

# Aeropuerto Arthur Hailey



¿Qué sucede cuando un gran aeropuerto norteamericano queda bloqueado? ¿Puede una tormenta de nieve paralizar un inmenso conglomerado de vehículos, aviones, personas e instalaciones de sofisticada tecnología?

En el aire, cuarenta jets escasos de combustible y cargados de pasajeros vuelan en círculos esperando permiso para aterrizar; en tierra, varios millares de pasajeros impacientes, un equipo de técnicos y controladores aéreos desbordados de trabajo... Es inevitable que se produzcan momentos de tensión, fallos humanos, situaciones emotivas que pueden romper el delicado equilibrio del aeropuerto y desencadenar la tragedia.

En esta novela el suspense y la emoción crecen página a página; la combinación de las historias relatadas va tejiendo un argumento explosivo, de alta tensión, que seduce al lector impidiéndole abandonar la lectura hasta el final.

Esta obra inspiró una película de los 70 protagonizada por Burt Lancaster y Dean Martin.

*¡Ah!, he dejado atrás las odiosas cadenas terrenales para bailar en los cielos, con alas de risa y plata.*

De Vuelo de altura, por John Gillespie Magee, Jr. (1922-1941), que fuera teniente de la Real Fuerza Aérea Canadiense.

## Primera Parte

18,30 a 20,30 horas (CST)<sup>[1]</sup>

# 1

A las seis y media de la tarde, un viernes de enero, el Aeropuerto Internacional de Lincoln, estado de Illinois, funcionaba, pero con dificultades.

El aeropuerto se tambaleaba —como todo el Medio Oeste de los Estados Unidos— bajo la tempestad invernal más traicionera y ruda del último lustro. Ahora, al cabo de tres días, comenzaban a percibirse sus efectos, como pústulas que aparecieran en un cuerpo enfermo y debilitado.

Un camión de United Air Lines, cargado con doscientas cenas para servir a bordo, se había perdido, presumiblemente en la nieve, en alguna parte del perímetro del aeropuerto. La búsqueda del camión en medio de la oscuridad y la nieve, hasta ese momento había fracasado y no habían conseguido aún localizar ni al vehículo ni a su conductor.

El vuelo 111 de United —un DC-8 sin escalas a Los Angeles, al que estaba destinado el contenido del camión— ya llevaba varias horas de atraso, y lo ocurrido con la comida demoraría todavía más su salida. Otras demoras similares, por causas diversas, afectaban por lo menos a un centenar de vuelos de otras veinte líneas aéreas que utilizaban el aeropuerto de Lincoln.

La pista tres cero estaba inservible, bloqueada por un jet Aéreo-Mexican —un Boeing 707— con las ruedas profundamente metidas, por debajo de la nieve, en la tierra empapada. Dos horas de intensos esfuerzos no habían podido moverlo.

La Oficina de Control de Tránsito Aéreo, limitada por el accidente en la pista tres cero, se había visto obligada a

restringir la entrada de aviones procedentes de lugares cercanos como Minneápolis, Cleveland, Kansas City, Indianápolis y Denver. Pero con todo, unos veinte aviones no podían aterrizar y tenían que volar en círculos, algunos con muy poco combustible. En tierra, cerca de cuarenta aviones se preparaban para despegar, pero no podrían hacerlo hasta que disminuyera la cantidad de aviones en zona de espera. Todos los espacios disponibles se llenaban más y más de aparatos, muchos con los motores en marcha.

Los cobertizos y depósitos de todas las compañías estaban repletos de carga; la tormenta imposibilitaba el tránsito habitual. Los supervisores de carga contemplaban, nerviosos, los artículos perecederos: flores de invernadero de Wyoming para Nueva Inglaterra, una tonelada de queso de Pennsylvania para Anchorage, en Alaska; arvejas congeladas para Islandia; langostas vivas con destino a Europa. Las langostas debían figurar en los menús del día siguiente en Edimburgo y París, con la mención: «frescas, de procedencia local» y los turistas americanos las pedirían con absoluta inocencia. Con tormenta o sin ella, los contratos exigían que los comestibles perecederos llegaran frescos a su destino.

En el gran salón de pasajeros reinaba el caos entre los miles de personas que debían viajar en vuelos anulados o demorados. Por todas partes se veían montañas de equipajes. El amplio vestíbulo central presentaba un aspecto mezcla de partido de fútbol muy reñido y de la tienda Macy's en la víspera de Navidad.

