

Az ágytakarón feküdt teljesen felöltözve.

Nyögve megcsavarta a testét, lábát a padlóra tette. Mindene fájt. Lenézett az éjjeliszekrényre. Az óra fél hetet mutatott.

A párna mögé nyúlt, előráncigálta a fehér csíkos zöld fémdobozt.

A karbantartási adatrögzítő.

Kávéillatot érzett.

Kinyílt az ajtó, és Teddy jött be alsónadrágban. Egy csészét hozott. – Mennyire rossz?

– Mindenem fáj.

– Gondoltam. – Odanyújtotta a kávé.

– Meg tudod fogni?

Casey bólintott, hálásan elvette a kávé. Fájt a válla, amint a szájához emelte. A kávé forró volt és erős.

– Az arcod nem is olyan vészes – mondta Teddy, kritikus szemmel vizsgálgatva az asszonyt. – Főleg oldalról csúnya. Azt hiszem, ott ütődteél neki a hálónak...

Caseynek hirtelen eszébe jutott az interjú.

– Jézusom – mondta. Kiszállt az ágyból, megint felnyögött.

– Három aszpirin – mondta Teddy – és egy tűzforró fürdő.

– Nincs időm.

– Szoríts rá. És amilyen forrót csak kibírsz.

Casey kiment a fürdőszobába, és kinyitotta a zuhanyt. Belenézett a tükörbe. Az arcán koszcsíkok. Bíborvörös heg indult a fülétől, és a nyaka hátsó részéig futott. A hajam majd eltakarja, gondolta. Nem fog látszani.

Lenyelt még egy kis kávé, levette a ruháját, beállt a zuhany alá. Karcolások voltak a könyökén, a csípőjén, a térdén. Nem tudott rá visszaemlékezni, hogyan keletkeztek. A forró víz jó érzéssel járta át.

Amikor kijött a zuhany alól, csöngött a telefon. Kivágta az ajtót.

– Ne vedd fel – mondta Casey.

– Biztos?

– Nincs idő – mondta. – Ma nincs. Bement a hálósobába, hogy felöltözzön.

Már csak tíz órája volt a Marty Reardon-interjúig. És addig egyetlen dolgot akart.

Tisztázni, mi történt az 545-ös járattal.

7 ÓRA 40 PERC

Norton – Digitális adatközpont

Rob Wong az asztalra tette a zöld dobozt, hozzácsatlakoztatott egy kábelt, megnyomott egy gombot az állványon. A karbantartási adatrögzítőn kigyulladt egy kicsi piros lámpa.

– Be van kapcsolva – mondta Wong. Hátradőlt a székében, Caseyre nézett. – Készen állsz rá, hogy kipróbáljuk?

– Készen állok.

– Na lássuk – mondta Wong. Megnyomott egy gombot a klaviatúrán.

A piros lámpa gyors pislogásba kezdett.

Casey félve kérdezte: – Ez most...

– Minden rendben. Most tölti le.

Néhány másodperc múlva a piros fény megint stabilan égett.

– Na és most?

– Kész – mondta Wong. – Hát, lássuk az adatokat. – A képernyőn számoszlopok jelentek meg. Wong előredőlt, közelről nézte. – Elég jól fest, Casey. Lehet, hogy ez lesz a szerencsenapod. – Néhány másodperc alatt gyorsan lekopogott valamit a klaviatúrán. Aztán megint hátradőlt.

– Na most majd meglátjuk, mennyire működik.

A monitoron egy repülőgép váz jelent meg, és gyorsan elkezdett kitöltődni, hamarosan háromdimenziós építménnyé vált. Égszínkéék háttér jelent meg. Egy ezüstös repülőgép, amely vízszintesen, profilból látszott. A kibocsátott futómű.

Wong nyomkodta a gombokat, úgy forgatta a repülőgépet, hogy a farok felől lássák. Hozzá tett egy a horizont felé futó zöld mezőt és egy szürke kifutópályát. A kép sematikus, de használható volt. A gép mozogni kezdett, elindult a kifutópályán. Megváltoztatta a helyzetét, orra felfelé irányult. A futómű a szárnyakba mélyedt.

– Épp most szálltál fel – mondta Wong. Vigyorgott.

A gép még mindig emelkedett. Wong leütött egy billentyűt, és a képernyő jobb oldalán megnyílt egy négyzet, benne számsorral. Ezt újabbak és újabbak váltották fel gyors egymásutánban. – Hát nem egy repülési adatrögzítő, de azért elég jó – mondta Wong. – A lényeges dolgok mind itt vannak. A magasság, a sebesség, az irány, üzemanyag, a kormányfelület kiterítése – a sugárfékek, az orrsegédszárnyak, a

csűrőkormányok, emelők,
oldalkormány. Minden, amire
szükséged van. És az adatok stabilak,
Casey.

A repülőgép még mindig emelkedett.
Wong leütött egy billentyűt, és fehér
felhők jelentek meg. A gép folytatta az
emelkedést a felhőkön keresztül.

– Gondolom, nem akarod végignézni
az egészet – mondta Wong. – Tudod,
mikor történt a baleset?

– Igen. Indulás után 9 óra 40 perccel.

– Annyi idő telt el?

– Igen.

– Mindjárt.

A monitoron a repülőgép vízszintesen
állt, a jobb oldali négyzetben levő
számok stabilak voltak. Azután piros
fény kezdett villogni a számok között.

– Mi volt ez?

– Hibát rögzített. Baj van az orrsegédszárnyakkal.

– Kibocsátódnak?

– Nem. Semmi. Egyszerűen egy hiba.

A gép még mindig szintben volt. Eltelt öt másodperc. Ezt követően az orrsegédszárnyak előtűntek a belépőélből.

– Kibocsátódnak az orrsegédszárnyak

– mondta Wong a számokat figyelve. – Teljesen kint vannak.

– Szóval először volt egy hiba? És az orrsegédszárnyak azután bocsátódtak ki? – kérdezte Casey.

– Igen.

– Véletlenszerű kibocsátódás?

– Nem. Szándékos. Most a gép orral felfelé megy, és most – húha – túlmegy a rázkódási határon, most jön az átesési figyelmeztetés, és...

A képernyőn a felmeredő orrú gép meredeken süllyedni kezdett. A fehér felhők gyorsan haladtak el mellette,

egyre gyorsabban. Megszólaltak a riasztókészülékek, villogtak a képernyőn.

– Mi ez? – kérdezte Casey.

– A gép túlhalad a túlterhelési határon. Jézusom, nézz oda!

A gép kijött a süllyedésből, és meredeken emelkedni kezdett. – 16... 18... 21 fokot megy felfelé – mondta Wong a fejét rázva. -21 fokot!

Az utasszállító járatokon a szabvány emelkedési ráta 3-5 fok volt. A 10 fok meredeknek számított, csak a felszállásoknál használták. 21 foknál az utasok úgy éreznék magukat, mintha a gép egyenesen orral felfelé menne.

További riasztók.

– Túllépések – mondta Wong élettelen hangon. – Mindent kifacsar ebből a szerencsétlen gépből. Nem úgy építették, hogy ilyesmit kibírjon. Csináltok szerkezeti vizsgálatot?

Közben a gép újra süllyedni kezdett.

– Ez hihetetlen – mondta Wong. – A robotpilótának meg kellene ezt akadályoznia...

– Kézi vezérlésen volt.

– Még akkor is, ezek a vad oszcillációk be kellett volna hogy kapcsolják a robotpilótát. – Wong az egyik oldalon látható adatokra mutatott. – Igen, itt van. A robotpilóta megpróbálja átvenni az irányítást. A pilóta pedig állandóan visszanyomja kézi vezetésre. Ez örület.

Újabb emelkedés.

Újabb süllyedés.

Döbbenten nézték, amint a gép az emelkedés és süllyedés hat ciklusán ment keresztül, amíg hirtelen visszatért a stabil repüléshez.

– Mi történt? – kérdezte Casey.

– A robotpilóta átvette a vezétést. *Végre.* – Rob Wong hosszút sóhajtott. – Nos, most már tudod, mi történt ezzel a géppel, Casey. De dögöljek meg, ha tudom, hogy *miért.*

9 ÓRA 00 PERC

Stratégiai Terem

A Stratégiai Teremben takarítók dolgoztak. Az üzemre néző nagy ablakokat mosták, letörölték a műanyag asztalt. A távolabbi sarokban egy asszony a szőnyeget porszívózta. Doherty és Ron Smith az ajtó mellett álltak, egy kinyomtatott papírt néztek.

– Mi van? – kérdezte Casey.

– Ma nem lesz IVCs – mondta Doherty. – Marder lefújta.

– Hogy lehet, hogy nekem senki sem szólt... – kezdte Casey. De aztán eszébe jutott. Ő kapcsolta ki a személyi hívóját tegnap este. Lenyúlt és bekapcsolta.

– A tegnapi ciklusos teszt átkozottul tökéletesre sikerült – mondta Ron. –

Casey megfordult, hogy távozzon.

– Hé – mondta Doherty. – Hová mész?

– Meg kell néznem egy videót.

– Casey, te tudod, hogy mi a franc folyik itt?

– Ti lesztek az elsők, akik megtudjátok

– mondta Casey. És elment.

Amilyen hirtelen jött rá tegnap az az érzés, hogy a vizsgálat zsákutcába ért, ma olyan szépen álltak össze a dolgok. A karbantartási adatrögzítő volt mindennek a kulcsa. Legalábbis rekonstruálni tudja az 545-ös járat eseményeinek sorrendjét. És így a mozaik darabjai gyorsan kerülnek a helyükre.

Miközben az autójához ment, felhívta mobilon Normát. – Norma, szükségem lenne egy Transpacific útvonalbeosztásra.

– Mindjárt előszedek egyet – mondta Norma. – Küldtek az FAA-csomagban. Mit szeretnél tudni?

– A honolului menetrendet.

– Ellenőrzöm. – Szünet következett. – Nem repülnek Honoluluba. Csak...

– Ne is törődj vele – mondta Casey. – Ezt akartam tudni.

– Figyelj – mondta Norma. – Marder már háromszor keresett. Azt mondja, hogy a hívód nem működik.

– Mondd neki azt, hogy nem tudsz elérni.

– És Richman is megpróbált...

– Nem tudsz elérni – mondta Casey. Lenyomta a telefont, és a kocsijához sietett.

Az autóból felhívta Ellen Fongot a könyvelésen. A titkárnő azt mondta, hogy Ellen ma megint otthon dolgozik.

Casey kikereste a számát, és felhívta a lakást.

– Ellen, Casey Singleton beszél.

– Ó, igen, Casey. – Ellen hangja hűvös volt. Óvatos.

– Megcsináltad a fordítást?

– Igen. – Élettelen, kifejezéstartelen hang.

– Befejezted?

– Igen. Befejeztem.

– El tudod faxolni nekem?

Szünet. – Azt hiszem, nem lenne szabad – mondta Ellen.

– Rendben...

– Tudod, miért?

– Sejttem.

– Beviszem neked az irodádba. Két órákor?

– Jó.

A mozaik két kockája összeállt. Méghozzá gyorsan.

Casey majdnem biztos volt benne, hogy meg tudja magyarázni, mi történt az 545-ös járaton. A véletlen események csaknem teljes láncolatát fel tudta volna építeni. Ha van egy kis szerencséje, a videó megadhatja a végső bizonyítékot.

Csak egy kérdés maradt.

Mit kezdjen ezzel az egészszel?

10 ÓRA 45 PERC

Sepulveda Boulevard

Fred Barker izzadt. Az irodájában ki volt kapcsolva a légkondicionáló, és most, Marty Reardon kitartó kérdezősködésének hatása alatt az izzadság végigfolyt az arcán, átáztatta a szakállát, átütött az ingén.

– Mr. Barker – mondta Marty előrehajolva. Marty negyvenöt éves, jóképű, vékony ajkú, szúrós szemű férfi

volt. A kiábrándult ügyész aurája lengte be, az érett férfié, aki már mindent látott. Lassan beszélt, gyakran rövid részekre bontotta a mondanivalóját, az egésznek méltányos jellege volt. A tanúnak minden lehetőséget megadott. És a kedvenc hangneme a csalódottságé volt. Felvont sötét szemöldöke mintha azt kérdezte volna: Hogy lehet ez? – Barker úr, a Norton N-22-es „problémáit” írta le. De a társaság azt állítja, hogy légi alkalmassági direktívákat adtak ki a problémák kiküszöbölésére. Igazat mondanak?

– Nem. – Marty faggatózásának hatására Barker elhagyta a teljes mondatokat. Most csak annyit mondott, amennyire feltétlenül szükség volt.

– A direktívák nem váltak be?

– Nos, épp most volt egy újabb incidens, nem? Amiben az orrsegédszárnyak szerepeltek.

– A Norton szerint nem az orrsegédszárnyak miatt történt.

– Azt hiszem, rá fognak jönni, hogy mégis.

– Szóval a Norton Repülőgépgyár hazudik?

– Azt teszik, amit mindig. Valami bonyolult magyarázattal állnak elő, ami megkerüli a valódi problémát.

– Valami bonyolult magyarázat – ismételte meg Marty. – De hát nem bonyolult maga a repülőgép is?

– Ebben az esetben nem. Ez a baleset annak az eredménye, hogy nem javítottak ki egy régóta ismert tervezési hibát.

– És ebben maga biztos.

– Igen.

– Hogyan lehet ennyire biztos? Maga mérnök?

– Nem.

– Van repülési képzettsége?

– Nincs.

- Mi volt a főszakja az egyetemen?
- Az már nagyon régen volt...
- Nem zene volt, Barker úr? Nem a zene volt a főszakja?
- Nos, igen, hm, de...

Jennifer vegyes érzelmekkel figyelte Marty rohamait. Mindig szórakoztató volt látni, ahogy az interjúalany feszengett, és a közönség imádta nézni, hogyan osztják ki a nagyképű szakértőket. De Marty támadása azzal fenyegetett, hogy tönkreteszi az egész riportot. Ha Marty lerombolja Barker hitelességét...

Persze, gondolta Jennifer, nélküle is meglesz. Nem muszáj felhasználnia.

– Zenei diplomája van – mondta Marty a maga tárgyilagos hangján. – Barker úr, gondolja, hogy ez alkalmassá teszi önt arra, hogy megítéljen egy repülőgépet?

- Önmagában nem, de...
- Van más végzettsége is?

– Nincs.

– Van valamilyen természettudományos vagy műszaki képzettsége?

Barker a gallérját tágította. – Nos, dolgoztam az FAA-nál...

– Az FAA-nál részesült természettudományos vagy műszaki képzésben? Tanítottak önnek, mondjuk, folyadékdinamikát?

– Nem.

– Aerodinamikát?

– Nos, egy csomó tapasztalatom van...

– Nem kétklem. De rendelkezik *formális* képzettséggel az aerodinamika, matematika, metallurgia, strukturális analízis terén vagy bármi egyéb tárgyban, aminek köze van a repülőgépgyártáshoz?

– Nem, formálissal nem.

– És informálissal?

– Igen, természetesen. Egy élet tapasztalata.

– Jó. Nagyszerű. Most veszem észre azokat a könyveket a háta mögött és az íróasztalán. – Reardon előrenyúlt, megérintette az egyik nyitva hagyott könyvet. – Ezt itt például. Az a címe, hogy *Fejlett szerkezeti integritás: sárkányszerkezet-tartósság és sérülési tolerancia*. Jó homályos. Érti ezt a könyvet?

– A nagy részét igen.

– Például. – Reardon a nyitott oldalra bökött. – Itt a 807. oldalon ezt írják: „Leevers és Radon vezette be a biaxialitás B paraméterét, amely úgy viszonyul a T stressz nagyságához, mint az 5. egyenletben.” Érti ezt?

– Igen. – Barker nyelt.

– Mi az a „biaxialitási paraméter”?

– Nos, ezt nagyon nehéz röviden elmagyarázni...

Marty ugrásba lendült. – Ki az a Leevers és Radon?

– A szakág kutatói.

- Ismeri őket?
- Személyesen nem.
- De a munkásságukat ismeri.
- Hallottam a nevüket.
- Tud róluk egyáltalán valamit?
- Nem, személyesen nem.
- És ők a szakterület fontos kutatói?
- Mondtam, hogy nem tudom. –

Barker megint a gallérját kezdte tágítani.

Jennifer rájött, hogy ezt le kell állítania. Marty, ahogy megérezte a félelem szagát, felvette a szokásos támadó eb viselkedését. Ebből az egészből Jennifer semmit nem tudott felhasználni, itt csupán az tűnt jelentős ténynek, hogy Barker éveken keresztül keresztes háborút vívott, összeállította a balesetek történetét, odaadóan harcolt. Mindenesetre az előző napról megvolt az a felvétel, amelyen elmagyarázta az orrsegédszárnyakat, és volt néhány jó válasz, amiket Jennifernek adott.

Megérintette Marty vállát: – Kifutunk az időből – mondta.

Marty azonnal reagált, már unta. Felugrott. – Sajnálom, Barker úr, rövidre kell zárnunk. Köszönjük, hogy ránk szánta az idejét. Nagy segítségünkre volt.

Barkert szemmel láthatólag sokkolta az interjú. Valamit motyogott. Odament hozzá a sminkes lány kezében a törlővel, és azt mondta: – Segítek önnek leszedni a sminket...

Marty Reardon Jenniferhez fordult. Halkan mondta: – Mi a francot csinálsz?

– Marty – válaszolta Jennifer hasonlóan tompított hangon –, a CNN felvétele dinamit. A sztori dinamit. A közönség fél gépre szállni. Egy ellentmondásra akarjuk ráirányítani a figyelmet. És ezzel a közönséget szolgáljuk.

– De nem ezzel a bohóccal – mondta Reardon. – Ez egy perkufár strómanja.

Minden, amire képes, az egy peren kívüli megegyezés. Fogalma sincs arról, amiről beszél.

– Marty. Tetszik neked ez a fickó vagy sem, a gépnek van egy hosszú problémátörténete. És a felvétel mesés.

– Igen, mindenki látta a felvételt – mondta Reardon. – De mi itt a *sztori*? Jobban tennéd, ha mutatnál nekem valamit, Jennifer.

– Fogok, Marty.

– Az jó lesz.

A mondat második, kimondatlan része így hangzott volna: Különben felhívom Dick Shenket, és megszívatlak.

11 ÓRA 15 PERC

Aviation Highway

A változatosság kedvéért az FAA emberét az utcán vették fel, háttérben a

repülőtérről. Az FAA-s fickó vékony volt és szemüveges. Sebesen pislogott a napon. Gyöngének és szelídnek nézett ki. Olyan jellegtelennek tűnt, hogy Jennifer még a nevét sem jegyezte meg. Biztos volt benne, hogy pocsék interjúalany lesz.

Sajnos Barkert illetően lesújtó dolgokat mondott.

– Az FAA egy csomó kényes információ birtokában van. Van olyan, ami a tulajdonosra tartozik. Van műszaki információ. Van iparilag kényes, és van olyan, ami a társaságokra nézve kényes. Mivel működésünk szempontjából az összes fél őszinteségének döntő jelentősége van, szigorú szabályaink tiltják az információk kiszivárogtatását. Barker úr megsértette ezeket a szabályokat. Nyilván nagyon vágyott arra, hogy lássa magát a tévében a nevét pedig az újságokban.

– Ő azt állítja, hogy ez nem igaz – válaszolta Marty. Azt mondja, hogy az FAA nem végzi jól a munkáját, és ezt szóvá kellett tennie.

– Az ügyvédeknek?

– Az ügyvédeknek? – ismételte Marty.

– Igen – mondta az FAA-s fickó. – A legtöbb kiszivárogtatásából azok az ügyvédek profitáltak, akik a légitársaságok elleni ügyekkel foglalkoztak. Bizalmas információt adott ki ügyvédeknek, részleges információt folyamatban levő vizsgálatokról. És ez törvényellenes.

– Beperelték?

– Mi nem perelhetünk. Nincs rá felhatalmazásunk. De számunkra világos volt, hogy titokban ügyvédek fizették azért, hogy megszerezze nekik az adatokat. Átadtuk az ügyet az Igazságügyi Minisztériumnak, de az nem foglalkozott vele. Ez eléggé letört minket. Azt gondoltuk, hogy Barkernek

börtönben lenne a helye, és vele együtt az ügyvédeknek is.

– Miért nem következett ez be?

– Ezt az igazságügytől kéne megkérdezniük. De az Igazságügyi Minisztérium is ügyvédekből áll. Ügyvédek nem szeretnek ügyvédeknek küldeni a börtönbe. Egyfajta szakmai összetartás. Barker ügyvédeknek dolgozott, ezért aztán futni hagyták. Még mindig ügyvédeknek dolgozik. Minden, amit mond, csak arra szolgál, hogy alátámasszon vagy kezdeményezzen egy pert. Nem érdekli a repülés biztonsága. Ha érdekelné, még mindig nálunk dolgozna. A közösség érdekében tevékenykedne, és nem a pénzt hajhászná.

Marty azt mondta: – Amint tudja, az FAA-t állandóan támadják...

Jennifer arra gondolt, hogy most kellene megállítania Martyt. Semmi értelme nem volt a folytatásnak. Már így

is az volt a szándéka, hogy az interjú nagy részét kidobja. Csak azt a kezdeti állítást használja majd, ahol az FAA-s fickó azt mondta, hogy Barker nyilvánosságot akart. Ez volt a legkevésbé káros kommentár, és ez fogja képviselni a kiegyensúlyozott reagálást a riportban. Merthogy szüksége volt Barkerre.

– Marty, sajnálom, de még át kell mennünk a városon. Marty bólintott, azonnal megköszönte az interjút – ez is jelezte, hogy unatkozott –, adott egy autogramot a fickó gyerekének, és bemászott a limuzinba Jennifer háta mögé.

