



Ε Π Σ Ι Λ Ο Ν
S C I E N C E
F I C T I O N

COLECȚIE COORDONATĂ DE
MIHAI DAN PAVELESCU



J O H N

V A R L E Y

M I L E N I U

Ε P S I L O N
S C I E N C E
F I C T I O N

TRADUCERE DIN ENGLEZĂ DE
MIHAI DAN PAVELESCU

TREI

**EDITORI:**

Silviu Dragomir

Vasile Dem. Zamfirescu

DIRECTOR EDITORIAL:

Magdalena Mărculescu

DESIGN:

Faber Studio

Ilustrație copertă: © Ionuț Bănuță

DIRECTOR PRODUCȚIE:

Cristian Claudiu Coban

REDACTOR:

Luciana Vlad

DTP:

Ioan Banu

CORECTURĂ:

Lorina Chițan

Eugenia Ursu

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
Varley, John**Mileniu** / John Varley ; trad.: Mihai-Dan Pavelescu. -

București : Editura Trei, 2012

ISBN 978-973-707-675-5

I. Pavelescu, Mihai Dan (trad.)

821.111(73)-31-135.1

Titlul original: Millenium**Autor:** John Varley

Copyright © 1983 by John Varley; reprinted by permission of the author and the author's agents, the Virginia Kidd Agency, Inc. via Prava I Prevodi Literary Agency

Copyright © Editura Trei, 2012
pentru prezenta ediție

C. P. 27-0490, București

Tel. /Fax: +4 021 300 60 90

e-mail: comenzi@edituratrei.ro

www.edituratrei.ro**ISBN : 978 - 973 - 707 - 675 - 5**



NOTA AUTORULUI

Călătoria în timp are o istorie îndelungată în literatura science-fiction. De fapt, tema a fost atât de mult explorată, încât nu mi-a fost deloc greu să scriu un roman cu titlurile capitolului împrumutate aproape exclusiv din lunga listă de texte care au fost, într-un fel sau altul, strămoșii celui de față.

Îmi voi recunoaște îndatorirea față de scriitorii aceia, enumerându-i în continuare. Dacă vă interesează cât de cât posibilitățile prezentate de călătoria în timp, ar fi bine să citiți următoarele: „Detunătura“ de Ray Bradbury, „Voi toți, zombilor...“ de Robert A. Heinlein, „Să mergem cu toții la Golgota“ de Garry Kilworth, *Mașina timpului* de Herbert George Wells, „A fost odată ca niciodată“ de P. Schuyler Miller, *Păzitorii timpului* de Poul Anderson, „Eu, și cu mine însămi“ de William Tenn, *Fata din umbră*



de Ray Cummings, „Bărbatul care-a venit prea devreme“ de Poul Anderson, *Iată omul* de Michael Moorcock, *Producțiile timpului* de John Brunner, „Sărman războinic!“ de Brian W. Aldiss, „Dobândă cumulativă“ de Mack Reynolds, „Când ne-am dus să vedem Sfârșitul Lumii“ de Robert Silverberg, „Twonky“ de Henry Kuttner, *De nu s-ar lăsa noaptea* de L. Sprague de Camp, *Tărâmul nopții* de William Hope Hodgson, „Tot timpul din lume“ de Arthur C. Clarke și *Sfârșitul eternității*¹ de Isaac Asimov.

Capitolul intitulat „Faimoase ultime cuvinte“ este o parafrază a titlului „Faimoase prime cuvinte“ de Harry Harrison; în cazul acesta, primele au fost silite să devină ultimele.

„Pe măsură ce trece timpul/As Time Goes By“ este, desigur, numele cântecului pe care Humphrey Bogart i-l cere lui Sam să-l cânte în *Casablanca*. A fost compus de Herman Hupfeld.

Iar *O noapte de neuitat* a fost un film din 1958 despre scufundarea *Titanicului* realizat de The Rank Organization, după scenariul lui Eric Ambler, produs de William MacQuitty, în regia lui Roy Baker. O ultimă precizare: acest roman, *Mileniu*, poartă același titlu cu o altă carte, excelentă, scrisă de Ben Bova și publicată în anul 1976. Romanul domnului Bova nu are nicio legătură cu călătoria în timp.

