

ARTHUR CONAN DOYLE

Povești de groază
și mistere

Traducere de OANA CHIȚU

CORINT
EDUCAȚIONAL

Redactare: Nicolae Bădașcu
Tehnoredactare computerizată:
Ștefan Mihai
Designul copertei: Andreea Apostol
Coperta și ilustrațiile: Diana Pandealea

Arthur Conan Doyle
TALES OF TERROR AND MYSTERY (1922)

Toate drepturile asupra acestei ediții
sunt rezervate Editurii CORINT EDUCAȚIONAL,
parte componentă a GRUPULUI EDITORIAL CORINT.

ISBN: 978-606-782-014-0

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
Doyle, Arthur Conan
Povești de groază și mistere / Arthur Conan Doyle ;
trad.: Oana Chițu. - București : Corint Educațional, 2015
ISBN 978-606-782-014-0

I. Chițu, Oana (trad.)

821.111(73)-32=135.1

Povești de groază

GROZĂVIA DIN ÎNALTUL CERULUI

Ideea că extraordinara poveste, numită *Fragmentul Joyce-Armstrong*, ar fi o glumă elaborată pusă la cale de un anonim, blestemată cu un simț al umorului pervertit și sinistru, a fost abandonată acum de toți cei care au studiat situația. Până și cel mai ciudat și inventiv complotist ar ezita să-și lege numele și fanteziile morbide de faptele tragice și de netăgăduit care îmi confirmă relatarea. Deși narațiunea poate părea uimitoare și de-a dreptul monstruoasă, ea se impune unei minți inteligente ca fiind adevărată și nu ne lasă decât să ne readaptăm ideile la noua realitate. Această lume a noastră pare a fi separată de un pericol unic și neașteptat printr-un singur perete subțire și șubred.

Mă voi strădui să scriu această povestire, ce reproduce documentul original în forma lui oarecum necesar fragmentară, pentru a ilustra cititorului faptele în totalitatea lor până la ora actuală, menționând că dacă se află printre lectori dintre aceia ce pun la îndoială *Fragmentul Joyce-Armstrong*, atunci nu vor putea nega defel adevărul despre locotenentul Myrtle, R. N. și domnul Hay Connor, care, fără îndoială, și-au găsit sfârșitul exact în maniera descrisă.

Fragmentul Joyce-Armstrong a fost găsit pe câmpul numit Lower Haycock, aflat la un kilometru și jumătate spre vest de satul Withyham, la granița cu Kent și Sussex. În ziua de cincisprezece septembrie a anului trecut, un muncitor al câmpului, James Flynn pe numele său, angajat al lui Mathew Dodd de la ferma Chantry, din Withyham, a observat o pipă din lemn de măceș aruncată lângă poteca ce împrejmuiește ferma Lower Haycock.

Câțiva pași mai încolo, omul a găsit o pereche de ochelari spărți. În final, printre urzicile din șanț, bărbatul a zărit o carte în coperti din pânză; obiectul s-a dovedit ulterior a fi un carnet cu foi volante, iar câteva pagini, deja desprinse, erau purtate de vânt prin stufăriș. Muncitorul a strâns hârtiile, însă unele dintre ele – incluzând-o pe prima – nu au mai fost găsite, creând astfel o lacună deplorabilă în povestirea noastră. Carnetul a fost dus de către angajat stăpânului său, care la rândul său l-a

arătat doctorului J. H. Atherton, din Hartfield. Acest domn a recunoscut pe dată importanța părerii unui expert, iar manuscrisul a fost înaintat Clubului Aeronautic din Londra, unde se găsește și acum.

Primele două pagini ale scrierii lipsesc cu desăvârșire. La finalul jurnalului se află o altă foaie ruptă, deși nimic din aceste neajunsuri nu afectează cu ceva coerența povestirii. Se presupune că începutul istorisirii făcea o trecere în revistă a aptitudinilor de aeronaut ale domnului Joyce-Armstrong, despre care se pot obține informații și din alte surse și care par a fi neîntrecute printre piloții Angliei. Timp de mulți ani, domnul Joyce-Armstrong a fost considerat drept cel mai îndrăzneț și mai intelectual dintre oamenii aerului, o combinație de calități care i-au permis atât să inventeze, cât să și testeze câteva aparate noi, inclusiv accesoriul giroscopic, acum obișnuit, care-i poartă și numele.