– Jézusom – mondta Marty, miközben elindultak.

Az ablakon keresztül búcsúképpen integetett az FAA emberének, rámosolygott. Azután visszahuppant az ülésre. Nem értem én ezt, Jennifer – mondta baljóslóan. – Javíts ki, ha

tévedek. De itt nincs semmiféle sztori. Valami süket duma van, ami az ügyvédek és fizetett strómanjaik vádaskodásain alapul. De nincs semmi lényeges.

– Megvan a sztori – mondta Jennifer. – Majd meglátod. Próbált meggyőzőnek hangzani.

Marty elégedetlenül morgott.

A kocsi elindult a völgy felé, a Norton Repülőgépgyárba.

11 ÓRA 17 PERC

Videó Képrendszerek

– Mindjárt jön a felvétel – mondta Harmon. Ujjaival az állványon dobolt.

Casey felemelkedett a székből, közben beléhasított a fájdalom. Még mindig volt néhány órája az interjúig. És

még mindig nem tudta eldönteni, hogyan kezelje az ügyet.

Elindult a szalag.

Harmon megháromszorozta a kockákat, a kép ügyetlen lassúsággal mozgott. Ez a változás még félelmetesebbé tette az eseményeket. Casey csendben nézte, hogyan forgolódtak az emberi testek, hogyan csavarodott meg a tengelye körül, zuhant le és végül szorult be a pilótafülke ajtaja alá a kamera.

– Menjen vissza.

– Meddig?

– Amilyen lassan csak tud.

– Egyszerre egy képkockát?

– Igen.

A képek elindultak visszafelé. A szürke szőnyeg. A homály, amikor a kamera elugrott az ajtótól. A fényfelvillanás a nyitott pilótafülke-ajtó felől. A pilótafülke ablakaiból beáramló meleg fény, a két pilóta válla a gázkarpult mindkét

oldalán, a kapitány a bal, az elsőtszt a jobb oldalon.

A kapitány, amint a gázkarput felé nyúl.

– Stop.

Casey rámeredt a képkockára. A kapitány kinyúl, nincs rajta sapka, az elsőtszt arca előrenéz, más irányban, mint a kapitányé.

A kapitány kinyúl a kezével.

Casey az állványhoz gurította a székét, és a monitort leste. Aztán felállt, közel lépett a képernyőhöz, már a csíkokat is látta.

Itt van, gondolta. Életnagyságban.

Most mit csináljon?

Rájött, hogy semmit. Semmit sem tehetett. Most már birtokában volt az információ, de nem tudta közrebocsátani, mert az az állásába kerülne. De rádöbbsent, hogy az állását

valószínűleg mindenféleképpen elveszíti. Marder és Edgerton megbízta, hogy intézze a sajtóügyeket. Akár hazudik, ahogy Marder szeretné, akár az igazságot mondja, mindenféleképpen bajba kerül. Nincs kivezető út.

Az egyetlen lehetséges megoldás, amit Casey el tudott képzelni, az volt, hogy nem megy el az interjúra. De muszáj elmennie. Csapdába esett.

– Oké – sóhajtott. – Eleget láttam.

– Mit akar csinálni?

– Készítsen egy másolatot a felvételről.

Harmon megnyomott egy gombot az állványon. Felemelkedett a székében, nagyon kényelmetlenül érezte magát. – Ms. Singleton – mondta. – Úgy érzem, be kell vallanom valamit. Az itt dolgozó emberek látták a felvételt, és őszintén szólva meglehetősen felzaklatta őket.

– El tudom képzelni.

– Mindnyájan látták azt a fickót a tévében, azt az ügyvédet, aki azt állítja, hogy maguk eltitkolják a baleset valódi okát...

– Hm...

– És egy személy különösen, a recepciósunk, úgy gondolja, hogy ezt a felvételt át kéne adnunk a hatóságoknak vagy a tévéállomásoknak. Úgy értem, olyan ez, mint a Rodney King-ügy. Bombán ülünk. Emberek élete forog kockán.

Casey sóhajtott. Nem volt igazán meglepve. De ez új ügyet jelentett, amivel foglalkoznia kell majd. – Már megtörtént? Ezt akarja nekem mondani?

– Nem – felelte Harmon. – Még nem.

– De az emberek aggódnak.

– Igen.

– És magával mi a helyzet? Mit gondol?

– Nos. Az igazat megvallva, én is

nyugtalan vagyok mondta Harmon. –
Úgy értem, hogy maga a társaságnál
dolgozik, lojális hozzá. Ez világos. De
ha tényleg valami baj van ezzel a
géppel, és az emberek azért haltak
meg, mert...

Casey agya újra működésbe lépett,
átgondolta a szituációt. Azt lehetetlen
ellenőrizni, hány másolatot készítettek
már a felvételről. Most már nem lehet
kordában tartani az eseményeket.
Belefáradt az intrikákba – a
légitársaság, a mérnökök, a
szakszervezet, Marder és Richman –
mindegyik mást akar, ő pedig őrlődik
köztük, s közben próbálja összetartani a
dolgokat.

És most még itt van ez az átkozott
videocég!

– Mi a neve a recepciós nőnek? –
kérdezte.

– Christine Barron.

– Tudja vajon, hogy a maguk társasága titokvédelmi egyezményt írt alá velünk?

– Igen, de... Azt hiszem, úgy gondolja, hogy a lelkiismerete előbbre való.

– El kell intéznem egy bizalmas telefont – mondta Casey.

Harmon bevezette egy használaton kívüli irodába. Casey két telefont intézett el. Amikor visszajött, azt mondta Harmonnak: – A felvétel a Norton tulajdona. A mi felhatalmazásunk nélkül nem adható ki senkinek. És maguk aláírták velünk a titokvédelmi egyezményt.

– Magát nem nyugtalanítja a lelkiismerete? – kérdezte Harmon.

– Nem – mondta Casey. – Nem nyugtalanít. Vizsgáljuk az ügyet, és a végére fogunk járni. Maguk olyan dolgokról beszélnek, amikhez nem értenek. Ha kiadják a felvételt, akkor egy zugügyvédnek segítenek abban,

hogy kártérítésért pereljen. Aláírták velünk a titokvédelmi egyezményt. Ha megsértik, maguknak végük. Ezt ne felejtse el,

Casey eltette a saját felvételmásolatát és távozott.

11 ÓRA 17 PERC

Norton MEO

Casey frusztráltan és mérgesen viharzott be az irodájába a MEO-n. Egy idősödő asszony várta. Martha Gershon sajtótanácsadóként mutatkozott be. Kinézetre olyan volt, mint egy jószágos nagymama: kontyba kötött ősz haj, magas nyakú bézs ruha.

Casey azt mondta: – Sajnálom, de nagyon el vagyok foglalva. Tudom, hogy Marder arra kérte, hogy beszéljen velem, de attól tartok, hogy...

– Ó, én értem, mennyire elfoglalt – mondta Martha Gershon. A hangja nyugodt, biztató volt. – Nincs ideje rám, különösen ma. És igazából nem is *akar* velem találkozni, igaz? Mert nem nagyon kedveli John Mardert.

Casey habozott.

Újra ránézett erre a kellemes hölgyre, aki mosolyogva állt ott az irodájában.

– Nyilván úgy érzi, hogy Marder úr manipulálja magát. Most, hogy találkoztam vele, azt kell mondanom, hogy nem kelt különösebben becsületes benyomást. Magában igen?

– Nem – felelte Casey.

– És nem hiszem, hogy nagyon kedvelné a nőket – folytatta Gershon. – És gyanítom, hogy abban a reményben szervezte meg magának ezt a tévészereplést, hogy maga megbukik. Nem lenne a kedvemre való, ha ez bekövetkezne.

Casey az asszonyra bámult. – Foglaljon helyet, kérem mondta.

– Köszönöm, drágám. – A hölgy leült a díványra, bézs ruhája körbehullámzotta. Kezét szépen összekulcsolta az ölében. Abszolúte nyugodt maradt. – Nem akarom az idejét rabolni – mondta. – De talán kényelmesebb lenne, ha maga is helyet foglalna.

Casey leült.

– Csak néhány dologra szeretném emlékeztetni – mondta Gershon – az interjú előtt. Tudja, ugye, hogy Marty Reardonnal fog beszélgetni.

– Nem tudtam.

– Igen. Ami annyit jelent, hogy az ő különleges interjúvoló stílusával találkozik. Ez megkönnyíti a dolgát.

– Remélem, igaza lesz.

– Igazam lesz, drágám. Kényelmesen ül?

– Azt hiszem.

– Szeretném látni, amint hátradől a

székében. Rajta. Dőljön hátra. Amikor előrehajol, túl idegesnek tűnik, és a teste feszültté válik. Dőljön hátra, hogy jól fel tudja fogni, amit mondanak magának, és lazítson. Talán az interjú közben is jól jön. Úgy értem, a hátradőlés. És lazítson.

– Rendben – mondta Casey, és hátradőlt.

– Most ellazult?

– Azt hiszem.

– Általában így szokta összekulcsolni a kezét az asztalán? Szeretném látni, mi történik, ha külön rakja a kezét. Igen. Nyugtassa az asztalon, pont úgy, ahogy most. Ha összekulcsolja a kezét, az feszültté teszi. Sokkal jobb, ha nyitva hagyja. Jó. Ez természetes érzés?

– Azt hiszem.

– Magára mostanában nagy nyomás nehezedik – mondta Gershon együttérzően. – De ismerem Marty Reardont fiatal riporter korából. Cronkite

nem kedvelte őt. Úgy gondolta, hogy Martin arcátlan és felületes. Attól félek, hogy pontosan ítélte meg. Martin trükkös, de tartalmatlan. Nem fog magának bajt okozni, Katherine. Nem okozhat bajt egy magafajta intelligens nőnek. Nem lesz semmi baj.

– Igazán csodálatosan kezdem magam érezni – mondta Casey.

– Csak azt mesélem magának, hogy mennek ezek a dolgok – mondta Gershon könnyedén. – A legfontosabb, amire emlékeznie kell Reardonnal kapcsolatban, hogy maga többet tud, mint ő. Maga éveket húzott le ebben az iparágban. Reardon a szó szoros értelmében most érkezett. Valószínűleg ma reggel érkezett, és este már el is repül. Reardon szellemes, könnyen és gyorsan tanul, de nincs olyan mély tudása, mint magának. Ne felejtse el: maga többet tud, mint ő.

– Oké – mondta Casey.

– Na most, mivel Reardonnak alig áll információ a rendelkezésére, főként azt tudja csinálni, hogy a magától kapott információval manipulál. Rámenős riporter híre van, de ha jobban megnézi az ember, rájön, hogy a lényegét tekintve csak egy trükköt tud. A trükkje a következő. Ráveszi magát, Katherine, hogy értsen egyet több állításával, úgyszólván maga bólogat, igen, igen – és aztán lecsap valami váratlan dologgal. Egész életében ezt csinálta. Csodálom, hogy az emberek még mindig nem kapcsolnak.

Azt fogja mondani: Maga nő. Igen. Kaliforniában él. Igen. Jó állása van. Igen. Élvezi az életet. Igen. Hát akkor miért lopta el a pénzt? És maga egész idő alatt bólogatott, és hirtelen felsül, kibillen az egyensúlyából – és ő már meg is kapta azt a reakciót, amire szüksége volt.

Ne felejtse el, ő összesen csak egymondatnyi reagálást kíván magától. Ha nem kapja meg, akkor visszahátrál, és más módon teszi fel a kérdést. Újra és újra visszatér a tárgyra. Ha állandóan felemlegeti ugyanazt a témát, akkor maga már tudja, hogy nem kapta meg, amit szeretett volna.

– Oké.

– Martinnak van még egy trükkje. Tesz egy provokatív állítást, azután szünetet tart, azt várja, hogy maga töltse ki a vákuumot. Azt fogja mondani, Casey, maguk repülőgépeket gyártanak, úgyhogy *tudnia* kell, hogy a gépek nem biztonságosak... És várja, hogy maga válaszoljon. De figyelje meg, hogy tulajdonképpen nem kérdezett semmit.

Casey bólintott.

– Vagy pedig megismétli, amit maga mondott, de hitetlenkedő hangnemben.

– Értem – mondta Casey.

– *Érti?* – kérdezte Gershon

meglepődve, felhúzva a szemöldökét. Meglehetősen jól utánozta Reardont. – Most már látja, mire gondolok. Arra fogja ösztönözni, hogy védekezzen. Hát ne tegye. Ha Marty nem kérdez, magának nem kell válaszolnia.

Casey bólintott. Nem mondott semmit.

– Nagyon jó – mosolygott Gershon. – Nagyszerűen csinálja. És ne felejtse el, hogy nem kell spórolnia az idővel. Az interjút felveszik, úgyhogy minden szünetet ki fognak vágni. Ha nem ért egy kérdést, szóljon, hogy magyarázzák meg. Martin rendkívül ért hozzá, hogy homályos kérdéseket tegyen fel, amelyekkel konkrét válaszokat provokál. Ne felejtse el: nem igazán tudja, hogy miről beszél. Csak egy napra jött ide.

– Értem – mondta Casey.

– Na most. Ha kényelmesnek érzi, hogy ránézzen, tegye azt. Ha nem, akkor választhat egy pontot valahol a

feje mellett, például egy sarkot, vagy egy széket, vagy egy képet a falon a háta mögött. És nézze azt Reardon helyett. A kamera nem képes rá, hogy bemutassa: maga valójában nem a riporterre néz. Csak tegye azt, amire szüksége van ahhoz, hogy koncentrálni tudjon.

Casey kipróbálta, elnézett Gershon füle mellett.

– Ez jó – mondta Gershon. – Jól csinálja. Már csak egy dolgot mondok magának, Katherine. Maga komplex iparágban dolgozik. Ha ezt a komplexitást megpróbálja elmagyarázni Martinnak, az csak frusztrálni fogja magát. Érezni fogja, hogy Martint ez untatja. Valószínűleg közbe is vág majd. Mert *nem érdekli*. Sokan panaszoznak, hogy a tévé nem a lényegre koncentráل. De ez a média természete. A tévé egyáltalán nem az információról szól. Az információ aktív, lekötő. A tévé pedig

passzív. Az információ nem kapcsolódik érdekekhez, tárgyilagos. A tévé pedig emocionális. Szórakoztatóipar. Akármit mond, akármit csinál, Martint maga meg a cége meg a repülőik egyáltalán nem érdeklik. Őt azért fizetik, hogy az egyetlen megbízható tehetségét csillogtassa: provokálja az embereket, kihozza belőlük az érzelmi kitörést, rákényszerítse őket, hogy elveszítsék a fejüket, hogy mondjanak valami felháborítót. Igazából nem akar tudni a repülőgépekről. Neki egyetlen nagy médiapillanatra van szüksége. Ha ezt megérti, elbír vele.

És Gershon elmosolyodott a maga nagymamás mosolyával. – Tudom, hogy nagyszerűen fogja csinálni, Casey.

– Maga is ott lesz? Az interjún? – kérdezte Casey.

– Ó, nem – mondta Gershon mosolyogva. – Martin és én régi

ismerősök vagyunk. Nem szíveljük egymást. Azon ritka alkalmakkor, amikor összetalálkozunk valahol, legszívesebben kiköpnénk.

13 ÓRA 00 PERC

Igazgatóság

John Marder az asztalánál ült, iratokat állított össze Casey számára, amelyeket fel tud majd használni az interjúban. Szerette volna, ha a készlet teljes és rendezett lenne. Először is ott volt az alkatrészfeljegyzés a kettes számú hajtóművön talált hamisított sugárfékburokról. Szerencse, hogy erre az alkatrészre rátaláltak. Kenny Burne minden dühöngésével együtt most valami hasznosat tett. A burok nagy alkatrész, mindenki fog tudni viszonyítani hozzá. És nyilvánvalóan

hamisítvány. A Pratt and Whitney sikít, ha meglátja: az emblémája híres sasát fordítva nyomták rá. Ennél is fontosabb, hogy a hamisított alkatrész megléte az egész sztorit elviheti ebbe az irányba, és eltereli a figyelmet a... A magántelefonja csöngött.

– Marder.

Hallotta a műholdas telefon sziszegő kattogását. Hal Edgarton telefonált a társaság repülőgépéről úton Hongkongba. – Megtörtént? – kérdezte Edgarton.

– Még nem, Hal. Egy óra múlva.

– Hívjál fel, amint túl vagytok rajta.

– Felhívlak, Hal.

– És ajánlom, hogy jó hírekkel – mondta Edgarton, és letette.

13 ÓRA 15 PERC

Burbank

Jennifer rágódott. Egy időre egyedül kellett hagynia Martyt. És az sosem vezetett jóra, ha Martyt magára hagyta felvétel közben: nyugtalan, kitörő energiájú fickó volt, és állandó figyelemre tartott igényt. Valakinek mindig fogni kellett a kezét, és a személye körül sürgölődnie. Marty olyan volt, mint minden sztárriporter a *Hírvonal*nál – valaha talán riporterek voltak, de színészekké váltak, és rendelkeztek a színészek összes jellemvonásával. Önközpontúság, hiúság, követelődzés. Örök fejfájást okoztak.

Jennifer azt is tudta, hogy Martyt a Norton-sztorival kapcsolatos összes kifogása ellenére csak az érdekli, hogy ő miként fog kinézni ebben az anyagban. Tudja, hogy a riportot túl gyorsan rakták össze. Tudja, hogy aljas és mocskos. És attól fél, hogy amikor az

anyagot összevágják, egy béna történetet fog képviselni. Attól fél, hogy a barátai csúfondáros megjegyzéseket tesznek a riportra, amikor majd a Négy Évszakban ebédelnek. Martyt nem érdekelte az újságírói felelősség. Csak a saját imázsa érdekelte.

Pedig, gondolta Jennifer, most már itt a kezében a bizonyíték. Csak húsz perce ment el, de amint a kocsija a helyszínre ért, meglátta Martyt, aki lecsüggesztett fejjel járkált. Nyugtalan volt és rosszkedvű.

Tipikus Marty.

Jennifer kiszállt a kocsiból. Marty odajött hozzá, elkezdett panaszkodni, hogy le kell mondaniuk erről a riportról, fel kell hívniuk Dicket, és szólni neki, hogy a dolog nem működik... Jennifer a szavába vágott.

– Marty. Ide nézz.

Elővette a felvételt, amit hozott, odaadta az operatőrnek, és megkérte,

hogy játssza le. Az operatőr beillesztette a kamerájába, amíg Jennifer hátrament a kis monitorhoz, amely a fűvön állt.

– Mi ez? – kérdezte Marty.

– Nézd.

Elindult a felvétel. Az anyja ölében ülő csecsemővel kezdődött. A csecsemő gögicsélt. A lábujját szopogatta.

Marty Jenniferre nézett. Sötét szemöldöke felemelkedett.

Jennifer nem mondott semmit.

A szalag folytatódott.

A nap visszatükröződött a monitoron, úgyhogy nehéz volt kivenni a részleteket, de azért elég világos volt minden. Hirtelen a levegőben szálló testek. Marty visszafojtotta a lélegzetét, izgatottan figyelt.

– Honnan szerezted ezt?

– Egy elégedetlen alkalmazottól.

– Minek az alkalmazottjától?

– Egy videocégétől, amely a Nortonnak dolgozik. Egy becsületes állampolgártól, aki úgy gondolja, hogy ezt a közönség elé kell tární. Ő hívott fel.

– Ez a felvétel a Nortoné?

– A gépen találták.

– Hihetetlen – mondta Marty a felvételt figyelve. – Hihe-tet-len. – A testek pörögtek, a kamera mozgott. – Ez megrázó.

– Hát nem mesés?

A felvétel folytatódott. Jó volt. Minden jó volt benne még jobb, mint a CNN birtokába jutott felvétel, látványosabb, megrázóbb. Az, hogy a kamera elszabadult és összevissza hánykolódott, még jobban érzékeltette, mi is történt az 545-ös járaton.

– Kinek van még meg? – kérdezte Marty.

– Senkinek.

– De a te elégedetlen alkalmazottad esetleg...

– Nem – mondta Jennifer. – Megígértem, hogy kifizetjük a perköltségeit, ha nem adja át senki másnak. Úgyhogy nem fogja.

– Tehát ez a mi exkluzív anyagunk.

– Így van.

– Egy *valódi felvétel* a Norton Repülőgépgyárból.

– Így van.

– Akkor ez egy mesés riport lesz – mondta Marty.

Feltámadt halottaiból! – gondolta Jennifer, amint figyelte Martyt, aki a kerítéshez ment, és elkezdett felkészülni a külső felvételéhez. A riport meg volt mentve!

Jennifer tudta, hogy a továbbiakban számíthat Martyra. Persze ez a most szerzett felvétel nem tartalmaz

semmiféle új információt az eddigiekhez képest. De Marty profi. Tudja, hogy a riportjai élete vagy halála a képanyagon múlik. Ha a képanyag jó, semmi más nem számít.

És ez a felvétel egy nagyágyú.

Úgyhogy Marty most jó kedvre derült, fel-alá járkált, a Norton Repülőgépgyárat nézegette a kerítésen keresztül. Az egész szituáció tökéletes volt Marty számára: egy titkos felvétel a cég berkeiből, ami sunyításra, lapításra utal. Mindent ki tud fejni ebből a helyzetből, amit csak lehet.

Miközben a sminkes lány a nyakát kenegette, Marty azt mondta: – Talán el kellene küldenünk ezt a szalagot Dicknek. Hogy előzeteseket csináljon belőle.

– Már megtörtént – mondta Jennifer az egyik éppen induló autóra mutatva.

Dick egy órán belül megkapja. És elélvez, ha meglátja. Egyes darabjait

pedig felhasználja a szombati műsor beharangozásához. – Megrázó új film a Norton-katasztrófáról! Sokkoló felvétel az égi halálról! Csak a *Hírvonalban*, szombaton tízkor!

