

Buch

Flug 545 der TransPacific Airlines befindet sich auf dem Nonstop-Flug von Hongkong nach Denver, Colorado. Es ist 5 Uhr 18 an einem Montagmorgen, als die Großraummaschine vom Typ N-22 zwei Flugstunden westlich von Los Angeles plötzlich in heftige Turbulenzen gerät. Mit ungeheurer Wucht werden die schlafenden Passagiere aus ihren Sitzen geschleudert. Um 5 Uhr 43, nach einem fast halbstündigen rasanten Steig- und Sinkflug, bittet der Pilot endlich um Notlande-Erlaubnis in Los Angeles. Mehrere Menschen sind schwer verletzt worden, einige von ihnen sogar tödlich. Der Beinahe-Absturz ruft sofort Casey Singleton auf den Plan: Als Chefin der Fertigungskontrolle soll sie für den Flugzeugkonzern Norton die Ursachen für den Zwischenfall untersuchen und ergründen, wie das Flugzeug derart außer Kontrolle geraten konnte. Zeit bleibt ihr für die Aufklärung keine, denn der Norton-Konzern steht kurz vor dem Abschluss eines Millionendeals mit China und muss unter allen Umständen nachweisen können, dass seine Flugzeuge technisch einwandfrei sind. Doch Caseys Ermittlungen werden nicht nur durch die Gewerkschaft empfindlich behindert, die um den Verlust amerikanischer Arbeitsplätze zu Gunsten Chinas bangt. Auch die berüchtigte TV-Sendung »Newline« schaltet sich ein, da ihr Filmmaterial über den Flugzeugunfall zugespielt wurde. Und die ehrgeizige Journalistin Jennifer Malone glaubt nun, dass für sie mit dieser Story die Stunde ihres Durchbruchs gekommen ist, und sie setzt alles daran, Casey und den Norton-Konzern zu Fall zu bringen ...

Autor

Michael Crichton wurde 1942 in Chicago geboren und studierte in Harvard Medizin. Crichton, der seit Mitte der sechziger Jahre Romane schreibt, greift immer wieder gekonnt neueste naturwissenschaftliche und technische Forschungen auf. Seine Romane – »Jurassic Park«, »Enttölpelung«, »Die Wiege der Sonne«, um nur einige seiner bedeutendsten zu nennen – wurden auch als Filme weltweite Erfolge. Für die international erfolgreiche Serie »Emergency Room« schrieb er das Drehbuch. Der Autor lebt in Los Angeles.

Michael Crichton

AIRFRAME

Roman

Deutsch von Klaus Berr

GOLDMANN

Die amerikanische Originalausgabe erschien unter dem Titel
»Airframe«
bei Alfred A. Knopf, New York

1. Auflage
Taschenbuchausgabe November 2005
Copyright © der Originalausgabe 1996
by Michael Crichton
Copyright © der deutschsprachigen Ausgabe 1997
by Karl Blessing Verlag, München,
in der Verlagsgruppe Random House GmbH
Umschlaggestaltung: Design Team München
Umschlagmotiv: zefa/Salter
KvD · Herstellung: sc

eISBN-978-3-641-16209-2

www.goldmann-verlag.de

FÜR SONNY MEHTA

Airframe – die Flugzeugzelle. Das ist die Gesamtheit eines Flugzeugs ohne Triebwerke, also Rumpf, Tragflächen, Leitwerk und die in diesem Buch so wichtige mechanische und elektronische Ausstattung. Es ist der Teil des Flugzeugs, den der Hersteller entwirft und baut und für den er die Verantwortung trägt.

Das vorliegende Werk ist, auch wenn es auf Tatsachen basiert, eine Fiktion. Figuren, Firmen, Organisationen und Behörden in diesem Roman sind entweder fiktiv oder, wenn real, in einem fiktiven Zusammenhang verwendet, ohne jede Absicht, ihr tatsächliches Verhalten zu beschreiben. In einigen Fällen wurde die Darstellung von Flugzeugsystemen verändert, um Eigentumsrechte zu wahren. Beschreibungen tatsächlicher Vorfälle, die Aloha Airlines, American Airlines, Continental Airlines und USAir betreffen, wurden den Untersuchungsergebnissen des National Transportation Safety Board entnommen.

Diese verdammten Dinger wiegen eine halbe Million Pfund, können in einer Strecke ein Drittel des Erdumfangs zurücklegen, und sie befördern Passagiere in größerer Bequemlichkeit und Sicherheit als irgendein Fahrzeug in der Geschichte der Menschheit. Und jetzt wollt ihr Jungs euch wirklich hinstellen und uns erzählen, ihr wißt, wie man die Sache besser macht? Wollt ihr wirklich so tun, als wüßtet ihr Bescheid? Für mich sieht's nämlich so aus, als wolltet ihr die Leute nur zu euren eigenen Zwecken aufhetzen.

Luftfahrtlegende Charley Norton, 78, vor Reportern nach einem Flugzeugabsturz 1970.

Die Ironie des Informationszeitalters besteht darin, daß es die uninformierte Meinung gesellschaftsfähig gemacht hat.

Journalistenveteran John Lawton, 68, vor der American Association of Broadcast Journalists im Jahr 1995.

MONTAG

An Bord des Flugs TPA 545 _____ **5 Uhr 18**

Emily Jansen seufzte erleichtert auf. Der lange Flug näherte sich dem Ende. Morgendliches Sonnenlicht strömte durch die Fenster des Flugzeugs. Die kleine Sarah auf Emilys Schoß blinzelte, als es plötzlich hell wurde, saugte glucksend den letzten Rest aus ihrem Fläschchen und schob es dann mit winzigen Fäusten weg. »Das war gut, mh?« sagte Emily. »So . . . und jetzt hoch mit dir . . .«

Sie legte sich das Baby an die Schulter und klopfte ihm auf den Rücken. Die Kleine rülpste, und ihr Körper entspannte sich.

Tim Jansen im Sitz daneben gähnte und rieb sich die Augen. Er hatte die ganze Nacht durchgeschlafen, den ganzen Weg von Hongkong. Emily konnte in Flugzeugen nie schlafen, sie war zu nervös.

»Morgen«, sagte Tim und sah auf die Uhr. »Nur noch ein, zwei Stunden, Liebling. Schon was vom Frühstück zu sehen?«

»Noch nicht«, erwiderte Emily kopfschüttelnd. Sie hatten Trans-Pacific Airlines gebucht, eine Chartergesellschaft mit Sitz in Hongkong. Das Geld, das sie so sparten, würde ihnen bei der Einrichtung eines neuen Haushalts an der University of Colorado helfen, wo Tim eine Stelle als Dozent antreten sollte. Der Flug war relativ angenehm gewesen – sie saßen im vorderen Teil der Maschine –, aber die Stewardessen wirkten ein wenig desorganisiert, und die Mahlzeiten kamen zu merkwürdigen Zeiten. Das Abendessen hatte Emily ausfallen lassen, weil Tim schlief und sie mit Sarah auf dem Schoß nicht essen konnte.

Und auch jetzt war Emily überrascht über das sorglose Verhalten der Crew. Die Tür zum Cockpit war während des ganzen Flugs geöffnet. Sie wußte, daß asiatische Crews das oft machten, dennoch erschien es ihr unangemessen, zu zwanglos, zu entspannt. In der Nacht waren die Piloten durch die Maschine geschlendert und hatten mit den Stewardessen geschäkert. Gerade jetzt kam einer aus dem Cockpit und ging in den Fond der Maschine. Wahrscheinlich vertraten sie sich einfach nur die Beine. Um wach zu bleiben und so. Daß die Crew chinesisch war, machte Emily auf jeden Fall nichts aus. Nach einem Jahr in China bewunderte sie die Effektivität und Detailversessenheit der Chinesen. Aber irgendwie machte der ganze Flug sie nervös.

Emily legte Sarah wieder auf ihren Schoß. Das Baby sah zu Tim hoch und strahlte.

»He, das nehme ich auf«, sagte Tom, wühlte in der Tasche unter seinem Sitz und zog eine Videokamera heraus, die er auf seine Tochter richtete. Er winkte ihr mit der freien Hand, damit sie zu ihm hinsah. »Sarah... Sa-rah... Ein Lächeln für Daddy. Lächeln...«

Sarah lächelte und gab glucksende Geräusche von sich.

»Wie ist es denn, nach Amerika zu kommen, Sarah? Bist du bereit für das Land deiner Eltern?«

Sarah gluckste noch einmal und wedelte mit ihren winzigen Händen.

»Für sie wird wahrscheinlich jeder in Amerika komisch aussehen«, sagte Emily. Ihre Tochter war sieben Monate zuvor in Hunan geboren worden, wo Tim chinesische Medizin studiert hatte.

Emily sah, daß das Objektiv jetzt auf sie gerichtet war. »Und was ist mit dir, Mom?« fragte Tim. »Bist du froh, wieder nach Hause zu kommen?«

»Ach, Tim«, sagte sie. »Bitte.« Ich muß ja furchtbar aussehen, dachte sie. Nach so vielen Stunden.

»Na komm, Emily. Woran denkst du?«

Sie mußte sich die Haare kämmen. Sie mußte zur Toilette.

Sie sagte: »Also, was ich wirklich will – wovon ich schon seit Monaten träume –, ist ein Cheeseburger.«

»Mit scharfer Xu-xiang-Bohnensoße?« fragte Tim.

»O Gott, nein. Ein Cheeseburger«, sagte sie, »mit Zwiebeln und Tomaten und Salat und Pickles und Mayonnaise. Mayonnaise, mein Gott. Und French's Senf.«

»Willst du auch einen Cheeseburger, Sarah?« sagte Tim und richtete die Kamera wieder auf seine Tochter.