John Varley
Eugene, statul Oregon

¹ „Detunătura“, în *Aici sunt tigri*, Ed. Albatros, 1974; *Păzitorii timpului*, Ed. Nemira, 1999; „Când ne-am dus să vedem Sfârșitul Lumii“, în antologia *Sfârșitul lumii*, Ed. Millennium Books, 2011; *Sfârșitul eternității*, Ed. Teora, mai multe ediții. (N.t.)



PROLOG

Depoziția Louisei Baltimore

Douglas DC-10 n-a avut absolut nici cea mai mică șansă. Era un avion foarte bun, deși la momentul acela temporal continua să fie umbrit de un nor de controverse cauzate de incidente petrecute la Paris și Chicago. Însă, când pierzi atâta portanță, înseamnă că nu mai ești într-un aparat de zbor, ci într-un bolovan din metal.

Cam așa a apărut DC-10: coborând în vrie pe perpendiculara locului.

Pe de altă parte, Boeingul 747, așa cum îi povesteam deunăzi lui Wilbur Wright, ocupă o poziție de vârf, alături de DC-3 „Albatrosul” și Fokker-Aerospatiale HST, în topul celor mai solide avioane proiectate vreodată. Este adevărat că 747 a ieșit din coliziune într-o stare mai bună decât DC-10 și nu încapă îndoială că fusese avariat letal. Totuși bătrâna și măreața balenă a izbutit să-și ridice botul și să mențină poziția orizontală. Cine poate ști ce ar fi fost posibil, dacă nu i-ar fi apărut muntele în față? A păstrat apoi surprinzător de multă integritate structurală, când a aterizat forțat și s-a rostogolit — o manevră pe care nimeni de la Boeing n-o prevăzuse în parametrii de proiectare. Dovada este reflectată de starea pasagerilor: peste treizeci de corpuri au rămas cu toate membrele întregi. Dacă n-ar fi izbucnit în flăcări, poate că ar fi fost și unele fețe intacte.



Dintotdeauna mi s-a părut un spectacol extraordinar la care să asişti în ultimele tale secunde de viață.

Ați prefera să muriți în pat? Mă rog, poate că da. La urma urmelor, toate modurile de a muri seamănă probabil destul de mult între ele.



1. „DETUNĂTURA“

Depoziția lui Bill Smith

Telefonul mi-a sunat cu puțin înaintea orei unu în noaptea de 10 decembrie.

Aș putea să mă opresc aici, să spun pur și simplu că telefonul mi-a sunat, dar cuvintele respective n-ar putea transmite magnitudinea reală a evenimentului.

Cândva am cheltuit șapte sute de dolari pentru un ceas deșteptător. Când îl cumpărasem, nu fusese un ceas deșteptător, iar, după ce-l modificasem, era mai mult decât atât. Inima lui era o alarmă antiaeriană din timpul celui de-al Doilea Război Mondial. Am mai adăugat și eu câte ceva, pe ici, pe colo, iar când l-am terminat, ar fi fost un rival serios pentru cutremurul din San Francisco ca modalitate de a face pe cineva să sară din pat.

Ulterior mi-am conectat al doilea telefon la această mașinărie apocaliptică.

Am cumpărat al doilea telefon după ce am descoperit că tresăream de fiecare dată când suna primul telefon. Doar șase oameni din birou cunoșteau numărul noului telefon și în felul acesta au fost soluționate elegant două probleme. Am încetat să mai tresalt la țârâitul telefoanelor și n-am mai fost trezit niciodată de cineva care sosise acasă la mine pentru a-mi spune că se dăduse alarma, că fusesem convocat și nu răspunsesem, și de aceea fusesem înlocuit în echipa de teren.



Sunt unul dintre oamenii care dorm buștean. Așa am fost dintotdeauna; mama obișnuia să mă tragă realmente jos din pat, ca să plec la școală. Până și în marină, pe când toți cei din jur se foiau, gândindu-se la decolarea de pe punte de a doua zi, eu puteam sforăi toată noaptea și trebuia să fiu zgâlțâit serios de comandant.

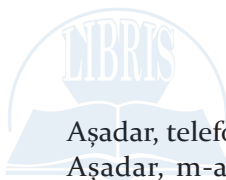
De asemenea, recunosc că mai beau din când în când.

Știți cum este. La început, doar la petreceri. După aceea două păhărele la sfârșitul zilei. După divorț, am început să beau de unul singur, fiindcă pentru prima dată în viață aveam insomnii. Da, știu că este unul dintre semne, totuși mai am cale lungă până la alcoolism.