En lo más alto del tejado de la terminal, el jactancioso letrero del aeropuerto: *Lincoln Internacional — Encrucijada Aérea del Mundo*, había quedado totalmente oscurecido por los remolinos de nieve.

Era un milagro —pensó Mel Bakersfeld— que todavía siguiese funcionando algo.

Mel, director-gerente del aeropuerto —delgado, musculoso y rebosante de disciplinada energía— estaba en pie

junto al Comando de Control de Nieve, en las alturas de la torre de control. Trató de ver algo en medio de la oscuridad exterior. En condiciones normales, desde esa sala con paredes de vidrio podía verse todo el aeropuerto: pistas, terminales, tránsito terrestre y aéreo, todo semejante a un conjunto de bloques de modelos arquitectónicos perfectamente alineados, de formas y movimientos claramente definidos, incluso de noche. La única vista superior a ésta era la que ofrecía el Control de Tránsito Aéreo, situado un piso más arriba.

Pero esta noche, sólo una confusa mancha clara, procedente de las luces más próximas, podía penetrar a través de la cortina, casi opaca, formada por la nieve azotada por el viento. Mel sospechó que ese invierno sería tema de conversación en muchos futuros congresos de meteorólogos.

La tormenta se había iniciado cinco días antes, en la cresta de las montañas de Colorado. Al principio no era más que un área minúscula de baja presión, tan pequeña como una granjita de esa zona, y la mayoría de los pronósticos del tiempo no la habían observado, o no le habían dado importancia al trazar el cuadro de posibilidades para las rutas aéreas. Como si esa falta de consideración la hubiera irritado, la zona de baja presión se había inflado como un enorme tumor maligno y, siempre creciendo, había seguido primero hacia el Sudeste y luego al Norte.

Atravesó Kansas y Oklahoma, y se detuvo en Arkansas para hacer acopio de males surtidos. Al día siguiente, monstruosamente gorda, subió ruidosamente por el Valle del Mississippi. Por fin se descargó sobre Illinois, dejándolo poco menos que paralizado con sus vientos huracanados, bajísimas temperaturas y veinticinco centímetros de nieve caídos en veinticuatro horas.

En el aeropuerto, antes de la gran nevada había caído otra más liviana, pero más persistente. Ahora volvía a nevar, y el viento feroz formaba nuevos depósitos cuando aún no

se habían terminado de levantar los anteriores. La gente de mantenimiento dedicada a esa tarea estaba casi exhausta. En las últimas horas había sido necesario relevar varios hombres, vencidos por la fatiga a pesar de que utilizaban en forma intermitente las habitaciones para dormir que el aeropuerto poseía en casos de emergencia.

En el Comando de Control de Nieve cerca del cual se hallaba Mel, Danny Farrow —en otros momentos uno de los subgerentes del aeropuerto y ahora supervisor de los trabajos contra la nieve— llamaba al Centro de Mantenimiento por radioteléfono.

—Estamos perdiendo los parques de estacionamiento. Necesito seis unidades más y un equipo «banjo» en Y-setenta y cuatro.

Danny estaba sentado frente a un escritorio que en rigor no era tal, sino una amplia mesa o consola de tres posiciones. Frente a Danny y a sus dos ayudantes, uno a cada lado, había una batería de teléfonos, radios y combinaciones de ambos con televisión. Alrededor de ellos se acumulaban los mapas, cartas y boletines de todas clases, detallando el estado y posición de cada unidad motorizada en lucha contra la nieve, con sus hombres y supervisores. Un pizarrón especial estaba dedicado a los equipos «banjo»: hombres en equipo separado que recorrían áreas más alejadas provistos de palas individuales. Toda esa actividad tenía por único objeto superar la emergencia actual. Durante el resto del año, la habitación permanecía silenciosa y vacía.

El cráneo pelado de Danny ostentaba glóbulos de sudor mientras borroneaba sus anotaciones en un mapa en gran escala del aeropuerto. Repitió su mensaje a Mantenimiento, dándole un tono de súplica desesperada y personal, como quizá lo fuese. Aquí arriba, en el puesto de comando para librarse de la nieve, el que estuviese a cargo de él tenía que considerar al aeropuerto en conjunto, sopesar las demandas y enviar refuerzos donde más se necesitasen. El problema —y sin duda una de las causas del sudor

de Danny— era que los que estaban allá abajo, peleando para que sus propias operaciones pudieran seguir funcionando, rara vez compartían la misma idea de lo que constituía una prioridad.