Sarah zupfte mit ihrer winzigen Hand an ihren Zehen. Sie schob sich den Fuß in den Mund und sah zu Tim hoch.

»Schmeckt's?« fragte Tim lachend, und die Kamera geriet ins Wackeln. »Ist das dein Frühstück, Sarah? Hast wohl keine Lust, bei diesem Flug auf die Stewardess zu warten?«

Emily hörte ein leises Rumpeln, fast wie eine Vibration, das vom Flügel zu kommen schien. Sie riß den Kopf herum. »Was war das?«

»Ganz ruhig, Em«, sagte Tim immer noch lachend.

Sarah kicherte und sah besonders niedlich aus.

»Wir sind fast zu Hause, Liebling«, sagte Tim.

Doch als er das sagte, schien das Flugzeug unvermittelt zu erzittern, die Nase neigte sich nach unten. Plötzlich kippte alles steil nach vorn. Emily spürte, wie Sarah ihr vom Schoß rutschte. Sie packte ihre Tochter und drückte sie an sich. Jetzt war es, als würde die Maschine senkrecht nach unten rasen, und plötzlich stieg sie wieder hoch. Emilys Bauch wurde in den Sitz gepreßt, ihre Tochter lastete wie ein Bleigewicht auf ihr.

»Was soll denn das?« sagte Tim.

Plötzlich wurde sie aus dem Sitz gehoben, der Sicherheitsgurt schnitt ihr in die Oberschenkel. Sie sah Tim aus seinem Sitz hochschnellen, sein Kopf knallte gegen das Gepäckfach, die Kamera flog an ihrem Gesicht vorbei.

Aus dem Cockpit hörte Emily ein Summen, schrille Alarmtöne und eine metallische Stimme, die sagte: »Stall! Stall!« Sie sah die

blaubekleideten Arme der Piloten hastig über die Steuerkonsole huschen; sie schrien auf chinesisch. Überall im Flugzeug schrien Menschen hysterisch. Das Splittern von Glas war zu hören.

Wieder ging die Maschine in einen steilen Sturzflug. Eine ältere Chinesin rutschte schreiend auf dem Rücken den Mittelgang hinunter. Ein Junge purzelte kopfüber hinter ihr her. Emily drehte sich zu Tim um, aber ihr Mann war nicht mehr auf seinem Platz. Gelbe Sauerstoffmasken fielen aus der Deckenverkleidung, und eine baumelte direkt vor ihrem Gesicht, aber sie konnte nicht danach greifen, weil sie mit beiden Händen ihr Baby festhalten mußte.

Sie wurde in den Sitz gedrückt, als die Maschine steil nach unten tauchte, ein Sturzflug, der von einem unglaublich lauten Heulen begleitet wurde. Schuhe und Brieftaschen schnellten durch die Kabine, prallten von den Wänden ab; Körper schlugen gegen Sitze, auf den Boden.

Tim war verschwunden. Emily drehte sich um, suchte nach ihm, und plötzlich traf eine schwere Tasche sie am Kopf – ein plötzlicher Schlag, Schmerz, Schwärze und Sterne. Sie fühlte sich benommen und schwach. Die Sirenen schrillten weiter. Die Passagiere schrien. Das Flugzeug war noch immer im Sturzflug.

Emily senkte den Kopf, drückte ihre kleine Tochter an ihre Brust und begann, zum erstenmal in ihrem Leben zu beten.

Socal Approach Control _____ 5 Uhr 43

»Socal Approach, hier TransPacific 545. Wir haben einen Notfall.«

In dem abgedunkelten Gebäude, in dem sich die Southern California Air Traffic Approach Control, das Luftüberwachungs- und Flugverkehrskontrollzentrum von Südkalifornien, befand, hörte der Cheflotse Dave Marshall den Funkruf des Piloten und warf einen Blick auf seinen Radarschirm. TransPacific 545 befand sich auf dem Flug von Hongkong nach Denver. Erst vor wenigen Mi-

nuten war ihnen der Flug von Oakland ARINC, dem dortigen Kontrollzentrum, übergeben worden: ein vollkommen normaler Flug. Marshall berührte das Mikrofon an seiner Wange und sagte: »Berichten Sie, 545.«

»Erbitte Dringlichkeitsfreigabe für Notlandung in Los Angeles.«

Der Pilot klang ruhig. Marshall starrte die sich bewegenden grünen Datenblöcke an, die auf seinem Schirm jedes Flugzeug in der Luft identifizierten. TPA 545 näherte sich der kalifornischen Küste. In Kürze würde es Marina Del Rey überfliegen. Es war noch etwa eine halbe Stunde von LAX, dem internationalen Flughafen von Los Angeles, entfernt.

Marshall sagte: »Okay, 545, verstehe Ihre Bitte um Dringlichkeitsfreigabe zur Landung. Beschreiben Sie Art Ihres Notfalls.«

»Wir haben einen Notfall mit Passagierbeteiligung«, sagte der Pilot. »Wir brauchen Ambulanzen auf dem Boden. Ich würde sagen, dreißig oder vierzig Ambulanzen. Vielleicht mehr.«

Marshall erschrak. »TPA 545, sagen Sie das noch einmal. Verlangen Sie vierzig Ambulanzen?«

»Korrekt. Es gab heftige Turbulenzen während des Flugs. Wir haben Verletzte bei Passagieren und Crew.«

Warum hast du mir das nicht gleich gesagt, dachte Marshall. Er drehte sich in seinem Stuhl herum und winkte seiner Supervisorin, Jane Levine, die sich das zweite Kopfhörerset aufsetzte, es einstellte und zuhörte.

Marshall sagte: »TransPacific, bestätige Ihre Anforderung von vierzig Ambulanzen auf dem Boden.«

»Mein Gott«, sagte Levine und verzog das Gesicht. »Vierzig?«

Der Pilot klang noch immer ruhig, als er antwortete: »Ah, Roger, Approach. Vierzig.«

»Brauchen Sie auch ärztliches Personal? Welcher Art sind die Verletzungen, die Sie hereinbringen?«

»Ich bin mir nicht sicher.«

Levine drehte die Hand in der Luft: Halt den Pilot am Reden.

Marshall sagte: »Können Sie uns eine ungefähre Einschätzung geben?«

»Tut mir leid, nein. Eine Einschätzung ist nicht möglich.«

»Ist jemand ohnmächtig?«

»Nein, ich glaube nicht«, antwortete der Pilot. »Aber zwei sind tot.«

»Verdammte Scheiße«, sagte Jane Levine. »Nett von ihm, daß er uns das sagt. Wer ist dieser Kerl?«

Marshall drückte einen Knopf auf seiner Konsole und öffnete in der linken oberen Ecke seines Bildschirms ein Datenfenster. Es enthielt das Manifest von TPA 545, das Verzeichnis sämtlicher Informationen über diesen Flug. »Der Kapitän ist John Chang. Chefpilot bei TransPacific.«

»Ich will nicht noch mehr Überraschungen«, sagte Levine. »Ist das Flugzeug in Ordnung?«

Marshall fragte: »TPA 545, wie ist der Zustand Ihres Flugzeugs?«

»Wir haben Schäden in der Passagierkabine«, sagte der Pilot. »Allerdings nur geringe Schäden.«

»Wie ist der Zustand des Cockpits?«

»Cockpit ist voll funktionstüchtig. FDAU zeigt Normwerte.« Das war das Flight Data Acquisition Unit, ein Datenrecorder, der alle Fehler innerhalb der Maschine aufspürte und aufzeichnete. Wenn dieses Gerät sagte, daß die Maschine in Ordnung sei, dann war sie es wahrscheinlich auch.

»Verstanden, 545«, sagte Marshall. »Wie ist der Zustand der Crew?«

»Kapitän und Erster Offizier in guter Verfassung.«

»Ah, 545, Sie sagten doch, Sie hätten Verletzte in der Crew.«

»Ja. Zwei Stewardessen sind verletzt.«

»Können Sie Genaueres über die Art der Verletzungen sagen?«

»Tut mir leid, nein. Die eine ist bewußtlos. Was mit der anderen ist, weiß ich nicht.«

Marshall schüttelte den Kopf. »Er hat doch eben gesagt, daß niemand bewußtlos ist.«

»Ich glaube ihm kein Wort«, sagte Levine. Sie griff zum roten Telefon. »Eine Löschmannschaft auf Alarmstufe eins. Holen Sie die Ambulanzen. Neurologische und orthopädische Einsatzteams zur Landebahn, und die medizinische Abteilung soll die Westside-Krankenhäuser alarmieren.« Sie sah auf die Uhr. »Ich rufe das FSDO in LA an. Die werden sich freuen.« Damit meinte sie das Flight Standards District Office, die für die Flugsicherheit verantwortliche Behörde dieses Bezirks.

LAX _____ **5 Uhr 57**

Daniel Greene war der diensthabende Beamte im FSDO am Imperial Highway, eine halbe Meile von LAX entfernt. Die örtlichen FSDOs oder »Fizdos«, wie sie auch genannt wurden, überwachten sämtliche Flugoperationen ziviler Fluggesellschaften und kontrollierten alles von der Flugzeugwartung bis zum Pilotentraining. Greene war früh ins Büro gekommen, um den Papierkram auf seinem Schreibtisch zu erledigen; seine Sekretärin hatte eine Woche zuvor gekündigt, und der Büroleiter hatte ihm mit Hinweis auf eine Anordnung aus Washington zur Effizienzsteigerung einen Ersatz verweigert. Greene machte sich grummelnd an die Arbeit. Der Kongreß strich das Budget der FAA – Federal Aviation Association, der Nationalen Flugaufsichtsbehörde – zusammen und verlangte von ihnen, mit weniger mehr zu leisten, ging man doch in Washington davon aus, daß das Problem mangelnde Produktivität und nicht Arbeitsüberlastung hieß. Aber der Passagierverkehr nahm pro Jahr um vier Prozent zu, und die Zivilflotte wurde nicht jünger. Diese Kombination sorgte für beträchtliche Mehrarbeit auf dem Boden. Natürlich waren die FSDOs nicht die einzigen, die in der Zwickmühle steckten. Sogar das einflußreiche NTSB – National Transportation Safety Board, die Nationale Flugsicher-

heitsbehörde – war pleite, es bekam nur eine Million Dollar pro Jahr für Flugzeugunfälle, und . . .

