

Libris .RO

Respect pentru oameni și cărți

MARK FELTON

CASTELUL
VULTURILOR
EVADARE DIN FORTĂREAȚA
LUI MUSSOLINI



Prolog

Bărbatul scund, vânos, cu mustață căruntă, tunsă militărește, cunoscut, pur și simplu, sub numele „Dick“, stătea stânjenit între doi colegi de detenție, pe o bancă din piatră, încălzită de soarele strălucitor al Toscanei. Era îmbrăcat civil, cu un costum gri, simplu, iar în spate purta un rucsac improvizat, voluminos, gata să plesnească. La curea avea o bucată ciudată din lemn, triunghiulară, prevăzută cu un cârlig de metal în partea mai îngustă. Terasa pe care stăteau cei trei bărbați se afla în partea de vest a fortăreței centrale a castelului, care avea, de fapt, o terasă inferioară și una superioară, înconjurată de un zid gros de protecție din piatră, înalt de vreo doi metri și jumătate. Partea de sus a acestuia era prevăzută cu creneluri medievale. Prizonierii foloseau terasa inferioară drept teren de sport, în timp ce paznicii îi urmăreau de pe terasa superioară, pentru a-i împiedica să fraternizeze¹.

Construit din piatră cenușie, castelul trona impunător pe un deal înalt, stâncos, din apropierea comunei Fiesole, la opt kilometri de splendorile renașcentiste ale Florenței. Fusesse construit în stil neogotic, pe structura unei fortărețe medievale, pantele din jurul dealului stâncos pe care se afla fiind înconjurată de chiparoși, pini și tufe.

Dincolo de zidul enorm era o pantă abruptă, care ducea direct la stâncile solide pe care fusesse construit castelul cu multe secole

¹ Sir Adrian Carton de Wiart, *Happy Odyssey* (Londra, Jonathan Cape Ltd, 1950), p. 197 (n.a.)

înainte. Două turnuri înalte, cu creneluri, se ridicau în partea de nord a castelului, cu vedere spre poarta principală și spre drumul care ducea către comuna din apropiere, iar câteva case cu acoperișuri din țiglă și câteva parcele stăteau înghesuite la poalele dealului. Priveliștea era uluitoare – dealuri verzi se întindeau tocmai până în Florența. În zilele frumoase, se vedea cupola aurită a Domului Santa Maria del Fiore lucind în soare ca o nestemată.

Inima lui Dick bătea nebunește. Aștepta momentul potrivit ca să evadeze. Avea la dispoziție doar câteva secunde pentru a se avânta cu îndrăzneală spre libertate. Era riscant să încerce așa ceva ziua în amiaza mare, dar n-avea de ales. Noaptea, Dick și colegii lui erau închiși în camerele lor, într-o altă parte a castelului, iar accesul la terasă le era restricționat.

În Toscana, la sfârșitul lunii iulie 1942, era căldură și zăpușeală și Dick asuda în costum așteptând semnalul de pornire. Ochiul lui albaștri și ageri îi urmăreau cu atenție pe camarazii săi cum își ocupau pozițiile pentru a-l ajuta să scape.

Deodată, fu dat semnalul. Dick nu ezită. Se ridică în picioare pe bancă, stând cu fața spre zid, își înalță brațele și încordă picioarele. Camarazii lui, aflați de-o parte și de alta, îl prinseră de tălpi și, așa cum exersaseră de atâtea ori, îl catapultară cu forță. Dick întinse brațele până când se prinse cu degetele de partea de jos a terasei paznicilor și se trase în sus cu toată puterea. Cu un efort supraomnesc, se luptă să ajungă pe terasă, pedalând prin aer cu picioarele scurte, în timp ce brațele simțeau din plin efortul. Cuprins de panică, generalul-locotenent sir Richard O'Connor, eroul care-i înfrânsese pe italienii în Africa și luase 130 000 de prizonieri, scrâșni din dinți din cauza efortului. Deși nu era un deținut despre care s-ar fi putut spune că intenționa să evadeze, tentația lui va fi recunoscută mai târziu drept una dintre cele mai îndrăznețe evadări din istoria celui de-al Doilea Război Mondial.