Ezt félóránként lefuttatják a műsor kezdetéig. Szombat este az egész ország leül a tévé elé.

Marty megcsinálta a külső felvételt, és jól ment. Mostanára már a kocsiban ültek és a Norton kapuja felé hajtottak. Néhány perccel még korábban is érkeztek, mint tervezték.

– Ki lesz ott a társaság részéről? – kérdezte Marty.

– Egy Singleton nevű nő.

– Egy nő? – A sötét szemöldök újra felemelkedett. – Mit kell róla tudni?

– Egy alelnök. A harmincas évei végén jár. Ő van benne a vizsgálócsoportban.

Marty kinyújtotta a kezét. – Add ide a dossziét és a feljegyzéseket. – Elkezdte átlapozni őket a kocsiban. – Tudod, hogy mit kell most csinálnunk, igaz, Jennifer? Az egész elképzelést meg kell változtatnunk. Az a felvétel fut négy percet, talán négy perc tizenöt másodpercet. És egyes részeket kétszer is megmutathatsz – én legalábbis ezt tenném. Úgyhogy nem marad sok időd Barkerre és a többiekre. Főleg a felvétel fog szerepelni, és a Norton szóvivője. Ez az anyag magja. Úgyhogy nincs sok választásunk. Ezt a nőt kell keményen kezelésbe vennünk.

Jennifer nem szólt semmit. Várt, amíg Marty végiglapozta a dossziét.

– Álljon meg a menet – mondta Marty. A dossziét bámulta. – Te hülyéskedsz velem?

– Nem – mondta Jennifer.

– Ez dinamit – mondta Reardon. – Honnan szerezted?

- A Norton küldte el véletlenül egy háttércsomagban három nappal ezelőtt.
- Kellemetlen véletlen – mondta Marty.
- Különösen Ms. Singleton számára.

14 ÓRA 15 PERC

Stratégiai Terem

Casey a gyár területén ment át, amikor megszólalt a mobilja. Steve Nieto volt, a vancouveri képviselőjük.

– Rossz hírem van – mondta Nieto. – Tegnap elmentem a kórházba. Meghalt. Agyi ödéma. Mike Lee nem volt elérhető, úgyhogy engem kértek meg, hogy azonosítsam a holttestet, és...

– Steve – mondta Casey. – Ne a mobilon. Küldjél egy faxot.

– Oké.

– De ne ide küldd. Inkább a repülésiteszt-központba, Yumába.

– Komolyan?

– Igen.

– Oké.

Casey letette, és belépett a 4-es hangárba, ahol szalagcsíkokkal volt kirakva a padló. Ringerrel akart beszélni a pilótasapkáról, amit találtak. Ez a sapka kritikus pontja volt az elképzelésének, ezt egyre inkább látta.

Hirtelen eszébe jutott valami, és felhívta Normát. – Figyelj ide, azt hiszem, tudom, honnan érkezett a fax a légitársaság magazinjából.

– Van jelentősége?

– Igen. Hívd fel a Centinela Kórházat a repülőtéren. Kérd Kay Liang stewardess-t. És a következőt kérdezd meg tőle. Jobb, ha leírod.

Néhány percre beszélt Normával. Rögtön ezután csöngött a telefonja.

– Casey Singleton.

Marder kiabált bele: – Hol van, az isten szerelmére?

- A 4-es hangárban – mondta Casey.
- Megpróbálok...
- Itt kellene lennie – kiabálta Marder. – Az interjún.
- Az interjú négy órákor lesz.
- Előrehozták. Már itt is vannak!
- Micsoda?
- Igen, itt vannak, a stáb, mindenki, most állnak fel. Magára várnak. Igyekezzen, Casey.

Hát így találta magát a Stratégiai Teremben, egy széken ült, s egy sminkes nő az arcát készítette elő. A Stratégiai Terem tele volt emberekkel, néhány pasas nagy lámpákat szerelt fel állványokra, és kartondarabokat erősített a mennyezetre. Megint mások mikrofonokat állítottak fel az asztalon és a falakon. Két kamerastáb készülődött, mindegyik két-két kamerával – ez összesen négy, különböző irányba mutató kamera. Az asztal két oldalára

két széket állítottak: az egyiket Caseynek, a másikat az interjúvolónak.

Casey arra gondolt, hogy a Stratégiai Terem nem a megfelelő hely a felvételhez, nem is értette, Marder miért ment bele. Tiszteletlenség, hogy az a szoba, ahol ők dolgoztak és vitatkoztak és küszködtek, hogy megértsék, mi történt a repülőgépekkel, egy tévéműsor helyszínévé változzék.

Kibillant az egyensúlyából: nagyon gyorsan történt minden. A sminkes nő újra és újra megkérte, hogy tartsa nyugodtan a fejét, hunyja be a szemét, azután nyissa ki. Eileen, Marder titkárnője jött oda, és a kezébe nyomott egy dossziét. – John a lelkemre kötötte, hogy ezt adjam át – mondta.

Casey megpróbált belepillantani a dossziéba.

– Kérem – mondta a sminkes nő. – Egy percig nézzen fel. Csak egy percig, azután elmehet.

Jennifer Malone, a producer jött oda vidám mosollyal. Hogy van, Ms. Singleton?

– Kösz, jól – mondta Casey. Még mindig felfelé nézett a sminkelés miatt.

– Barbara – mondta Jennifer a sminkes nőnek –, ne felejts csinálni egy kis... – és Casey felé intett egy könnyed mozdulattal.

– Meglesz – mondta a nő.

– Egy kis mit? – kérdezte Casey.

– Egy kis retusálási – mondta a sminkes nő. – Semmiség.

Malone azt mondta: – Még egy perc, hogy ezzel végezzenek, azután találkoznak Martyval, és végigveszik a fő kérdéseket, mielőtt elkezdenénk.

– Oké.

Malone elment. Barbara folytatta a munkát Casey arcával. – Egy kicsit megigazítom a szeme alatt – mondta. Hogy ne nézzen ki olyan fáradtnak.

– Ms. Singleton?

Casey azonnal felismerte a hangot, azt a hangot, amit évek óta hallott a tévében. A sminkes nő hátraugrott, és Casey megpillantotta Marty Reardont, aki ott állt előtte. Reardon rövid ujjú inget viselt és nyakkendőt. A gallérja köré egy higikendő volt csavarva. Kezet nyújtott. – Marty Reardon. Örülök, hogy megismerhetem.

– Jó napot – mondta Casey.

– Köszönjük, hogy segít nekünk – mondta Reardon. Megpróbáljuk minél fájdalommentesebbre csinálni.

– Oké...

– Természetesen tudja, hogy felvételről megy az interjú – mondta Reardon. – Úgyhogy ha hibázik, vagy valami, ne aggódjon: kivágjuk. Ha bármikor újra akarja fogalmazni a válaszát, csak szóljon. Pontosan azt mondhatja el, amit szeretne.

– Oké.

– Elsődlegesen a Transpacific járatról

fogunk beszélgetni. De néhány más dolgot is szeretnék érinteni. Valahol a beszélgetés folyamán fel fogok tenni kérdéseket a kínai üzletről. És nyilván lesz néhány kérdés a szakszervezet reagálásáról, hajút rá időnk. De nem igazán akarok elmélyedni ebben a többi ügyben. A TransPacifícánál szeretnék maradni. Ön, ugye, tagja a vizsgálócsoporthoz?

– Igen.

– Rendben, nagyszerű. Hajlamos vagyok rá, hogy összevissza ugráljak a kérdéseim között. Ez ne zavarja önt. Azért vagyunk itt, hogy a lehető legjobban megértsük a helyzetet.

– Oké.

– Akkor később találkozunk – mondta Reardon. Mosolygott és elfordult.

A sminkes nő újra visszajött. – Nézzen fel – mondta. Casey a plafont bámulta.

– Nagyon kedves ember – mondta

Barbara. – A lelke legmélyén egy édes pofa. Imádja a gyerekeit.

Hallotta, ahogy Malone hangosan kérdezi: – Mennyi időre van még szükségetek, fiúk?

Valaki azt mondta: – Öt perc.

– Hang?

– Készen vagyunk. Felőlünk kezdhetjük.

A sminkes nő elkezdte bepúderezni Casey nyakát. Casey összerándult a fájdalomtól. – Tudja – mondta a nő –, van egy számom, amit felhívhat.

– Minek?

– Ez egy nagyon jó szervezet, nagyszerű emberekkel. Főként pszichológusok. És rendkívül diszkrétek. Ők segíthetnének magának.

– Miben?

– Nézzen balra, kérem. Elég keményen megüthette. Casey azt mondta: – Elestem.

– Persze, értem. Itt hagyom a névjegyemet, ha meggondolná magát – mondta a sminkes nő, miközben púderezte. – Hmm. Azt hiszem, teszek rá egy kis alapozót, hogy eltüntessem a kék foltot. – Visszafordult a dobozához, kivett egy szivacsot a rákent alapozóval. Elkezdte beledörzsölni Casey nyakába.

– El sem tudom magának mondani, mennyi mindent látok a munkám során, és a nők mindig letagadják a dolgot. De a házastársi erőszakot le kell állítani.

– Egyedül élek – mondta Casey.

– Persze, persze – mondta a sminkes nő. – A férfiak arra számítanak, hogy hallgatni fog. A saját férjem is – Úristen –, az sem ment volna el a tanácsadóhoz. Végül a gyerekekkel együtt otthagytam.

– Félreérti – mondta Casey.

– Amikor erőszakra kerül sor, az ember azt gondolja, hogy ezzel nem lehet mit kezdeni. Ez is része a

depressziónak, a reménytelenségnek – mondta a sminkes nő. – De előbb vagy utóbb mindnyájunknak szembe kell néznie az igazsággal.

Malone jött oda. – Marty szólt már magának? Főként a balesettel foglalkozunk, valószínűleg azzal kezdi. De lehet, hogy megemlíti a kínai üzletet és a szakszervezetet is. Nyugodtan beszéljen, ne siessen. És ne aggódjon, ha Marty egyik kérdésről a másikra ugrik. Ez a szokása.

– Nézzen jobbra – mondta a sminkes nő, és hozzálátott Casey nyakának másik oldalához. Casey jobbra fordult. Egy férfi jött oda, és azt mondta: – Asszonyom, odaadhatnám ezt? – és egy műanyag dobozt nyomott a kezébe egy kilógó dróttal.

– Mi ez? – kérdezte Casey.

– Nézzen jobbra, kérem – mondta a sminkes nő. – Ez egy rádióadás

mikrofon. Segítek elhelyezni, csak várjon egy percet.

A szék mellett levő táskában megszólalt a mobil.

– Kapcsolja ki! – kiáltotta valaki.

Casey kinyúlt érte, kinyitotta. – Az enyém.

– Ó, bocsánat.

A füléhez emelte. John Marder szólt bele: – Megkapta Eileentől a dossziét?

– Igen.

– Megnézte?

– Még nem.

– Egy kicsit emelje fel az állát – mondta a sminkes nő.

Marder azt mondta a telefonba: – A dossziében levő iratokban minden benne van, amiről beszéltünk. Alkatrészbeszámoló a sugárfékburokról, minden. Minden ott van.

– Hmm... Oké...

– Csak meg akartam róla bizonyosodni, hogy készen áll.

– Készen állok – mondta Casey.

– Rendben, számítunk magára.

Casey lekattintotta a telefont, kikapcsolta.

– Emelje fel az állát – mondta a sminkes nő. – Ez az.

A sminkelés után Casey felállt, és az asszony egy kis kefével leporolta a vállát, a hajára sprayt fújt. Azután elkísérte Caseyt a fürdőszobába, és megmutatta neki, hogy vezesse át a mikrofon drótját a blúza alatt, a melltartóján keresztül, és hogyan erősítse fel a hajtókájára. A drót a szoknyája alatt futott vissza a rádiódobozba. Az asszony Casey szoknyájának övére erősítette a dobozt és bekapcsolta.

– Ne felejtse el – mondta. – Mostantól bármit mond, hallják.

– Oké – mondta Casey. Megigazította a ruháját. Érezte, ahogy a doboz ugrál az övén, a drótot a mellkasa bőrén. Görcsös és kényelmetlen érzés volt.

A sminkes nő a könyökénél fogva vezette vissza a Stratégiai Terembe. Casey úgy látta magát kívülről, mint egy gladiátort, akit az arénába visznek.

A Stratégiai Teremben ragyogtak a fények. Nagyon meleg volt. Caseyst az asztalnál álló székéhez irányították, szóltak, hogy vigyázzon a kábelekkel, és segítettek leülni. A háta mögött két kamera. Vele szemben két kamera. A háta mögötti operatőr azt kérte, hogy pár centivel mozdítsa el a székét jobbra. Megtette. Odajött egy férfi, és megigazította a mikrofon csíptetőjét, mert azt mondta, hogy a ruhája zajt okoz.

A szemben levő oldalon Reardon segítség nélkül szerelte fel a mikrofonját, közben az operatőrrel

fecsegett. Azután könnyedén lecsüccsent a székére. Lazának és hétköznapiinak tűnt. Caseyre nézett és rámosolygott.

– Nincs miért aggódnia – mondta. – Semmiség az egész.

Malone azt mondta: – Kezdjük, fiúk, már ülnek. Meleg van idebent.

– Egyes kamera kész.

– Kettes kamera kész.

– Hang kész.

– Világítást – mondta Malone.

Casey azt hitte, hogy a világítás már be van kapcsolva, de hirtelen újabb durva fények vetültek rá minden irányból. Úgy érezte magát, mintha egy lángoló kemence belsejében ülne.

– Kamerapróba – mondta Malone.

– Itt rendben.

– Nálunk rendben.

– Rendben – mondta Malone. –

Felvétel indul. Az interjú megkezdődött.

14 ÓRA 33 PERC

Stratégiai Terem

Marty Reardon megkereste a szemével Casey tekintetét, elmosolyodott, és a szobára mutatott: – Szóval. Hát ez az a hely, ahol minden történik. Casey bólintott.

– Itt ülnek össze a Norton szakemberei, hogy elemezzék a repülőgép-baleseteket.

– Igen.

– És ön ennek a csoportnak a tagja.

– Igen.

– Ön a Norton Repülőgépgyár minőség-ellenőrzésért felelős alelnöke.

– Igen.

– Öt éve dolgozik a társaságnál.

– Igen.

– Ezt a szobát Stratégiai Teremnek nevezik, igaz?

– Van, aki igen.

– Miért?

Casey habozott. Arra természetesen nem gondolhatott, hogy leírja az ebben a szobában zajló vitákat, a dühkitöréseket, érzelmi viharokat, amelyek együtt jártak minden egyes arra tett kísérlettel, hogy tisztázzanak egy repülőgép-balesetet. Bármit mondott volna, azt ki lehetett volna ragadni a szövegkörnyezetből.

Azt mondta: – Ez csak egy becenév.

– A Stratégiai Terem – mondta Reardon. – Térképek, vázlatok, haditervek, nyomás. Az ostrom alatti feszültség. Az önök társasága, a Norton Repülőgépgyár pillanatnyilag ostrom alatt van, nem igaz?

– Nem egészen értem, mire utal – mondta Casey.

Reardon szemöldöke felszaladt. – A JAA, az európai repülésügyi hatóság megtagadta, hogy minősítse az egyik

repülőgépet, az N-22-est, mivel azt mondják, hogy nem biztonságos.

– Történetesen a gépet már minősítették, de...

– És éppen arra készülnek, hogy eladjanak ötven N-22-est Kínának. De most állítólag a kínaiak is nyugtalanok a gép biztonságossága miatt.

Casey nem lett dühös a homályos gyanúsítgatás miatt, Reardonra koncentrált. A szoba többi része elhalványodott előtte.

Azt mondta: – Nincs tudomásom arról, hogy a kínaiak nyugtalankodnának.

– De arról csak *van* tudomása – mondta Reardon –, hogy mi az oka ezeknek a biztonságosságról szóló aggodalmaknak. A hét elején nagyon komoly baleset történt. Méghozzá egy N-22-esen.

– Igen.

– Transpacific 545-ös járat. A Csendes-óceán felett történt a baleset, repülés közben.

– Igen.

– Hárman meghaltak. És hányan sérültek meg?

– Úgy tudom, hogy ötvenhat ember. – Casey tudta, hogy ez szörnyen hangzik, nem számít, hogyan mondja.

– Ötvenhat sérült – hangsúlyozta Reardon. – Törött nyakak. Törött combok. Agyrázkódások. Agysérülések. Két ember egy életre megbénult...

Reardon leállt, közben Caseyt nézte. Nem tett fel kérdést. Casey nem mondott semmit. Várt a fények sugárzó melegében.

– Hogyan érez ezzel kapcsolatban?

– Úgy gondolom, hogy a Nortonnál mindenki nagyon komolyan veszi a légi biztonságot. Ezért van az, hogy a gépeinket a tervezett élettartamuk háromszorosára teszteljük...

– Nagyon komolyan veszik a légi biztonságot. Gondolja, hogy ez a megfelelő válasz?

Casey habozott. Mit akart ezzel mondani? – Sajnálom – mondta. – Attól tartok, hogy nem tudom önt követni...

– A társaság nem köteles biztonságos repülőgépet építeni?

– Természetesen. És ezt is teszi.

– Ezzel nem mindenki ért egyet – mondta Reardon. A JAA nem ért egyet. A kínaiak sem biztos, hogy egyetértenek... Nem *köteles* a társaság kijavítani annak a repülőgépnek a tervezési hibáit, amelyről *tudja*, hogy nem biztonságos?

– Mit ért ezen?

– Azt értem ezen, hogy ami az 545-ös járattal történt, előzőleg is előfordult. Több alkalommal is. Más N-22-eseken. Nem igaz?

– Nem.

– Nem? – Reardon szemöldöke újra

felszaladt.

– Nem – mondta Casey határozottan. Most jött el a pillanat, gondolta. Most lépett le a szikláról.

– Ez az első alkalom?

– Igen.

– Nos, ebben az esetben talán megmagyarázhatná ezt a listát. – Elővett egy papírlapot, feltartotta. Casey a szoba másik végéből is tudta, mi az. – Ez a lista azokat az orrsegédszárny-epizódokat tartalmazza, amelyek az N-22-esen fordultak elő 1992 óta, rögtön azután, hogy elkezdtek gyártani a gépet. Nyolc epizód. Nyolc különböző epizód. A TransPacific a kilencedik.

– Ez nem pontos.

– Mondja el, miért nem.

Casey, amilyen röviden csak tudta, elmondta, hogyan működnek a légi alkalmassági direktívák. Elmagyarázta, miért adták ki őket az N-22-esekkel kapcsolatban. Hogyan oldották meg a

problémát, kivéve a külföldi légitársaságokat, amelyek nem alkalmazkodtak a javaslatokhoz. Hogy 1992 óta belföldön nem fordult elő incidens.

Reardon felvont szemöldökkel hallgatta, mintha még soha nem hallott volna ilyen furcsa dolgokról.

– Nos, lássuk, jól értettem-e – mondta.

– Ön szerint a társaság betartotta a szabályokat azáltal, hogy kiadta ezeket a légi direktívákat, amelyeknek meg kellett volna oldaniuk a problémákat.

– Nem – mondta Casey. – A társaság meg is oldotta a problémát.

– Valóban? Mi úgy hallottuk, hogy az orrsegédszárny-kibocsátódás okozta az emberek halálát az 545-ös járaton.

– Ez tévedés. – Casey most pengeélen táncolt, és ezzel tisztában volt. Ha a riporter azt kérdezi tőle: „Kibocsátódtak az orrsegédszárnyak?”,

akkor bajban lesz. Lélegzetét visszafojtva várta a következő kérdést.

– Tévednek azok, akik azt mondták nekünk, hogy kibocsátódtak az orrsegédszárnyak?

– Nem tudom, honnan tudják – felelte Casey. Elhatározta, hogy továbbmegy.

– Igen, tévednek.

– Fred Barker, a volt FAA-szakember téved?

– Igen.

– A JAA téved?

– Nos, mint tudja, a JAA történetesen a hangszint miatt késlelteti a minősítést és...

– Maradjunk ennél a kérdésnél – mondta Reardon. Caseynek eszébe jutott, amit Gershon mondott: *"Nem érdekli az információ."*

– Téved a JAA? – ismételte meg a kérdését a riporter.

Ez bonyolult választ igényel, gondolta Casey. Hogy tudná rövidre fogni? –

Tévednek, amikor azt mondják, hogy a repülőgép nem biztonságos.

– Szóval az ön véleménye szerint abszolúte nincs tartalma az N-22-es bírálatának?

– Így van. Ez egy kitűnő repülőgép.

– Egy jól tervezett repülőgép.

– Igen.

– Egy biztonságos repülőgép.

– Abszolúte biztonságos.

– Ön is repülne vele.

– Amikor csak lehetséges.

– A családja, a barátai...

– Abszolúte.

– Semmiképpen sem habozna?

– Így van.

– Szóval hogyan reagált, amikor látta a tévében az 545-ös járaton felvett szalagot?

Ráveszi magát, hogy értsen egyetlen több állításával, és aztán lecsap valami váratlan dologgal.

De Casey fel volt erre készülve. – Mindnyájan tudjuk, milyen tragikus balesetről van szó. Amikor a felvételt láttam, nagyon szomorú voltam az érintettek miatt.

– Szomorú volt.

– Igen.

– Nem rendítette meg ez az eset a repülőgép biztonságába vetett hitét? Nem vált kérdésessé az N-22-es?

– Nem.

– Miért nem?

– Mert az N-22-esnek kiemelkedő biztonsági statisztikája van. Az egyik legjobb ebben az iparágban.

– Az egyik legjobb *ebben az iparágban...* – mondta affektálva Reardon.