—Claro, claro: seis unidades más —la áspera voz que venía de Mantenimiento, en el otro extremo del campo de aterrizaje, hizo temblar el altavoz del teléfono—. Se las pediremos a Papá Noel, que debe de andar por aquí cerca —una pausa, y luego con mayor agresividad—: ¿Alguna otra estupidez por el estilo?

Mel miró de reojo a Danny. Había reconocido la voz de un capataz veterano que seguramente trabajaba sin descanso desde el comienzo de la nevada actual. En momentos así era natural que todos perdieran la paciencia. Por lo general, después de un invierno pasado en ardua lucha con la nieve, el personal de Mantenimiento y el de gerencia se reunían en una fiesta para hombres solos que llamaban «la noche de hacer las paces». Este año les haría más falta que nunca.

—Mandamos cuatro unidades a buscar el camión de comida de United —dijo Danny en tono razonable—. Ya habrán terminado, o les faltará poco.

—Así debería ser... si pudiéramos encontrar a ese condenado camión.

—¿*Todavía* no lo han localizado? ¿Qué hacen ustedes: están en un banquete o de juerga con las damas? —Danny alargó la mano para disminuir el volumen del altavoz, cuya respuesta vino rápida como un golpe.

—Óigame: ¿acaso los pajarracos que están en ese miserable rascacielos saben cómo están las cosas aquí, en el campo?

¿Por qué no miran por las ventanas de vez en cuando? Si estuviéramos en el maldito Polo Norte esta noche, no habría ninguna diferencia con esto.

—Prueba soplarle las manos, Ernie. A lo mejor te las calientas, y en todo caso tendrías que callarte la boca.

Mientras escuchaba, Mel Bakersfeld descontaba la mayor parte de la conversación, aunque sabía que lo que había oído sobre las condiciones fuera de la terminal era cierto. Una hora antes Mel había atravesado el campo en auto utilizando caminos de servicio, pero aun conociendo íntimamente el aeropuerto le había sido difícil orientarse y varias veces estuvo a punto de perderse.

Al inspeccionar Mel el Centro de Mantenimiento encontró una actividad que, como ahora, era intensa. Si el control era un puesto de comando, el centro era un cuartel general en pleno frente donde iban y venían, agotados de fatiga, hombres y supervisores, sudorosos y helados: los obreros habituales con sus filas aumentadas por auxiliares ocasionales, carpinteros, electricistas, plomeros, empleados, policías. Los auxiliares eran arrancados de sus tareas habituales y tenían que trabajar horas extras, debidamente pagados por ello, hasta que pasara la emergencia. Pero sabían lo que debían hacer porque lo habían aprendido en los ensayos de maniobras realizados en las pistas y rutas del aeropuerto durante el verano y el otoño: eran soldados de fin de semana. Los espectadores se divertían viendo esos simulacros de lucha contra la nieve en días soleados y cálidos. Pero si alguno se sorprendía del despliegue de elementos, Mel Bakersfeld le recordaba que sacar la nieve del área de operaciones del aeropuerto equivalía a limpiar más de mil kilómetros de carretera.

Lo mismo que el escritorio en la torre de Control, el Centro existía solamente para funcionar en invierno. Era una sala grande, cavernosa, situada sobre un depósito de camiones del aeropuerto y, cuando funcionaba, su jefe era un encargado de despachos. A juzgar por la voz recién escuchada, Mel supuso que el encargado no estaba al frente del Centro en ese momento, sino probablemente durmiendo en el «Cuarto Azul», como llamaban, con un vestigio de humor, al dormitorio del personal.

—A nosotros también nos preocupa ese camión, Danny —de nuevo se oía la voz del capataz—. El pobre conductor puede congelarse allá afuera. Lo que no puede hacer es morirse de hambre, si sabe arreglárselas un poco.

El camión de víveres había salido de las cocinas de su compañía, en dirección a la gran terminal, casi dos horas antes. Debía bordear el perímetro: un viaje de quince minutos. Pero no había llegado a destino, porque sin duda el chófer estaba perdido en la nieve en algún lugar del aeropuerto. La misma compañía había enviado en su búsqueda, sin éxito, a sus equipos. Ahora la gerencia del aeropuerto se ocupaba del asunto.