Das rote Telefon auf seinem Schreibtisch läutete, die Notfallleitung. Er nahm ab; eine Mitarbeiterin der Flugverkehrskontrolle meldete sich.

»Wir wurden eben über einen Vorfall an Bord einer ausländischen Maschine im Anflug auf LAX informiert«, sagte sie.

»Aha.« Greene griff nach einem Notizblock. »Vorfall« hatte bei der FAA eine genau umrissene Bedeutung; gemeint war damit die untere Kategorie von Problemen an Bord, die eine Flugzeugbesatzung melden mußte. »Unfälle« bedeuteten Tote und strukturelle Schäden am Flugzeug und waren immer ernst, aber bei Vorfällen konnte man nie wissen. »Schießen Sie los.«

»Es ist TransPacific 545 auf dem Flug von Hongkong nach Denver. Der Pilot erbittet Notlandung in LAX. Sagt, er sei während des Flugs in starke Turbulenzen gekommen.«

»Ist die Maschine flugtüchtig?«

»Pilot sagt ja«, erwiderte Jane Levine. »Sie haben Verletzte, und sie haben vierzig Ambulanzen angefordert.«

»Vierzig?«

»Außerdem haben sie zwei Leichen.«

»Toll.« Greene stand auf. »Wann kommt er rein?«

»Achtzehn Minuten.«

»In achtzehn Minuten – mein Gott, warum erfahre ich das erst so spät?«

»He, der Kapitän hat's uns eben erst gemeldet, und wir sagen's Ihnen. Ich habe Notarztteams und Löschmannschaften alarmiert.«

»Löschmannschaften? Ich dachte, Sie sagten, die Maschine sei in Ordnung.«

»Wer weiß?« erwiderte die Frau. »Der Pilot redet ziemlich wirres Zeug. Klingt, als hätte er einen Schock. Wir übergeben in wenigen Minuten an den Kontrollturm.«

»Okay«, sagte Greene. »Ich bin unterwegs.«

Er schnappte sich seine Dienstmarke und sein Handy und eilte zur Tür hinaus. Als er an Karen, der Empfangsdame, vorbeikam, fragte er: »Haben wir jemanden am internationalen Terminal?«

»Kevin ist dort.«

»Piepsen Sie ihn an«, sagte Greene. »Sagen Sie ihm, er soll sich TPA 545 vornehmen, im Anflug aus Hongkong, Landung in fünfzehn Minuten. Sagen Sie ihm, er soll am Flugsteig bleiben – und auf keinen Fall die Crew gehen lassen.«

»Kapiert«, sagte sie und griff zum Telefon.

Greene raste den Sepulveda Boulevard hinunter zum Flughafen. Kurz bevor die Straße unter der Landebahn hindurchführte, schaute er hoch und sah den Großraumjet von TransPacific Airlines, unverkennbar dank seines leuchtendgelben Heck-Logos, auf den Flugsteig zurollen. TransPacific war eine Chartergesellschaft mit Sitz in Hongkong. Die meisten Probleme, die die FAA mit ausländischen Gesellschaften hatte, traten mit Charterfirmen auf. Viele waren Billiganbieter, die den rigorosen Sicherheitsstandards der großen Linienfluggesellschaften nicht entsprachen. Aber TransPacific hatte einen hervorragenden Ruf.

Wenigstens ist der Vogel schon auf dem Boden, dachte Greene. Und er konnte sehen, daß der Großraumjet keine strukturellen Schäden aufwies. Das Flugzeug war eine N-22, gebaut von Norton Aircraft in Burbank. Es wurde seit fünf Jahren im Zivilflugverkehr eingesetzt und wies beneidenswerte Abfertigungs- und Sicherheitsprotokolle auf.

Greene trat aufs Gas, und während er durch den Tunnel rauschte, rollte über ihm das riesige Flugzeug dahin.

Er rannte durch das internationale Terminal. Durch die Fenster sah er den TransPacific-Jet am Flugsteig stehen, auf dem Beton darunter war eine Reihe Krankenwagen vorgefahren. Einer davon raste mit heulender Sirene bereits wieder weg.

Greene erreichte den Flugsteig, zeigte seine Marke vor und lief

die Rampe hinunter. Die Passagiere stiegen eben aus, sie waren blaß und verängstigt. Viele humpelten, ihre Kleidung war zerrissen und blutig. Zu beiden Seiten der Rampe kümmerten sich Sanitäter um die Verletzten.

Je näher er dem Flugzeug kam, um so stärker wurde der ekelerregende Gestank von Erbrochenem. Eine verängstigte TransPacific-Stewardess hielt ihn an der Tür zurück und redete in hastigem Chinesisch auf ihn ein. Er zeigte ihr seine Marke und sagte: »FAA! In offizieller Mission. FAA!« Die Stewardess machte ihm Platz, Greene drückte sich an einer Mutter mit einem kleinen Kind im Arm vorbei und betrat die Maschine.

Er warf nur einen kurzen Blick ins Innere und blieb stehen. »Mein Gott«, sagte er. »Was ist denn mit dieser Maschine passiert?«

Glendale, Kalifornien _____ **6 Uhr 00**

»Mom, wen magst du lieber, Mickey Mouse oder Minnie Mouse?«

Casey Singleton stand, noch in Sportshorts nach ihrem allmorgendlichen Fünf-Meilen-Lauf, in der Küche ihres Bungalows und machte ein Thunfisch-Sandwich, das sie ihrer Tochter ins Provianttäschchen packen wollte. Casey war sechsunddreißig Jahre alt und Vizepräsidentin bei Norton Aircraft in Burbank. Ihre Tochter saß am Frühstückstisch und aß Müsli.

»Und?« fragte Alison. »Wen magst du nun lieber, Mickey Mouse oder Minnie Mouse?« Sie war sieben Jahre alt und wollte alles bewerten und einordnen.

»Ich mag sie beide«, sagte Casey.

»Ich weiß das, Mom«, entgegnete Alison entrüstet. »Aber wen magst du lieber?«

»Minnie.«

»Ich auch«, sagte Alison und schob den Müslikarton beiseite.

Casey steckte eine Banane und eine Thermosflasche mit Saft ins

Provianttäschchen und schloß die Klappe. »Iß auf, Alison, wir müssen uns fertigmachen.«

»Was ist ein Quart?«

»Ein Quart? Ein altes Flüssigkeitsmaß.«

»Nein, Mom, Qua-irt«, sagte sie.

Casey sah zu ihrer Tochter und bemerkte, daß sie Caseys neues, plastikbeschichtetes Namensschildchen in der Hand hatte, auf dem ihr Foto zu sehen war. Darunter stand »C. Singleton« und in großen blauen Buchstaben: QA/IRT.

»Was ist Qua-irt?«

»Das ist mein neuer Job in der Firma. Die Buchstaben stehen für Quality Assurance und Incident Review Team. Das heißt, ich bin jetzt die Vertreterin der Qualitätssicherung bei dem Team, das die Untersuchungen durchführt, falls es einen Unfall oder ähnliches gegeben hat.«

»Machst du noch Flugzeuge?« Seit der Scheidung achtete Alison ganz genau auf jede Veränderung. Schon winzige Variationen in Caseys Frisur hatten wiederholte Diskussionen zur Folge, das Thema wurde über viele Tage hinweg immer wieder zur Sprache gebracht. So war es nicht verwunderlich, daß sie das neue Namensschildchen bemerkt hatte.

»Ja, Allie«, sagte Casey, »ich mache noch immer Flugzeuge. Es hat sich nichts verändert, das ist nur eine Beförderung.«

»Bist du immer noch ein BUM?« fragte Alison. Mit großem Vergnügen hatte sie ein Jahr zuvor erfahren, daß Casey Fachbereichsleiterin war, ein Business Unit Manager oder eben BUM. »Mom ist ein *bum*«, »ein Trottel«, hatte sie zu den Eltern ihrer Freundinnen gesagt und damit für große Heiterkeit gesorgt.

»Nein, Allie. Jetzt zieh deine Schuhe an. Dein Dad wird dich jede Minute abholen kommen.«

»Nein, wird er nicht«, sagte Alison, »Dad kommt immer zu spät. Was ist das für eine Beförderung?«

Casey bückte sich, um ihrer Tochter die Turnschuhe überzu-

streifen. »Na ja«, sagte sie. »Ich arbeite noch immer bei der Qualitätssicherung, aber jetzt kontrolliere ich die Flugzeuge nicht mehr in der Firma. Ich kontrolliere sie, nachdem sie die Firma schon verlassen haben.«

»Um sicherzugehen, daß sie auch fliegen?«

»Ja, Liebling. Wir kontrollieren sie, und falls es ein Problem gibt, beheben wir das.«

»Ist auch besser, wenn die fliegen«, sagte Alison, »sonst stürzen sie ab.« Sie fing an zu lachen. »Sie fallen vom Himmel. Und krachen den Leuten in die Häuser, während sie ihr Müsli essen. Das wäre nicht gut, was, Mom?«

Casey lachte mit ihr. »Nein, das wäre überhaupt nicht gut. Die Leute in der Firma würden sich sehr, sehr darüber aufregen.« Sie band die Schnürsenkel zu und schob dann die Füße ihrer Tochter zur Seite. »So, und wo ist dein Sweatshirt?«

»Ich brauch es nicht.«

»Alison . . .«

»Mom, es ist doch gar nicht kalt!«

»Aber im Lauf der Woche wird's vielleicht kälter. Bitte hol dein Sweatshirt.«

Von der Straße kam Hupen, und sie sah Jims schwarzen Lexus vor dem Haus stehen. Jim saß am Steuer und rauchte eine Zigarette. Er trug Jackett und Krawatte. Vielleicht hat er ein Bewerbungsgespräch, dachte Casey.