Mare parte a textului e scris ordonat, cu cerneală, dar ultimele rânduri sunt scrijelite atât de neglijent cu creionul, că abia pot fi citite – de fapt, par mai degrabă a fi schițate în grabă, de pe scaunul unui avion în zbor. Trebuie adăugat că există câteva pete, atât pe ultima pagină, cât și pe copertă, care în urma analizei experților de la Ministerul de Interne s-au dovedit a fi de sânge – probabil de origine umană și cu siguranță de mamifer. Faptul că un organism asemănător malariei a fost descoperit în sânge și că Joyce-Armstrong suferea de accese febrile intermitente reprezintă un exemplu remarcabil al noilor arme pe care știința modernă le-a pus la îndemâna detectivilor noștri.

Și acum să spunem câteva cuvinte despre personalitatea autorului acestei povestiri intrate în istorie. Conform unor prieteni care l-au cunoscut suficient de bine, Joyce-Armstrong era un poet și un visător, dar și un bun tehnician și inventator. Avea o avere considerabilă, investită în mare parte în pasiunea lui pentru aeronautică. Deținea patru nave de zbor personale în hangarele de lângă Devizes și se vehiculează că ar fi zburat de nu mai puțin de o sută șaptezeci de ori în cursul anului trecut. Era un pensionar cu stări de spirit sumbre și deseori evita compania altor oameni. Căpitanul Dangerfield, care-l cunoștea mai bine ca oricine, spune că existau clipe când excentricitatea lui amenința să se transforme în ceva mult mai grav. Obiceiul pilotului de a lua în avion o armă era unul bizar. Un alt lucru ciudat a fost

depresia căpitanului în urma prăbușirii locotenentului Myrtle. Myrtle, care încerca să atingă recordul de altitudine, a căzut de la o înălțime mai mare de nouă mii de metri. E o întâmplare prea oribilă pentru a fi povestită; capul lui a fost spulberat, deși trupul și membrele s-au păstrat întregi. Conform lui Dangerfield, la fiecare întrunire a piloților, Joyce-Armstrong întreba, cu un surâs enigmatic: „Și, spuneți, vă rog, unde e capul lui Myrtle?”

Altă dată, după cină, în sala Școlii de aviație din Salisbury Plain, Joyce-Armstrong a început o dezbatere despre pericolul permanent la care se expun oamenii aerului. După ce a ascultat mai multe opinii care variau de la golurile de aer, la defectele de construcție și până la înclinările periculoase ale aparatului de zbor, pilotul a încheiat discuția ridicând din umeri și refuzând să-și înainteze propria teorie, deși a lăsat impresia că părerea lui diferă de oricare alta propusă de colegi. Trebuie să subliniem că după dispariția lui s-a descoperit că afacerile personale fuseseră încheiate cu mare grijă, ceea ce arată că prevăzuse dezastrul ce avea să se petreacă. Terminând cu aceste explicații, vă voi prezenta acum povestea în forma ei originală, începând cu pagina a treia a carnetului mânjit de sânge:

„Cu toate acestea, când am cinat la Rheims, alături de Coselly și de Gustav Raymond, am descoperit că niciunul dintre ei nu părea să recunoască existența unui anume element periculos aflat în straturile superioare ale atmosferei. Nu am exprimat exact ce aveam în minte, dar am dat suficiente detalii astfel încât dacă ei ar fi avut o vagă idee despre ce vorbeam ar fi putut, fără îndoială, să-și exprime opinia. Darăștia doi nu sunt flămânzi decât după glorie, neavând altă preocupare decât să-și vadă numele în ziare. Este interesant de amintit că niciunul dintre ei nu a zburat vreodată mai sus de șase mii de metri. Bineînțeles, unii au ajuns mai departe decât ei chiar și cu balonul și escaladând munții. Zona primejdioasă trebuie să se afle cu mult dincolo de acest punct – presupunând că bănuielile mele sunt corecte.