Se conturase însă un tipar de sosire cu întârziere la birou și m-am gândit că ar fi mai bine să fac ceva în privința respectivă, înainte de a interveni cineva aflat mai sus pe scara ierarhică. Tom Stanley mi-a recomandat un psihiatru, dar ceasul meu deșteptător era, în opinia mea, la fel de funcțional. Există întotdeauna o cale prin care să-ți rezolvi problemele, cu condiția de a le examina cu atenție și de a face apoi ceea ce trebuie făcut.

De pildă, când am constatat că în trei dimineți consecutive opriseam noul ceas deșteptător și adormisem la loc, l-am dus în bucătărie și l-am conectat la cafetieră. Când te-ai sculat și cafeaua fierbe, este prea târziu să te întorci la somn.

Toți am glumit pe seama asta la birou. Toți credeau că era ceva drăguț. Perfect, poate că și șoriceii care aleargă printr-un labirint sunt drăguți. Și poate că voi sunteți perfect reglați, că n-aveți niciun angrenaj care să scârțâie și niciun arculeț care să fie strâns prea tare, iar, dacă așa stă treaba, nu mă interesează. Spuneți-o psihiatrilor voștri.



Așadar, telefonul mi-a sunat.

Așadar, m-am sculat în capul oaselor, mi-am dat seama că era încă întuneric și am știut că nu era începutul altei zile de rutină la birou. După aceea am înhățat receptorul înainte ca sunetele să fi putut jupui al doilea strat de vopsea de pe tencuiala pereților.

Cred că am avut nevoie de ceva timp pentru a-l duce la ureche. Băusem nițeluș, nu cu mult timp în urmă, și nu sunt în forma cea mai bună când mă trezesc, chiar și la un apel pentru echipa de teren. Am auzit o tăcere întreruptă de paraziți, apoi un glas șovăitor:

— Domnul Smith?

Era centralista din schimbul de noapte al Comisiei, o femeie pe care n-o văzusem niciodată în carne și oase.

— Da, la telefon.

— Vă rog să rămâneți pe fir, ca să vorbiți cu domnul Petcher.

După care au dispărut până și paraziții și m-am trezit în versiunea purgatoriului din secolul XX, „în așteptare“, înainte să fi avut posibilitatea să protestez.

De fapt, nu m-a deranjat. Mi-a oferit ocazia să mă trezesc. Am căscat și m-am scărpinat, mi-am pus ochelarii și m-am zgâit la piuneza înfiptă în perete deasupra noptierei. Acolo era — C. Gordon Petcher, imediat sub președinte, și legenda: „MEMBRII ECHIPEI DE TEREN — În cazuri de accidente catastrofale, anunțați-i pe următorii“. Lista se schimbă în fiecare joi, la sfârșitul zilei de lucru. Președintele, Roger Ryan, este singurul nume care figurează pe toate listele. Indiferent ce s-ar întâmpla, indiferent la ce oră din zi sau din noapte, Ryan este primul care află.

Numele meu era ceva mai jos, la rubrica „Aviație, ofițer de serviciu/IS“, urmat de numărul meu de pager și



de numărul celui de-al doilea telefon de acasă. Apropo, „IS” este de fapt „I-ș” și înseamnă „Investigator-șef”.

C. Gordon Petcher era cel mai recent dintre cei cinci membri ai Comisiei Naționale de Siguranță în Transporturi. Ca atare era în mod firesc ușor suspect. Noi, cei care am fost angajați ca experți, ne punem întotdeauna întrebări față de noii membri ai Comisiei, care sunt numiți pe câte cinci ani. Toți trebuie să treacă printr-o perioadă de probă, în decursul căreia decidem dacă putem avea încredere în ei sau dacă-i putem suporta.

— Scuze că te-am făcut s-aștepți, Bill.

— Nu-i nimic, Gordy.

Așa vrea el să-i spunem, „Gordy”.

— Tocmai vorbeam cu Roger. Avem unul foarte urât în California. Pentru că-i așa de târziu și accidentul a fost atât de mare, am decis să nu mai folosim cursele comerciale disponibile. JetStar așteaptă reunirea echipei de teren. Sper să poată decola într-o oră. Dacă tu...

— Cât de mare, Gordy? Chicago? Everglades? San Diego?