Alison stampfte durch ihr Zimmer und ließ Schubladen knallen. Mit unglücklichem Gesicht kam sie zurück, das Sweatshirt hing aus ihrem Rucksack. »Warum bist du nur immer so nervös, wenn Daddy mich abholt?«

Casey öffnete die Tür, und sie gingen nebeneinander durch das flirrende morgendliche Sonnenlicht zum Auto. Alison rief: »Hi, Daddy!« und fing an zu rennen. Jim winkte ihr, ein alkoholisiertes Grinsen auf dem Gesicht.

Casey ging zu Jims Fenster. »Nicht rauchen, wenn Alison im Auto sitzt, okay?«

Jim starrte sie mürrisch an. »Dir auch einen guten Morgen.« Seine Stimme klang heiser. Er sah verkatert aus, sein Gesicht war aufgedunsen und blaß.

»Wir haben etwas ausgemacht, was das Rauchen in Gegenwart unserer Tochter angeht, Jim.«

»Siehst du mich rauchen?«

»Ich sag's dir ja nur.«

»Und das nicht zum erstenmal, Katherine«, bemerkte er. »Ich hab's schon hunderttausendmal gehört. Herrgott noch mal.«

Casey seufzte. Sie war fest entschlossen, vor Alison nicht zu streiten. Der Therapeut hatte gesagt, das sei der Grund, warum Alison angefangen habe zu stottern. Das Stottern hatte inzwischen wieder nachgelassen, und Casey gab sich immer Mühe, mit Jim nicht zu streiten, auch wenn er ihr in dieser Richtung nicht entgegenkam. Im Gegenteil: Es schien ihm Spaß zu machen, jede Begegnung so schwierig wie möglich zu gestalten.

»Okay«, sagte Casey und zwang sich zu einem Lächeln. »Bis Sonntag dann.«

Es war vereinbart, daß Alison eine Woche pro Monat bei ihrem Vater verbrachte. Sie wurde am Montag von ihm abgeholt und am folgenden Sonntag wieder zurückgebracht.

»Sonntag.« Jim nickte knapp. »Selbe Zeit wie immer.«

»Sonntag um sechs.«

»O Gott.«

»Ich wollte nur sichergehen.«

»Nein, wolltest du nicht. Du willst mir nur wie immer alles vorsagen...«

»Jim«, sagte sie. »Bitte nicht.«

»Ist mir nur recht«, blaffte er.

Sie beugte sich ins Auto. »Wiedersehen, Allie.«

Alison sagte »Wiedersehen, Mom«, aber ihr Blick war distanziert und ihre Stimme kühl: Kaum war der Sicherheitsgurt eingearastet, hatte sich Alison schon auf die Seite ihres Vaters geschlagen. Jim trat aufs Gas, der Lexus fuhr davon, und Casey blieb alleine auf

dem Bürgersteig zurück. Das Auto bog rasch um die Kurve und war verschwunden.

Unten am Ende der Straße sah sie die leicht gebückte Gestalt ihres Nachbarn Amos, der wie jeden Morgen seinen knurrenden Hund ausführte. Amos arbeitete wie Casey bei Norton Aircraft. Sie winkte ihm, und er winkte zurück.

Casey wollte eben wieder ins Haus gehen, um sich für die Arbeit anzuziehen, als ihr eine blaue Limousine auffiel, die auf der anderen Straßenseite stand. In dem Auto saßen zwei Männer. Einer las eine Zeitung, der andere sah zum Fenster hinaus. Sie blieb stehen. Vor kurzem war bei Mrs. Alvarez, ihrer Nachbarin, eingebrochen worden. Wer waren diese Männer? Irgendwelche Gang-Mitglieder wohl nicht; sie waren Mitte Zwanzig, und ihre kantigen Gesichter wirkten irgendwie militärisch.

Casey überlegte gerade, ob sie sich die Autonummer notieren sollte, als ihr Piepser sich mit einem elektronischen Pfeifen meldete. Sie hakte ihn von ihren Shorts los und las:

*** JM IRT 0700 WR BTOYA

Sie seufzte. Die drei Sterne bedeuteten höchste Dringlichkeitsstufe: Ihr Chef, John Marder, berief für sieben Uhr morgens ein IRT-Treffen in den War Room ein, den Besprechungsraum, in dem bei wichtigen Entscheidungen Kriegsrat gehalten wurde. Das war eine volle Stunde vor der normalen morgendlichen Besprechung; irgend etwas war im Busch. Das letzte Kürzel bestätigte dies, in Firmenslang: BTOYA.

Be There Or It's Your Ass – Nichterscheinen kostet den Kopf.

Der Stoßverkehr quälte sich im blassen Morgenlicht vorwärts. Casey drehte den Rückspiegel zu sich, um ihr Make-up zu überprüfen. Mit ihren kurzen dunklen Haaren war sie auf eine burschikose Art attraktiv – langgliedrig und sportlich. Im Softball-Team der Firma spielte sie am ersten Mal. Männer gingen ungezwungen mit ihr um, sie behandelten sie wie eine jüngere Schwester, und das war ihr in der Firma nur recht.

Genaugenommen hatte sie dort sowieso noch keine großen Probleme gehabt. Aufgewachsen war sie in einem Vorort von Detroit, als einzige Tochter eines Redakteurs der *Detroit News*. Ihre beiden älteren Brüder waren Ingenieure bei Ford. Ihre Mutter war gestorben, als sie noch ein kleines Kind war, sie wuchs also in einem Männerhaushalt auf. Sie war nie ein »Püppchen« gewesen, wie ihr Vater das nannte.

Nach Abschluß eines Journalistikstudiums an der Southern Illinois war sie ihren Brüdern zu Ford gefolgt. Da es ihr aber bald langweilig wurde, Pressemitteilungen zu schreiben, nutzte sie das Weiterbildungsprogramm der Firma und machte das Betriebswirtschaftsdiplom an der Wayne State. Zwischendurch heiratete sie Jim, einen Ingenieur bei Ford, und bekam ein Kind.

Aber Alisons Ankunft hatte auch das Ende ihrer Ehe bedeutet, denn konfrontiert mit Windeln und festen Fütterungszeiten begann Jim zu trinken und abends nicht nach Hause zu kommen. Schließlich hatten sie sich getrennt. Als Jim verkündete, er werde an die Westküste ziehen, um für Toyota zu arbeiten, beschloß Casey, ebenfalls umzuziehen. Sie wollte, daß Alison mit ihrem Vater in Kontakt blieb. Sie hatte die Nase voll von den Machenschaften bei Ford und den tristen Wintern in Detroit. Kalifornien bot ihr einen neuen Start: Sie würde ein Cabrio fahren und in einem sonnigen Haus am Strand mit Palmen vor dem Fenster wohnen; und ihre Tochter würde sonnengebräunt und gesund aufwachsen.

Doch statt dessen wohnte Casey nun in Glendale, eine halbe Stunde vom Strand entfernt. Sie hatte sich zwar tatsächlich ein Cabrio gekauft, nahm aber das Verdeck nie ab. Und obwohl das Viertel von Glendale, in dem sie lebte, seine Reize hatte, begann bereits wenige Blocks entfernt das Territorium der Straßengangs. Manchmal hörte sie nachts, wenn ihre Tochter schon schlief, das schwache Knallen von Schüssen. Casey machte sich Sorgen um Alisons Sicherheit. Sie machte sich Sorgen um die Ausbildung ihrer Tochter in einem Schulsystem, in dem Schüler mit fünfzig verschiedenen Muttersprachen unterrichtet wurden. Und sie machte sich Sorgen um die Zukunft, weil die kalifornische Wirtschaft noch immer in einer Depression steckte und Arbeit rar war. Jim war seit zwei Jahren ohne Job, seit Toyota ihn wegen seiner Trinkerei gefeuert hatte. Und auch Casey hatte nur knapp diverse Entlassungswellen bei Norton überlebt, wo die Produktion wegen der weltweiten Rezession auf Sparflamme lief.

Sie hatte sich nie vorgestellt, je für eine Flugzeugfirma zu arbeiten, aber zu ihrer Überraschung merkte sie bald, daß ihr unverblümter Pragmatismus des Mittelwestens perfekt zu dem Klima paßte, das zwischen den Ingenieuren der Firma herrschte. Jim hielt sie für steif und übertrieben korrekt, aber ihre Detailversessenheit hatte ihr bei Norton gute Dienste geleistet, so daß sie seit einem Jahr Vizedirektorin der Qualitätssicherung war.

Sie mochte die Qualitätssicherung, auch wenn diese Abteilung einen beinahe unmöglichen Auftrag zu erfüllen hatte. Norton Aircraft war in zwei große Bereiche geteilt – Produktion und Verkauf –, die sich ständig bekriegten. Die Qualitätssicherung hatte einen schweren Stand als Puffer zwischen den beiden. Die QA, so das Kürzel für diese Abteilung, war mit allen Aspekten der Produktion befaßt, sie überprüfte jeden Schritt der Fertigung und der Montage. Wenn ein Problem auftauchte, wurde von der QA erwartet, es zu lösen. Das machte die Abteilung nicht gerade zum Lieblingskind der Mechaniker oder Ingenieure.

