

Respectiv **Guillermo del Toro** este regizor, scenarist și producător de film. Născut la 9 octombrie 1964, în Guadalajara, Jalisco, Mexic, del Toro a fost interesat de cinematografie încă din adolescență. De la primul său succes, *Cronos* (1993) la mai recentul *Hellboy II* (2008) – fără a uita de *Mimic* (Cauză și efect, 1997), *El espinazo del diablo* (Spectrul răzbunării, 2001), *Blade II* (2002), *Hellboy I* (*Hellboy - Eroul scăpat din Infern*, 2004) și *El laberinto del fauno* (*Labirintul lui Pan*, 2006), film cu șase nominalizări și trei premii Oscar, Guillermo del Toro oferă cinofililor o abordare mereu diferită, cu adevărat unică. În prezent, cel mai important proiect al său se anunță a fi ecranizarea celebrului roman al lui J.R. Tolkien, *Hobbitul*, în două părți (2011, 2012), în echipă cu Peter Jackson (regizorul trilogiei *Stăpânul inelelor*).

Chuck Hogan a primit în anul 2004 Premiul Hammett pentru cartea *Prince of Thieves*. Considerat de Stephen King unul dintre cele mai bune zece romane ale anului în 2005, volumul stă la baza filmului *The Town* (Orașul), care va fi lansat în 2010. Romanul *Two Thousand Volts* a fost inclus în seria celor mai bune romane americane mystery din 2009. A mai publicat, de asemenea, *The Standoff* (Încercuirea, 1996), *The Blood Artists* (1998), *The Killing Moon* (2008) și *Devils in Exile* (2010).

În anul 2009, cei doi autori au scris împreună *The Strain* (*Molima*), prima carte a trilogiei cu același nume, următoarele două (*The Fall* și *Eternal Night*) urmând să fie publicate în 2010, respectiv 2011. Înclinația spre suspans și atenția acordată detaliilor ale lui Hogan completează perfect pasiunea lui del Toro pentru genul horror și pentru elementele fantastice.

GUILLERMO DEL TORO MOLIMA CHUCK HOGAN

Cartea I din trilogia MOLIMA

Traducere din limba engleză
Mariana Piroteală

CUPRINS

Începutul	15
Aterizarea	19
Îmbarcarea	47
Sosirea	87
Ocultăția	119
Trezirea la viață	149
Freamătul	183
Prima noapte	209
Revărsatul zorilor	277
Bătrânul profesor	315
A doua noapte	373
Expunerea	403
Replicarea	439
Lumina zilei	497
Bârlogul	525
Clanul	591
Epilog	597

Seria de ficțiune a Editurii Litera

Colecția THRILLER

Guillermo del Toro, Chuck Hogan, *Molima*

Danielle Trussoni, *Angelologia*

Clive Cussler, *Aurul spartanilor*

vor apărea:

T.S. Learner, *Sfinxul*

Christopher Reich, *Legea conspirației*

William Peter Blatty, *Dimiter*

Georges Dawes Green, *Corbii*

James Bradley, *Hoțul de trupuri*

Colecția PREMIUM

Hilary Mantel, *Wolf Hall*

Elizabeth Strout, *Olive Kitteridge*

Steven Galloway, *Violoncelistul din Sarajevo*

va apărea:

Ali Shaw, *Fata cu picioare de sticlă*

Respons fuseseră urcați în trenul ce se îndrepta spre Polonia, *bubbeh*, cuprinsă de remușcări, a insistat ca Abraham s-o lase să se predea.

– Fugi, Abraham. Fugi de naziști, fugi de Sardu. *Salvează-te!*

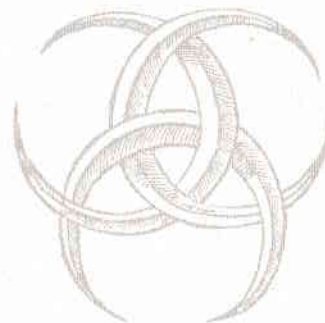
Dar el n-a acceptat. Nu voia în ruptul capului să se despartă de ea.

A doua zi dimineată a găsit-o zăcând pe podeaua încăperii pe care o împărțeau amândoi în casa unui țăran cu sufletul mare; căzuse în timpul nopții, cu buzele negre ca smoala și cojite, răpusă de otrava de animale pe care o înghițise. Cu permisiunea familiei care îi adăpostise, Abraham Setrakian a înmormântat-o la rădăcina unui mestecăn argintiu în floare. Cu multă răbdare, i-a sculptat un monument funerar din lemn incrustat cu flori, păsări și toate lucrurile care o făcuseră pe ea fericită. Și a jelit-o și a tot jelit-o, iar apoi dus a fost.