Glasul lui a căpătat un ton de scuză. Așa ceva se mai întâmplă. Când anunți o veste cu adevărat rea, te poți simți cumva responsabil pentru ea.

— Ar putea fi mai mare decât Canare, a spus el.

O parte din mine a detestat că individul ăsta nou-venit îmi vorbea în jargonul Comisiei, în timp ce restul a încercat să imagineze un accident mai mare decât cel de la Tenerife.

Cei din exterior pot crede că ne referim la niște locuri anume atunci când spunem Chicago, Paris, Everglades și așa mai departe. Adevărul este altul. Chicago a fost un



DC-10 care și-a pierdut un motor la decolare și i-a ucis pe toți cei de la bord. Everglades a fost un L-1011, o prăbușire cu supraviețuitori, care a aterizat forțat în mlaștină în timp ce echipajul depăna una dintre luminile trenului de aterizare. San Diego a fost un PSA 727 mare care s-a ciocnit de un Cessna în Indian Country — dealurile joase care roiesc de indieni Navajo, Cherokee și avioane Piper Cub. Iar Insulele Canare...

În 1978, pe aeroportul Tenerife din Insulele Canare s-a întâmplat ceva inimaginabil. Un Boeing 747 plin cu pasageri și complet alimentat și-a început decolarea, în timp ce alt 747 se găsea încă pe pistă în fața sa, invizibil în ceața deasă. Cele două avioane s-au ciocnit și au ars la sol, ca și cum ar fi fost niște autobuze municipale mătăhăloase la ora de vârf a traficului, nu niște mașini zburătoare aerodinamice, frumoase și sofisticate.

Era, sau fusese până la primirea acestui telefon, cel mai teribil dezastru din istoria aviației.

— Unde în California, Gordy?

— Oakland. De fapt la est de Oakland, în munți.

— Cine a fost implicat?

— Un Pan Am 747 și un United DC-10.

— Coliziune în aer?

— Da. Ambele avioane pline cu pasageri. Nu am până în momentul ăsta cifrele finale...

— Lasă asta acum. Cred că deocamdată am tot ce-mi trebuie. Ne-ntâlnim la aeroport peste...

— Eu o să vin mâine-dimineață cu un avion de pe Dulles, mi-a răspuns. Domnul Ryan a sugerat să mai rămân aici câteva ore, ca să coordonez partea de relații publice, în vreme ce...

— Da, da. Bine. Ne vedem pe la amiază.

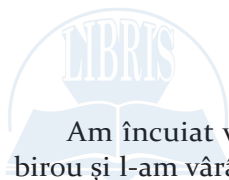


Am ieșit din casă la douăzeci de minute după ce am terminat convorbirea. Între timp m-am bărbierit, m-am îmbrăcat, mi-am făcut valiza, am băut o ceașcă de cafea și am înghițit un mic dejun plin de colesterol pe bază de omletă și cârnați. M-am simțit mândru, pentru că nu mă mișcasem niciodată atât de repede, nici chiar înainte de divorț.

Secretul sunt pregătirea, stabilirea de rutine și respectarea lor strictă. Îți planifici toate activitățile, faci din vreme tot ce poți, iar când sosește apelul — ești gata.

Ca atare m-am bărbierit în baia de la parter, nu în cea de lângă dormitorul de la etaj, fiindcă așa am trecut prin bucătărie, unde am putut să apăs butonul preprogramat al cuptorului cu microunde și să pornesc cafetiera; ambele aparate erau încărcate de cu seara, indiferent dacă aș fi fost beat sau treaz. După ce am ieșit de sub duș, cu aparatul electric de ras în mână, am mâncat în picioare și m-am bărbierit totodată, am dus aparatul de ras la etaj, unde l-am aruncat în valiza deja plină cu lenjerie de corp, cămăși, pantaloni și articole de toaletă. Abia atunci a trebuit să iau primele decizii ale zilei, bazate pe locul în care urma să ajung. Fusesem trimis pe nepregătite în Deșertul Mojave și pe Muntele Erebus din Antarctica. Evident, de fiecare dată trebuie să iei hainele potrivite.

Poncho-ul galben mare era deja strâns; întotdeauna trebuie să fii pregătit pentru ploaie la locul unei prăbușiri. În luna decembrie, munții joși din Oakland nu prezentau alte probleme speciale.