Gleichzeitig wurde von der QA erwartet, daß sie sich um Pro-

bleme des Kundendienstes kümmerte. Kunden waren oft unzufrieden mit Entscheidungen, die sie selbst einmal getroffen hatten, und gaben Norton die Schuld, wenn sich die Bordküchen, die sie bestellt hatten, an der falschen Stelle befanden oder wenn es nicht genügend Toiletten in der Maschine gab. Man brauchte Geduld und taktisches Geschick, um alle zufriedenzustellen und die Probleme zu lösen. Casey, eine geborene Friedensstifterin, war darin besonders gut.

Als Gegenleistung für diesen beständigen Hochseilakt hatten die Leute der QA in der Firma das Sagen. Als Vizedirektorin hatte Casey mit jedem Aspekt der innerbetrieblichen Arbeit zu tun, sie hatte viele Freiheiten und weitreichende Verantwortung.

Sie wußte, daß ihr Titel eindrucksvoller war als der Posten, der dazugehörte. Bei Norton wimmelte es von Vizedirektoren. Allein in ihrer Abteilung gab es vier Vizes, und die Konkurrenz zwischen ihnen war hart. Aber jetzt hatte John Marder sie zur Repräsentantin der Qualitätssicherung beim IRT gemacht. Das war eine Position von beträchtlicher Reputation und machte sie zur Anwärtlerin auf die Führungsspitze der Abteilung. Marder vergab solche Beförderungen nicht nur aus einer Laune heraus. Sie wußte, daß er einen guten Grund dafür hatte.

Casey bog mit ihrem Mustang Cabrio vom Golden State Freeway in die Empire Avenue ein und folgte dem Maschendrahtzaun, der die südliche Grenze des Flughafens Burbank markierte. Sie fuhr auf das industrielle Areal zu, wo sich Rockwell, Lockheed und Norton Aircraft befanden. Schon aus der Entfernung konnte sie die Reihen der Hangars sehen, jeder mit dem geflügelten Norton-Logo auf dem Dach...

Ihr Autotelefon klingelte.

»Casey? Norma hier. Sie wissen von der Besprechung?«

Norma war ihre Sekretärin. »Ich bin schon unterwegs«, sagte Casey. »Was ist denn los?«

»Kein Mensch weiß irgendwas«, sagte Norma. »Aber es muß

was Schlimmes sein. Marder hat die technischen Leiter angeschrien und die IRT-Sitzung vorverlegt.«

John Marder war bei Norton Chief Operating Officer, also Betriebsleiter. Außerdem war er Programmanager der N-22 gewesen, was bedeutete, daß er die Produktion dieses Flugzeugs überwacht hatte. Er galt als skrupelloser und gelegentlich rücksichtsloser Mann, aber er hatte Erfolg. Und er war mit Charley Nortons einziger Tochter verheiratet und hatte in den letzten Jahren großen Einfluß auf den Verkauf gehabt. Das machte ihn zum zweitmächtigsten Mann in der Firma nach dem Präsidenten. Es war Marder, der Casey gefördert hatte, und es war ...

»... mit Ihrem Assistenten tun?« sagte Norma.

»Meinem was?«

»Ihrem neuen Assistenten. Was soll ich mit ihm machen? Er wartet in Ihrem Büro. Sie haben das doch nicht vergessen?«

»Ach ja, richtig.« Den hatte sie tatsächlich vergessen. Irgendein Neffe der Norton-Familie, der sich durch die Abteilungen hocharbeiten sollte. Marder hatte Casey den Jungen zugewiesen, was bedeutete, daß sie ihn für die nächsten sechs Wochen am Hals haben würde. »Wie ist er denn, Norma?«

»Na ja, er sabbert nicht.«

»Norma.«

»Er ist besser als der letzte.«

Das hieß nicht viel: Der letzte war in der Montagehalle von einem Flügel gefallen und hätte sich am Funkgerät durch einen Stromschlag beinahe selbst umgebracht. »Wie viel besser?«

»Ich sehe mir gerade seinen Lebenslauf an«, sagte Norma. »Jura-studium in Yale und ein Jahr bei General Motors. Aber in den letzten drei Monaten war er in der Marketingabteilung. Hat von der Produktion keine Ahnung. Sie werden mit ihm ganz von vorne anfangen müssen.«

»Na gut«, sagte Casey mit einem Seufzen. Wahrscheinlich erwartete Marder, daß sie ihn zu der Besprechung mitbrachte. »Sagen Sie ihm, wir treffen uns in fünf Minuten vor dem Ver-

waltungsgebäude. Aber sehen Sie zu, daß er sich nicht verläuft, okay?«

»Soll ich ihn hinbringen?«

»Ja, ist wahrscheinlich besser.«

Casey legte auf und sah auf die Uhr. Der Verkehr floß zäh. Noch zehn Minuten bis zur Firma. Sie trommelte ungeduldig mit den Fingern aufs Armaturenbrett. Worum konnte es bei der Besprechung nur gehen? Vielleicht hatte es einen Unfall oder einen Absturz gegeben.

Sie schaltete das Radio an, um zu hören, ob die Nachrichten etwas dazu brachten. Auf dem ersten Sender lief eine Talkshow. Ein Anrufer sagte gerade: »... nicht fair, Kinder zu zwingen, in der Schule Uniformen zu tragen. Es ist elitär und diskriminierend.«

Sie drückte einen Knopf, um den Sender zu wechseln.

»... versuchen, uns allen ihre persönlichen Moralvorstellungen aufzuzwingen. Ich glaube nicht, daß ein Fötus ein menschliches Wesen ist...«

Sie drückte den nächsten Kopf.

»... diese Angriffe auf die Medien kommen doch alle von Leuten, die etwas gegen die Redefreiheit haben...«

Wo sind denn bloß die Nachrichten, dachte sie. War ein Flugzeug abgestürzt oder nicht?

Sie sah plötzlich ihren Vater vor sich, wie er jeden Sonntag nach der Kirche einen großen Stapel Zeitungen aus dem ganzen Land las und dabei vor sich hin murmelte: »Das ist nicht die Story, das ist nicht die Story«, während sich um seinen Sessel herum ein unordentlicher Haufen Zeitungsseiten türmte. Aber ihr Vater war natürlich Zeitungsjournalist gewesen, damals in den Sechzigern. Doch die Welt hatte sich verändert. Jetzt kam alles im Fernsehen. Fernsehen und dieses hirnlose Geplapper im Radio.

Vor sich sah sie das Firmentor von Norton Aircraft. Sie schaltete das Radio ab.

Norton Aircraft war einer der großen Namen der amerikanischen Luftfahrt. Gegründet wurde die Firma 1935 von dem Luftfahrt-pionier Charley Norton, während des Zweiten Weltkriegs baute sie die legendären B-22-Bomber, die P-27-»Skycat«-Jagdflugzeuge und den C-12-Transporter für die Air Force. In den letzten Jahren hatte Norton schwere Zeiten durchgemacht, doch im Gegensatz zu Lockheed, das aus dem zivilen Transportgeschäft ausgestiegen war, hatte es sich behauptet. Jetzt war Norton eine von nur noch vier Firmen, die große Flugzeuge für den Weltmarkt bauten. Die anderen waren Boeing in Seattle, McDonnell Douglas in Long Beach und Airbus, das europäische Konsortium mit Sitz in Toulouse.

Casey fuhr über hektargroße Parkplätze zum Tor 7 und hielt an der Schranke an, bis der Wachtposten ihre Erkennungsmarke kontrolliert hatte. Es erfüllte sie immer mit einem gewissen Hochgefühl, wenn sie in die Firma einfuhr. Hier pulsierte ein Dreischichten-Betrieb, gelbe Schlepper transportierten die Kisten mit Einzelteilen von Halle zu Halle. Es war weniger eine Firma als eine kleine Stadt, mit eigenem Krankenhaus, eigener Zeitung und Polizeieinheit. Als Casey in der Firma angefangen hatte, waren dort sechzigtausend Leute beschäftigt gewesen. Die Rezession hatte die Belegschaft auf dreißigtausend reduziert, aber es war immer noch eine riesige Fabrik, die sich über sechzehn Quadratmeilen erstreckte. Hier wurde die N-20 gebaut, der schmalrumpfige zweistrahlige Jet, und die N-22, der Großraumjet, sowie die KC-22, das Tankflugzeug der Air Force.

Sie fuhr zum gläsernen Verwaltungsgebäude im Zentrum der Anlage und stellte ihr Auto auf einem freien Parkplatz ab, ohne den Motor auszuschalten. Sie sah einen jungen Mann, der in Sportsakko und Krawatte, Khakihose und Slippers ein wenig wie ein Collegestudent aussah. Der Junge winkte schüchtern, als sie ausstieg.

»Bob Richman«, sagte er. »Ich bin Ihr neuer Assistent.« Sein Händedruck war höflich, reserviert. Casey konnte sich nicht erinnern, aus welchem Zweig der Norton-Familie er kam, aber sie kannte den Typ. Viel Geld, geschiedene Eltern, durchschnittliche Leistungen an guten Schulen und ein unerschütterliches Anspruchsdenken.

»Casey Singleton«, sagte sie. »Steigen Sie ein. Wir sind spät dran.«

»Spät?« sagte Richman beim Einsteigen. »Es ist noch nicht einmal sieben.«

»Die erste Schicht fängt um sechs an«, sagte Casey. »Die meisten von uns in der Qualitätssicherung passen sich dem an. Macht man das bei GM nicht?«

»Keine Ahnung«, erwiderte er. »Ich war in der Rechtsabteilung.«

»Waren Sie auch in der Produktion?«

»So wenig wie möglich.«

Casey seufzte. Das werden lange sechs Wochen mit diesem Kerl, dachte sie. »Sie waren bis jetzt in der Marketingabteilung?«

»Ja, die letzten Monate.« Er zuckte die Achseln. »Aber Verkaufen ist eigentlich nicht meine Sache.«

Sie fuhr nach Süden zum Gebäude 64, der riesigen Halle, in der der Großraumjet gebaut wurde. Casey sagte: »Übrigens, was für ein Auto fahren Sie?«

»Einen BMW«, sagte Richman.