A fugit de naziști, mănât mai departe de *tac-tac-tac-ul* pe care îl auzea în urma lui...

Iar nenorocirea îi sufla în ceafă.

ÎNCEPUTUL



N323RG Cutia neagră

Fragmente, transcrierea NTSB*, zborul 753, Berlin (TXL**) cu destinația New York (JFK), 24.09.2010:

2049:31 (Microfonul destinat comunicării cu pasagerii este pornit.)

CPT. PETER J. MOLDES: „Stimați pasageri, din cabina de pilotaj vă vorbește căpitanul Moldes. Preconizăm că vom ateriza la timp, peste doar câteva minute. Doresc să profit de ocazie pentru a vă mulțumi că ați ales compania Regis Airlines și, în numele meu, al secundului Nash și al restului echipajului, îmi exprim speranța că veți călători curând din nou alături de noi...”

2049:44 (Microfonul destinat comunicării cu pasagerii este oprit.)

* National Transportation Safety Board, agenție americană independentă, însărcinată cu investigarea accidentelor aviatice civile (n.tr.)

** Cod IATA care desemnează aeroportul Tegel din Berlin. (n.tr.)

Respect CPT. PETER J. MOLDES: „... ca să ne păstrăm cu toții slujbele.” (Râsete în carlingă.)

2050:01 Turnul de control din New York (JFK): „Regis 7-5-3, aeronavă de mare capacitate, apropiere prin stânga, în direcția 1-0-0. Ai permisiunea de a ateriza pe 13R.”

CPT. PETER J. MOLDES: „Regis 7-5-3, aeronavă de mare capacitate, ne apropiem prin stânga, 1-0-0, aterizăm pe pista 13R, totul pregătit.”

2050:15 (Microfonul destinat comunicării cu pasagerii este pornit.)

CPT. PETER J. MOLDES: „Însoțitorii de zbor sunt rugați să se pregătească pentru aterizare.”

2050:18 (Microfonul destinat comunicării cu pasagerii este oprit.)

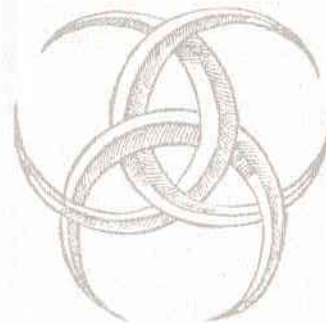
SECUNDUL RONALD W. NASH IV: Trenul de aterizare este pregătit.

CPT. PETER J. MOLDES: „Întotdeauna e o plăcere să ajungi acasă... “

2050:41 (Bubuit. Liniște. Zgomot ascuțit.)

FINALUL TRANSMISIUNII.

ATERIZAREA



Turnul de control al Aeroportului Internațional JFK

I se spunea „farfuria“. Aeroportul JFK așteptase doi ani de zile noile monitoare monocrome, de un verde strălucitor, ca niște farfurii cu supă de mazăre, presărate cu ciorchini de litere prinse de ledurile pâlpâitoare, cu diverse coduri. Fiecare led reprezenta sute de vieți omenesti sau, după cum se spunea în limbajul bătrânilor lupi de mare, păstrat în lumea aviației până în ziua de azi, *suflete*.

Sute de suflete.

Poate tocmai de aceea toți controlorii de trafic aerian îl numeau pe Jimmy Mendes Părintele Jimmy. El era singurul controlor de trafic aerian care își petrecea tot programul de opt ore stând în picioare, nu așezat, agitând în mână un creion cu gumă și plimbându-se încoace și încolo, direcționând aeronavele comerciale spre New York din cabina înțesată a turnului de control, aflată la 98 de metri deasupra Aeroportului Internațional John F. Kennedy, asemenea unui păstor care își mână turma. Folosea guma roz de șters ca să vadă mai bine aeronavele pe

Respectiv, care le controla, poziția lor unele față de altele, fără a se baza exclusiv pe monitorul bidimensional al radarului.

Acolo, sute de suflete pâlpâiau în fiecare secundă.

- United 6-4-2, viraj la dreapta și te îndrepti spre 1-0-0, urcă la 5.000.