– Igen, Reardon úr. Hadd kérdezzek öntől valamit. Tavaly negyvenháromezer amerikai halt meg autóbalesetben. Négyezer ember fulladt vízbe. Kétezer ember fulladt meg evés

közben. Tudja ön, hányan haltak meg a belföldi légi járatokon?

Reardon habozott. Kuncogott. – El kell ismernem, most megfogott.

– Ez egy fair kérdés, Reardon úr. Hányan haltak meg utasszállító-balesetben tavaly?

Reardon összeráncolta a szemöldökét. – Mondjuk... mondjuk ezren.

– Ötvenen – mondta Casey. – Ötvenen haltak meg. Tudja, hányan haltak meg tavalyelőtt? Tizenhatan. Kevesebben, mint ahányan kerékpározás közben.

– És hány halt meg ezek közül az N-22-esen? – kérdezte Reardon, a szeme összeszűkülte, próbálta visszanyerni az uralmát a szituáció felett.

– Egy sem – válaszolta Casey.

– Tehát azt akarja mondani...

– Hazánkban negyvenháromezer ember hal meg évente autóban, és ez senkit sem aggaszt. Autóba ülnek

részegen, fáradtan – gondolkodás nélkül. De ugyanezek az emberek pánikba esnek a gondolattól, hogy felszálljanak egy repülőgépre. És ennek az az oka, hogy a tévé állandóan eltúlozza a repüléssel kapcsolatos veszélyeket. A felvételek láttán az emberek félnek repülőre szállni. Pedig nincs rá igazi okuk.

– Ön szerint ezeket a felvételeket nem lenne szabad bemutatni?

– Ezt nem mondtam.

– De azt mondta, hogy ettől kezdenek el az emberek félni, pedig nincs rá igazi okuk.

– Így van.

– Tehát véleménye szerint az efféle felvételeket nem kéne bemutatni?

Casey azt gondolta: Mire akar kilyukadni? Miért csinálja ezt?

– Ezt nem mondtam.

– Most ezt kérdezem.

– Azt mondtam – válaszolta Casey –, hogy ezek a felvételek pontatlan képet adnak a légi utazás veszélyeiről.

– Beleértve az N-22-es veszélyét?

– Már mondtam, hogy én úgy gondolom: az N-22-es biztonságos gép.

– Tehát ön szerint ezeket a felvételeket nem kéne bemutatni a nyilvánosságnak?

Mi a francot akar? Casey még mindig nem tudott rájönni. Nem válaszolt, keményen törte a fejét. Megpróbálta kitalálni, mire akar kilyukadni Reardon. Az a kellemetlen érzése támadt, hogy már tudja.

– Ön szerint, Ms. Singleton, az ilyen felvételeket el kell titkolni?

– Nem.

– *Nem* kell őket eltitkolni?

– Nem.

– A Norton Repülőgépgyár titkolt el valaha felvételt?

Húha, gondolta Casey. Megpróbálta összeszedni, hány ember tudhat a felvételtől. Sok: Ellen Fong, Ziegler, a videós cég munkatársai. Talán egy tucatnyi ember, ha nem több...

– Ms. Singleton – mondta Reardon – önnek személy szerint van tudomása a balesetről szóló egyéb felvételtől is?

Csak hazudj, mondta Amos.

– Igen – mondta Casey. – Ismerek egy másik felvételt.

– És látta ezt a felvételt?

– Láttam.

Reardon azt mondta: – Az a felvétel szörnyű. Borzasztó. Nem igaz?

Casey azt gondolta: *Megvan nekik.* Megkapták a felvételt. Most nagyon óvatosan kell eljárnia.

– Tragikus – mondta Casey. – Tragédia, ami az 545-ös járaton történt.
– Nagyon fáradtnak érezte magát. A válla sajgott a feszültségtől.

– Ms. Singleton, hadd kérdezzem meg egyenesen: eltitkolta a Norton Repülőgépgyár ezt a felvételt?

– Nem.

Felszaladó szemöldök, meglepett arc.

– De nem is adták ki, igaz?

– Nem.

– Miért nem?

– A felvételt a repülőgépen találtuk – mondta Casey – és a folyamatban levő vizsgálatban használjuk. Nem tartottuk helyesnek, hogy a vizsgálat befejeztéig nyilvánosságra hozzuk.

– Nem próbálták eltitkolni az N-22-es jól ismert hibáit?

– Nem.

– Ezzel nem mindenki ért egyet, Ms. Singleton. Merthogy a *Hírvonal* szert tett ennek a felvételnek egy másolatára egy Norton-alkalmazott révén, aki lelkiismereti kérdést csinált a dologból, és úgy érezte, hogy a társaság igenis megpróbálja eltitkolni a hibákat. Úgy

érezte, hogy a felvételt nyilvánosságra kell hozni.

Casey nyugalmat erőltetett magára. Nem mozdult.

– Meg van lepődve? – kérdezte Reardon az ajkát csücsörítve.

Casey nem válaszolt. Az agya lázasan dolgozott. Meg kell terveznie a következő lépését.

Reardon önelégülten mosolygott, atyáskodva nézett Caseyre. Élvezte a pillanatot.

Most.

– Ön személy szerint már látta a felvételt, Mr. Reardon? – Casey hanghordozása arra látszott utalni, hogy a felvétel nem is létezik, és Reardon csak kitalálta az egészet.

– Ó, igen – mondta Reardon komoran.

– Láttam a felvételt. Nehéz, fájdalmas végignézni. Szörnyű, pokoli rögzítése annak, ami az N-22-esen történt.

– Végignézte az egészet?

– Természetesen. Valamint a munkatársaim New Yorkban.

Szóval már elküldték New Yorkba, gondolta Casey.

Óvatosan.

Óvatosan.

– Ms. Singleton, a Norton *egyáltalán* tervbe vette, hogy közrebocsátja ezt a felvételt?

– Nem ránk tartozik a közrebocsátása. Mi visszaadjuk a tulajdonosoknak, miután a vizsgálat befejeződött. Azt már a tulajdonosok döntenek el, mit csináljanak vele.

– Miután a vizsgálat befejeződött... – Reardon a fejét csóválta. – Bocsásson meg, de ahhoz képest, hogy önök *állítólag* nagyon komolyan veszik a légi biztonságot, a társaságuk sorozatosan eltitkol dolgokat.

– Eltitkol?

– Ms. Singleton, ha a repülőgéppel probléma lenne – egy komoly, állandó

probléma, egy olyan probléma, amelyről a társaság tud –, megmondaná nekünk?

– De hiszen nincs ilyen probléma.

– Nincsen? – Reardon lenézett az előtte fekvő lapokra. Ha az N-22-es valóban olyan biztonságos, mint ön mondja, Ms. Singleton, akkor hogyan magyarázza ezt?

És átadott Caseynek egy papírlapot. Casey elvette, rápillantott.

– Jézus Mária! – kiáltott fel.

Reardon megkapta a nagy médiapillanatot, amire várt. Megkapta a meglepett, spontán reagálást. Casey tudta, hogy ez rosszul fog festeni. Tudta, hogy ezt sehogy sem fogja tudni elfeledtetni, innen kezdve nem számít, hogy mit mond. De most az előtte fekvő papírra koncentrált, mereven nézte.

Egy három évvel ezelőtti jelentés

fedőlapjának a fénymásolata volt.

BIZALMAS INFORMÁCIÓ – CSAK
BELSŐ HASZNÁLATRA
NORTON REPÜLŐGÉPGYÁR
BELSŐ VIZSGÁLÓBIZOTTSÁG
VÉGREHAJTÁSI JELENTÉS
AZ N-22-ES REPÜLŐGÉP LABILIS
REPÜLÉSI JELLEMZŐI

Ezt a bizottsági tagok listája követte. Casey nevével kezdődött, mivel ő volt a bizottság elnöke.

Casey tudta, hogy a tanulmányban nem szerepel semmi kompromittáló, semmi helytelen a megállapításaiban. De az egész – még a címe is: „Labilis repülési jellemzők” – rossz fényben tüntette fel őket. Nehéz lesz megmagyaráznia.

Reardont nem érdekli az információ.

És ez egy belső jelentés, gondolta Casey. Ennek soha nem lett volna

szabad nyilvánosságra kerülnie. Hároméves – kevesen emlékezhetnek egyáltalán a létezésére. Hogyan juthatott hozzá. Reardon?

A lap tetejére pillantott, látta a faxszámot és a küldő nevét: NORTON MEO.

A saját irodája küldte el.

Hogyan?

Ki tette ezt?

Richman, gondolta Casey dühödten.

Richman tette be ezt a jelentést a sajtóanyagcsomagba, ami Casey íróasztalán volt. A sajtóanyagba, amelyet Casey kérésére Norma faxolt el a *Hírvonalnak*..

Ki szólt róla Richmannek?

Marder.

Marder mindent tudott a vizsgálatról. Marder volt az N-22-es programvezetője, ő rendelte meg a tanulmányt. És most Marder intézte úgy, hogy a tanulmány nyilvánosságra

kerüljön, miközben ő a tévében szerepel, mert...

– Ms. Singleton? – mondta Reardon.

Casey felnézett. Visszatért a fényekbe.

– Igen.

– Felismeri ezt a jelentést?

– Igen, felismerem.

– Ez az ön neve a lap alján?

– Igen.

Reardon átadott Caseynek még három lapot, a végrehajtási jelentés többi részét. – Szóval ön vezette azt a *titkos bizottságot* a Nortonon belül, amely az N-22-es „repülési labilitásai”-val foglalkozott, így volt?

Hogy fogok ebből kimászni? – gondolta.

Őt nem érdekli az információ.

– Ez nem volt titok – mondta Casey. – Ez olyan típusú tanulmány, amit gyakran végzünk el a repülőgépeink működtetési aspektusaival

kapcsolatban, onnantól kezdve, hogy szolgálatba kerülnek.

– Saját beismerése szerint ez a tanulmány a labilis repülési jellemzőkkel foglalkozik.

– Nézze – mondta Casey –, ez a tanulmány jó dolog.

– Jó dolog? – Felemelt szemöldök, megdöbbenés.

– Igen. Az első orrsegédszárny-incidens után, amely négy évvel ezelőtt történt, felmerült a kérdés, hogy bizonyos szituációkban vannak-e labilis jellemzői a repülőgép irányításának. Nem kerültük ki ezt a kérdést. Nem hunytunk szemet felette. Elkezdtünk vele foglalkozni: létrehoztunk egy bizottságot, hogy különböző körülmények között próbáljuk ki a repülőgépet, és rájövünk, igaz-e ez. És arra jutottunk...

– Hadd olvassak fel – mondta Reardon – a jelentésükből. „Az alapvető

stabilizációban a repülőgép a számítógépekre hagyatkozik."

– Igen. Minden modern repülőgép használ...

– „A repülőgép a kézi irányítást illetően kimondott érzékenységről tett tanúbizonyságot magasságváltoztatás közben."

Casey most a lapokat nézte. Követte az idézeteket. – Igen, de ha elolvassa a mondat további részét, akkor látni fogja, hogy...

Reardon közbevágott: – A pilóták arról számoltak be, hogy a gép ellenőrizhetetlen.

– Ezt a részt kiragadja a szövegkörnyezetből.

– Igazán? – Szemöldök fel. – Ezek az állítások az ön jelentéséből származnak. A titkos Norton-jelentésből.

– Azt hittem, arra kíváncsi, hogy én mit mondok. – Casey kezdett méregbe

jönni. Tudta, hogy látszik rajta, de nem törődött vele.

Reardon hátradőlt a székében, széttárta a kezét. A ráció gesztusa. – Hogyne, Ms. Singleton.

– Akkor hadd magyarázzam meg. Ezt a tanulmányt azért végeztük el, hogy meghatározzuk, van-e stabilitási probléma az N-22-essel. Arra jutottunk, hogy nincs, és...

– Ezt mondja ön.

– Azt hittem, szabad megmagyaráznom.

– Természetesen.

– Akkor hadd helyezzem el az idézeteit a szövegkörnyezetben – mondta Casey. – A jelentés azt írja, hogy az N-22-es a számítógépekre hagyatkozik. Minden modern repülőgép repülés közben a számítógépekre hagyatkozik a stabilizációban. Ez nem azért van, mert nem működtethetnék a pilóták. Működtethetik. Ezzel nincs

probléma. De a légitársaságok manapság rendkívül üzemanyag-takarékos repülőgépeket szeretnének. A maximális üzemanyag-hatékonyság pedig a minimális légellenállástól függ, amint a repülőgép a levegőben repül.

Reardon fensőbbbségesen legyintett. – Sajnálom, de ez lényegte...

– Ahhoz, hogy minimalizáljuk a légellenállást – folytatta Casey –, a repülőgépnek nagyon pontosan kell tartania a pozícióját a levegőben. A leghatékonyabb pozíció az, ha a gép orral enyhén felfelé áll. A számítógépek ebben a helyzetben tartják a gépet a szokványos repülés idején. Mindebben semmi szokatlan nincs.

– Semmi szokatlan? A repülési labilitásokban? – mondta Reardon.

Örökösen felhozta újra a kérdést, soha nem hagyta, hogy Casey utolérje. – Mindjárt rátérek.

– Alig várjuk. – Nyílt szarkazmus.

Casey küzdött magával, hogy megőrizze a nyugalmát. Akármilyen rosszul is álltak most a dolgok, még rosszabb lesz, ha elveszti az eszét. – Az előbb felolvasott egy mondatot – mondta. – Hadd fejezzem be. „A repülőgép a kézi irányítást illetően kimondott érzékenységről tett tanúbizonyságot magasságváltoztatás közben, *azonban ez az érzékenység teljességgel belül van a tervezési paramétereken, és nem jelent nehézséget a megfelelően képzett pilóták számára.*” így hangzik a mondat második fele.

– De ön is elismerte, hogy az irányítás érzékeny. Ez nem egyszerűen a labilitás egyik szinonimája?

– Nem. Az érzékeny nem ugyanaz, mint a labilis.

– A repülőgép ellenőrizhetetlen – mondta Reardon a fejét rázva.

– Ez nem így van.

– Azért készítették el a tanulmányt, mert aggódtak.

– Azért készítettük el a tanulmányt, mert az a dolgunk, hogy garantáljuk a repülőgép biztonságát – mondta Casey.

– És szilárdan hisszük: a gép biztonságos.

– Egy titkos tanulmány.

– Nem volt titkos.

– Soha nem hozták nyilvánosságra. A közönség sosem értesült róla...

– Ez egy belső jelentés.

– Nincs semmi rejtegetni valója?

– Nincs.

– Akkor miért nem mondta el nekünk az igazságot a Transpacific 545-ös járatáról?

– Az igazságot?

– Úgy értesültünk, hogy a baleseti csoportjuknak *már van* egy előzetes eredménye arról, hogy valószínűleg mi történt. Ez nem igaz?

– Közel vagyunk hozzá.

– Közel... Ms. Singleton, van eredményük vagy nincs?

Casey Reardonra meredt. A kérdés a levegőben lógott.

– Nagyon sajnálom – mondta az operatőr a háta mögött. – De szalagot kell cserélnünk.

– Szalagcsere a kameráknál!

– Szalagcsere!

Reardon úgy nézett ki, mint akit pofon vágtak. De csaknem azonnal életre kelt.

– Folytatása következik – mondta Caseyre mosolyogva. Laza volt, tudta, hogy legyőzte a nőt. Felállt a székéből, hátat fordított neki. A nagy fények kialudtak, a szoba azonnal sötétségbe borult. Valaki visszakapcsolta a légkondicionálást.

Casey is felállt. Lehúzta az övéről a rádiómikrofont. A sminkes nő futva jött oda hozzá a púderpamaccsal. Casey feltartotta a kezét. – Egy perc – mondta.

Amikor a fények kihunytak, észrevette Richmant, aki az ajtó felé ment.
Casey utánasietett.

15 ÓRA 01 PERC

64-es épület

Casey a folyosón csípte el a fiút, megragadta a karjánál fogva, és megpördítette. – Maga szarházi.

– Hé – mondta Richman. – Nyugi. – Mosolygott, bólintott Casey válla felett. Az asszony hátrafordult, és meglátta a hangtechnikust meg az egyik operatőrt, aki a folyosóról távozott.

Casey dühösen taszított egyet Richmanen, belökte az ajtón keresztül a női mosdóba. Richman nevetni kezdett. – Jézusom, Casey, nem tudtam, hogy ennyire...

Bent voltak a mosdóban. Casey nekilódította a fiút a kézmosónak. – Maga kis senkiházi – sziszegte. – Nem tudom, mi a francot képzelt, amikor kiadta nekik azt a jelentést, de én...

– Maga nem csinál semmit – mondta Richman hirtelen hűvös hangon. Lerázta Casey kezét magáról. – Még mindig nem érti, igaz? Vége, Casey. Épp most puskázta el a kínai üzletet. Magának vége.

Casey értetlenül bámult rá. Richman most erős volt, önbizalommal teli – egy másik ember.

– Edgartonnak vége. A kínai üzletnek vége. És magának is vége. – A fiú mosolygott. – Pontosan úgy történt minden, ahogy John mondta.

Marder, gondolta Casey. Emögött Marder áll. – Ha a kínai üzletnek lőttek, Mardernek is lőttek. Edgarton gondoskodni fog róla.

Richman szánakozva rázta meg a

fejét. – Nem fog. Edgarton ott ül a seggén Hongkongban, és egy szót sem fog érteni az egészből. Vasárnap délre Marder lesz a Norton Repülőgépgyár új elnöke. Tíz perc alatt elintézi az Igazgató Tanácsnál. Merthogy sokkal nagyobb üzletet csináltunk Koreával. Száztíz repülőgép biztos és további harmincöt lehetséges. Tizenhatmilliárd dollár. Ez lebilincselően hat majd a Tanácsra.

– Korea – mondta Casey. Megpróbálta összerakni a dolgot. Hiszen ez egy hatalmas megrendelés volt, a legnagyobb a társaság történetében. – De miért...

– Mert odaadta nekik a szárnyat – mondta Richman. – És így eszeveszetten boldogok, hogy megvásárolhatnak száztíz repülőgépet. Őket nem érdekli a szenzációhajhász amerikai sajtó. Ők tudják, hogy a gép biztonságos.

– Odaadja nekik a *szárnyat*?

– Persze. Ez egy bombaüzlet.

– Igen – mondta Casey. – Szétbombázza a társaságot.

– Globális gazdaság – mondta Richman. – Haladni kell a korral.

– De hiszen tönkreteszik a céget – mondta Casey.

– Tizenhatmilliárd dollár – mondta Richman. – Abban a pillanatban, ahogy bejelentik, a Norton részvényei az égig mennek fel. Mindenki jól jár.

Mindenki, a társaság dolgozóin kívül, gondolta Casey.

– Már nyélbe van ütve – mondta Richman. – Csak arra volt szükségünk, hogy valaki nyilvánosan lehúzza az N-22-est. És ezt a szívességet maga éppen most tette meg nekünk.

Casey sóhajtott. A válla megereszkedett.

Ahogy elnézett Richman mellett, meglátta magát a tükörben. A smink

rásült a nyakára, és kezdett repedezni. A szeme alja sötét volt. Kimerültnek, nyúzottnak látszott. Legyőzöttnek.

– Úgyhogy azt javaslom – mondta Richman –, kérdezze meg tőlem nagyon udvariasan, mi legyen a következő lépése. Merthogy az egyetlen, amit tehet, hogy követi a parancsokat. Tegye azt, amit mondanak, legyen jó kislány, és akkor Johntól talán kap végkielégítést. Mondjuk, olyan háromhavit. Ha nem – úgy seggbe rúgjuk, hogy attól koldul.

Richman közelebb hajolt Caseyhez.

– Érti, amit mondok?

– Igen.

– Na, halljuk. Kérdezze meg udvariasan.

Kimerült agya villámgyorsan próbálta végigvizsgálni a lehetőségeket, megpróbálva megkeresni a kivezető utat. De nem látott semmi megoldást. A *Hírvonal* leadja a riportot. Marder terve

sikerülni fog. Ő veszített. Kezdetől fogva vesztes volt. A legelső naptól, amikor Richman megjelent.

– Még mindig várok – mondta Richman.

Casey ránézett a fiú sima arcára, érezte a kölnijét. A kis szarházi élvezte ezt az egészet. És a düh, a mélységes felháborodás pillanatában az asszony hirtelen felismerte a lehetőséget.

Kezdetől fogva annyira igyekezett, hogy helyesen járjon el, hogy megoldja az 545-ös problémáját. Őszinte volt, egyenes, és ez csak bajba sodorta.

Vagy mégsem?

– Itt most szembe kell néznie a tényekkel – mondta Richman. – Vége. Már nem tehet semmit.

Casey ellökte magát a kézmosótól.

– Hát akkor most figyeljen – mondta. És kisétált a mosdóból.

15 ÓRA 15 PERC

Stratégiai Terem

Casey leült a székére. A hangtechnikus odajött, és a rádiódobozt az övére erősítette. – Mondjon néhány szót a számomra, rendben? Csak a hangszint kedvéért.

– Próba, próba, kezdek elfáradni – mondta Casey.

– Jól van. Köszönöm.

Casey meglátta Richmant, aki becsúszott a szobába, és most hátát a hátsó falnak vetve álldogált. Arcán enyhe mosoly játszadozott. Nem tűnt nyugtalannak. Biztos volt benne, hogy az asszony már nem tehet semmit. Marder megcsinálta a hatalmas üzletet, átadta a szárnyat, tönkretette a társaságot, és Caseyt használta fel minderre.

Reardon a szemben levő székbe

huppant, vállat vont, megigazította a nyakkendőjét. Caseyre mosolygott. – Még tartja magát?

– Jól vagyok.