Aviația a devenit o practică de mai bine de douăzeci de ani și oricine ar putea întreba, pe bună dreptate: bine, dar de ce apare acest pericol tocmai acum? Răspunsul este unul evident. Pe vremea motoarelor slabe, când un Gnome sau un Green de o sută de cai-putere erau

considerate suficiente pentru orice nevoie, zborurile erau limitate. Acum că motorul de trei sute de cai-putere este mai degrabă regula, iar nu excepția, incursiunile în straturile superioare au devenit mai facile și destul de comune. Unii dintre noi își amintesc cum, în tinerețe, Garros și-a construit o reputație mondială atingând limita de cinci mii opt sute de metri și că zborul peste Alpi a fost considerat o reușită remarcabilă. Standardul a fost, acum, incomensurabil ridicat, iar în anii ce au urmat s-au realizat douăzeci de zboruri la înălțime. Multe dintre ele nu au întâmpinat nicio primejdie. Cel de la nouă mii de metri a fost repetat de multe ori, fără a întâmpina un alt disconfort în afară de frig și de crizele de astm. Ce demonstrează toate acestea? Un vizitator ar putea coborî pe planeta noastră de mii de ori și să nu vadă un tigru nici măcar o dată. Și totuși tigrii există, iar dacă s-ar întâmpla să nimerească în mijlocul unei jungle, turistul nostru ar fi devorat. Există jungle și în aerul de deasupra noastră; există lucruri ce viețuiesc în văzduh și sunt mai groaznice decât tigrii. Cred că în timp aceste jungle vor fi explorate cu de-amănuntul. Chiar și în prezent aş putea numi două dintre ele. Una se află dincolo de districtul francez Pau-Biarritz. Alta se întinde chiar deasupra capului meu, în timp ce scriu în casa mea din Wiltshire. Cred că mai există o a treia în districtul Homburg-Wiesbaden.

Dispariția piloților m-a pus, inițial, în alertă. Bineînțeles, toți au spus că au căzut în mare, dar explicația lor nu m-a mulțumit deloc. Prima dată a fost Verrier, în Franța; aparatul lui a fost găsit aproape de Bayonne, dar trupul nu i-a fost recuperat niciodată. Apoi a mai fost și cazul Baxter, care a dispărut, deși motorul și câteva bare de oțel s-au descoperit într-o pădure din Leicestershire. În acest caz, doctorul Middleton, din Amesbury, care urmărea zborul prin telescop, a declarat că exact înainte ca norii să blocheze priveliștea, a văzut aparatul aflat la o înălțime foarte mare ridicându-se deodată perpendicular, printr-o succesiune de zvâcniri, într-o manieră pe care doctorul o categorisea drept imposibilă. Baxter nu a mai fost văzut de atunci. În ziare s-a vehiculat o întâmplare asemănătoare, dar nu s-a găsit nicio explicație. După aceea au existat alte câteva cazuri similare și apoi a urmat moartea lui Hay Connor. Cât târboi s-a mai făcut pe marginea misterului aviatic, cu ce articole s-au umplut gazetele ieftine, și totuși cât de puține s-au făcut pentru a

desluși enigma! A coborât într-un zbor planat teribil, de la o înălțime necunoscută. Pilotul nu a ieșit din aparat și a murit pe scaunul său. Dar de ce? „Boală de inimă”, a zis doctorul. Prostii! Inima lui Hay Connor era la fel de sănătoasă ca a mea. Oare ce spusese Venables? El a fost singurul om ce s-a aflat alături de el, în ultimele clipe. A spus că pilotul tremura și arăta ca unul care tocmai a suferit o sperietură grozavă. „A murit de frică”, zisese Venables, dar nu își imagina de ce anume s-ar fi putut înfricoșa. Hay rostise un singur cuvânt care lui Venables i se păruse a fi: „Monstruos!”. În cadrul anchetei nu au fost în stare să tragă nicio concluzie. Dar eu aş putea spune despre ce a fost vorba. Monștri! Acesta a fost ultimul cuvânt de pe buzele sărmanului Hay Connor. Și CHIAR a murit de frică, așa cum a bănuț Venables.