Însă, când lucrezi cu „farfuria“, nu puteai gândi astfel. Nu puteai zăbovi prea mult asupra acelor suflete a căror soartă era în mâinile tale, fiindte umane îngrămădite în proiectile înaripate zburând în înaltul cerului. Nu puteai cuprinde imaginea de ansamblu: toate acele avioane de pe „farfuria“ ta și toți ceilalți controlori din jurul tău care mormăiau în căști cuvinte codificate, și toate avioanele de pe „farfuriile“ lor, și turnul de control de pe aeroportul LaGuardia aflat în vecinătate... și toate turnurile de control de pe fiecare aeroport din fiecare oraș din Statele Unite... și din întreaga lume...

Calvin Buss, responsabilul peste controlorii de trafic aerian și șeful direct al Părintelui Jimmy, și-a făcut apariția în spatele acestuia. Revenise rapid din pauză și nici nu apucase să-și termine ultima înghițitură.

- În ce stadiu ești cu Regis 7-5-3?

- 7-5-3 e acasă. Părintele Jimmy a aruncat o privire rapidă și pătrunzătoare spre „farfuria“ lui, ca să se asigure. Acum o ia spre poartă, a adăugat el, derulând imediat registrul de repartizare a porții, ca să caute zborul 7-5-3. De ce?

- Radarul de la sol zice că avem o aeronavă staționată pe Foxtrot.

- Pe pista de rulare? a întrebat Jimmy și și-a verificat din nou „farfuria“, asigurându-se că totul

funcționa cum trebuia, după care a redeschis canalul de comunicare cu zborul DL753. Regis 7-5-3, vă vorbește turnul de control de pe JFK, terminat.

Nimic. A mai făcut o încercare.

- Regis 7-5-3, sunt turnul de control de pe JFK, răspundeți, terminat.

A așteptat puțin. Nimic, nici măcar un clic.

- Regis 7-5-3, sunt turnul de pe JFK, sunteți pe recepție? Terminat.

În spatele lui Calvin Buss și-a făcut apariția un agent de însoțire.

- Probleme cu comunicația? a sugerat el.

- Mai degrabă o defecțiune tehnică majoră. Cineva susține că avionul a rămas în întuneric, a spus Calvin Buss.

- În întuneric? s-a minunat Părintele Jimmy, gândindu-se ce ghinion ar fi ca avionul să aibă o defecțiune tehnică fix la câteva minute după aterizare.

Și-a propus ca, în drum spre casă, să se oprească și să joace la loto numerele 7, 5 și 3.

Calvin și-a conectat casca la mufa audio a echipamentului lui Jimmy.

- Regis 7-5-3, vă vorbește turnul de control de pe JFK, răspundeți, vă rog. Regis 7-5-3, sunt turnul de control, terminat.

Au așteptat, au ascultat.

Tot nimic.

Părintele Jimmy a aruncat un ochi la ledurile pâlpâitoare de pe „farfuria“, avioane aflate în așteptare. Nici o alarmă, toate avioanele erau în regulă.

- Mai bine să vedem unde îi redirecționăm pe lângă Foxtrot, a spus el.

Respect p Calvin și-a deconectat casca și s-a dat înapoi, uitându-se undeva dincolo de pupitrul de comandă al lui Jimmy, spre ferestrele cabinei din turnul de control, afară, în direcția pistei de rulare. În privirea lui se citeau nedumerirea și îngrijorarea.

– Trebuie să eliberăm Foxtrotul. Apoi i s-a adresat agentului de însoțire: Trimite pe cineva să verifice.

Părintele Jimmy și-a apăsât abdomenul, dorindu-și să poată masa cumva locul dureros din interior. În esență, profesia lui se aseamăna cu cea a unei moașe. Ajuta piloții să scoată din pânțele vidului avioanele înțesate de suflete și să le aducă fără probleme pe pământ. Însă acum simțea o teamă care aproape că îl paraliza, un ghem în stomac, asemenea unui doctor care a adus pe lume primul nou-născut mort.

Pista terminalului 3

Lorenza Ruiz se îndrepta către poartă, manevrând căruciorul motorizat pentru bagaje, în esență, o rampă hidraulică pe roți. Când a văzut că 753 nu era după colț, așa cum se aștepta, Lo a mai înaintat puțin să arunce o privire, căci se apropia ora la care ea intra în pauză. Avea căști de protecție, un hanorac cu Mets pe sub vesta reflectorizantă, ochelari de protecție – nisipul ăla de pe pistă era o pacoste – și bastoanele portocalii de semnalizare lângă ea, pe banchetă.