Capitolul 1

Un prizonier prețios

„După nouă luni petrecute ca membru al echipajului său, când am plecat din Anglia, am ajuns să-l admir și să-l respect pe Boyd, mareșal în cadrul forțelor aeriene britanice. Am trăit doi ani alături de el în închisoare, în aceeași casă, de multe ori în aceeași cameră, și pot să afirm că era un om măreț și simplu.“

John Leeming, căpitan de aviație

John Leeming înjură aprig când se izbi cu umărul de una dintre grinzile structurii interioare a bombardierului Vickers Wellington. Simți un gol în stomac în timp ce avionul lovit se zgâlțâia și se rostogolea prin aer, îndreptându-se spre sol. Vântul se auzea puternic prin găurile din podeaua Wellingtonului, cauzate de obuze de tun trase de avioanele italiene de vânătoare care se năpustiseră fără avertisment asupra lor.¹ Leeming era îmbrăcat în uniformă albastră de la RAF.² El împinse cu piciorul spre marginea unei găuri un seif cenușiu și greu din oțel, apoi îl lovi cu cizma. Cutia zbură din avion și se prăbuși în Mediterana. Mai rămase una. Cu dureri de picioare din cauza poziției incomode, Leeming începu să lovească disperat cutia cu piciorul, până când o luă pe urmele celorlalte cutii prin

¹ „Prize Catch“, *Time*, 2 decembrie 1940 (n.a.)

² Royal Air Force – Forțele aeriene britanice (n.tr.)

gaură. Pe urmă se întinse pe podea câteva secunde, ascultând urletul motoarelor și mini tornada care sufla violent. Tot ce nu era legat în interiorul bombardierului era zgâlțâit cu putere. „Tocmai am aruncat pe fereastră 250 000 de lire“, se gândi Leeming, clătinând din cap și nevenindu-i să creadă.

– Un sfert de milion de lire a ajuns pe fundul mării! mormăi el cu voce tare.

După părerea lui, războiul luase o întorsătură dramatic de ciudată și lucrurile se înrăutățeau.

– Pregătiți-vă pentru impact! țipă disperat din carlingă Norman Samuels, liderul de escadron. O să se lovească puternic de sol.

Leeming se rostogoli pe burtă și încercă să se agațe de ceva. Aruncă o privire în spate și-l văzu făcând la fel pe șeful lui, Owen Tudor Boyd, mareșal în cadrul forțelor aeriene. Era „un bărbat scund, cu pieptul lat și cu o constituție robustă“¹, părul scurt, cărunt și o mustață îngrijită. Fața lui, de obicei bonomă, avea o expresie hotărâtă. Boyd aruncă și el o privire în spate și bombăni, însă Leeming, un bărbat înalt, între două vârste, nu reuși să audă ce spunea, din cauza motoarelor care șuierau și a vântului. Se uită peste umăr spre locul în care fuseseră depozitate cutiile cu bani. Albastrul mării fusese înlocuit de verdele dealurilor și câmpurilor întinse cât vedeai cu ochii.

– Sicilia, murmură Leeming pentru sine.

Wellingtonul zbura foarte jos. Leeming închise ochii și așteptă sfârșitul.

O liniște stranie se așternu după prăbușirea avionului. Leeming stătea pe-o parte, în fuzelajul distrus, ținând strâns o bară. Aerul era plin de praf și se-auzea un zumzăit stins de la palele unui motor care se roteau. Boyd, Leeming și cei patru membri ai echipajului începură să se miște, gemând și strigând de durere din cauza

¹ Sir Philip Neame, *Playing With Strife: The Autobiography of a Soldier* (Londra: George G. Harrap & Co. Ltd, 1947), p. 285 (n.a.)

rănilor. Leeming se târi din fuzelaj împreună cu ceilalți. Brațul îl dorea îngrozitor.