—Ese vuelo de United salió al fin, ¿no? Sin comida —dijo Mel.

—Me dijeron que el capitán les planteó el asunto a los pasajeros —contestó Danny Farrow sin levantar la vista—. Les dijo que para conseguir otro camión hacía falta una hora, que la película y las bebidas ya estaban a bordo, y que en California brillaba el sol. Todos decidieron salir a escape. Yo habría hecho lo mismo.

Mel asintió con la cabeza, sin ceder a su deseo de ocuparse personalmente del asunto, dirigiendo la búsqueda del camión y su chófer. Hubiera sido una medida terapéutica, pues le dolía otra vez su vieja herida de guerra debido al frío y la humedad de varios días. Ese recuerdo de Corea nunca lo abandonaba: ahora mismo podía sentirlo. Se apoyó en el pie sano, cambiando de posición, y obtuvo un alivio momentáneo. Casi en seguida, en la nueva postura, el dolor reapareció.

Poco después se alegró de no haber intervenido. Danny ya estaba actuando con acierto, intensificando la búsqueda con hombres y unidades sacadas del área terminal para enviarlas al camino de perímetro. Por ahora habría que abandonar los parques de estacionamiento, y más tarde empezarían las quejas sobre eso. Pero primero había que salvar al chófer extraviado.

Entre llamadas, Danny le advirtió a Mel:

—Prepárate para más quejas. Con esta búsqueda bloquearemos el camino de perímetro y quedarán detenidos todos los camiones de víveres hasta que encontremos a ese tipo.

Mel asintió. Las quejas eran parte del trabajo. En este caso, como decía Danny, habría un diluvio de protestas cuando las otras compañías comprendieran que, por alguna razón, sus camiones de víveres no podían pasar.

A algunos podría parecerles increíble que un hombre estuviese en peligro de muerte por acción de la intemperie, en un centro civilizado como es un aeropuerto, pero bien podía suceder. Los solitarios límites del aeropuerto no eran para errar por ellos sin rumbo en una noche como ésta. Y si el chófer decidía quedarse en su camión y dejar el motor en marcha para sentir un poco de calor, pronto lo cubriría la nieve, no dejando salida para el mortal monóxido de carbono que se iría acumulando.

Con una mano, Danny usaba un teléfono rojo; con la otra revisaba las órdenes para emergencia: órdenes impartidas por Mel, cuidadosamente pensadas para ocasiones como la presente.

El teléfono rojo comunicaba con el jefe de bomberos. Danny estaba resumiéndole la situación:

—Y cuando localicemos el camión manden una ambulancia y un inhalador, o calor, o los dos. Pero no hagan nada hasta que sepamos con exactitud dónde es. No queremos salvarlos también a ustedes.

El sudor, cada vez más copioso, brillaba en la calva de Danny. Mel sabía que a Danny no le gustaba ocuparse de Control de Nieve y que prefería su trabajo en el departamento de planeamiento, entre elementos de logística e hipótesis sobre el futuro de la aviación. Cosas que podían proyectarse con comodidad, por anticipado, con tiempo para pensar, y no al momento, desconcertantes, como los problemas de esta noche. Así como había gente que vivía

en el pasado, pensó Mel, Danny Farrow y sus semejantes se refugiaban en el futuro. Pero a gusto o no, con sudor o no, Danny estaba enfrentando la situación.

Por sobre el hombro de éste, Mel levantó una línea directa con Control de Tránsito Aéreo. Contestó el jefe de observación de la torre:

—¿Qué pasa con Aéreo-Mexican 707?

—Sigue aquí, míster Bakersfeld. Hace dos horas que tratan de moverlo pero hasta ahora no hay nada que hacer.

Ese problema había empezado poco después de oscurecer, cuando un capitán de esa compañía, durante el rodaje, pasó por error a la derecha de la luz azul, y no a la izquierda. Por desgracia, el terreno a la derecha, siempre cubierto de pasto, tenía dificultades de drenaje que serían resueltas a fines del invierno. Entretanto, a pesar de la abundante nieve, bajo la superficie todo era barro. A los pocos segundos de su falsa maniobra, las ciento veinte toneladas del avión estaban hundidas en el fango.

Cuando no quedaron dudas de que el aparato, cargado como estaba, nunca podría salir de allí por sus propios medios, los desconcertados pasajeros desembarcaron y se les ayudó a pasar el barro y llegar a los ómnibus reclutados con urgencia. Ahora, más de dos horas después, el gran jet seguía varado, con el fuselaje y la cola bloqueando la pista tres cero.