»Sie sollten sich vielleicht eine andere Marke kaufen«, sagte sie. »Eine amerikanische.«

»Warum? Der wird hier hergestellt.«

»Er wird hier *zusammengebaut*«, entgegnete sie. »Er wird nicht hier hergestellt. Die Wertarbeit kommt aus Übersee. Die Mechaniker hier in der Firma kennen den Unterschied; sie sind alle in der Metallergewerkschaft. Einen BMW auf dem Parkplatz sehen die nicht so gerne.«

Richman sah zum Fenster hinaus. »Wollen Sie damit sagen, daß dem Auto etwas passieren könnte?«

»Unter Garantie«, sagte Casey. »Diese Jungs fackeln nicht lange.«

»Ich werd's mir überlegen«, sagte Richman und unterdrückte ein Gähnen. »Mein Gott, ist das früh. Wohin wollen wir denn so eilig?«

»Zum IRT. Die Besprechung wurde auf sieben vorverlegt«, sagte sie.

»IRT?«

»Das Incident Review Team. Immer wenn etwas mit einer unserer Maschinen passiert, kommt das IRT zusammen, um herauszufinden, was passiert ist und was wir dagegen unternehmen.«

»Und wie oft kommen Sie zusammen?«

»Ungefähr alle zwei Monate.«

»So oft«, sagte der Junge.

Sie werden mit ihm ganz von vorne anfangen müssen.

»Genaugenommen«, sagte Casey, »sind zwei Monate gar nicht so oft. Wir haben dreitausend Flugzeuge im Zivillflugbetrieb auf der ganzen Welt. Bei so vielen Einsätzen kann immer wieder etwas passieren. Und wir nehmen den Kundendienst sehr ernst. Deshalb haben wir jeden Morgen eine Schaltkonferenz mit unseren Kundendienstvertretern auf der ganzen Welt. Sie melden uns alles, was am Tag zuvor zu einer Startverzögerung geführt hat. Meistens sind es nur Kleinigkeiten: eine klemmende Toilettentür, ein ausgefallenes Cockpitlicht. Aber wir in der QA gehen der Sache auf den Grund, machen eine Trendanalyse und geben die Ergebnisse weiter an die Produktionsunterstützung.«

»Aha . . .« Er klang ziemlich gelangweilt.

»Aber hin und wieder«, sagte Casey, »stoßen wir auf ein Problem, das ein IRT erfordert. Es muß etwas Ernstes sein, etwas, das die Flugsicherheit beeinträchtigt. Und so ein Problem haben wir offensichtlich heute. Wenn Marder das Treffen auf sieben vorverlegt, können Sie sicher sein, daß es nicht nur ein Vogel in einem Triebwerk war.«

»Marder?«

»John Marder war der Programmanager für den Großraumjet, bevor er Betriebsleiter wurde. Deshalb ist es wahrscheinlich ein Vorfall bei einer N-22.«

Sie parkte im Schatten von Gebäude 64. Der graue Hangar ragte vor ihnen in die Höhe, acht Stockwerke hoch und eine Meile lang. Der Asphalt vor dem Gebäude war mit Wegwerf-Ohrstöpseln übersät, die die Mechaniker trugen, um sich vor dem Krach der Nietpistolen zu schützen.

Sie gingen zur Seitentür und betraten einen Korridor, der an der Innenwand der Halle entlanglief. Hier standen in regelmäßigen Abständen Essens- und Getränkeautomaten. »Haben wir noch Zeit für einen Kaffee?« fragte Richman.

»Kaffee ist in den Produktionshallen nicht erlaubt.«

»Kein Kaffee?« stöhnte er. »Warum nicht? Weil er aus Übersee kommt?«

»Kaffee ist korrodierend. Und Aluminium mag das nicht.«

Casey führte Richman durch eine Tür in die eigentliche Produktionshalle.

»O Gott«, sagte Richman.

Die riesigen, erst teilweise zusammengebauten Großraumjets glänzten unter Halogenlampen. Fünfzehn Flugzeuge in unterschiedlichen Stadien der Produktion standen in zwei langen Reihen unter dem gewölbten Dach. Direkt vor Casey und Richman montierten Mechaniker die Frachtraumtüren in den Rumpf. Diese Rumpfröhren waren von Gerüsten umgeben. Hinter dem Rumpf stand jeweils ein Wald von Montagevorrichtungen – riesige, hellblau lackierte Arbeitsplattformen. Richman stellte sich unter eine der Plattformen und starrte mit offenem Mund nach oben. Sie war so breit wie ein Haus und sechs Stockwerke hoch.

»Phantastisch«, sagte er. Er deutete nach oben zu einer breiten, flachen Oberfläche. »Ist das der Flügel?«

»Die Seitenflosse.«

»Was?«

»Der Schwanz, Bob.«

»Das ist der Schwanz?« fragte Richman.

Casey nickte. »Der Flügel ist da drüben«, sagte sie und deutete quer durch die Halle. »Er ist sechzig Meter lang – länger als ein Fußballfeld breit ist.«

Eine Hupe ertönte. Einer der Kräne über ihren Köpfen setzte sich in Bewegung. Richman sah ihm nach.

»Sind Sie zum ersten Mal in einer Montagehalle?«

»Ja . . .« Richman drehte sich langsam um die eigene Achse. »Beindruckend.«

»Ja, groß sind sie«, sagte Casey.

»Warum sind sie alle limonengrün?«

»Sämtliche tragenden Teile werden mit Epoxidharz überzogen, um Korrosion zu verhindern. Und die Aluminiumhäute werden ebenfalls überzogen, damit sie bei der Montage nicht matt werden. Die Häute sind hochglanzpoliert und sehr teuer. Der Überzug bleibt deshalb drauf, bis der Vogel in die Lackiererei kommt.«

»Wie bei GM sieht's auf jeden Fall nicht aus«, sagte Richman, der sich immer noch umsah.

»Stimmt«, sagte Casey. »Verglichen mit diesen Flugzeugen sind Autos ein Witz.«

Richman drehte sich überrascht zu ihr um. »Ein Witz?«

»Überlegen Sie mal«, entgegnete sie. »Ein Pontiac hat fünftausend Teile, und man kann einen in zwei Schichten bauen. Sechzehn Stunden. Das ist gar nichts. Aber diese Dinger da« – sie deutete auf das Flugzeug hoch über ihnen – »sind etwas ganz anderes. Der Großraumjet hat eine Million Teile und eine Produktionszeit von fünfundsiebzig Tagen. Kein anderes industrielles Produkt auf der Welt ist so kompliziert wie ein Passagierflugzeug. Es gibt nichts, was dem auch nur nahekommt. Und nichts, das so langlebig ist. Nehmen Sie einen Pontiac und lassen ihn tagein, tagaus laufen, und sehen Sie dann, was passiert. Der fällt in ein paar Monaten auseinander. Aber wir konstruieren unsere Jets für einen

störungsfreien Flugeinsatz von zwanzig Jahren, und wir bauen sie so, daß sie doppelt so lange halten.«

»Vierzig Jahre?« fragte Richman ungläubig. »Sie bauen sie für eine Lebenszeit von vierzig Jahren?«

Casey nickte. »Es sind auf der ganzen Welt immer noch eine Menge N-5 in Dienst – und die bauen wir seit 1946 nicht mehr. Wir haben Flugzeuge, die schon das Vierfache ihrer projektierten Lebensdauer auf dem Buckel haben – das entspricht achtzig Jahren. Norton-Flugzeuge schaffen das. Douglas-Flugzeuge schaffen das. Aber kein Vogel eines anderen Herstellers. Verstehen Sie, was ich damit sagen will?«

»Wow«, sagte Richman und schluckte.

»Wir nennen das die Vogelfarm«, sagte Casey. »Die Flugzeuge sind so groß, daß es schwerfällt, ein Gefühl für den Maßstab des Ganzen zu kriegen.« Sie deutete zu einem Flugzeug rechts von ihnen, wo in verschiedenen Positionen kleine Gruppen von Leuten arbeiteten, alle mit Helmlampen, die das Metall beleuchteten. »Das sieht nicht nach vielen Leuten aus, oder?«

»Nein, nicht viele.«

»Das dürften ungefähr zweihundert Mann sein, die an diesem Flugzeug arbeiten – genug, um eine gesamte Auto-Fertigungsstraße zu bemannen. Aber das ist nur ein Stadium in unserer Fertigung – und wir haben insgesamt fünfzehn Stadien. Im Augenblick halten sich in dieser Halle fünftausend Leute auf.«

Der Junge schüttelte erstaunt den Kopf. »Sieht irgendwie leer aus.«

»Leider«, erwiderte Casey, »ist sie auch irgendwie leer. Die Fertigungsstraße für den Großraumjet läuft bei sechzig Prozent Kapazität – und drei von diesen Vögeln sind Blankos.«

»Blankos?«

»Maschinen, die wir ohne Kundenauftrag bauen. Wir müssen ein Minimum bauen, nur um die Straße am Laufen zu halten. Wir haben im Augenblick nicht so viele Aufträge, wie wir gern hätten.