Odată ajuns afară, el inspectă avionul. Era complet distrus, una din aripile sale enorme fusese ruptă, botul îi era zdrobit, iar palele mari ale elicelor se îndoiseră în urma forței impactului. La cam treizeci de metri în spatele Wellingtonului, pământul fusese, practic, arat, în urma prăbușirii avionului pe un câmp din Sicilia. Leeming miji ochii în fața strălucirii soarelui, care-i încălzea fața înnegrită de fum. Boyd se ridică încet în picioare și se îndreptă șovăind spre carlingă, scotocindu-se prin buzunare și scoțând bricheta și niște hârtii. Leeming își dădu seama curând că mareșalul încerca să dea foc avionului. Era o sarcină crucială, având în vedere că documentele personale ale lui Boyd ar fi reprezentat o mină de aur pentru inamic dacă ajungeau în mâinile acestuia. Trebuiau distruse, odată cu avionul, înainte ca italienii să apară, să facă investigații și să-i ia prizonieri pe britanici.

Leeming nu putu să nu se gândească la călătoria care-l adusese în mâinile inamicilor, pe neașteptate. Decolaseră de la baza aeriană din Stradishall, în apropiere de Haverhill, Suffolk, în 19 noiembrie 1940, cu destinația Cairo via aerodromul din Luqa, Malta. Odată ajuns în Egipt, Boyd, în vârstă de cincizeci și unu de ani, trebuia să preia comanda ca adjunct în forțele aeriene aliate sub mareșalul Longmore¹. Numirea energicului Boyd în funcția de comandant adjunct în Orientul Mijlociu veni într-un moment în care Marea Britanie se străduia să-și mențină poziția în Egipt în fața unui asalt de anvergură din partea Italiei.

Benito Mussolini intrase în război de partea Germaniei la sfârșitul lunii iunie 1940, după ce fusese martor la triumful lui Hitler în Polonia și împotriva Aliatilor occidentali din Franța și Țările de Jos. *Il Duce* crezuse, fără îndoială, că Italia avea să culeagă câțiva

¹ „British Air Marshal Tudor Boyd Captured by Italians in Sicily“, *Lawrence Journal-World*, 21 noiembrie 1940 (n.a.)

dintre laurii victoriei de pe urma înfrângerii Franței de către Germania și a alungării britanicilor de pe Bătrânul Continent. Dar intrarea Italiei în război fusese deosebit de îngrijorătoare pentru englezi la Mediterană, un vechi bastion al puterii britanice. Marea și puternica flotă împreună cu numeroasa armată italiană din Libia reprezentau amenințări serioase pentru poziția strategică a Imperiului Britanic, Canalul Suez, dar și pentru bazele britanice din Malta și Gibraltar. Deja într-o situație precară din cauza faptului că echipamentele cele mai bune fuseseră redirecționate în scopul de a apăra Marea Britanie de o posibilă invazie germană, mica garnizoană britanică din Egipt era vulnerabilă și dificil de aprovizionat. Mussolini comandase invazia Egiptului la începutul lunii august 1940 și până în 16 septembrie Armata a 10-a italiană ocupase și săpase tranșee în jurul orașului egiptean Sidi Barrani, în apropierea graniței cu Libia. Depășită numeric în proporție de unu la zece, mica armată britanică aflată sub conducerea generalului sir Claude Auchinleck a pus în aplicare Operațiunea Compass¹, prima ofensivă Aliată în timpul campaniei africane care a constat într-o serie de raiduri de mare anvergură asupra forțărețelor italiene. Acestea fuseseră conduse de un general îndrăzneț și agresiv pe nume Richard O'Connor. Owen Boyd a fost trimis în Egipt pentru a încerca să revitalizeze și să reorganizeze RAF în fața amenințării italiene. El părea alegerea ideală – un pilot bătaios, decorat în Primul Război Mondial, al cărui ultim post fusese la comanda Detașamentului de Baloane de Observație al RAF, care asigura o protecție aeriană vitală orașelor britanice.