– Meleg van idebent, igaz? – Reardon az órájára pillantott. – Már majdnem befejeztük.

Malone jött oda, és Reardon fülébe súgott valamit. A suttogás eltartott egy darabig. Reardon azt mondta: – Tényleg? – és a szemöldöke felszaladt, azután néhányszor bólintott. Végül így szólt: – Értem. – Elkezdte a papírjait rendezni, átnézte az előtte fekvő dossziét.

– Fiúk, készen vagytok? – kérdezte Malone.

– Egyes kamera kész.

– Kettes kamera kész.

– Hang kész.

– Felvétel indul – mondta Malone.

Rajta, gondolta Casey. Nagy levegőt vett, várakozóan nézett Reardonra.

Reardon rámosolygott.

– Ön vezető tisztviselő a Norton Repülőgépgyárnál.

– Igen.

– Öt éve dolgozik itt.

– Igen.

– Bizalmi munkakörben dolgozó, magas rangú vezető munkatárs.

Casey bólintott. Ha tudnád, hogy már nem sokáig, gondolta.

– Na, most itt van ez az incidens az 545-ös járattal. Ami egy olyan repülőgéppel történt, amely ön szerint tökéletesen biztonságos.

– Pontosan.

– Annak ellenére, hogy hárman meghaltak, ötvenhat ember pedig megsérült.

– Igen.

– A film, amit mindnyájan láttunk, borzasztó. Az önök Incidensvizsgáló Csoportja éjjel-nappal dolgozott. És

most azt halljuk, hogy megvan az eredmény.

– Igen.

– Tudják, mi történt a járattal.
Óvatosan.

Ezt nagyon, nagyon óvatosan kell elmondania. Hiszen az igazságot még mindig nem ismeri: csak nagyon erős gyanúja van. Még mindig össze kell rakni a dolgok sorrendjét, igazolni, hogy az események meghatározott egymásutániságban történtek: ez az okok láncolata. Még nem tudják biztosan.

– Közel állunk az eredményhez – mondta Casey.

– Alig várjuk.

– Holnap fogjuk bejelenteni.

A fények mögött látta Richman megdöbbenését. Erre nem számított. A kis mitugrász megpróbálta megérteni, hova akar kilyukadni.

Hát csak próbálja.

Az asztal másik oldalán Reardon oldalt fordult, és Malone súgott valamit a fülébe. Reardon bólintott, visszafordult Caseyhez: – Ms. Singleton, ha máris tudják, miért várnánk?

– Mert ez, mint ön is mondta, komoly baleset volt. Máris egy csomó indokolatlan találgatás indult el különböző forrásokból. A Norton Repülőgépgyár nagy súlyt helyez arra, hogy felelősségteljesen járjon el. Mielőtt bármit mondanánk nyilvánosan, alá kell támasztanunk az eredményeinket a repülési teszttel, amelynek során ugyanazt a repülőgépet használjuk, amin a baleset történt.

– Mikor lesz a repülési teszt?

– Holnap reggel.

– Ah – sóhajtott sajnálkozva Reardon.

– Ez túlságosan késő az adásunkhoz. Tudatában van annak, hogy megtagadja a társaságától a

lehetőséget, hogy reagáljon ezekre a komoly vádakra?

Casey azonnal válaszolt. – A repülési tesztet reggel öt órára időzítettük – mondta. – Rögtön utána sajtóértekezletet tartunk – holnap délben.

– Délben – mondta Reardon.

Az arckifejezése semleges volt, de Casey tudta, hogy töri a fejét a dolgon. A Los Angeles-i dél New Yorkban délután három órát jelent. Bőségesen bekerülhet az esti híradóba mind New Yorkban, mind Los Angelesben. A Norton előzetes eredményéről széles körben be fognak számolni a helyi és hálózati híradók. És a *Hírvonal*, amely szombat este tízkor megy adásba, már nem lesz aktuális. Attól függően, mi derül ki a sajtóértekezleten, a *Hírvonal* anyaga, amelyet előző este szerkesztenek össze, már szakállas história lesz. Akár fel is sülnetnek vele.

Reardon sóhajtott. – Másrészt persze – mondta – szeretnénk méltányosak lenni önökkel.
– Hát persze – mondta Casey.

16 ÓRA 15 PERC

Norton Igazgatóság

– A pokolba ezzel a nővel – mondta Marder Richmannek. Nem számít, mit tud.
– De ha betervezte a repülési tesztet...
– Kit érdekel?
– És azt hiszem, meg fogja engedni a híradós stábnak, hogy filmezzék.
– Na és? A repülési teszt csak ront a sztorin. A nőnek fogalma sincs, mi okozta a balesetet. És fogalma sincs, mi történik, ha felviszik a Transpacific gépet. Nyilván nem tudják reprodukálni

az eseményt. És lehetnek olyan problémák, amikről senki sem tud.

– Mint például?

– Ez a repülőgép nagyon komoly túlterheléseken ment keresztül. Lehet rajta szerkezeti sérülés, amit nem vettek észre. Akármilyen megtörténhet, ha felviszik a gépet. – Marder megvető kézmozdulatot tett. – Ez semmit nem változtat. A *Hírvonal* szombat este tíz és tizenegy között jelentkezik. Szombat este értesítem a Tanácsot, hogy a médiában valami készül ellenünk, és sürgős értekezletre kell összeülnünk vasárnap reggel. Hal nem fog tudni időben visszatérni Hongkongból. És a barátai a Tanácsban ejteni fogják, ha meghallják a tizenhatmilliárd dolláros üzletet. Mindegyiknek vannak részvényei. Tudják, mit jelent ez a bejelentés számukra a tőzsdén. Én leszek a társaság következő elnöke, és senki sem tehet semmit ennek

megakadályozására. Hal Edgerton sem. És még kevésbé Casey Singleton.

– Nem tudom – mondta Richman. – Azt hiszem, valamit forral. Ez egy meglehetősen okos nő, John.

– Nem elég okos – mondta Marder.

16 ÓRA 20 PERC

Stratégiai Terem

A kamerák fel voltak pakolva, a fehér habszivacs lapokat eltávolították a mennyezetről, a mikrofonokat leszedték, az elektromos felszerelést tartalmazó dobozokat és a kamerák tokjait eltették. A tárgyalások azonban tovább húzódtak. Ed Fuller, a Jogi Osztály hórihorgas vezetője is megjelent, azonkívül jelen volt Teddy Rawley, a pilóta, és két, a repülési teszten dolgozó mérnök, hogy

válaszolhassanak a felmerülő műszaki kérdésekre.

A *Hírvonal* nevében most Malone beszélt, Reardon a háttérben sétálgatott fel-alá, néha megállt, hogy valamit a lány fülébe súgjon. Tekintélyt parancsoló modora szemmel láthatólag eltűnt a ragyogó fényekkel együtt, most fáradtnak, ijedtnek és türelmetlennek látszott.

Malone azzal kezdte, hogy előadta: a *Hírvonal* egy egész anyagot szentel a Norton N-22-esnek, és a társaság érdeke, hogy engedélyezze a stábnak a repülési teszt filmezését.

Casey kijelentette, hogy ez nem probléma. A repülési tesztek tucatnyi videokamerával rögzítik, amelyeket a gépen belül és kívül szerelnek fel: a *Hírvonal* stábja monitorokon nézheti végig az egész tesztet, a földön. Később felhasználhatják a filmet az adáshoz.

Nem, mondta erre Malone. Ez nem kielégítő. A *Hírvonal* stábjának fenn kell lennie a gépen.

Casey közölte, hogy ez lehetetlen, hogy nem volt még repülőgépgyártó, aki megengedte volna egy tévés stábnak, hogy ott legyen a repülési tesztnél a gépen. Már az is engedmény a részéről, mondta, hogy hagyja őket nézni a videót a földön.

Ez nem elég jó, mondta Malone.

Ed Fuller beavatkozott, hogy elmagyarázza: a felelősség kérdéséről van szó. A Norton nem engedhet fel a tesztre biztosítással nem rendelkező embereket, akik nem is az alkalmazottai. – Nyilván érti, hogy a repülési tesztben benne foglaltatik a veszély. Ez egyszerűen elkerülhetetlen.

Malone azt mondta, hogy a *Hírvonal* vállal minden kockázatot, és aláírja, hogy lemond a későbbi esetleg felmerülő követelésekről.

Ed Fuller kijelentette, hogy ő előkészítené a nyilatkozatokat, de azokat a *Hírvonal* jogászainak is jóvá kellene hagyniuk, és erre nincs idő.

Malone megnyugtatta, hogy egy órán belül meg tudja kapni a *Hírvonal* jogászainak a jóváhagyását. A nappal vagy az éjszaka bármely órájában.

Fuller feljebb emelte a lécet. Azt mondta, hogy ha a Norton engedélyezi a *Hírvonal*nak, hogy lássa a repülési tesztet, akkor biztos akar benne lenni, hogy a tesztről pontosan számolnak be. Azt mondta, hogy szeretné jóváhagyni a megszerkesztett filmet.

Malone tájékoztatta, hogy az újságírói etika ezt tiltja, és egyébként sem lenne erre idő. Ha a repülési teszt dél körül ér véget, már a kocsiban kell megvágnia a filmet, és azonnal New Yorkba küldeni.

Fuller azt mondta, hogy a társaság részéről ez probléma. Szeretné, ha a repülési tesztet pontosan mutatnák be.

És így ment oda-vissza. Végül Malone megígérte, hogy belevesz a műsorba a repülés eredményéről egy szerkesztetlen harminc másodperces kommentárt a Norton szóvivőjétől. Ezt a sajtóértekezletből emelik majd ki.

Fuller egy percet követelt.

Megalkudtak negyven másodpercben.

– Van még egy probléma – mondta Fuller. – Ha engedjük önöknek filmezni a repülési tesztet, akkor nem szeretnénk, ha felhasználnák a tegnap kapott felvételt, amely az incidenst mutatja be.

Erről szó sem lehet, mondta Malone. A felvétel adásba megy.

– Azt állítják, hogy a felvételt egy Norton-alkalmazott juttatta el önökhöz – mondta Fuller. – Ez így nem korrekt. Szeretnénk, ha pontosan megjelölnék az eredetét.

– Nos, valójában olyan valakitől kaptuk, aki a Nortonnak dolgozik.

– Nem – mondta Fuller –, ez nem felel meg a valóságnak.

– Az egyik alvállalkozójukról van szó.

– Nem. Ha kívánják, megadhatom az alvállalkozónak az adóhivatal által elfogadott definícióját.

– Ez csak szőrszálhasogatás...

– Már a birtokunkban van a recepciós, Christine Barron eskü alatt tett vallomása. Ő nem a Norton Repülőgépgyár alkalmazottja. A Képrendszeres cégnek sem alkalmazottja. Egy ügynökség közvetítette ki ideiglenes munkaerőként.

– Mit akar ezzel mondani?

– Szeretnénk, ha a tények pontosan hangzanának el: a birtokukba jutott felvétel a társaságon kívüli forrásból származik.

Malone vállat vont. – Amint mondtam, ez szőrszálhasogatás.

– Akkor mi a probléma?

Malone gondolkozott egy percre. – Oké – mondta. Fuller egy papírlapot csúsztatott át az asztalon. – Ez a rövid írás megerősíti, hogy ebben egyetértünk, írja alá. Malone Reardonra nézett. Reardon vállat vont.

Malone aláírta. – Nem értem, minek ez az egész felhajtás – mondta. Elkezdte visszatolni a papírt Fullernak, és megállt.

– Két stáb a repülőgépen a repülési teszt idején. Ebben maradtunk?

– Nem – mondta Fuller. – Erről szó sem volt. A stábjaik a földről nézhetik a tesztet.

– Ez nem felel meg nekünk.

Casey azt mondta, hogy a *Hírvonal* stábjai bemehetnek a tesztkörzetbe, felvehetik az előkészületeket, a fel- és leszállást. De magára a gépre nem mehetnek fel.

– Sajnálom – mondta Malone.

Teddy Rawley megköszörülte a torkát.
– Azt hiszem, nem érti a szituációt, Ms. Malone – mondta. – A repülési teszt alatt önök nem sétafikálhatnak a gépen filmezve. A fedélzeten mindenki be lesz szíjazva egy négy ponton rögzíthető hevederrel. Még pisilni sem mehetnek ki. És nem lehet lámpákat gyújtani vagy telepeket használni, mivel azok mágneses mezőket generálnak, és ez befolyásolhatja a mi műszereink jelzéseit.

– Nincs szükségünk lámpákra – mondta Malone. – A rendelkezésre álló fényben is tudunk felvételt készíteni.

– Nem érti – mondta Rawley. – Ott fent meglehetősen veszélyessé válhat a helyzet.

– Ezért akarunk ott lenni – mondta Malone.

Ed Fuller megköszörülte a torkát. –

Hadd magyarázzam meg pontosabban, Ms. Malone – mondta. – A társaságunk semmilyen körülmények között nem fogja engedélyezni, hogy a stábjuk a fedélzeten filmezzon. Ez abszolúte ki van zárva.

Malone arca hideg, elutasító volt.

– Asszonyom – mondta Rawley. – Gondoljon arra, hogy miért sivatag felett végezzük el a tesztet. Nagy, lakatlan terület felett.

– Úgy érti, hogy lezuhanhatnak?

– Úgy értem, hogy nem tudjuk, mi fog történni. De bízson a szavamban: jobb maguknak, ha a földön maradnak.

Malone megrázta a fejét. – Nem. A stábunknak fent kell lennie a fedélzeten.

– Asszonyom, komoly túlterhelés léphet fel...

Casey azt mondta: – A gépen összességében harminc kamera lesz. Minden lehetséges szöveget felvesznek: a pilótafülkét, a szárnyakat, az utaskabint,

mindent. Maguk megkapják a film exkluzív felhasználási jogát. Senki sem fogja tudni, hogy nem a maguk kameráival készült a felvétel.

Malone mogorván nézett rá, de Casey tudta, hogy elevenbe talált. Ez a nő csak a képanyaggal törődik.

– Én akarom elhelyezni a kamerákat – mondta Malone.

– Oké – mondta Rawley.

– Be kell tudnom jelenteni, hogy a kameráink a fedélzeten vannak – mondta Malone. – Ezt be kell tudnom jelenteni.

Végül Casey kigründolta a kompromisszumot. A *Hírvonal*nak megengedik, hogy elhelyezzen két rögzített kamerát bárhol a gépen, hogy felvegyék a tesztrepülést. Ez az anyag az ő kizárólagos tulajdonuk lesz. Ráadásul felhasználhatják a gép belsejében felszerelt Norton-kamerák felvételeit. Végül engedélyezik a

*Hírvonal*nak, hogy felvegyenek egy külső helyszínt Reardonnal a 64-es épület előtt, ahol az összeszerelő sor működik.

A Norton biztosítja a *Hírvonal* stábjaainak a szállítását az arizonai tesztállomásra, elhelyezik őket a motelban, reggel átszállítják őket a tesztállomásra, és délután vissza Los Angelesbe.

Malone visszaadta a papírt Fullernek.
– Áll az alku mondta.

Reardon bosszúsan nézte az óráját. Ottmaradt Malone-nal, hogy felvegyék a külső helyszínt. Casey egyedül maradt Rawleyval és Fullerrel a Stratégiai Teremben.

Fuller felsóhajtott. – Remélem, helyes döntést hoztunk. Caseyhez fordult. – Megtettem, amire kért, amikor felhívott attól a videocégtől.

– Igen, Ed – mondta Casey. – Tökéletesen csinálta.

– De láttam a felvételt is – mondta Fuller. – Borzasztó volt. Attól félek, hogy bármit mutat ki a repülési teszt, az a felvétel lesz az egyetlen, amire mindenki emlékezni fog.

– Ha bárki is látja valaha azt a felvételt.

– Én attól tartok – mondta Fuller –, hogy a *Hírvonal*, bármi történjék, leadja azt a felvételt.

– Azt hiszem, nem – mondta Casey. – Szerintem végül másképp döntenek majd.

Fuller sóhajtott. – Remélem, igaza lesz. Sok minden forog kockán.

– Igen. Sok minden forog kockán.

Teddy azt mondta: – Szóljatok nekik, hogy hozzanak meleg ruhát. Te is, kicsim. És még valami: figyeltem ezt a nőt. Ez holnap fel akar kerülni a gépre.

– Igen, valószínűleg.

– És te is, igaz? – mondta Teddy.

– Talán – felelte Casey.

– Gondold meg jól – mondta Teddy. – Hiszen láttad a karbantartási adatrögzítő videóját. A gép százhatvan százalékkal meghaladta a tervezett megengedett terhelést. Az a fickó olyan erőknék tette ki a gépet, amikre a tervezéskor nem gondoltak. És holnap én felmegyek vele, és újra megcsinálom.

Casey vállat vont. – Doherty ellenőrizte a törzset – mondta –, megröntgenezték, és...

– Igen, ellenőrizte – mondta Teddy. – De nem alaposan. Normális körülmények között egy hónapig vizsgáljuk a törzset, mielőtt visszaengedjük aktív szolgálatba. Minden illesztést megröntgenezünk. Ez most nem történt meg.

– Mire célzol?

– Arra, hogy amikor kiteszem a gépet ugyanazoknak a túlterheléseknek, van rá esély, hogy a szerkezet nem bírja ki.

– Meg akarsz ijeszteni?

– Nem, csak figyelmeztetlek. Ez komoly, Casey. Ez a való világ. Bármilyen megtörténhet.

16 ÓRA 55 PERC

A 64-es épület előtt

Reardon azt mondta: – A repüléstörténet során egyetlen repülőgépgyártó cég sem engedélyezte egy tévés stábnak, hogy részt vegyen egy repülési tesztben. De a Norton Repülőgépgyár jövője szempontjából ez a teszt olyan fontos, és annyira biztosak az eredményében, hogy engedélyezték stábunknak a filmezést, így ma elsőként láthatjuk azt a felvételt, amelyen az 545-

ös járat repülőgépe, a sokat vitatott Norton N-22-es szerepel. Bírálói szerint ez a gép egy repülő koporsó. A társaság azt állítja, hogy biztonságos. A repülési teszt fogja megmutatni, kinek van igaza. Reardon szünetet tartott.

– Ennyi – mondta Jennifer.

– Kell még valami vágóképnek?

– Igen.

– És egyáltalán, hol csinálják a tesztet?

– Yumában.

– Oké – mondta Reardon.

A délutáni napsütésben a 64-es épület előtt a riporter lenézett a lábára, és mély, bizalmas hangon azt mondta: – Itt vagyunk az Arizona állambeli Yumában, a Norton tesztközpontjában. Reggel öt óra van, és a Norton-csoport most végzi az utolsó előkészületeket arra, hogy felvigye a levegőbe az 545-öst. – Felnézett. – Hánykor hajnalodik?

– Dögöljek meg, ha tudom – mondta Jennifer. – Kerüld ki.

– Rendben – mondta Reardon. Újra lenézett a lábára, és rázendített: – Kora hajnal van, a feszültség egyre növekszik. A kora hajnali sötétségben növekszik a feszültség. A hajnal hasadtával egyre növekszik a feszültség.

– Ez megteszi – mondta Jennifer.

– Hogyan akarod a csomagolást? – kérdezte a férfi.

– Mindkét szempontból meg kell közelítened, Marty.

– Úgy értem, hogy mi győzünk, vagy mi lesz?

– Csináld meg mind a kétféleképpen a biztonság kedvéért.

Reardon újra lenézett a lábára. – Miközben a gép leszállásra készül, a csoport ünnepel. Mindenhol boldog arcot látni. A repülés jól sikerült. A Norton bebizonyította az igazát.

Legalábbis egyelőre. – Lélegzetet vett.
– Miközben a gép leszállásra készül, a csapat elnémul. A Nortont komoly csapás érte. Az N-22-es körüli halálos vita tovább gyűrűzik. Felnézett. – Elég?

– Csináljunk egy felvételt rólad, amikor azt mondd, hogy a vita tovább gyűrűzik. Ezzel zárhatunk – mondta Jennifer.

– Jó ötlet.

Marty mindig jó ötletnek találta, ha maga látszhatott a képernyőn. Kiegyenesedett, beállította az állkapcsát, és szembefordult a kamerával.

– Itt, ebben az épületben, ahol az N-22-est építik, nem... A hátam mögött látható az az épület, ahol... nem. Várjatok. – Megrázta a fejét, újra a kamera felé fordult.

– És az N-22-es körüli vita mégsem fog elhalni. Itt, ebben az épületben, ahol a repülőgépet építik, a munkások abban

bíznak, hogy ez egy biztonságos, megbízható repülőgép. De az N-22-es bírálói továbbra sincsenek meggyőzve. Vajon arat még a halál az égen? Csak az idő adhatja meg a választ. Martin Reardon tudósította a *Hírvonal*t, a Kalifornia állambeli Burbankból.

Marty pislantott.

– Túl banális? Túl sok szó volt a pénzről?

– Fantasztikus volt, Marty.

Reardon már kapcsolta is le a mikrofont, levette a rádiós dobozt az övéről. Megveregette Jennifer arcát. – Már itt sem vagyok – mondta, és beugrott a várakozó autóba.

Jennifer a stábhoz fordult. – Csomagoljatok, fiúk – mondta. – Megyünk Arizonába.

SZOMBAT

4 ÓRA 45 PERC

Norton tesztközpont,
Yuma, Arizona

A keleten levő Gila-hegység lapos láncolata mögött vékony piros csík jelent meg. Az indigószínű égen néhány csillag ragyogott. A levegő nagyon hideg volt, Casey látta a leheletét. Felhúzta a cipzárt a széldzsekijén, és topogott, hogy felmelegedjen.

A leszállópályán a fények megvilágították a Transpacific széles törzsű gépét. A repülésiteszt-csoport éppen most fejezte be a videokamerák beállítását. Emberek álltak a szárnyakon, a hajtóművek körül, a futóműnél.