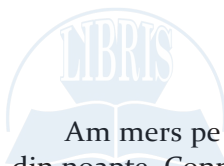
Am încuiat valiza, am luat teancul de hârtii de pe birou și l-am vârat în servieta ce conținea obiectele care erau permanent pregătite pentru apelul echipei de teren: aparatul de fotografiat, multe filme, blocnotes, lupă, lanternă și baterii de rezervă, casetofon, casete, calculator, busolă. Am coborât din nou scara, mi-am mai turnat o ceașcă de cafea și am dus totul prin ușa de legătură cu garajul — lăsată deschisă aseară —, în drum am lovit cu cotelul butonul de deschidere a ușii garajului, am închis ușa de legătură cu piciorul în urma mea și am încuiat-o, am aruncat valiza și servieta în portbagajul deschis, am sărit în mașină, am băgat în marșarier, am apăsat butonul de pe ușa glisantă a garajului și am privit ca să mă asigur că se închisese complet.

Cu excepția alegerii câtorva obiecte de îmbrăcăminte, restul acțiunilor erau pe pilot automat. N-a trebuit să mai gândesc iarăși decât după ce ieșisem pe Connecticut Avenue și am pornit spre sud. Casa avea toate obloanele trase, fiindcă așa o țineam. Slavă Domnului că nu aveam un câine! Oricum Sam Horowitz, care locuia alături, avea să fie mai atent, după ce avea să citească despre accident în *Post* de a doua zi.

Una peste alta, mă adaptasem destul de bine la viața de burlac.



Locuiesc în Kensington, statul Maryland. După divorț, casa este mult prea mare pentru mine și încălzirea costă o grămadă, dar se pare că n-o pot părăsi. M-aș fi putut muta în oraș, însă urăsc să trăiesc într-un apartament de bloc.



Am mers pe Beltway până la National. La ora aceea din noapte, Connecticut Avenue este aproape pustie, dar te încetinesc semafoarele. Ai zice că Investigatorul-șef al unei Echipe de Teren a Comisiei Naționale de Siguranță în Transporturi care se îndreaptă spre cel mai mare dezastbru aviatic din istorie ar trebui să aibă un girofar pe care să-l poată plasa pe capotă și să gonească nestingherit prin intersecții.

Îmi pare rău că trebuie s-o spun, dar poliția din D.C. nu privește deloc lucrurile în felul acesta.

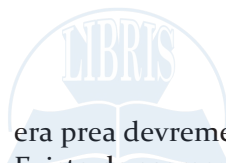
Majoritatea membrilor echipei locuiau în Virginia și aveau să ajungă la aeroport înaintea mea, indiferent de traseul pe care l-aș fi ales. Însă avionul n-ar fi plecat fără mine.



Urăsc aeroportul National. Este un afront pentru tot ceea ce reprezintă CNST. Acum câțiva ani, când s-a auzit că o cursă aviatică Air Florida lovise podul de pe Strada 14, doi dintre noi au sperat (dar nu cu glas tare) că am putea în cele din urmă să-l închidem. Nu s-a întâmplat așa, însă eu tot mai speram.

În ciuda neajunsurilor sale, National era pur și simplu al naibii de convenabil. Pentru majoritatea locuitorilor din Washington, Dulles International putea la fel de bine să fie în statul Dakota. Cât despre Baltimore...

Până și Comisia își ține avioanele pe National. Avem câteva aparate, iar cel mai mare este un Lockheed JetStar care ne poate duce oriunde în SUA continentală fără să realimenteze. În mod obișnuit folosim curse comerciale, dar asta nu se poate de fiecare dată. În dimineața aceasta



era prea devreme ca să găsim suficiente locuri spre vest. Există de asemenea posibilitatea ca, dacă accidentul era într-adevăr pe atât de mare pe cât spusese Gordy, o a doua echipă să ne urmeze imediat cum se crăpa de ziuă. Era posibil să tratăm incidentul ca pe două prăbușiri separate.

Când am suit la bordul lui JetStar, toți erau prezenți, mai puțin George Sheppard. Tom Stanley ținuse legătura cu Gordy Petcher. În timp ce-mi depozitam bagajele, Tom m-a pus la curent cu informațiile pe care Petcher fie că nu le știuse, fie nu avusese curajul să mi le spună.

Nu exista niciun supraviețuitor. Deocamdată nu căpătasem nicio cifră exactă de la companiile respective, totuși numărul victimelor depășea cu siguranță șase sute.