Însă în acel moment, la unsprezece ore după ce decolaseră din Anglia, avionul forțelor aeriene era o epavă care zăcea pe un câmp din Sicilia. După ce evitase focul inamic german în apropierea Parisului, Wellington T-2873, zborul 214 spre Orientul Mijlociu, se îndreptase spre Egipt, deasupra Mării Mediterane, în furtună, cu o

¹ Busola (n.tr.)

oprire pentru alimentare programată în Malta.¹ Dar o eroare de navigație și lipsa combustibilului aduseseră Wellingtonul prea aproape de insula Sicilia, unde se năpustiseră asupra lui avioanele de vânătoare italiene și-l doborâseră.² Aveau să apară întrebări în legătură cu motivul pentru care bombardierul fusese trimis fără escortă în Orientul Mijlociu pe o rută atât de periculoasă, mai ales că Boyd era unul dintre ofițerii superiori care știau secretele din Bletchley Park³ și informațiile obținute din sursa „Ultra“ care au condus la spargerea codului Enigma⁴. Din acest motiv se chinuia Boyd, încă resimțindu-se după prăbușire, să incendieze avionul și toate documentele lui aflate la bord.

Cutiile pline cu bancnote pe care le împinsese Leeming peste bord în mare fuseseră încărcate sub pază în Anglia. Erau și ele destinate cartierului general britanic din Cairo, fonduri esențiale pentru diverse departamente secrete care organizau operațiuni de gherilă în spatele liniilor inamice. Imediat ce Wellingtonul fusese lovit, Boyd arătase spre grămăjoara de cutii cenușii și țipase: „Scapă de ele, John! Ne prăbușim pe un teritoriu inamic!”⁵ La puțin timp după aceea, cu inima grea din cauza sacrificiului pe care era nevoit să-l facă, aruncase din avion sfertul de milion de lire sterline, care,

¹ Michael Cumming, *Pathfinder Cranswick* (Londra: William Kinder, 1962), p. 73 (n.a.)

² Denis Richards, *Royal Air Force 1939–45*, Vol. 1 (Londra: Her Majesty's Stationary Office, 1975), p. 270 (n.a.)

³ Sediul principalei organizații de criptanaliză a Regatului Unit în timpul celui de-al Doilea Război Mondial (n.red.)

⁴ „Italy Claims Air Marshal as Prisoner“, *Brisbane Courier-Mail*, 23 noiembrie 1940 (n.a.)

⁵ John Leeming, *Always To-Morrow* (Londra: George G. Harrap & Co. Ltd, 1951), p. 12 (n.a.)

ca o ironie a sorții, ar fi fost suficient în 1940 pentru a cumpăra aproape patru bombardiere Wellington, noi-nouțe.¹

Boyd era în avion doar datorită intervenției directe a prim-ministrului Winston Churchill. Mareșalul forțelor aeriene Longmore solicitase ca un alt ofițer să fie numit adjunct al său, vicemareșalul forțelor aeriene Arthur Tedder, însă prim-ministrul îl respinsese, acceptând, în schimb, promovarea lui Boyd.² În mod ironic – după cum știa, fără îndoială, și Boyd –, Tedder avea să-i ocupe oricum funcția. Și așa s-a întâmplat după ce Boyd a fost luat prizonier.



Boyd ridică privirea de la avionul pe care încerca disperat să-l incendieze și observă că se îndreptau niște oameni spre ei. Cu ochii mijiiți și fruntea încrețită de concentrare și nerăbdare, arată cu degetul. Câțiva țărani sicilieni, îmbrăcați cu cămăși tradiționale colorate, cu gulerul descheiat, cu eșarfele largi purtate în jurul brâului și cu moletiere înfășurate peste pantaloni, se apropiau încet de locul prăbușirii, înarmați cu topoare. Tăiaseră copaci în apropierea satului Comiso, provincia Ragusa.