A *Hírvonal* stábja már kint volt, az előkészületeket filmezték. Malone Casey mellett állt, nézte őket. – Jézusom, de hideg van – mondta.

Casey bement a repülésiteszt-állomásra, egy a torony mögött levő alacsony, spanyol stílusú bungalóba. Bent minden tele volt monitorral, mindegyik egy-egy kamerára volt rákapcsolva. A legtöbb kamera speciális alkatrészekre koncentrált – Casey felfedezett egy kamerát a jobb rögzítőcsapon is – s ez igencsak műszaki jelleget kölcsönzött a szobának. Nem volt valami izgalmas.

– Ez nem az, amire számítottam – mondta Malone. Casey körbemutatott a szobán. – Ez itt a pilótafülke.

Fentről lefelé. A pilótafülke, a pilóta hátulról. Rawleyt látja itt az ülésen. A belső kabin, hátrafelé. A belső kabin előrenézve. A jobb szárnyra irányítva. A bal szárny. Ezek a fő belső részeink. És van még egy követőgépünk is.

– Követőgép?

– Egy F-14-es vadászgép követi a széles törzsül a repülés egész ideje

alatt, úgyhogy annak a kamerái is minket vesznek.

Malone összeráncolta a homlokát. – Nem tudom – mondta csalódott hangon. – Azt hittem, hogy ez az egész látványosabb lesz.

– Egyelőre még a földön vagyunk.

Malone tovább ráncolta a homlokát, rosszkedvű volt.

– Ezek a felvételi szögek a kabinban – mondta. – Ki lesz ott a repülés alatt?

– Senki.

– Úgy érti, hogy az ülések üresek lesznek?

– Így van. Ez egy repülési teszt.

– Ez nem fog valami jól festeni – mondta Malone.

– De így néz ki egy tesztrepülés – mondta Casey. – Így csinálják.

– De ez *nem* fest jól – mondta Malone.

– Ez nem lebilincselő. Az ülésekben embereknek kell ülniük. Legalább néhány ülésben. Nem lehetne néhány

embert a fedélzetre küldeni? Nem mehetnék fel én?

Casey megrázta a fejét. – Ez veszélyes repülés – mondta.

– A szerkezet csúnyán megsérült a balesetben. Nem tudjuk, mi fog történni.

Malone felhorkant. – Ugyan már. Itt most nincsenek jogászok. Szóval, mit szólna hozzá?

Casey ránézett. Ez a nő egy ostoba gyerek, aki semmit sem tud a világról, csak az érdekli, hogyan *fest* valami, a látványnak él, átsuhan a lényeg felett. Tudta, hogy megtagadja tőle a repülést.

Ehelyett hallotta, amint a saját hangja azt mondja: – Nem tetszene magának.

– Azt mondja, hogy nem biztonságos?

– Azt mondom, hogy nem fog tetszeni magának.

– Felmegyek – mondta Malone. Caseyre nézett, az arckifejezése nyílt kihívás volt: – Szóval: mit szól hozzá?

Casey agyában ott csengett Marty Reardon hangja, amint azt mondja: „Annak a többszörös kijelentésének ellenére, amely szerint az N-22-es biztonságos gép, Casey Singleton, a Norton szóvivője megtagadta, hogy felmenjünk a fedélzetre a repülési teszt idejére. Azt mondta, hogy az ok, amiért nem repülne ezen a gépen, az, hogy...”

Micsoda?

Caseynek erre nem volt válasza, vagy legalábbis olyan válasza, ami a tévében működött volna. Egy olyan válasza, ami hatna. És hirtelen a többnapos feszültség, az arra irányuló erőfeszítés, hogy megpróbálja megoldani az incidenst, hogy megfeleljen a tévés szereplésben, hogy biztosan ne mondjon egyetlen mondatot sem, amit majd ki lehet ragadni a szövegkörnyezetből és az, hogy a tévé kéretlenül és rombolóan beavatkozott az életébe, feldühítette Caseyt.

Pontosan tudta, hogy most mi következik. Malone látta a videókat, de nem értette, hogy azok a valóságot ábrázolták.

– Oké – mondta Casey. – Menjünk.
Elindultak a gép felé.

5 ÓRA 05 PERC

A TPA-545-ös fedélzetén

Jennifer reszketett: a gépen hideg volt, és a fluoreszkáló fények, az üres ülésor, a hosszú folyosók még hidegebb benyomást keltettek. A lány enyhe sokkot élt át, amikor felismerte azokat a helyeket, amelyeket a felvételen látott. Itt történt, gondolta. Ez volt az a repülőgép. A mennyezeten még mindig látszottak a véres lábnyomok. Az összetört poggyásztartók. Kicsavarodott

üvegpanelek. És a mindent belengő szag. Egyes helyeken még rosszabb volt: az ablakok körül le volt tépve a műanyag borítás, s ezáltal láthatóvá vált a csupasz ezüstszigetelés, a drótkötegek. Hirtelen túlságosan is világossá vált számára, hogy egy nagy fémgépezeten ül. Jennifer eltűnődött, vajon hibát követett-e el, de addigra Singleton egy mozdulattal a helyére mutatott, pontosan a középső kabin előtt, ahol egy rögzített videokamerával került szembe.

Jennifer leült Singleton mellé, és várt, amíg a Norton egyik technikusa, egy kezeslábasba öltözött ember beszíjazta a vállánál. Olyanfajta heveder volt, mint amelyet a stewardessek viselnek a szokványos járatokon. Mindkét vállon át egy-egy zöld vászonheveder megy át, és az övön futnak össze. Egy másik széles vászonheveder a combján ment

keresztül. Mindezt nehéz fémcsatok erősítették össze. Komolynak tűnt.

A kezeslábast viselő ember morogva szorosra húzta a hevedereket.

– Jézusom – mondta Jennifer. – Muszáj ennek ilyen szorosnak lennie?

– Asszonyom, olyan szorosra kell húzni, amennyire csak bírja – mondta a férfi. – Ha tud lélegezni, az azt jelenti, hogy túlságosan laza. Érti, hogy van most felrakva?

– Igen.

– Akkor ugyanígy rakja majd vissza. Itt van a kioldó... – Megmutatta neki. – Most húzza meg.

– Miért kell tudnom...

– Vészhelyzet esetére. Húzza meg, kérem.

Jennifer meghúzta a kioldót. A hevederek lepattantak a testéről, a nyomás alábbhagyott.

– És most csinálja maga, ha nincs ellene kifogása. Jennifer visszarakta a

szíjazatot, pontosan ugyanúgy, ahogy az előbb a férfi csinálta. Nem volt nehéz. Ezek az emberek akkora felhajtást csinálnak minden semmiség miatt.

– Most, kérem, szorítsa meg, asszonyom. Jennifer meghúzta a hevedereket.

– Szorosabbra.

– Ha úgy érzem, hogy szorosabbra kell, majd később megszorítom.

– Asszonyom – mondta a férfi –, mire rájön, hogy szorosabbra kell húznia, túl késő lesz. Most csinálja meg, legyen szíves.

Jennifer mellett Singleton nyugodtan vette fel a hevedereket, brutálisan húzta meg. A hevederek belemélyedtek a combjába, keményen húzták a vállát. Singleton sóhajtott, hátradőlt.

– Azt hiszem, hölgyeim, készen állnak – mondta a férfi.

– Kellemes repülést.

Megfordult és kiment az ajtón. A pilóta, az a Rawley nevű fazon a fejét rázva jött ki a pilótafülkéből.

– Hölgyeim – mondta. – Én lebeszélném magukat erről.

– Főként Singletonra nézett. Majdnem úgy látszott, hogy haragszik a nőre.

– Indítsd a gépet, Teddy – mondta Singleton.

– Ez az utolsó ajánlatod?

– Ez a legjobb és utolsó ajánlatom.

Rawley eltűnt. Kattant a hangszóró. – Felkészülni a zárásra. – Az ajtók becsukódtak, kattant a zár. *Klikk-klakk.* A levegő még mindig hideg volt. Jennifer reszketett a hevedere alatt.

Átnézett a válla felett az üres üléssorokra. Azután Singletonra nézett.

Singleton egyenesen előrebámult.

Jennifer hallotta a sugárhajtóművek indulását: először egy mély mormogás, amely hirtelen emelkedni kezdett. Kattant a hangszóró. Jennifer

meghallotta a pilóta hangját: – Torony, itt a Norton 01-es, engedélyt kérek az ellenőrzéshez a repülésiteszt-állomáson.

Kattanás. – Vétel, 01-es, guruljon a 0,2-es balpályán az ellenőrzési pontig.

Kattanás. – Rendben, torony.

A gép elindult, gurulni kezdett előre. Az ablakon keresztül Jennifer látta, hogy világosodik az ég. Néhány másodperc múlva a gép újra megállt.

– Mit csinálnak? – kérdezte Jennifer.

– Megméri a súlyát – válaszolta Singleton. – Megméri repülés előtt és után, hogy garantálják: nem szimuláltuk a repülési körülményeket.

– Valami mérlegen?

– Be van építve a betonba.

Kattanás. – Teddy. Kábé hatvan centit emelj az orrán.

Kattanás. – Máris.

A hajtóművek zaja növekedett. Jennifer érezte, hogy a gép lassan araszol előre. Azután újra megállt.

Kattanás. – Köszönöm. Megvan. 5727 a felszállósúlyod, és súlypont a szárnynál 32 százaléknál. Pont annyi, amennyi kell.

Kattanás. – Viszlát, fiúk. – *Kattanás.* – Torony, a 01-es felszállási engedélyt kér.

Kattanás. – Hármas kifutópálya.

Kattanás. – Vettem.

Azután a gép elkezdett előregurulni, a hajtóművek hangja mély üvöltésbe ment át, s ez a hang addig fokozódott, amíg hangosabbnak tűnt, mint amit Jennifer valaha is hallott repülőgépen. Érezte, hogyan ugrik a kerék a felszállópálya résein. És azután hirtelen felemelkedtek, a gép elindult felfelé, az ég kéken ragyogott az ablakokban.

A levegőben voltak.

Kattanás. – Oké, hölgyeim, hamarosan 370-es repülési szintre emelkedünk, vagyis tízezer méterre, és a yumai központ és a Nevada állambeli Carstairs fölött fogunk körözni a kirándulás ideje alatt. Mindenki kényelmesen ül? Ha balra néznek, meglátják a követőgépet, amely velünk együtt repül.

Jennifer kinézett, és egy ezüstszínű sugárhajtású vadászgépet pillantott meg, amely meg-megcsillant a reggeli fényben. Nagyon közel volt az ő repülőgépekhez, elég közel ahhoz, hogy lássák a pilótáját, amint integet. Azután hirtelen hátramaradt.

Kattanás. – Nos, valószínűleg többet már nemigen látják, magasan fölöttünk és mögöttünk marad, a látótávolságunkon kívül, a lehető legbiztonságosabb helyen. E pillanatban 3600 méter magasra

emelkedünk, Ms. Malone, talán nyeljen, mi nem úgy mászunk felfelé, mint a légitársaságok.

Jennifer nyelt, hallotta a hangos pukkanást a fülében. Azt mondta: – Miért megyünk fel olyan gyorsan?

– A pilóta azt akarja, hogy gyorsan elérjük a magasságunkat, hogy a gép lehűljön.

– Micsoda?

– Tizenegyezer méteren a levegő hőmérséklet mínusz ötven fok. A repülőgép ennél most melegebb, és a különböző alkatrészek különböző módon hűlnék le, de végül egy hosszú repülésen – mint amilyen a Csendes-óceán átrepülése a gép összes alkatrésze eléri ezt a hőmérsékletet. Az IVCs egyik kérdése az, vajon másképp viselkednek-e a kábelkötések a hidegben. Vagyis most a pilóta elég lassan emeli fel a gépet a megfelelő

magasságra ahhoz, hogy lehűljön. Azután pedig elkezdjük a tesztet.

– Mennyi időbe fog telni? – kérdezte Jennifer.

– A szabvány hűtés két óráig tart.

– Két órán keresztül kell itt ülnünk?

Singleton ránézett. – Maga akart jönni.

– Úgy érti, hogy két órát azzal töltünk el, hogy nem csinálunk semmit?

Kattanás. – Ó, majd megpróbáljuk elszórakoztatni, Ms. Malone – mondta a pilóta. – 6600 méter magasan vagyunk, és emelkedünk. Még néhány percig fog tartani a magasságunk elérése. Most a műszer szerinti sebességünk 287 csomó, és 340 csomón stabilizálódunk, ami 0,8 Machot jelent, vagyis a hangsebesség 80 százalékát. Ez a szokványos utazási sebessége egy utasszállító repülőgépnek. Mindenki jól érzi magát?

– Hall minket? – kérdezte Jennifer.

– Hallom és látom magukat. És ha jobbra néznek, maguk is láthatnak engem.

Egy a kabinban előttük elhelyezett monitor kivilágosodott. Jennifer meglátta a pilóta vállát, a fejét, előtte a műszerfalat. Az ablakon át ragyogó fény szűrődött be.

Most már elég magasan voltak ahhoz, hogy a teljes napfény beáramlott az ablakokon keresztül. De a gép belseje továbbra is hideg volt. Mivel a kabin középpontjában ültek, Jennifer nem látta a földet az ablakból.

Singletonra nézett.

Singleton mosolygott.

Kattanás. – Oké, most a 370-es repülési szinten vagyunk, nincs turbulencia, gyönyörű napunk van. Megkérhetem a hölgyeket, hogy kapcsolják ki a hevedereiket és fáradjanak át a

pilótafülkébe?

Micsoda? – gondolta Jennifer. De Singleton már le is dobta a saját szíjait, felállt.

– Azt hittem, nem járkalhatunk.

– Most szabad – mondta Singleton.

Jennifer kimászott a hevedereiből, és Singletonnal együtt átment az első osztályon keresztül a pilótafülkébe. Érezte a gép enyhe vibrálását a lába alatt. De meglehetősen stabil volt. A pilótafülke ajtaja nyitva volt. Meglátta a bent ülő Rawleyt, és egy másik férfit, akit nem mutattak be neki, és egy harmadikat, aki valami műszerekkel dolgozott. Jennifer Singletonnal együtt a pilótafülke előtt maradt, csak néztek befelé.

– Na most, Ms. Malone – mondta Rawley. – Ön meginterjúvolta Barker urat, igaz?

– Igen.

– Mit mondott, mi volt a baleset oka?

– Azt mondta, hogy kibocsátódtak az orrsegédszárnyak.

– Hmm. Oké, kérem, nézzen engem figyelmesen. Ez itt az orrsegédszárny/fékszárny-kar. Most utazósebességen megyünk, utazási magasságon. Most ki fogom bocsátani az orrsegédszárnyakat. – Előrenyújtotta a kezét az ülések közötti valami felé.

– Várjon egy percet! Hadd szíjazzuk be magunkat!

– Önök tökéletes biztonságban vannak, Ms. Malone.

– Legalább szeretnék leülni.

– Akkor üljön le.

Jennifer elindult visszafelé, azután rájött, hogy Singleton ott maradt a pilótafülke ajtajában. És őt nézte. Jennifer ostobán érezte magát, visszament, és megállt Singleton mellett.

– Kibocsátóm az orrsegédszárnyakat.

Rawley lenyomta a kart. Jennifer enyhe morajt hallott, amely néhány másodpercig tartott. Semmi mást. A zaj elhalkult, egyenletessé vált.

– Orrsegédszárnyak kibocsátva. – Rawley a műszerfalra mutatott. – Látja a sebességet? Látja a magasságot? És látja azt a kijelzést, hogy „orrsgdszr”? Lemásoltuk azokat a körülményeket, amelyekről Barker úr határozottan állítja, hogy három ember halálát okozták ugyanezen a repülőgépen. És, amint látja, semmi sem történt. A gép helyzete kőkemény. Akarja, hogy még egyszer kipróbáljuk?

– Igen – mondta Jennifer. Nem tudta, mi mást mondhatna.

– Oké. Orrsegédszárnyak vissza. Nem akarja ez alkalommal maga csinálni, Ms. Malone? Vagy talán szeretne átsétálni és megnézni a szárnyakat, látni, mi történik tulajdonképpen, amikor

az orrsegédszárnyak kibocsátódnak?
Jól néz ki.

Rawley megnyomott egy gombot. – Norton állomás, 01-es vagyok, kérhetek egy monitorellenőrzést? – Egy pillanatig figyelt. – Oké, jó. Ms. Malone, jöjjön egy kicsit előbbre, hogy a barátai láthassák önt a fenti kamerán. – A pilótafülke mennyezetére mutatott. – Integessen nekik.

Jennifer integetett, közben hülyén érezte magát.

– Ms. Malone, hányszor szeretné még, hogy kibocsássuk és visszaengedjük az orrsegédszárnyakat, hogy kielégítsük az önök kameráit?

– Nos, nem tudom... – Percről percre hülyébben érezte magát. Ez a repülési teszt kezdett úgy festeni, mint egy csapda. A felvétel teljesen hülye fényben fogja mutatni Barkert. Az egész anyagot nevetségessé teszi. Az egész...

– Egész nap csinálhatjuk, ha akarja – mondta Rawley. – Ez a lényeg. Az N-22-esen utazósebességnél nem probléma az orrsegédszárny-kibocsátás. A gép kiválóan tudja kezelni.

– Próbálja ki még egyszer – mondta Jennifer kínban.

– Itt van a kar. Csak kattintsa fel ezt a kis fémtetőt, és húzza le kábé két centire.

Jennifer tudta, miben sántikál a pilóta. Azt akarta, hogy ez kerüljön rá a felvételekre.

– Azt hiszem, jobb, ha maga csinálja.

– Igenis, asszonyom. Ahogy parancsolja.

Rawley lehúzta a kart. Újra hallatszott a moraj. Az orr enyhén felemelkedett. Pontosan úgy történt minden, mint az előbb.

– Na most – mondta Rawley –, itt van a vadászgép, amely majd felveszi,

hogyan bocsátódnak ki az orrsegédszárnyak, úgyhogy a rendelkezésére fog állni egy külső felvétel is. Oké? Visszahúzó az orrsegédszárnyakat.

Jennifer türelmetlenül nézte. – Nos – mondta. – Ha nem az orrsegédszárnyak okozták a balesetet, akkor mi?

Singleton most szólalt meg először. – Mennyi volt eddig, Teddy?

– Huszonhárom perce vagyunk fent.

– Elég lesz?

– Talán. Most már minden percben bekövetkezhet.

– Mi következhet be? – kérdezte Jennifer.

– Annak a láncolatnak az első része, amely a balesetet okozta – mondta Singleton.

– A láncolatnak az első része?

– Igen. Majdnem minden repülőgép-baleset egy eseményláncolat eredményeként következik be.

Vízesésnek hívjuk ezt a jelenséget. Sosem egy dologról van szó. Események láncolata történik, egyik a másik után. Ezen a repülőgépen szerintünk a kiváltó esemény egy téves műszerállás volt, amit egy rossz alkatrész okozott.

Jennifer elborzadva kérdezte: – Egy rossz alkatrész?

Fejben már vágta is újra a felvételt. E körül a kellemetlen pont körül ugráltak a gondolatai. Singleton azt mondta, hogy ez volt a kiváltó esemény. Ezt nem kell hangsúlyozni, különösen, ha csak egy láncszem volt az események sorozatában. A következő láncszem hasonlóan fontos, talán még fontosabb. Végül is ami az 545-ösön történt, az elborzasztó és látványos, az egész repülőgép benne volt, és nyilvánvalóan logikátlan lenne egyetlen rossz alkatrészre fogni az egészet.

– Azt mondta, hogy események láncolata volt...

– Így van – mondta Singleton. – Több egymást követő esemény, amelyek szerintünk a dolog végső kimeneteléhez vezettek.

Jennifer érezte, hogy a válla meggörnyed.

Vártak.

Semmi sem történt. Jennifer fázott. Állandóan az óráját nézte. – Tulajdonképpen mire várunk?

– Türelem – mondta Singleton.

Ezután elektronikus kattánást hallottak, és Jennifer látta, hogy a műszerfalon villogni kezdenek a borostyánszínű szavak:

ORRSEGÉDSZÁRNY RENDELLENES.

– Itt van – mondta Rawley.

– *Mi* van itt?

– A jelzés, amely szerint a műszer azt hiszi, hogy az orrsegédszárnyak nem ott vannak, ahol lenniük kellene. Amint látja, az orrsegédszárny-kar fent van, tehát az orrsegédszárnyaknak be kell lenniük húzva. És tudjuk is, hogy ez a helyzet. De a repülőgép úgy érzékeli, hogy nincsenek behúzva. Ebben az esetben tudjuk, hogy a figyelmeztetés egy rossz közelségérzékelőből jön a jobb szárnyból. A közelségérzékelőnek látnia kell, hogy az orrsegédszárnyak vissza vannak húzva. De az érzékelő megrongálódott. És amikor az érzékelő fázik, hibásan kezd működni. Azt mondja a pilótának, hogy az orrsegédszárnyak ki vannak bocsátva, holott nem ez a helyzet.

Jennifer a fejét rázta. – Közelségérzékelő... Nem tudom magát követni. Mi köze ennek az 545-ös járáshoz?

Singleton elmagyarázta: – Az 545-ösön a pilótafülke kapott egy figyelmeztetést, hogy valami nem stimmel az orrsegédszárnyak körül. Az ilyen figyelmeztetések elég gyakran előfordulnak. A pilóta nem tudja, tényleg baj van-e, vagy csak csal az érzékelő. Úgyhogy megpróbálja eltüntetni a figyelmeztetést: kibocsátja az orrsegédszárnyakat, majd visszahúzza őket.