Apoi a urmat întâmplarea legată de capul lui Myrtle. Chiar credeți – oare chiar crede cineva – că trupul unui om poate fi lipsit de cap în urma unei căderi? Ei, poate că e posibil, dar eu unul nu am înghițit niciodată presupunerea că un asemenea fapt se aplică în cazul lui Myrtle. Și apoi mai e și unsoarea de pe hainele lui – „erau năclăite de grăsime”, a zis cineva în timpul anchetei. Ciudat că nimeni nu a luat acest detaliu în seamă! Mie însă nu mi-a scăpat – dar eu am meditat îndelung. Am zburat de trei ori – cum mă mai certa Dangerfield pentru arma mea – dar nu am urcat suficient de sus. Acum, cu noul aparat ușor Paul Veroner și motorul Robur de o sută șaptezeci și cinci de cai-putere, mâine voi putea atinge cu ușurință limita de nouă mii de metri. Voi încerca să dobor recordul. Poate că am norocul să descopăr și altceva. Desigur, este o expediție periculoasă. Dacă nu vrei să-ți asumi riscuri, atunci n-ai decât să eviți zborul, să-ți pui papucii din flanel și cămașa de noapte. Însă eu voi explora mâine jungla aeriană – dacă există ceva acolo sus, atunci voi afla. Dacă mă întorc, voi deveni un soi de celebritate. În caz contrar, caietul acesta ar putea explica ce încerc să fac și cum mi-am pierdut viața. Dar, VĂ ROG, nu vorbiți aiureli despre accidente și mistere.

Am ales monoplanul Paul Veroner. Nu există ceva mai bun ca un monoplan pentru o treabă bine făcută. Beaumont și-a dat seama de asta încă de la început. În primul rând, aparatul nu are probleme din cauza umezelii, iar după cum arată vremea, s-ar putea să mă aflu în nori tot timpul. E un model mic și-mi ascultă comenzile întocmai ca un cal

bine strunit. Motorul este rotativ, cu zece cilindri, produs de Robur, care dezvoltă până la o sută șaptezeci și cinci de cai-putere. Aparatul beneficiază de toate îmbunătățirile moderne: fuzelaj închis, patine de aterizare curbate, frâne, stabilizatoare giroscopice și trei viteze acționate prin modificarea unghiului planurilor după principiul obloanelor venețiene. Am luat un pistol cu mine și douăsprezece cartușe pline cu alicie. Ar fi trebuit să vedeți fața lui Perkins, bătrânul meu mecanic, când l-am instruit să încarce arma. Eram îmbrăcat ca un explorator arctic, cu două pulovere groase pe sub salopetă, șosete flaușate în cizmele căptușite, o căciulă cu urechi și ochelarii de protecție. Era sufocant de cald afară, dar eu mă îndreptam spre munții Himalaya, așa că a trebuit să mă îmbrac corespunzător. Perkins și-a dat seama că era vorba despre ceva special și m-a implorat să-l iau cu mine. Poate că l-aș fi luat dacă foloseam biplanul, dar monoplanul e făcut pentru o singură persoană – dacă vrei să profiți de el pe deplin. Bineînțeles, mi-am luat un balon de oxigen în plus; cine încearcă să doboare recordul de altitudine fără o asemenea rezervă riscă să moară înghețat sau sufocat – sau amândouă.