– Oprește-i, John! strigă Boyd la Leeming.

Acesta se întoarse și se holbă la țărani. Cu topoarele pe umeri, fețele mustăcioase și hainele demodate, păreau niște pungași care i-ar fi putut sta alături lui Barbă-Neagră³. Leeming înghiți în sec și rămase țintuit în loc. Boyd repetă ordinul cu o voce tunătoare și tăioasă. „Mi-a sunat cumva ceasul? se întrebă în gând Leeming,

¹ John Leeming, *The Natives are Friendly* (New York: E.P. Dutton & Company, 1951), p. 195 (n.a.)

² Bryn Evans, *The Decisive Campaigns of the Desert Air Force, 1942–1945* (Barnsley: Pen & Sword Aviation, 2014), ediția Kindle, nenumerotată (n.a.)

³ Edward Teach sau Thatch (1680–1718), notoriu pirat englez poreclit Blackbeard (Barbă-Neagră) (n.red.)

sumbru. Supraviețuiesc prăbușirii unui avion doar ca să mă omoare niște cuțitari sicilieni?“ Fusesse deja un drum lung pentru el, care la patruzeci și cinci de ani, era unul dintre cei mai vârstnici căpitani din RAF.

Născut în Chorlton, Lancashire, în 1895, Leeming a dat dovadă de talent de scriitor încă de timpuriu, publicându-și primul articol la treisprezece ani. Mai târziu, avea să scrie multe cărți de mare succes, unele bazându-se pe fascinația lui pentru aviație. În 1910, la vârsta de cincisprezece ani, Leeming și-a construit primul planor și, în următorii ani, a continuat să construiască și să piloteze plane. Trecând la aeronave cu motor, a ajuns cunoscut în 1928, când el împreună cu Bert Hinkler, principalul pilot de încercare de la fabrica britanică de aeronave Avro, fondată în 1921, au aterizat, în premieră, cu un biplan Avro 585 pe un munte din Marea Britanie. Au ales pentru cascadoria lor vârful Helvellyn, din Lake District, de 950 de metri înălțime. În 1928, Leeming a înființat Northern Air Lines, o companie aeriană din Manchester, și a jucat un rol esențial în găsirea unui nou loc pentru un aeroport în Manchester, la Ringway.

La începutul anilor '30, s-a apucat de horticultură, a amenajat o grădină uluitoare la Bowden, a scris cărți de mare succes despre grădinarit și a creat personajul „Albina Claudius“ pentru ziarul *Manchester Evening News*. Walt Disney a cumpărat drepturile pentru film. La izbucnirea războiului, în 1939, Leeming a fost repartizat în RAF și numit aghiotant al lui Boyd, mareșal al forțelor aeriene. Deși aveau ranguri diferite, pe Boyd, în vârstă de cincizeci și unu de ani, și pe Leeming, de patruzeci și cinci, îi fascinase zborul în copilărie. Vor deveni prieteni apropiați și camarazi în anii plini de încercări care aveau să urmeze. „Îl țin minte drept un om extrem de isteț, foarte insistent și hotărât, dar foarte plăcut, binevoitor și în stare să

se înțelegea cu aproape oricine“, își amintea colegul lui de prizonierat din război, generalul-locotenent sir Philip Neamecof Leeming.¹