– Tehát az 545-ös pilótája azért bocsátotta ki a orrsegédszárnyakat, hogy megszüntesse a figyelmeztetést?

– Igen.

– De hiszen az orrsegédszárny-kibocsátás nem okoz balesetet...

– Nem bizony. Éppen az előbb demonstráltuk.

– Hát akkor mi okozta?

Rawley azt mondta: – Hölgyeim, kérem, foglalják el a helyüket. Most

megpróbáljuk reprodukálni az
eseményeket.

6 ÓRA 25 PERC

A TPA-545-ös fedélzetén

Az utaskabin középpontjában Casey áthúzta a vállán a biztonsági hevedereket, és szorosan összekapcsolta őket. Malone-ra nézett, aki izzadt, az arca sápadt volt.

– Szorosabbra – mondta Casey.

– Már meghúztam...

Casey átnyúlt, megragadta Malone övhevederét, és amennyire csak tudta, keményen meghúzta. Malone felhorkant. – Hé, az istenért...

– Nem nagyon kedvelem magát – mondta Casey –, de nem szeretném, ha a seggecskéje megsérülne, amíg rám van bízva.

Malone megtörölte a homlokát a keze fejével. A kabinban hideg volt, mégis izzadságcsöppek futottak végig az arcán.

Casey elővett egy fehér papírzacskót, és Malone combja alá nyomta. – És nem szeretném, ha lehányna – mondta.

– Gondolja, hogy szükségünk lesz rá?

– Garantálom – mondta Casey.

Malone szeme oda-vissza ugrált. – Figyeljen ide – mondta –, talán vissza kéne ezt csinálnunk.

– Úgy érti, váltsunk más csatornára?

– Figyeljen – mondta Malone –, lehet, hogy nem volt igazam.

– Miben?

– Abban, hogy fel kell jönnünk a gépre. Elég lett volna, ha nézzük.

– Már késő – mondta Casey.

Tudta, hogy azért olyan kemény Malone-nal, mert ő maga is fél. Azt nem gondolta, hogy Teddynek igaza lenne a szerkezeti törésben, nem gondolta,

hogy a férfi olyan ostoba lenne, hogy feljöjjön egy olyan géppel, amit nem néztek át tüzetesen. Végig ott téblábolt a teszteknel a szerkezeti munka idején, a ciklusos tesztnél, mivel tudta, hogy néhány nap múlva ezzel a géppel kell repülnie. Teddy nem ostoba.

De berepülő pilóta, gondolta.

És minden berepülő pilóta örült.

Kattanás. – Rendben van, hölgyeim, kezdjük a sorozatot. Mindenki szorosan be van kötve?

– Igen – mondta Casey.

Malone nem mondott semmit. A szája mozgott, de nem adott ki hangot.

Kattanás. – Követőgép, 01-es vagyok, megkezdjük az állásszögváltozást.

Kattanás. – Vétel, 01-es. Figyeljük.

Kattanás. – Norton állomás, 01-es vagyok. Monitorpróba.

Kattanás. – Próba rendben. Egy a harminchoz.

Kattanás. – Kezdjük, fiúk.

Casey az oldalsó monitort figyelte, amely Teddyt mutatta a pilótafülkében. A mozdulatai nyugodtak, biztonságosak voltak. A hangja egyenletes.

Kattanás. – Hölgyeim, megkaptam az „orrsegédszárny rendellenes helyzetben” figyelmeztetést, és most kibocsátom az orrsegédszárnyakat, hogy eltüntessem a figyelmeztetést. Orrsegédszárnyak kibocsátva. Robotpilóta kikapcsolva. Az orr felfelé megy, a sebesség csökken... és most átesés jön...

Casey hallotta az átható elektronikus riasztót, amely újra és újra megszólalt. Azután az audiofigyelmeztetést, az egyenletes és állandóan ismétlődő hangot: – Átesés... átesés... átesés...

Kattanás. – Leviszem az orrát, hogy elkerüljem az átesést...

A gép leszegte az orrát, és elkezdett süllyedni.

Olyan volt, mintha egyenesen lefelé mentek volna. Kint a hajtóművek dübörgése visításba ment át. Casey teste keményen nekifeszült a hevedereknek. A mellette ülő Jennifer Malone sikoltani kezdett, a szája nyitva volt, egyetlen változatlan tónusú sikítás volt, amely a hajtóművek visításába veszett.

Casey úgy érezte, hogy elhomályosodik körülötte minden. Megpróbálta számolni, mennyi ideig tart ez az egész. Öt... hat... hét... nyolc másodperc... Mennyi ideig tartott a kezdeti süllyedés?

Lassanként a gép kezdett kiegyenesedni, kezdett kijönni a süllyedésből. A hajtóművek visítása elhalkult, mélyebb regiszterbe váltott. Casey érezte, ahogy a teste nehezebbé válik, aztán még nehezebbé, aztán megdöbbentően nehézzé, az arca

megereszkedett, a karja odanyomódott a karfához. A túlterhelés több mint kétszeres volt. Casey most 125 kilót nyomott. Lejjebb süppedt az ülésben, mintha csak egy óriás kéz nyomta volna le.

A mellette ülő Jennifer abbahagyta a sikítozást, és most egyfolytában nyöszörgött.

A nehézségérzete csökkent, amikor a gép újra emelkedni kezdett. Az emelkedés először normálisnak tűnt, azután kényelmetlennek – azután már olyan volt, mintha egyenesen felfelé tartanának. A hajtóművek visítottak. Jennifer visított. Casey megpróbálta számolni a másodperceket, de nem bírta. Nem volt energiája a koncentrálásra.

És hirtelen azt érezte, hogy a gyomrának az alja emelkedni kezd, ezt hányinger követte, és látta a monitort, azt, hogy egy pillanatra a monitor

felemelkedik a padlóról, és csak a hevederek tartják a helyén. Az emelkedés csúcsán a súlytalanság állapotába kerültek. Jennifer a szája elé rántotta a kezét. Azután a gép még ment felfelé... és újra le.

Kattanás. — *Második állásszögváltozás...*

Újabb meredek süllyedés.

Jennifer elvette a kezét a szája elől, és visított, még hangosabban, mint előtte. Casey megpróbált a karfába kapaszkodni, megpróbálta elfoglalni az agyát. Elfelejtett számolni, elfelejtett...

Újra a súly.

Süllyedés. Nyomás.

Az ülésbe mélyedtek.

Casey nem tudott megmozdulni. Nem tudta megfordítani a fejét.

Megint emelkedtek, még meredekebben, mint az előbb, a hajtóművek visítása visszhangzott a fülükben, és Casey érezte, hogy

Jennifer feléje nyúl, belekapaszkodik a karjába. Casey odafordult, és a sápadt Jennifer vadul forgó szemmel nézett rá, és üvöltött:

– Állítsa ezt le! Állítsa ezt le! Állítsa ezt le!

A gép az emelkedés csúcspontjára ért. Casey gyomra emelkedett, fájt. Jennifer le volt taglózva, kezét a szájára szorította. Ujjain keresztül hányás fröcskölt.

A gép felfelé ment.

Újabb süllyedés.

Kattanás. – Kiengedem a poggyásztartókat, így lesz valami elképzelésük arról, hogy mi volt az eredeti járaton.

Mindkét folyosó mellett az ülések feletti poggyásztartók ajtaja kipattant, és hatvan centiméter hosszú fehér hengerek borultak ki belőlük. Ártalmatlan habszivacsból készült tárgyak voltak, de úgy ugráltak a

kabinban, mint a sűrű hóesés. Casey érezte, ahogy megütik az arcát, a tarkóját.

Jennifer megint öklendezett, közben megpróbálta kihúzni a táskát a lába alól. A hengerek előregerurultak, a kabinból a pilótafülke felé ugráltak. Minden oldalról megmutatták magukat, majd végül egyik a másik után lehullott a földre, átfordult, és ott maradt fekvve. A hajtóművek hangja megváltozott.

A túlsúly süllyedő húzása.

A gép újra felfelé ment.

Az F-14-es pilótája figyelte, amint a nagy, széles törzsű Norton felfelé igyekezett a felhőkön keresztül, 21 fokos szögben.

– Teddy – mondta rádión –, mi a francot csinálsz?

– Csak reprodukálom azt, ami a repülési adatrögzítőn szerepel.

– Úristen – mondta a pilóta.

A hatalmas utasszállító gép felfelé iramlott, áttörte a felhőtakarót 9000 méter magasan. Újabb 300 métert ment felfelé, mielőtt vesztett volna a sebességéből. Közel volt az áteséshez.

Azután újra leszegte az orrát.

Jennifer robbanásszerűen hányt bele a zacskóba. A hányás kifröcskölt a kezén keresztül az ölébe. Caseyhez fordult, az arca zöld volt, elkínzott.

– *Kérem, állítsa le...*

A gép újra lefelé ment.

Casey Jenniferre nézett. – Nem akarja reprodukálni a teljes eseményt a kamerái számára? Nagyszerű képanyag. Még két ciklus van.

– Nem! *Nem...*

A gép most meredeken süllyedt. Még mindig Jenniferre nézve Casey azt

mondta: – Teddy! Teddy, vedd le a kezed a kormányról!

Jennifer szeme kitágult. Elborzadt.

Kattanás. – Rendben. Leveszem a kezem.

A gép azonnal kiegyenesedett. Lágyan, finoman. A hajtóművek sikítása állandó, egyenletes morajba ment át. A habszivacs hengerek lezuhantak a szőnyegre, egyet fordultak, és többé nem mozdultak.

Egyenletesen repültek.

Az ablakokon napfény áramlott be.

Jennifer letörölte a hányadékot az ajkáról a keze fejével. Kábultan nézett szét a kabinban. – Mi... mi történt?

– A pilóta levette a kezét a kormánybotról.

Jennifer megrázta a fejét, nem értette. A szeme kimeredt. Gyenge hangon kérdezte: – Levette a kezét?

Casey bólintott. – Így van.

– Na és most...

– A robotpilóta vezeti a gépet.

Malone visszazuhant az ülésében, hátravetette a fejét. Behunyta a szemét.

– Nem értem – mondta.

– Ahhoz, hogy véget vessen az 545-ös incidensének, a pilótának csak annyit kellett volna tennie, hogy leveszi a kezét a kormányról. Ha levette volna a kezét, az egésznek azonnal vége szakad.

Jennifer sóhajtott. – Akkor miért nem tette ezt?

Casey nem válaszolt. A monitorhoz fordult. – Teddy mondta –, menjünk le.

9 ÓRA 45 PERC

Yumai tesztállomás

Leszállás után Casey átment a repülésiteszt-állomás központi termén, és belépett a pilóták szobájába. Öreg, faborításos pilótapihenő volt azokból az

időkből, amikor a Norton még foglalkozott katonai repülőgépek gyártásával. Egy napszitta, kopott zöld dívány. Néhány fémülés az összekarcolt műanyag asztal mellé húzva. A szobában az egyetlen új tárgy egy kis tévékészülék volt beépített videolejátszóval. Az ütött-kopott kólaautomata mellett állt, amelyen egy ráragasztott kártya hirdette: NEM MŰKÖDIK. Az ablakban légkondicionáló darált. A repülőtéren már kánikulai meleg volt, és a szobában kellemetlen hőség uralkodott.

Casey kinézett az ablakon a *Hírvonal* stábjára. Az 545-öst járták körül, lefilmezték, ahogy a kifutópályán áll. A repülőgép ragyogott a fényes sivatagi napon. A stáb elveszettnek tűnt, mint aki nem biztos a dolgában. Beállították a kamerákat, mintha felvételek készülnének, azután rögtön újra leengedték őket. Szemmel láthatólag

várákoztak.

Casey kinyitotta a magával hozott dossziét, és átnézte a benne levő papírokat. A színes fénymásolatok, amelyeket Normától kért, egészen jól sikerültek. És a faxok is kielégítőek voltak. Betette a szalagot a videóba, és várt.

Malone-t várta.

Casey fáradt volt. Aztán eszébe jutottak a tapasztok. Feltúrte az ingujját, és lehúzta a négy körbetekert kötést, amely sorban helyezkedett el a karján. Szkopolamintapaszok légibetegség ellen. Ezért nem hányt a gépen. Tudta, mire készüljön. Malone nem tudta.

Casey nem érzett részvétet Jennifer iránt. Csak azt akarta, hogy a végére érjenek. Ez lesz az utolsó lépés. Ez lesz a befejezés.

Az egyetlen személy a Nortonnál, aki

igazán tudta, mit csinál Casey, Fuller volt. Ő azonnal megértette, amikor Casey felhívta a videós cégtől. Fuller felismerte annak a jelentőségét, hogy a felvétel a *Hírvonal*hoz kerül. Előre látta, mire sarkallja majd őket, és azt is, hogyan lehet őket átejtetni.

A repülési teszt megtette ezt.

Casey Malone-t várta.

Öt perccel később belépett Jennifer Malone. Becsapta az ajtót a háta mögött. Repülési teszthez használatos kezeslábast viselt. Az arcát megmosta, a haját hátrafésülte. És nagyon dühös volt.

– Nem tudom, mit gondol, hogy mit sikerült bebizonyítania – mondta. – Mindenesetre jól szórakozott. Felvette a műsort. Halálra rémített engem. Remélem, élvezte, mert ez szart sem változtat a riportunkban. Barkernek igaza van. A gépüknek orrsegédszárny-problémái vannak, ahogy ő mondja. Az

egyetlen dolog, amit nem említett meg, az az, hogy a probléma akkor áll elő, amikor a robotpilóta ki van kapcsolva. Ez minden, amit a maguk kis gyakorlata ma bemutatott. De a riportunk nem változott. A maguk gépe egy repülő koporsó. És mire adásba megy az anyag, maguk már a *Marson* sem tudnak eladni egyetlen gépet sem. El fogjuk temetni a maguk szaros kis gépecskéjét, és magát is el fogjuk temetni.

Casey nem szólalt meg. Azt gondolta: ez a lány fiatal. Fiatal és ostoba. Kíméletlen véleménye saját magát is meglepte. Talán tanult valamit a kemény, idősebb férfiaktól az üzemben. Azoktól a férfiaktól, akik tudták, mi a hatalom, és nem keverték össze a pózolással és az affektálással.

Hagyta, hogy Malone kidühöngje magát, azután azt mondta: – Ami azt illeti, ebből semmi sem lesz.

– Majd meglátja.

– Az egyetlen, amit tehetnek, hogy beszámolnak arról, tulajdonképpen mi is történt az 545-ös járaton. De ehhez valószínűleg nem lesz kedvük.

– Várjon csak – mondta Malone sziszegve. – Várjon csak, a rohadt életbe. Ez egy rohadt repülő koporsó.

Casey sóhajtott. – Üljön le.

– Dögöljek meg, ha valaha is...

– Elgondolkozott már azon – kérdezte Casey –, honnan tudta egy titkárnő a glendale-i videocégnél, hogy maguk a Nortonról készítenek riportot? És honnan tudta a maga mobil telefonjának a számát, és honnan tudta, hogy magát kell felhívnia?

Malone hallgatott.

– Elgondolkozott már azon – kérdezte Casey –, hogyan jött rá olyan hamar a Norton jogásza, hogy maguknál van a felvétel? És miért íratott alá egy esküvel megerősített vallomást a recepcióossal,

hogy ő adta át maguknak?

Malone hallgatott.

– Ed Fuller alig néhány perccel azután lépett be a videócég ajtaján, hogy maga kísétált onnan, Ms. Malone. Még aggódott is, hogy összefut magával.

Malone összeráncolta a homlokát: – Miről van szó?

– Elgondolkozott már azon – kérdezte Casey –, miért ragaszkodott annyira Ed Fuller ahhoz, hogy aláírjanak egy iratot, amelyben az szerepel, hogy nem Norton-alkalmazott juttatta hozzá magukat a felvételhez?

– Ez nyilvánvaló. Az a felvétel katasztrofális. Nem akarja, hogy a társaságot vádolják.

– *Ki* vádolja?

– A... nem is tudom. A közvélemény.

– Jobban teszi, ha leül – mondta Casey. Kinyitotta a dossziét.

Malone lassan leült. Összeráncolta a homlokát.

- Várjon egy percet – mondta Malone.
- Azt mondja, hogy nem a titkárnő hívott fel a felvétel miatt?

Casey ránézett.

- Akkor ki telefonált?

Casey nem szólt semmit.

- *Maga* volt az?

Casey bólintott.

- Azt akarta, hogy megkapjam a felvételt?

- Igen.

- *Miért?*

Casey mosolygott.

Átadta Malone-nak az első papírlapot. – Ez az alkatrészvizsgálati jegyzőkönyv, amit az FAA-ban tegnap hitelesítettek. Az 545-ös járat kettes számú belső orrsegédszárnyának közelségérzékelőjéről szól. Itt azt írják, hogy az alkatrész megrepedt és hibás. A repedés régi.

– Nem alkatrészekről csinállok műsort
– mondta Malone.

– Nem – mondta Casey. – Valóban.
Mert amit ma bemutattunk magának a
repülési teszt során, az az volt, hogy
bármelyik képzett pilóta kezelni tudta
volna a rossz alkatrész által kiváltott, az
orrsegédszárnyakra vonatkozó
figyelmeztetést. A pilótának csak annyit
kellett volna tennie, hogy a robotpilótára
bízta a gépet. De az 545-ös járaton
nem ez történt.

Malone azt mondta: – Ezt már
ellenőriztük. Az 545-ös kapitánya kiváló
pilóta.

– Így van – mondta Casey.

Átadta a következő papírt.

– Ez itt a személyzet listája, amit az
FAA-nak a repülési tervvel együtt
nyújtottak be az 545-ös járat
indulásának napján.

John Zhen Chang, kapitány 5/7/51 F

Leu Zan Ping, elsőtiszt 3/11/59 F
Richard Yong, elsőtiszt 9/9/61 F
Gerhard Reimann, elsőtiszt 7/23/49 F
Thomas Chang, elsőtiszt 6/29/70 F
Henri Marchand, mérnök 4/25/69 F
Robert Sheng, mérnök 6/13/62 F

Malone a papírra pillantott, majd félretolta.

– És ez a személyzeti lista, amit a TransPacifictól kaptunk egy nappal az incidens után.

JOHN ZHEN CHANG, KAPITÁNY
5/7/51

LEU ZAN PING, ELSŐTISZT 3/11/59
RICHARD YONG, ELSŐTISZT 9/9/61
GERHARD REIMANN, ELSŐTISZT
7/23/49

HENRI MARCHAND, MÉRNÖK 4/25/69
THOMAS CHANG, MÉRNÖK 6/29/70
ROBERT SHENG, MÉRNÖK 6/13/62

Malone átfutotta, vállat vont. – Ez ugyanaz.

– Nem igaz. Az egyikben Thomas Changot elsőtisztként említik. A második listán mérnökként tüntették fel.

– Elírás – mondta Malone.

– Nem – rázta meg a fejét Casey. Újabb papírt adott oda Malone-nak.

– Ez egy oldal a Transpacific utasmagazinjából. John Chang kapitányt mutatja be a családjával. A Transpacific egyik utaskísérője küldte el nekünk, aki azt akarta, hogy ismerjük meg a valóságot. Láthatja, hogy a gyerekeit Erica és Thomas Changnak hívják. Thomas Chang a pilóta fia. Benne volt az 545-ös járat hajózószemélyzetében.

Malone összeráncolta a szemöldökét.

– A Changok pilótacsalád. Thomas Changnak egyes kisebb gépekre van jogosítványa. De nincs vizsgája az N-22-esre.

– Hihetetlen – mondta Malone.
– Az incidens idején – folytatta Casey
– a kapitány, John Chang kilépett a pilótafülkéből, és hátrament, hogy megigyon egy kávét. A gép hátsó részében volt, amikor a baleset történt, és súlyosan megsérült. Két nappal ezelőtt Vancouverben agyműtétet hajtottak végre rajta. A kórházban azt hitték, hogy ő az első tiszt, de most azonosították, hogy ő John Zhen Chang.

Malone a fejét rázta.

Casey átadott neki egy emlékeztetőt:

KÜLDI: S. NIETO, VANCOUVERI
KÉPVISELŐ
C. SINGLETON SZÁMÁRA, YUMA,
TESZTÁLLOMÁS

SZIGORÚAN BIZALMAS
A HATÓSÁGOK MEGERŐSÍTETTÉK A
REPÜLŐSZEMÉLYZET VANCOUVERI

KÓRHÁZBAN LEVŐ TAGJÁNAK
BONCOLÁSI AZONOSÍTÁSÁT. AZ
ILLETŐ JOHN ZHEN CHANG, A
TRANSPACIFIC 545-ÖS JÁRATÁNAK
KAPITÁNYA.

– Chang nem volt a pilótafülkében –
mondta Casey. A gép hátsó részében
volt. Ott találták meg a sapkáját.
Úgyhogy amikor az incidens történt, a
kapitány székében valaki más ült.

Casey a tévéhez fordult, elindította a
felvételt. – Ezek a befejező pillanatai
annak a videoszalagnak, amelyet a
recepcióstól kapott. Látja, hogy a
kamera a gép elülső része felé zuhan,
és végül a pilótafülke ajtajában akad
meg. De előtte... itt! – Kimerevítette a
képet. – Itt láthatja a pilótafülkét.

– Nem látok valami sokat – mondta
Malone. – Mindketten elfelé néznek.

– Láthatja, hogy a pilótának rendkívül
rövid haja van mondta Casey. – Nézzen

a képre. Thomas Chang tűskefrizurát hord.

Malone most már erősen rázta a fejét.
– Ezt egyszerűen nem hiszem. Ez a képanyag nem elég jó, itt háromnegyed profilban látszanak, ennek alapján nem lehet azonosítani valakit, ez nem mond semmit.

– Thomas Changnak van egy kis karika a fülében. Ezt láthatja a magazinban levő fotón is. És a videón ugyanezt a karikát látja megcsillanni, ott.