Der Pazifische Raum ist zwar *die* Wachstumsregion, aber bei der augenblicklichen Rezession in Japan ordert dieser Markt nicht. Und alle lassen ihre Maschinen länger fliegen. Die Konkurrenz ist deshalb sehr hart. Hier entlang.«

Sie stieg schnell eine Metalltreppe hoch, und Richman folgte ihr mit klappernden Sohlen. Nach einem Absatz ging es eine zweite Treppe hoch. »Ich erzähle Ihnen das alles«, sagte sie, »damit Sie verstehen, worum es bei diesem Treffen geht. Wir arbeiten an diesen Maschinen mit unserem ganzen Herzblut. Die Leute sind stolz auf ihre Arbeit. Und sie mögen es gar nicht, wenn irgend etwas passiert.«

Vor ihnen lag ein Laufsteg hoch über der Montagestraße. Sie gingen auf einen verglasten Raum zu, der direkt von der Decke zu hängen schien. Casey öffnete die Tür.

»Und das«, sagte sie, »ist der War Room.«

War Room _____ **7 Uhr 01**

Sie betrachtete ihn mit Richmans Augen: ein großer Konferenzraum mit strapazierfähigem grauen Teppichboden, einem runden Resopaltisch und Metallröhrenstühlen. Die Wände waren mit Anschlagtafeln, Karten und technischen Zeichnungen bedeckt. Die gegenüberliegende Wand bestand aus Glas und gab den Blick frei auf die Fertigungsstraße.

Fünf Männer in Hemdsärmeln und Krawatten saßen bereits am Tisch, außerdem eine Sekretärin mit Notizblock und John Marder in einem blauen Anzug. Seine Anwesenheit überraschte Casey; es kam selten vor, daß der COO bei einer IRT-Sitzung den Vorsitz führte. Marder war dunkelhaarig, ein Mittvierziger mit intensivem Blick und glatt zurückgekämmten Haaren. Er sah aus wie eine Kobra kurz vor dem Zubeißen.

»Das ist mein neuer Assistent, Bob Richman«, sagte Casey.

Marder stand auf, sagte: »Willkommen, Bob« und gab dem Jun-

gen die Hand. Er lächelte sogar, was selten vorkam. Offensichtlich war Marder, mit seinem feinen Gespür für Firmenpolitik, bereit, vor jedem Mitglied der Norton-Familie zu katzbuckeln, auch wenn es sich nur um einen hospitierenden Neffen handelte. Casey drängte sich die Frage auf, ob der Junge vielleicht wichtiger war, als sie dachte.

Marder stellte Richman die anderen am Tisch vor. »Doug Doherty, verantwortlich für Struktur . . .« Er zeigte auf einen übergewichtigen Fünfundvierzigjährigen mit Schmerbauch, blasser Haut und dicker Brille. Doherty lebte in einem Zustand beständiger Schwermut, er redete mit kummervoll monotoner Stimme, und wenn man ihm glaubte, war alles schlecht und wurde noch schlechter. An diesem Tag trug er eine gestreifte Krawatte zu einem karierten Hemd; anscheinend hatte er das Haus verlassen, bevor seine Frau ihn sah. Doherty bedachte Richman mit einem traurigen, gedankenverlorenen Nicken.

»Nguyen Van Trung, Avionik . . .« Trung war dreißig, sportlich und von ruhiger, zurückhaltender Art. Casey mochte ihn. Die Vietnamesen waren die fleißigsten Leute in der Firma. Die Jungs von der Avionik waren MIS-Spezialisten, die sich mit den Computerprogrammen der Flugzeuge beschäftigten. Sie stellten die »Neue Welle« bei Norton dar: jünger, mit besserer Ausbildung und besseren Manieren.

»Ken Burne, Triebwerkanlage . . .« Kenny war rothaarig und sommersprossig und hielt sein Kinn immer angriffslustig vorgestreckt. Er fluchte und schimpfte ständig, und wegen seines aufbrausenden Temperaments nannte man ihn in der Firma nur »Easy Burne« – »Leicht entflammbar«.

»Ron Smith, Elektrik.« Ein glatzköpfiger, ängstlicher Mann, der nervös mit den Stiften in seiner Tasche spielte. Ron war außerordentlich kompetent, man hatte oft den Eindruck, als kenne er sämtliche Schaltpläne der Flugzeuge auswendig. Aber er war beängstigend schüchtern und lebte bei seiner bettlägerigen Mutter in Pasadena.

»Mike Lee, der Repräsentant der Fluggesellschaft...« Ein sehr gutgekleideter Mann Mitte Fünfzig mit kurzgeschorenen, grauen Haaren, in einem blauen Blazer mit gestreifter Krawatte. Mike war ein ehemaliger Air-Force-Pilot, ein Ein-Sterne-General im Ruhestand. Er war der Repräsentant von TransPacific in der Firma.

»Und Barbara Ross mit dem Notizblock.« Die IRT-Sekretärin war Mitte Vierzig und übergewichtig. Sie starrte Casey mit unverhüllter Feindseligkeit an. Casey ignorierte sie.

Marder winkte den Jungen zu einem Stuhl, und Casey setzte sich neben ihn. »Erster Punkt«, sagte Marder. »Casey ist jetzt QA-Vertreterin bei IRT. Da sie den RTO in DFW so souverän gehandhabt hat, ist sie ab jetzt unsere offizielle Pressesprecherin. Noch Fragen?«

Richman schüttelte verwirrt den Kopf. Marder wandte sich an ihn und erklärte: »Singleton hat bei einem Rejected Take-off, einem Startversagen, in Dallas-Fort Worth vorigen Monat hervorragende Arbeit mit der Presse geleistet. Sie wird sich um alle Presseanfragen kümmern, die wir hereinbekommen. Okay? Ansonsten alles klar? Dann wollen wir anfangen. Barbara?« Die Sekretärin teilte zusammengeheftete Papierstapel aus.

»TransPacific-Flug 545«, sagte Marder. »Eine N-22, Rumpfnummer 271. Flugbeginn gestern 22 Uhr in Kaitak, Hongkong. Störungsfreier Start und störungsfreier Flug bis etwa 5 Uhr heute morgen, als das Flugzeug, wie der Pilot es nannte, in heftige Turbulenzen geriet...«

Stöhnen wurde am Tisch laut. »Turbulenzen!« Die Ingenieure schüttelten den Kopf.

»...heftige Turbulenzen, die extreme Oszillationen zur Folge hatten.«

»O Gott«, sagte Burne.

»Das Flugzeug«, fuhr Marder fort, »machte in LAX eine Notlandung, die notärztliche Versorgung war gesichert. Unser vorläufiger Bericht spricht von fünfundvierzig Verletzten und drei Toten.«

»Oh, das ist sehr schlecht«, sagte Doug Doherty mit trauriger, monotoner Stimme. »Ich nehme an, das heißt, daß wir jetzt das NTSB auf dem Hals haben.«

Casey beugte sich zu Richman und flüsterte: »Die Nationale Flugsicherheitsbehörde schaltet sich normalerweise ein, wenn es Tote gibt.«

»Nein, nicht in diesem Fall«, sagte Marder. »Es handelt sich um eine ausländische Fluggesellschaft, und der Vorfall passierte in internationalem Luftraum. Das NTSB hat genug mit dem Columbia-Absturz zu tun. Wir glauben, daß sie sich in dem Fall heraushalten werden.«

»Turbulenzen«, schnaubte Kenny Burne. »Gibt es dafür eine Bestätigung?«

»Nein«, sagte Marder. »Die Maschine befand sich in siebenunddreißigtausend Fuß Höhe, als es zu dem Vorfall kam. Kein anderes Flugzeug in dieser Höhe und dieser Position hat Wetterprobleme gemeldet.«

»Satelliten-Wetterkarten?« fragte Casey.

»Kommen noch.«

»Was ist mit den Passagieren?« fragte sie weiter. »Hat der Kapitän eine Durchsage gemacht? War das ›Bitte anschnallen‹-Zeichen eingeschaltet?«

»Bis jetzt hat noch niemand mit den Passagieren gesprochen. Aber unsere vorläufigen Informationen deuten darauf hin, daß keine Durchsage erfolgt ist.«

Richman machte wieder ein verwirrtes Gesicht. Casey schrieb etwas auf ihren Block und hielt ihn so, daß er lesen konnte, was darauf stand: *Keine Turbulenzen.*

»Haben wir den Piloten schon befragt?« sagte Trung.

»Nein«, antwortete Marder. »Die Crew hat sofort einen Anschlußflug genommen und das Land verlassen.«

»Na großartig«, sagte Kenny Burne und warf seinen Bleistift auf den Tisch. »Einfach großartig. Unfall mit Fahrerflucht, könnte man sagen.«

»Einen Augenblick mal«, sagte Mike Lee gelassen. »Ich glaube, wir müssen zugunsten der Fluggesellschaft anerkennen, daß die Crew Verantwortungsbewußtsein gezeigt hat. Hier kann man diese Leute nicht haftbar machen, aber es kann sein, daß sie von der Zivilluftfahrtbehörde in Hongkong zur Rechenschaft gezogen werden, und sie sind heimgeflogen, um sich dem zu stellen.«

Casey schrieb: *Crew nicht verfügbar.*

»Ähm, wissen wir, wer der Kapitän war?« fragte Ron Smith schüchtern.

»Wissen wir«, sagte Mike Lee. Er schlug ein lederne Notizbuch auf. »Sein Name ist John Chang. Fünfundvierzig Jahre alt, wohnhaft in Hongkong. Sechstausend Stunden Flugerfahrung. Er ist der Chefpilot von TransPacific für die N-22. Ein sehr fähiger Mann.«

»Ach wirklich?« sagte Burne und beugte sich über den Tisch. »Wann wurde seine Lizenz zum letztenmal erneuert?«

»Vor drei Monaten.«

»Wo?«

»Hier«, sagte Mike Lee. »Auf Norton-Flugsimulatoren, überwacht von Norton-Instruktoren.«

Burne lehnte sich zurück und schnaubte unwirsch.

»Kennen wir seine Bewertungen?« fragte Casey.