Pus în fața celei mai dificile situații din viața lui de până atunci, John Leeming ascultă ordinul prietenului său și porni spre țărani sicilieni. Își duse mâna la revolverul Webley² de calibru 38 pe care-l ținea într-un toc la talie, dar se răzgândi. Nu-i surâdea ideea de a flutura o armă prin fața acelor cincisprezece sicilieni bine înarmați, mai ales una care avea doar șase gloanțe în încărcător. În schimb, băgă mâna în buzunarul cămășii și scoase un pachet mototolit de Woodbines, marcă britanică de țigarete, și un ciot de creion și începu să deseneze steagul Regatului Unit, poreclit Union Jack.³ Ținând opera de artă în fața sicilienilor, observă cum era reflectată lumina soarelui de lamelele ascuțite ale topoarelor. Țărani se îngrămădiră în curând în jurul lui, sporovăind cu patimă și discutând despre cum să procedeze cu ei.⁴ Deodată, în spatele lui Leeming, carlinga Wellingtonului zdrobit se aprinse cu un zgomot puternic, sperându-i pe sicilieni. Aceștia începură să alerge prin jur, țipând și chiuind agitați. În mod evident, erau îngrijorați în legătură cu o posibilă explozie, crezând probabil că Wellingtonul era plin cu bombe. Leeming profită de ocazie pentru a se retrage spre locul în care Boyd, liderul de escadron Samuels, căpitanul de aviație Payn, pilotul ofițer Watson și sergentul Wynn se adunaseră în jurul cozii avionului.⁵ Un fum negru și des se ridica dinspre partea din față, acoperind soarele necruțător, în timp ce flăcările devorau interiorul

¹ Sir Philip Neame, *Playing With Strife: The Autobiography of a Soldier* (Londra: George G. Harrap & Co. Ltd, 1947), pp. 283-284 (n.a.)

² Revolverul-standard al forțelor armate britanice în perioada 1887-1963 (n.tr.)

³ John Leeming, *Always To-Morrow* (Londra: George G. Harrap & Co. Ltd, 1951), pp. 13-14 (n.a.)

⁴ *Ibidem*, p. 15 (n.a.)

⁵ „Prize Catch“, *Time*, 2 decembrie 1940 (n.a.)

aparaturii de zbor. Pe fața lui Boyd se întrezărea un zâmbet larg, hain, de mulțumire pentru ceea ce reușise să facă.

Vrând să-și salveze trusa personală înainte ca epava avionului să fie cuprinsă de flăcări, Leeming se urcă înapoi în fuzelaj. Deodată, un suflu puternic îl expulză din aeronavă, ca și cum l-ar fi aruncat o mână uriașă, și ateriză grămadă pe iarbă. Căpitanul de aviație Samuels reușise să armeze un dispozitiv explozibil special, conceput pentru a distruge echipamentul sensibil al avionului cu puțin timp înainte de prăbușire, iar acesta se detonase chiar înainte ca Leeming să-și ia trusa. Căpitanul de aviație ajunsese la capătul puterilor. Stătea întins pe spate în iarbă și încerca să se calmeze, străfulgerat de durerea din braț. Îl asculta pe Boyd cum se străduia să-i convingă pe sicilieni să se întoarcă, pe un ton ușor nerăbdător și o voce puternică, spunându-le în engleză că nu erau bombe la bord. Eforturile îi fură brusc zădărnice când flăcările ajunseră la buteliile cu oxigen de la bordul Wellingtonului, care explodară imediat, aruncând șrapnele prin aer. Leeming, Boyd și ceilalți săriră în picioare și fugiră după sicilieni, îndepărtându-se de avionul care se dezintegra¹.



– Știți, le spuse mareșalul forțelor aeriene Boyd lui Leeming, Samuels și tuturor celorlalți membri din echipajul RAF care stăteau într-o căsuță în fața unei mulțimi de săteni agitați, așa ceva e de-a dreptul neobișnuit.²

Așezat pe singurul scaun din cocioabă, Boyd se referea la faptul că țăranii sicilieni încă nu-i dezarmaseră. Era cam obsedat de reguli, iar faptul că trebuia să se confrunte cu civili, mai ales civili

¹ John Leeming, *Always To-Morrow* (Londra: George G. Harrap & Co. Ltd, 1951), p. 15 (n.a.)

² John Leeming, *The Natives are Friendly* (New York: E.P. Dutton & Company, 1951), p. 196 (n.a.)