—¿La pista y la calle de rodaje siguen fuera de uso? —preguntó Mel.

—Así es —informó el jefe—. Estamos manteniendo a todo el tránsito que va a salir junto a las puertas de embarque, para luego dirigirlos por el camino más largo hacia las otras pistas.

—¿Mucha demora?

—El cincuenta por ciento. Ahora tenemos diez vuelos parados, esperando la autorización para rodar, y otra docena que aún no ha puesto en marcha los motores.

Eso demostraba, pensó Mel, con qué urgencia necesitaba el aeropuerto más pistas y calles de rodaje. Hacía tres años que pedía la construcción de una nueva pista, paralela a la tres cero, y que solicitaba también otras mejoras. Pero la Junta Directiva, sometida a presiones políticas de la vecina ciudad, no aprobaba su petición. La presión provenía de que ciertos concejales, por motivos inconfesables, deseaban evitar la emisión de los bonos necesarios para la financiación.

—Otra cosa —agregó el jefe—: con la tres cero fuera de uso, el despegue se hace sobre Meadowood. Ya empiezan a llegar las quejas.

Mel gruñó. La localidad de Meadowood, adyacente al límite sudoeste del campo de maniobras, era una irritación constante para él y un obstáculo a las operaciones de vuelo. Aunque el aeropuerto era mucho más antiguo que el pueblo, los residentes se quejaban sin cesar, con amargura, del ruido de los aviones. No tardó en aparecer la publicidad en los periódicos. A su vez eso trajo más quejas, con críticas cada vez más severas del aeropuerto y de su gerencia. Por fin, tras largas negociaciones mezcladas de política, más publicidad y —en la opinión de Mel Bakersfeld— tergiversaciones de mala fe, el aeropuerto y la Administración Federal de Aviación habían prometido que sólo en circunstancias especiales los jets despegarían y aterrizarían directamente sobre Meadowood, si era esencial que así lo hicieran. Como el aeropuerto ya tenía limitaciones en sus pistas disponibles, la nueva pérdida significaba una eficiencia mucho menor.

También se había decidido que los aviones que despegaran en dirección a Meadowood debían, en cuanto estuviesen en el aire, efectuar las operaciones necesarias para atenuar en lo posible el ruido que producían. Esto, a su vez, provocó protestas de los pilotos, que consideraban peligrosos a esos dispositivos. Sin embargo, las compañías, cons-

cientes del furor del público y cuidadosas de su prestigio, ordenaron a sus pilotos que cumplieran lo pactado.

Pero ni aun así quedaron satisfechos los residentes de Meadowood. Sus marciales representantes seguían protestando, organizando y —según los últimos rumores— proyectando medidas legales contra el aeropuerto.

—¿Cuántas llamadas ha habido? —preguntó Mel. Pero antes de que el jefe de torre le contestara, ya había decidido, con resignación, que debería dedicar cada vez más horas de su tiempo a las delegaciones, discusiones y charlas inútiles de siempre.

—Que hayamos contestado, por lo menos cincuenta; y hay otras sin contestar. En cuanto un avión despega empiezan a sonar los teléfonos, incluso los números que no están en la guía. Me gustaría saber cómo los averiguan.

—Supongo que les habrás dicho que se trata de una emergencia: la tormenta y una pista inutilizada.

—Les explicamos, pero a nadie le importa. Lo único que quieren es no oír ni ver más aviones. Algunos dicen que con problemas o sin ellos los pilotos tienen que usar los amortiguadores, pero que esta noche no lo hacen.

—¡Por Dios! Si yo fuera piloto tampoco lo haría.

Mel se preguntó cómo una persona de mediana inteligencia podía pensar que un piloto, en medio del terrible tiempo que hacía, iba a reducir los motores inmediatamente después de despegar, e iniciar un viraje brusco por instrumentos, que eran las maniobras indicadas para amortiguar el ruido.

—Ni yo tampoco —asintió el jefe—. Aunque supongo que eso depende de dónde se lo mire. Si yo viviera en Meadowood, puede ser que pensara como ellos.

—Tú no vivirías en Meadowood, porque habrías prestado atención a nuestras advertencias, hace años, de no construir casas allí.

—Supongo que sí. A propósito, uno de mis hombres me ha dicho que hoy tienen otra reunión comunal.