Malone hallgatott.

Casey odanyújtott neki egy újabb papírt.

– Itt van a pilótafülkében elhangzott kínai szöveg fordítása. A maga által birtokolt felvételen hallható. A legnagyobb része kivehetetlen a pilótafülkében szóló riasztók miatt. De a fontos passzust megjelöltem magának.

0544:59 RIASZTÓ átesés átesés
átesés

0545:00 ELSŐTISZT mit
(kivehetetlen) te

0545:01 KAPITÁNY én
(kivehetetlen) korrigálom a

0545:02 RIASZTÓ átesés, átesés,
átesés

0545:03 ELSŐTISZT tom engedd
ki a (kivehetetlen)

0545:04 KAPITÁNY mit
(kivehetetlen) ezzel

0545:11 ELSŐTISZT tommy
(kivehetetlen) amikor (kivehetetlen) ki
kell (kivehetetlen) a

Casey visszavette a lapot. – Ezt nem
tarthatja meg és nem hozhatja
nyilvánosságra. De megfelel a
birtokában levő felvételnek.

Malone döbbent hangon mondta: –
*Megengedte a gyerekének, hogy
vezesse a gépet?*

– Igen – mondta Casey. – John Chang odaengedett egy pilótát, akinek nem volt vizsgája az N-22-esre. Az eredmény: ötvenhat ember megsérült, négyen meghaltak, köztük maga John Chang is. Úgy képzeljük, hogy a gépet a robotpilóta vezette, és Chang egy percre otthagya a fiát, hogy helyettesítse őt. Ekkor történt az „orrsegédszárny rendellenes helyzetben” figyelmeztetés, és a fiú kibocsátotta az orrsegédszárnyakat, hogy megszüntesse a jelzést. De pánikba esett, túlkorrigált, és elkezdett bukdácsolni. Végül – szerintünk – Thomas Chang elvesztette az eszméletét a gép bukdácsolásától, és a robotpilóta átvette az irányítást.

– Egy utasszállító járaton egy alak megengedi a rohadt kölykének, hogy vezesse a gépet? – kérdezte Malone.

– Igen – mondta Casey.

– *Ennyi* a történet?

– Igen – mondta Casey. – És maga rendelkezik azzal a felvétellel, amely bizonyítja ezt. Így aztán tudatában van a történeteknek. Reardon úr a kamera előtt állította, hogy ő és New York-i kollégái végignézték a felvételt. Tehát látták azt a snittet a pilótafülkéről. Én most tájékoztattam magát, mit jelent ez a snitt. Átadtuk maguknak a megfelelő bizonyítékot – nem az összeset, hiszen van több is. A repülési teszt során demonstráltuk, hogy magának a repülőgépnek semmi baja sem volt.

– Nem mindenki ért egyet ezzel... – kezdte Malone.

– Ez már nem vélekedés kérdése, Ms. Malone. Ez most már ténykérdés. Önök kétséget kizáróan rendelkeznek a tényekkel. Ha a *Hírvonal* nem számol be ezekről a tényekről, amelyeket most már ismer, és ha bármilyen azzal

kapcsolatos feltételezést enged meg magának ebből a balesetből kiindulva, hogy az N-22-essel baj van, akkor bepereljük önöket rágalmazásért. Ed Fuller nem szokott túlzásokba esni, de azt gondolja, hogy mindenképpen megnyernénk a pert. Merthogy önöknek rendelkezésére áll a felvétel, amely az igazunkat bizonyítja. Tehát mit szeretne inkább: Fuller úr hívja fel Shenk urat, és magyarázza meg neki a helyzetet, vagy saját maga óhajtja ezt megtenni?

Malone nem válaszolt.

– Nos, Ms. Malone?

– Hol talállok telefont?

– Ott van egy a sarokban.

Malone felállt, és a telefonhoz ment. Casey elindult az ajtó felé.

– Jézusom – mondta Malone a fejét rázva. – Az a fickó megengedte, hogy a fia egy emberekkel teli repülőgépet vezessen? Úgy értem, hogyan történhetett ez meg?

Casey vállat vont. – Szereti a fiát. Úgy gondoljuk, hogy máskor is engedte vezetni. De ezért van az, hogy az utasszállító pilótáknak speciális berendezéseken kell gyakorolniuk, és sokat, hogy bizonyos típusokra kapjanak jogosítványt. Nem tudta, mit cselekszik, és nagyon megjárta.

Casey becsukta az ajtót, és azt gondolta: „*Akárcsak te.*”

10 ÓRA 05 PERC

Yuma

– A rohadt életbe – mondta Dick Shenk.
– Egy Afganisztán méretű lyuk van a műsorban, és akkor azt mondod, hogy ez a sztori a *rossz alkatrészekről* szól? Meg ferdeszemű pilótákról? Ezt akarod mondani, Jennifer? Mert erre én nem vagyok vevő. Rámenne a karrierem.

Már csak az hiányzik, hogy kikiáltsanak fajgyűlölőnek. A franc ebbe a zajba.

– Dick – mondta a lány. – Nem egészen így fest a dolog. Ez egy családi tragédia, a pasas szereti a fiát és...

– De én nem tudom ezt *használni* – mondta Shenk. – A pasas *kínai*. Még csak a *közelébe sem mehetek* a történetnek.

– A srác miatt meghalt négy ember, és ötvenhat utas megsérült...

– Mit számít ez? Nagyon csalódtam benned, Jennifer mondta. – Nagyon, *nagyon* csalódtam. Érted egyáltalán, hogy mit jelent mindez? Azt, hogy kénytelen vagyok berakni azt az idióta mozgássérült sportriportot.

– Dick – mondta a lány. – Nem én okoztam a balesetet, én csak beszámolok az eseményről...

– Várj egy percet. Mi ez az új süket duma?

– Dick, én...

– Te az alkalmatlanságodról számolsz be, te csak erről tudsz beszámolni. Felsültél, Jennifer. Egy jó sztori volt a kezedben, egy olyan sztori, amelyet akartam, egy szar amerikai termékről, és két nappal később valami hülyeséggel jössz nekem. Nem a repülőgéppel volt baj, hanem a pilótával. És a karbantartással. És a *hibás alkatrészekkel*.

– Dick...

– Figyelmeztettelek, hogy nem akarok hibásalkatrész-sztorit. Tönkretetted ezt az anyagot, Jennifer. Hétfőn beszélünk. És lecsapta.

23 ÓRA 00 PERC

Glendale

A *Hírvonal* stáblistája ment a képernyőn, amikor Caseynél megszólalt

a telefon. Egy ismeretlen, nyers hang azt mondta: – Casey Singleton?

– Igen, én vagyok.

– Hal Edgarton beszél.

– Jó estét, uram.

– Hongkongban vagyok, és éppen most mondta az egyik igazgatósági tanácsstag, hogy a *Hírvonal* nem adta le a ma esti műsorban a Norton-riportot.

– Így van, uram.

– Nagyon örülök – mondta Edgarton. – Vajon miért nem adták le?

– Fogalmam sincs.

– Nos, akármit is csinált, nyilvánvalóan hatásos volt. Néhány órán belül indulok Pekingbe, hogy aláírjam a szerződést. John Mardernek ott kellett volna rám várnia, de azt mondják, hogy valamiért nem utazott el Kaliforniából.

– Nem tudok erről semmit.

– Jó – mondta Edgarton. – Örülök, hogy ezt hallom. A következő napokban néhány változtatást hajtunk végre a

Nortonnál. De addig is szeretnék gratulálni magának, Casey. Magára nagy nyomás nehezedett. Kitűnő munkát végzett.

– Köszönöm, uram.

– Szólítson Halnék.

– Köszönöm, Hal.

– A titkárnőm majd megbeszél egy ebédet magával, amikor visszaérek – mondta Edgarton. – Csak így tovább.

Edgarton letette, s ezután újabb hívások következtek. Mike Léétől, aki visszafogottan gratulált Caseynek. Megkérdezte, hogyan tudott megszabadulni a tévétől. Casey azt válaszolta, hogy semmi köze az egészhez, a *Hírvonal* döntött úgy valamiért, hogy nem adja le az anyagot.

Azután telefonált Doherty és Burne és Ron Smith. És Norma, aki azt mondta: – Édesem, büszke vagyok rád.

És végül Teddy Rawley, aki azt mondta, hogy itt jár a környéken, és

eszébe jutott, hogy Casey vajon mit tervez.

– Fáradt vagyok – mondta Casey. – Majd máskor, oké?

– Ó, kicsim. Nagy nap volt ez a mai. A te napod.

– Igen, Teddy. De igazán fáradt vagyok. Casey mellétette a kagylót és lefeküdt.

VASÁRNAP

5 ÓRA 45 PERC

Glendale

Szép este volt. Casey kint állt a bungalója előtt a félhomályban, amikor Amos arra jött a kutájával. A kutya az asszony kezéhez dörgölődött.

– Szóval – mondta Amos. – Kikerülted a golyót.

– Igen – mondta Casey. – Azt hiszem.

– Az egész gyár erről beszél. Mindenki azt mondja, hogy szembeszálltál Marderrel. Hogy nem voltál hajlandó hazudni az 545-ösről. Ez igaz?

– Többé-kevésbé.

– Akkor ostoba vagy. Hazudnod kellett volna. Ők is hazudnak. Itt csak az a kérdés, hogy kinek a hazugsága kerül képernyőre.

– Amos...

– Az apád újságíró volt, és te még azt hiszed, hogy van valami igazság, amit

el kell mondanod. Nincs ilyen. Már évek óta nincs, gyermekem. Figyeltem azt a szennyládát az alohai incidens idején. Csak a véres részletek érdekelték őket. A stewardest kiszippantja a levegő a gépből: meghalt-e, mielőtt a vízbe ért? Vagy még mindig élt? Ez minden, amit tudni akartak.

– Amos – mondta Casey. Le akarta állítani.

– Tudom – mondta Amos. – Ez a szórakoztatóipar. De én mondom neked, Casey, ez alkalommal szerencséd volt. Legközelebb lehet, hogy nem leszel ilyen szerencsés. Úgyhogy ne csinálj ebből rendszert. Ne felejtsd el: ők írják a szabályokat. És ennek a játéknak semmi köze a pontossághoz, vagy a tényékhez, vagy a valósághoz. Ez csak cirkusz.

Casey nem akart vitatkozni. Megsimogatta a kutyát.

– Arról van szó – folytatta Amos –,

hogy minden változik. A régi időkben amit a média bemutatott, az nagyjából emlékeztetett a valóságra. De most minden az ellenkezőjére fordult. A média variációja lett a valóság, és ehhez képest a mindennapi életben úgy tűnik, mintha nem lenne semmi izgalom. Ma a mindennapi élet a hamis, és a média által bemutatott kép az igaz. Néha körülnézek a nappalimban, és a tévé a legvalóságosabb dolog a szobában. Ragyogó és élő, és az életem többi része szürkének tűnik. Úgyhogy kikapcsolom azt az átkozott dobozt. És ez minden alkalommal segít. Visszakapom az életemet.

Casey tovább simogatta a kutyát. Meglátta a felvillanó reflektorokat a sarkon, amint közeledtek feléjük. A járda széléhez ment.

– Összevissza beszélek – mondta Amos.

– Jó éjt, Amos.

A kocsi megállt. Kinyílt az ajtó.

– Mama!

A lánya a karjába vetette magát, a lábát körbefonta az anyján. – Ó, anya, annyira *hiányoztál!*

– Te is, édesem. Te is.

Jim kiszállt a kocsiból, odaadta Caseynek a hátizsákot. A leszálló sötétségben Casey nem látta jól az arcát.

– Jó éjszakát.

– Jó éjszakát, Jim.

A lánya kézen fogta. Elindultak befelé. Egyre jobban sötétedett, és a levegő hűvös volt. Amikor Casey felnézett, látta egy utasszállító repülőgép egyenes kondenzcsíkját. Olyan magasan volt, hogy még a nappali világosságban húzódott: egy vékony fehér csík a sötétedő égen.

5. ANYAG, 1. SZINT, TELJES FORMÁTUMBAN KINYOMTATVA.

COPYRIGHT TELEGRAPH-STAR, INC.
CÍM: A NORTON 50 SZÉLES TÖRZSŰ
SUGÁRHAJTÁSÚ GÉPET AD EL
KÍNÁNAK

A FAROKRÉSZEKET SANGHAJBAN
GYÁRTJÁK

A BEFOLYÓ ÖSSZEGBŐL
FEJLESZTENI KEZDIK A JÖVŐ
REPÜLŐGÉPÉT.

A SZAKSZERVEZETI VEZETŐK
ELÉGEDETLENEN A MUNKAHELYEK
CSÖKKENÉSE MIATT. ÍRTA: JACK
ROGERS

SZÖVEG:

A Norton Repülőgépgyár ma
bejelentette, hogy létrejött a Kínai
Népköztársasággal a 8 milliárd dolláros
üzlet, amelynek keretében 50 széles
törzsű sugárhajtású repülőgépet adnak
el. Harold Edgerton, a Norton elnöke
közölte, hogy a tegnap Pekingben aláírt
megegyezés alapján az elkövetkező

négy év folyamán szállítják a gépeket. Az egyezmény Kínába „helyez ki” bizonyos összeszerelési munkákat: az N-22-es farokrészeit Sanghajban fogják felépíteni.

Az üzlet az állandó nehézségekkel küzdő burbanki gyártó számára fontos esemény, az Airbus számára pedig keserű vereség. Ez utóbbi keményen lobbizott az üzletért mind Pekingben, mind Washingtonban. Edgerton közölte, hogy az 50 kínai gép a Transpacific Airlinesnak való további 12 N-22-es eladásával együtt biztosítani fogja a Norton számára azt a szabad tőkét, amely az N-XX széles törzsű gép, a 21. század reménységének kifejlesztéséhez szükséges.

A részátadási megállapodásra a burbanki társaság egyes részlegeiben haragosan reagáltak. Don Brull szakszervezeti elnök bírálta a megállapodást, és kijelentette: „Minden

évben több ezer munkahelyet veszítünk. A Norton exportálja az amerikai munkások munkahelyeit, hogy külföldi megrendelésekre tegyen szert. Nem hiszem, hogy ez jó jövőt vetít előre."

Az állítólagos munkahelycsökkenésről Edgarton azt mondta: „A részleges gyártásátadás az ipari élet ténye, és már évek óta létezik. Arról van szó, hogy ha nem mi állapodunk meg a kínaiakkal, akkor a Boeing vagy az Airbus köti meg az üzletet. Azt hiszem, a jövőbe kell tekintenünk, és azokat a munkahelyeket is számításba kell vennünk, amelyek az N-XX széles törzsű gyártásakor jönnek majd létre."

Edgarton hozzátette, hogy Kína aláírt egy szándéknyilatkozatot további 30 gépre. A sanghaji gyár jövő év januárjában kezdi meg a munkát.

Az üzlet létrejöttéről szóló hírek véget vetnek azoknak a találgatásoknak,

A SZAKÉRTŐ TANÚ BELEHARAP A KENYERET NEM ADÓ GAZDA KEZÉBE

Frederick „Fred” Barker ismert repülési szakértő beperelte Bradley Kinget, aki nem fizette ki a beígért bérét a bírósági szerepléseiért. King nem kommentálta az esetet.

AZ AIRBUS ÜZLETET AKAR A KOREAIAKKAL

A Sonking Industries, a szöuli központú ipari konglomerátum bejelentette, hogy tárgyalnak a toulouse-i Airbus Industrie-vel az új A-340B-S egyes részeinek összeszereléséről. Az utóbbi időben találgatások folytak a Sonking erőfeszítéseiről, hogy a világpiacon repülőipari termékeivel állandósítsa jelenlétét, főleg mióta megfeneklettek a burbanki Norton Repülőgépgyárral folytatott állítólagos titkos tárgyalásai.

SHENKET KITÜNTETI EGY HUMANITÁRIUS SZERVEZET

Richard Shenknek, a *Hírvonal* producerének az Év Humanitárius Producere címet adományozza az Amerikai Kölcsönös Megértés Tanácsa. A Tanács „a világ népei közötti humánus megértést” támogatja a kortárs médiában. Shenk, akit „kiemelkedő, egész életére jellemző toleranciájáért” jutalmaznak, a Waldorf Astoriában június 10-én rendezendő banketten veheti át a kitüntetést. Az eseményen várhatóan megjelennek a médiaszakma kiválóságai.

A JAA MINŐSÍTI AZ N-22-ES SZÉLES TÖRZSŰ GÉPET

A JAA ma elfogadta a Norton N-22-es széles törzsű utasszállító repülőgép minősítését. A JAA szóvivője kijelentette, hogy „semmi alapja” nincs azoknak a találgatásoknak, amelyek

szerint a minősítést politikai okok miatt halogatták.

MARDER KONZULTÁNSI ÁLLÁST VÁLLAL

John Marder (46) meglepő fordulattal távozott a Norton Repülőgépgyártól. Ezentúl a Repülési Intézetet fogja vezetni, azt a légügyi tanácsadó céget, amelyet szoros szálak fűznek az európai légitársaságokhoz. Marder azonnal elfoglalta új állását. Munkatársai a Nortonnál a távozó Mardert „mélyen tisztességes vezetőként” jellemezték.

AMERIKAI MUNKAHELYEK EXPORTJA – NYUGTALANÍTÓ TREND?

Az 50 Norton repülőgép kínai megrendelésére utalva William Campbell kijelentette, hogy az amerikai repülőgépgyártó társaságok 250 ezer

munkahelyet fognak exportálni az
elkövetkező 5 évben. Mivel ennek az
exportnak a nagy részét a Kereskedelmi
Minisztérium Ex-Im Bankja
finanszírozza, Campbell a következőt
mondta: „Ez felháborító. Az amerikai
munkások nem azért fizetik az adót,
hogy a kormány ebből támogassa az
amerikai társaságokat az amerikai
munkahelyek kivételében.” Campbell
utalt rá, hogy a japán vállalatok milyen
közmondásosan sokat törődnek a
munkásaikkal, s felhívta a figyelmet,
mennyire különbözik ettől az amerikai
multinacionális cégek viselkedése.

RICHMANT LETARTÓZTATTÁK SZINGAPÚRBAN

A szingapúri rendőrség tegnap
letartóztatta a Norton család ifjú tagját.
Kábítószer-birtoklással vádolják. A 28
éves Bob Richman előzetes
letartóztatásban van, és vád alá

helyezését várja. Amennyiben elítélik, az ország drákóian szigorú drogtörvényei alapján halálos ítéletre is számíthat.

SINGLETON ELŐLÉP

Harold Edgerton ma kinevezte Katherine C. Singletont a Norton Repülőgépgyár Sajtó Osztályának főnökévé. Előzőleg Singleton minőségellenőrzésért felelős alelnök volt a Burbank székhelyű cégnél.

MALONE A „KEMÉNY KÉRDÉSEK” STÁB TAGJA

A 29 éves Jennifer Malone veterán hírproducer befejezte négyéves pályafutását a *Hírvonalnál*, és átigazol a *Kemény Kérdések* című műsorhoz. Malone távozását a szerződésével kapcsolatban támadt vitával magyarázták. Malone kijelentette: „A *Kemény Kérdések* az a műsor, ami

most történik, és izgalommal tölt el, hogy részese lehetek."

BESZÁMOLÓ REPÜLŐGÉP-
INCIDENSRŐL

BELSŐ ANYAG – SZIGORÚAN
BIZALMAS

BESZÁMOLÓ SZÁMA: IVCS-96-42

MAI DÁTUM: ÁPRILIS 18.

MODELL: N-22

AZ INCIDENS DÁTUMA: ÁPRILIS 8.

ÜZEMELTETŐ: TRANSPACIFIC

REPÜLŐGÉP TÖRZSSZÁM: 271

AZ INCIDENST JELENTETTE:

RAKOSKI, HK-I KÉPV.

SZÉKHELY: CSENDES ÓCEÁN
TÉRS.

HIVATKOZÁSI SZÁM: A. AVN-SVC-
08764/AAC

TÁRGY: Súlyos állásszögváltozások a
repülés alatt

AZ ESEMÉNY LEÍRÁSA:

A jelentés szerint a repülés idején a műszerfalon megjelent az „orrsegédszárny rendellenes helyzetben” figyelmeztető jelzés, és a repülési személyzet egyik tagja kibocsátotta az orrsegédszárnyakat, így próbálva megszüntetni a jelzést. Ezt követően a repülőgép súlyos állásszögváltozásokon ment keresztül, és 2000 méternyi magasságot veszített, mielőtt a robotpilóta átvette volna a vezetésket. 4 ember meghalt, 56-an megsérültek.

FOGANATOSÍTOTT INTÉZKEDÉSEK:

A repülőgép vizsgálata a következő károkat tárta fel:

1. A belső kabin komoly károsodásokat szenvedett.
2. A 2. számú belső orrsegédszárny közelségérzékelője hibás volt.

3. A 2. számú orrsegédszárny rögzítőcsapja nem az eredeti gyártótól származott.
4. Az 1. számú hajtómű burka nem az eredeti gyártótól származott.
5. Több, nem az eredeti gyártótól származó alkatrészt találtunk.

AZ EMBERI TÉNYEZŐK VIZSGÁLATA A KÖVETKEZŐT DERÍTETTE KI:

1. A pilótafülkében végzett tevékenységet a légitársaságnak fokozott vizsgálat alá kell vetnie.
2. A külföldön zajló javítási eljárásokat a légitársaságnak fokozott vizsgálat alá kell vetnie.

A repülőgép szerelés alatt van. A belső eljárásokat a légitársaság vizsgálja.

David

Levine

Műszaki

Integráció

Osztály

Repülőgépgyár

Kalifornia

Gyártási

Norton

Burbank,