„Ce naiba?”

Și-a scos ochelarii de parcă ar fi vrut să se asigure că vedea bine. Și, într-adevăr, un Boeing 777 al companiei Regis, un frumușel din acela mare și recent introdus în flotă, stătea pe Foxtrot, cufundat în întuneric. O beznă *totală*, căci nici măcar luminile de navigație de pe aripi nu erau aprinse. În acea noapte, cerul era curat. Luna îl creșta, stelele îl decolorau ici-colo, dar în rest – nimic. Ceea ce i-a reținut însă atenția a fost suprafața netedă și circulară a fuzelajului și aripile care licăreau slab sub luminile de aterizare ale avioanelor care se apropiau. Unul dintre ele, Lufthansa 1567, a trecut razant pe deasupra.

– *Jesus Santísimo**!

A sunat să anunțe.

– Suntem pe drum, i-a confirmat superiorul ei. Cuibul de vulturi zice să dai o fugă până acolo și să arunci o privire.

– Eu? s-a mirat Lo.

S-a încruntat. „Dacă n-ai avut de lucru!” și-a zis ea. Apoi a pornit pe banda de urgență care pleca de la terminalul pentru pasageri și a traversat liniile ce marcau pista de rulare de pe platforma de staționare. Era puțin agitată și cu atenția încordată, întrucât nu mai mersese niciodată atât de departe. FAA** avea reguli foarte stricte privitoare la locul până unde se puteau aventura transportoarele sau cărucioarele motorizate de bagaje, așa că Lorenza era cu ochii în patru pentru a observa eventualele avioane care rula pe sol.

* În spaniolă, în original, „Doamne sfinte” (n.tr.)

** Administrația Federală a Aviației (n.tr.)

Respect pe A trecut peste balizele albastre care mărgineau pista de rulare. Avionul părea să fi fost aruncat într-o beznă totală. Nici urmă de semnale luminoase, de lumini anticoliziune sau de vreun licăr la ferestrele cabinei. De regulă, chiar și de la sol, adică de la aproximativ zece metri, prin parbrizul micuț, asemănător unor ochi oblici desenați deasupra botului inconfundabil al avioanelor Boeing, se puteau vedea în carlingă atât panoul de control, cât și luminițele roșii de la bord. Acum însă, nu era nici urmă de lumină.

Lo mergea la vreo zece metri de vârful aripii stângi. Dacă îți faci veacul suficient de mult timp pe o pistă de aterizare, înveți câte ceva. Lo lucra aici de opt ani, mai mult decât cele două căsnicii ale ei puse laolaltă. Flapsurile și eleroanele – spoilerile de pe partea posterioară a aripilor – erau drepte ca Paula Abdul*, așa cum le lasă piloții după aterizarea pe pistă. Turboreactoarele erau mute, deși de obicei le lua ceva vreme până să nu mai facă zgomot, chiar și după oprire, timp în care înghițeau nisip și insecte ca niște aspiratoare uriașe și lacome. Deci frumusețea asta venise cu bine, aterizase ca la carte și ajunsese până aici, când... *beznă totală*.

Și mai alarmant era faptul că, din moment ce primise aprobarea de a ateriza, neregula – indiferent despre ce ar fi vorba – apăruse într-un interval de două, maxim trei minute. „Ce se putea întâmpla rău atât de rapid?”

* Aluzie la melodia Paulei Abdul din anii '80, *Straight up*, în traducere „Fii drept” (n.tr.)

Lo s-a apropiat mai mult, rulând până în spatele aripii. Dacă turboventilatoarele porneau cumva pe nepusă masă, nu voia să fie înghițită și sfârtecătă ca o pasăre. S-a apropiat de cală, zona avionului care îi era cea mai familiară, aflată spre capătul cozii, și s-a oprit sub ușa de ieșire din spate. A acționat frâna și a apăsat butonul care puneă în mișcare rampa. Ajunsă la înălțimea maximă, aceasta avea o înclinație de treizeci de grade. Insuficient, dar mergea. S-a dat jos, s-a întors după bastoanele de semnalizare și a urcat pe rampă spre avionul cel mort.

„Mort?” Oare de ce-i trecuse asta prin cap? Nici măcar nu fusese vreodată vie chestia asta... Dar, pentru o clipă, Lorenzei i-a venit în minte imaginea cadavrului imens, în putrefacție, al unei balene eșuate pe o plajă. Asta îi inspira avionul, o carcasă aflată în putrefacție, un monstru muribund.