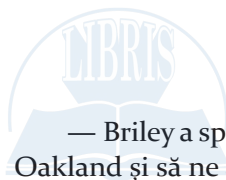
Se întâmplase la altitudinea de 1 500 de metri. DC-10 picase aproape perfect vertical. 747 mai zburase puțin, însă rezultatul fusese același. DC-10 căzuse în apropierea unei autostrăzi; poliția locală și echipele de pompieri sosiseră deja acolo. Boeingul de la Pan Am era pe undeva prin munți. Echipele de salvare ajunseseră la el, dar nu transmisese decât că nu existau supraviețuitori.

Roger Keane, șeful biroului de teren CNST din Los Angeles, se afla pe drum către Bay Area și avea să aterizeze în curând. Roger contactase birourile districtuale ale șerifilor din Contra Costa și Alameda și le oferise îndrumări despre procedurile de la locul unei prăbușiri.

— Cine-i șeful pe aeroportul din L.A.? am întrebat.

— Kevin Briley, a spus Tom. Nu-l cunosc. Tu-l știi?

— Cred că ne-am strâns mâna o dată. O să mă simt mai bine după ce Rog Keane va ajunge la locul accidentului.



— Briley a spus că a fost anunțat să ia prima cursă spre Oakland și să ne aștepte acolo. Va mai rămâne o vreme în L.A., dacă vrei să vorbești cu el.

Mi-am privit ceasul.

— Într-un minut. Unde-i George?

— Nu știu. A primit apelul. L-am sunat acum cinci minute și n-a răspuns.

George Sheppard este specialistul meteo. Am fi putut decola fără el, deoarece prezența lui la locul accidentului nu era absolut necesară.

Iar eu eram gata de plecare. Mai mult încă: ardeam de nerăbdare, ca un cal de curse în poarta de start. Simțeam tensiunea crescând în jurul meu și în jurul întregii țări. Interiorul lui JetStar era întunecat și calm, dar din Washington în Los Angeles și în Seattle, și în curând în toată țara, se adunau forțe ce aveau să producă cel mai incredibil circ electronic pe care-l văzuse vreodată cineva. Națiunea dormea, însă serviciile de știri telegrafice, prin cabluri coaxiale și prin sateliți sincroni, zumzăiau de vești. O mie de reporteri și de editori erau sculați din paturi și rezervau locuri în cursele spre Oakland. Într-un final, o sută de agenții guvernamentale urmau să fie implicate. Guvernele străine aveau să trimită reprezentanți. Toată lumea, de la Boeing și McDonnell-Douglas până la fabricantul celui mai mic nit dintr-un avion, avea să fie în alertă, întrebându-se dacă fabrica lor produsese componenta defectă sau scrisese directiva fatală, și toți aveau să dorească să fie în preajmă pentru a auzi imediat vestea neplăcută. Până ce soarele avea să răsară în California, un miliard de oameni aveau să solicite răspunsuri. Cum s-a întâmplat? A cui a fost vina? Ce ar trebui făcut în privința asta pe viitor? Iar eu eram cel care trebuia să ofere



răspunsurile. Toate fibrele nervoase din corp îmi zbierau să decolăm odată, s-ajungem acolo și să-ncepem cercetările.

Tocmai mă pregăteam să cer decolarea, când am primit un telefon de la George, care m-a scutit de o decizie pe care el ar fi detestat-o cu certitudine. Avea probleme cu mașina. Sunase după un taxi, dar sugera că ar fi fost mai bine să decolăm fără el, urmând să ne întâlnim la destinație. Mi-am stăpânit un suspin de ușurare și i-am spus pilotului să-i dea drumul.



Cum este drumul către un accident aviatic major? Destul de tăcut, în cea mai mare parte.

În prima oră am dat câteva telefoane la Los Angeles și am avut o scurtă convorbire cu Kevin Briley. Am aflat că Roger Keane se suise într-un elicopter și de acum era cu siguranță la locul în care se prăbușise DC-10. Briley se pregătea să plece pentru a se îmbarca într-o cursă spre Oakland, unde avea să mă întâlnească pe aeroport. I-am spus să asigure paza locului.