»Hervorragend«, sagte Lee. »Das können Sie in Ihren Unterlagen nachprüfen.«

Casey schrieb: *Kein menschliches Versagen (?)*

An Lee gewandt, fragte Marder: »Glauben Sie, wir können eine Unterredung mit ihm bekommen, Mike? Wird er mit unserem Kundendienstleiter auf Kaitak reden?«

»Ich bin mir sicher, daß die Crew kooperieren wird«, sagte Lee. »Vor allem, wenn Sie schriftliche Fragen vorlegen . . . Ich gehe davon aus, daß ich die Antworten innerhalb von zehn Tagen bekomme.«

»Hmm«, sagte Marder betrübt. »So lange . . .«

»Wenn wir keine Pilotenaussage kriegen«, sagte Van Trung, »könnten wir in Schwierigkeiten kommen. Der Vorfall ist zwei

Stunden vor der Landung passiert. Der Cockpit Voice Recorder nimmt nur die jeweils letzten fünfundzwanzig Minuten der Cockpit-Unterhaltung auf. In unserem Fall ist der CVR nutzlos.«

»Stimmt. Aber Sie haben ja immer noch den FDR.«

Casey schrieb: *Flight Data Recorder*. Flugschreiber.

»Ja, wir haben den FDR«, sagte Trung. Aber das konnte ihm seine Besorgnis offensichtlich nicht nehmen, und Casey wußte, wieso. Flugschreiber waren notorisch unzuverlässig. In den Medien wurden sie als die mysteriösen Black Boxes dargestellt, die alle Geheimnisse eines Flugs enthüllen. Aber in Wirklichkeit funktionierten sie oft nicht.

»Ich werde tun, was ich kann«, versprach Mike Lee.

»Was wissen wir über das Flugzeug?« fragte Casey.

»Die Maschine ist brandneu«, antwortete Marder. »Drei Jahre im Dienst. Viertausend Stunden und neunhundert Zyklen.«

Casey schrieb: *Zyklen = Starts und Landungen*.

»Was ist mit Inspektionen?« fragte Doherty düster. »Ich nehme an, wir müssen Wochen auf die Unterlagen warten...«

»Das Flugzeug hatte im März einen C-Check.«

»Wo?«

»LAX.«

»Der Wartungszustand dürfte also in Ordnung sein«, sagte Casey.

»Richtig«, bemerkte Marder. »So wie es im Augenblick aussieht, können wir den Vorfall weder dem Wetter noch menschlichen Faktoren noch dem Wartungszustand zuschreiben. Jetzt sind also wir gefragt. Lassen Sie uns den Fehlerbaum durchgehen. Kann irgendwas an diesem Flugzeug ein Verhalten verursachen, das wie Turbulenzen aussieht? Etwas an der Struktur?«

»Natürlich«, antwortete Doherty mürrisch. »Ein Ausfahren der Slats könnte so etwas bewirken. Wir werden die Funktion der Hydraulik an allen Steuerflächen kontrollieren.«

»Avionik?«

Trung machte sich Notizen. »Im Augenblick frage ich mich,

warum der Autopilot nicht die Steuerung übernommen hat. Sobald ich die Datenüberspielung vom FDR habe, weiß ich mehr.«

»Elektrik?«

»Es ist möglich, daß ein Kriechstrom ein Ausfahren der Slats verursacht hat«, entgegnete Ron Smith kopfschüttelnd. »Ich meine, möglich ist es . . .«

»Triebwerke?«

»Ja, die Triebwerke könnten etwas damit zu tun haben«, sagte Burne und fuhr sich durch die roten Haare. »Die Schubumkehrer könnten im Flug aktiviert worden sein. Das würde dazu führen, daß das Flugzeug nach unten kippt und rollt. Aber wenn die Umkehr aktiviert wurde, müßte es dauerhafte Schäden geben. Wir prüfen das nach.«

Casey schaute auf ihren Notizblock. Sie hatte geschrieben:

Strukturell – Ausfahren der Slats

Hydraulik – Ausfahren der Slats

Avionik – Autopilot

Elektrik – Kriechstrom

Triebwerke – Schubumkehr

Das war so ziemlich jedes System des Flugzeugs.

»Sie haben da also einiges zu überprüfen«, sagte Marder, stand auf und sammelte seine Papiere zusammen. »Ich will Sie nicht länger aufhalten.«

»Ach, was soll's«, sagte Burne. »In einem Monat haben wir den Fehler, John. Da mache ich mir keine Sorgen.«

»Ich schon«, erwiderte Marder. »Wir *haben* nämlich keinen Monat. Wir haben eine Woche.«

Aufschreie am Tisch: »Eine Woche!«

»Mein Gott, John.«

»Kommen Sie, John, Sie wissen doch, daß ein IRT immer einen Monat braucht.«

»Diesmal nicht«, sagte Marder. »Letzten Donnerstag hat unser Präsident Hal Edgerton von der Regierung in Peking eine Absichtserklärung zum Kauf von fünfzig N-22 übermittelt bekom-

men, mit einer Option auf weitere dreißig. Erste Lieferung in achtzehn Monaten.«

Verblüfftes Schweigen.

Die Männer sahen einander an. Seit Monaten gab es Gerüchte um ein großes China-Geschäft. In diversen Nachrichtenmeldungen war der Abschluß als »unmittelbar bevorstehend« bezeichnet worden. Aber bei Norton glaubte niemand so richtig daran.

»Es stimmt«, sagte Marder. »Und ich brauche Ihnen nicht zu sagen, was das bedeutet. Es ist ein Acht-Milliarden-Dollar-Auftrag vom schnellstwachsenden Flugzeugmarkt der Welt. Es sind vier Jahre Produktion mit voller Kapazität. Es wird diese Firma auf eine solide finanzielle Basis fürs einundzwanzigste Jahrhundert stellen. Es wird die Entwicklung der Langversion der N-22 und des verbesserten N-XX-Großraumjets finanzieren. Hal und ich sind uns einig: Der Auftrag bedeutet für die Firma den Unterschied zwischen Leben und Tod.« Marder steckte die Unterlagen in seinen Aktenkoffer und klappte ihn zu.

»Ich fliege am Sonntag nach Peking, um zusammen mit Hal die Absichtserklärung mit dem Transportminister zu unterschreiben. Er wird wissen wollen, was mit Flug 545 passiert ist. Und ich sollte es ihm erklären können, denn sonst wird er es sich anders überlegen und bei Airbus unterschreiben. Und dann sitze ich in der Scheiße, diese Firma sitzt in der Scheiße – und jeder an diesem Tisch ist seinen Job los. Die Zukunft von Norton Aircraft hängt von dieser Untersuchung ab. Ich will also nichts hören außer Antworten. Und zwar innerhalb einer Woche. Bis morgen dann.«

Und damit drehte er sich um und verließ den Raum.

War Room _____ **7 Uhr 27**

»Was für ein Arschloch«, sagte Burne. »Das stellt er sich wohl unter Mitarbeitermotivierung vor. Der kann mich mal.«

Trung zuckte die Achseln. »So ist er doch immer.«

»Was denkt ihr über die Sache?« fragte Smith. »Ich meine, das könnte ja wirklich eine Freudenbotschaft sein. Hat Hal wirklich eine Absichtserklärung von den Chinesen bekommen?«

»Ich glaube schon«, sagte Trung. »Weil die Firma nämlich in aller Stille aufrüstet. Es wurde ein zweiter Satz Montagevorrichtungen für den Flügel gebaut, die demnächst nach Atlanta verschifft werden sollen. Ich glaube, er hat den Vertrag schon in der Tasche.«

»Was er hat«, sagte Burne, »ist ein schwerer Fall von Schwarzem Peter.«

»Soll heißen?«

»Edgarton hat vielleicht eine vorläufige Anfrage aus Peking. Aber acht Milliarden Dollar ist ein großer Auftrag von einem großen Gorilla. Boeing, Douglas und Airbus sind ebenfalls hinter diesem Auftrag her. Die Chinesen könnten ihn immer noch jedem von uns geben. Es ist ihre Art, sich erst in letzter Minute zu entscheiden. Die machen das ständig so.

Edgarton hat Schiß, das Geschäft nicht zu bekommen und dem Aufsichtsrat gestehen zu müssen, daß ihm ein dicker Auftrag durch die Lappen gegangen ist. Also, was macht er? Er schiebt den Schwarzen Peter Marder zu. Und was macht Marder?«

»Marder schiebt uns das Ganze einfach in die Schuhe«, sagte Trung.

»Genau. Diese TPA-Geschichte bietet ihnen eine optimale Ausgangsposition. Wenn sie mit Peking abschließen, sind sie die Helden. Aber wenn es in die Hose geht . . .«

»... dann liegt es daran, daß wir es verpatzt haben«, ergänzte Trung.

»Genau. Wir sind der Grund, warum ein Acht-Milliarden-Dollar-Geschäft gescheitert ist.«

»Nun denn«, sagte Trung und stand auf. »Ich glaube, wir sollten uns besser dieses Flugzeug anschauen.«

UNVERKÄUFLICHE LESEPROBE



Michael Crichton

Airframe

Roman

eBook

ISBN: 978-3-641-16209-2

Blessing

Erscheinungstermin: November 2014

Auf dem Nonstop-Flug von Hongkong nach Denver gerät plötzlich die Maschine der Transpacific Airlines außer Kontrolle. Dem Piloten gelingt eine Notlandung, doch einige Passagiere verlieren dabei ihr Leben. Als Casey Singleton den Auftrag erhält, die Ursachen dieses Unglücks aufzuklären, ahnt sie nicht, in welche Gefahr sie sich begibt. Denn ihre Ermittlungen stoßen auf viele Widersacher, die vor nichts zurückschrecken.

 [Der Titel im Katalog](#)