Când s-a apropiat de vârf, vântul s-a oprit. Și un lucru e sigur când vine vorba despre vremea de pe platforma de staționare a aeroportului JFK: vântul nu se oprește niciodată. Nici măcar o secundă. *Întotdeauna* bate vântul pe pistă, de la atâtea avioane care aterizează, din cauza mlaștinii sărate din apropiere și a afurisitului ăluia de Ocean Atlantic aflat de partea cealaltă a peninsulei Rockaway. Dintr-odată însă, se făcuse tare liniște; atât de liniște, încât Lo și-a scos căștile enorme, să se asigure că nu se înșela. I s-a părut că aude bătăi dinăuntru avionului, dar și-a dat seama că erau, de fapt, bătăile inimii ei. A aprins lanterna și a îndreptat-o spre laterala din dreapta a avionului.

A urmat pata circulară proiectată de lanternă și a observat că fuzelajul era încă lucios și acoperit de

Respectiv stropi, din cauza diferenței de temperatură, și că mirosea a ploaie de primăvară. A îndreptat fasciculul de lumină spre șirul lung de ferestre. Toate transperantele erau lăsate.

Ciudat! Acum era speriată. Speriată de-a binelea. Părând de-a dreptul pitică pe lângă mașinăria înaripată de 250 de milioane de dolari și care cântărea 150 de tone, stătea nemișcată, simțind cum o încerca un sentiment vag, dar totuși palpabil, ca un fior rece, dându-i senzația că se afla în prezența unui dragon, a unui demon care doar *se prefăcea* adormit, dar care putea oricând să-și deschidă ochii și gura cea necruțătoare. Pentru o clipă, s-a simțit străbătută ca de un curent electric, un fior care a zguduit-o cu forța unui orgasm cu efect opus celui firesc, totul contractându-se, înnodându-se.

Apoi a remarcat că unul dintre transperante era acum ridicat. A simțit cum i se ridică părul fin de pe ceafă și și-a dus mâna acolo ca să-l netezească, de parcă ar fi încercat să liniștească un animăluț de casă speriat. Nu văzuse transperantul acela înainte. Fusesse tot timpul ridicat, tot timpul.

Poate...

În interiorul avionului bezna a fremătat, iar Lo a avut dintr-odată senzația că înăuntru era ceva care o ținea cumva sub observație.

A scâncit ca un copil, fără a se putea abține. Era paralizată. Ca la un semn, sângele a început să-i clo-cotească, iar ea a simțit că se sufoca...

Atunci a înțeles foarte clar: *înăuntru era ceva care avea s-o mănânce...*

Vântul a început din nou să bată, de parcă nu s-ar fi oprit nici măcar o clipă, iar Lo n-a mai zăbovit

deloc. A îndepărtat ușor rampa și a sărit iute în cărucior, apoi a dat înapoi, cu alarma pornită și cu rampa încă ridicată. S-a auzit un pocnet, de la o baliză albastră de semnalizare de pe pista de rulare, în momentul în care ea a trecut în viteză, mergând când pe asfalt, când pe iarbă, spre luminile din ce în ce mai puternice ale mașinilor de intervenție care se apropiiau.

Turnul de control al Aeroportului Internațional John F. Kennedy

Calvin Buss trecuse la o altă cască și dădea ordinele prevăzute în manualul oficial al FAA-ului pentru situațiile în care era nevoie să intre cineva pe pista de rulare. Toate avioanele care decolau și aterizau erau oprite în spațiul aerian, pe o rază de opt kilometri în jurul aeroportului JFK. Ceea ce însemna că spațiul respectiv devenea tot mai aglomerat. Calvin a anulat pauza tuturor și a dat ordin ca fiecare controlor de pe tură să încerce să ia legătura cu zborul 753, pe toate frecvențele posibile. Părintele Jimmy nu mai văzuse în viața lui așa un haos în turnul de control al aeroportului JFK.

Mai multe persoane din administrația Autorității Aeroportuare, niște tipi îmbrăcați la costum, care mormăiau ceva în stațiile de emisie-recepție, se strânseseră în spatele lui. Nu mirosea a bine. E ciudat cum oamenii se adună în mod spontan atunci când se confruntă cu inexplicabilul.

Părintele Jimmy a încercat din nou să-i contacteze, dar răspunsul a fost același.