Apoi ceilalți au telefonat la Seattle, Oakland, Schenectady, Denver, Los Angeles. Fiecare membru al echipei de teren își forma propria echipă, care examina un anumit aspect al prăbușirii, și fiecare dorea să obțină oamenii cei mai buni. De obicei asta nu era o problemă. Zvonurile circulă repede după un accident de asemenea proporții. Aproape toți cei pe care i-am sunat le auziseră; mulți se aflau deja pe drum. Erau oameni pe care-i cunoșteam și în care ne puneam toată încrederea.

Însă toate apelurile acelea n-au durat foarte mult. După prima oră am rămas singuri, în cer, în zborul de cinci



ore până la Oakland. Cu ce m-am ocupat? Aveți idee câtă hârțogărie presupune investigarea unui accident aviatic? Fiecare dintre noi răspunde de cinci-șase rapoarte. Există rapoarte ce trebuie citite și rapoarte ce trebuie scrise, plus nenumărate lucruri pe care să le trecem în revistă. Servieta îmi era burdușită de lucrări care așteptau să fie terminate. M-am îndeletnicit cu asta vreme de o oră.

Ajunsesem în faza în care cuvintele deveniseră lip-site de sens. Am căscat, m-am întins și am privit în jur. Jumătate din echipă dormea. Mi s-a părut o idee excelentă. Era 4:30 dimineața, după fusul orar al Coastei de Est, cu trei ore mai devreme pe Coasta de Vest, și probabil că niciunul dintre noi nu avea să închidă ochii până mult după miezul nopții.

De partea cealaltă a culoarului stătea Jerry Bannister, specialistul în structuri. Este cel mai bătrân dintre noi: un bărbat voinic, cu cap uriaș și păr sur, des, inginer aeronautic, care a început să lucreze pe linia de asamblare Douglas, construind Albatroși, din cauză că fusese respins la recrutare. Este surd de o ureche și poartă o proteză auditivă în cealaltă ureche. Privindu-l, îți dai seama că a fost cea mai mare greșeală pe care-a comis-o vreodată armata. La orice oră din zi l-aș fi pus să confrunte un pluton întreg de soldați germani, chiar la și vârsta de șaizeci de ani. Are fața colțuroasă și o pereche de mâini gigantice care l-ar face candidatul perfect pentru slujba de mecanic auto. Pare greu de imaginat în fața unei planșete de proiectare sau testând machete în tunelul aerodinamic, dar la asta se pricepe. După război a lucrat la DC-6 și DC-8, alături de multe altele.

Dormea tun, cu capul lăsat pe spate și gura deschisă. Individul aproape că nu știe ce înseamnă nervii; nimic



nu-l mișcă. Colecționează timbre, dacă vă vine să credeți așa ceva. Este nebun după filatelie; odată ce începe să vorbească despre asta, este imposibil să-l mai oprești.

Înapoia lui, capul pleșuv care strălucea în conul de lumină de deasupra îi aparținea lui Craig Haubner, specialistul în sisteme. Avea să petreacă tot restul zborului umplând pagină după pagină din blocnotesul lui galben, după care avea să sară din avion, să se ducă la locul accidentului, să stea până noaptea târziu răscolind și cercetând epava, apoi să revină la cartierul nostru general temporar tot fercheș, alert și plin de energie. Era imposibil să-ți placă de Haubner — nu era foarte priceput în relațiile cu oamenii și uneori el însuși nu părea om —, însă toți îl respectam. Abilitatea lui de a examina o bucată de sârmă carbonizată sau de tubuleț hidraulic îndoit și de a spune după aceea cu exactitate ce anume se întâmplase este aproape de domeniul ocultului.

Eli Seibel era de asemenea treaz, răscolind prin pliculețele de chibrituri, șervețelele de hârtie, plicurile rupte și hârtiile mototolite pe care este încântat să le numească notițe de lucru. Nu-i spun niciodată nimic despre asta, deși scrâșnesc din dinți când îl văd. Reușește să scoată lucruri foarte bune din haos. Este supraponderal și alergic la aproape orice și singurul dintre noi care nu are brevet de pilot, dar este vesel, popular printre secretarele de la birou și competent în specialitatea lui: grupul motopropulsor.

Înapoia mea se afla Tom Stanley, cu picioarele întinse pe culoar și încercând zadarnic să-și ghemuiască restul corpului pentru a sta confortabil. La douăzeci și șapte de ani, este cel mai tânăr membru al echipei. N-a efectuat serviciul militar — bănuiesc că s-ar fi sustras recrutării,