Am verificat bine aripile, palonierul și manșa profundorului înainte să mă urc în aparat. Din câte am observat, totul era în regulă. Apoi am pornit motorul și l-am auzit torcând fin. Când a fost eliberat, monoplanul s-a înălțat imediat, la cea mai mică viteză. Am planat o dată sau de două ori deasupra câmpului din dreptul casei mele, ca să îi fac încălzirea și apoi, făcându-le cu mâna lui Perkins și celorlalți, am întins aripile la maximum și am băgat aparatul în viteza cea mai mare. A plutit ca o rândunică pe curenții de aer preț de doisprezece sau șaisprezece kilometri, apoi i-am ridicat botul puțin și am început să urc într-o spirală largă spre norii de deasupra mea. E important să te înalți încet și să te obișnuiești cu presiunea pe măsură ce urci.

Vremea era destul de umedă și caldă pentru o zi de septembrie în Anglia, se simțea aerul apăsător dinaintea ploii. Când și când băteau rafale de vânt dinspre sud-vest – una dintre ele atât de tare și de neașteptată că m-a luat prin surprindere și mi-a întors aparatul, preț de o clipă, aproape cu o jumătate de rotație. Îmi amintesc de vremea când rafalele, vârtejurile și golurile de aer erau lucruri periculoase – înainte de a învăța cum să facem motoare mai puternice. Chiar în clipa în care intram

în frontul de nori și altimetrul indica nouă sute de metri, a început să plouă. Vai mie, cum mai turna! Picăturile băteau darabana pe aripi și-mi biciuiau fața, aburindu-mi ochelarii, astfel că abia mai vedeam. Am redus viteza căci era crunt să tai aerul astfel. Tot înălțându-mă, ploaia s-a transformat în grindină, așa că a trebuit să fug din calea ei. Unul dintre cilindri a cedat – probabil din cauza unei bujii murdare, însă mă înălțam cu suficientă stabilitate, la maximum de putere. După scurt timp, pericolul, oricare ar fi fost el, a trecut și am auzit torsul grav al celor zece cilindri cântând în cor. De aici vine frumusețea amortizoarelor noastre moderne. Poți spune dacă motoarele sunt în regulă după zgomotul pe care îl fac. Cum mai țipă și scârțâie și gem când au dificultăți! Toate acele strigăte de ajutor se pierdeau odinioară, când orice sunet era înghițit de vuietul monstruos al aparatului. Ah, dacă ar putea piloții de atunci să călătorească în prezent și să asiste la frumusețea și perfecțiunea mecanismelor ce au devenit realitate cu prețul vieții lor!

În jurul orei nouă și jumătate mă apropiam de nori. Sub mine, acoperit de păclă și umbră de ploaie, se întindea vastul platou Salisbury Plain. Vreo șase avioane făceau exerciții pe la trei sute de metri altitudine. Păreau niște rândunici mici și negre pe fundalul verde. Îndrăznesc să spun că probabil se întrebau ce caut atât se sus, în zona norilor. Deodată, sub mine s-a lăsat o perdea cenușie, iar faldurile umede de vapori au prins a mi se înfășura în jurul feței, reci, umede și îngrozitor de neplăcute. Dar partea bună era că mă aflam deasupra zonei în care pica grindina. Norul era la fel de negru și dens ca ceața londoneză. Nerăbdător să mă apropii mai mult, am înălțat botul aparatului până ce alarma automată a început să sune și am prins a aluneca înapoi. Aripile îmbibate și șiroind de apă îmi îngreunau urcarea mai mult decât aș fi crezut, dar momentan mă aflam într-un strat de nori mai subțire și curând am depășit primul strat. Mult deasupra capului meu se vedea o altă pătură de nebulozități, de culoarea opalului și pufoasă, întinsă pe un plafon solid și alb, în timp ce sub mine se desfășura dușumeaua întunecată și compactă. Monoplanul meu tăia aerul, urcând tot mai sus pe o traiectorie sinuoasă între cele două planuri. Te cuprinde o singurătate cumplită între nori. La un moment dat, pe lângă mine a trecut un stol de păsări mici, de apă, zburând iute spre vest. Zbuciumul rapid al aripilor și țipetele lor muzicale mi-au