

Brendan Simms, Steven McGregor

# CASCADA DE ARGINT

CUM A CÂȘTIGAT AMERICA  
RĂZBOIUL DIN PACIFIC  
LA MIDWAY

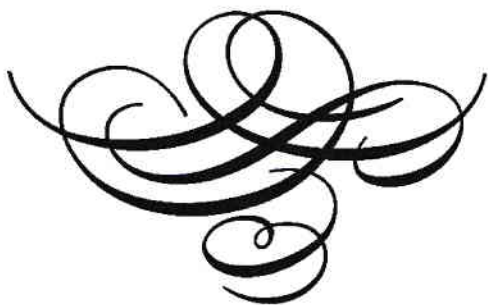
Traducere de Roxana Olteanu

## Cuprins

<b>Nota autorilor .....</b>	<b>13</b>
<b>Prolog.....</b>	<b>15</b>
<b>Introducere .....</b>	<b>17</b>
<b>Partea I. Înainte .....</b>	<b>21</b>
Capitolul 1. Inginerul.....	23
Capitolul 2 Strategul.....	57
Capitolul 3 Pilotul.....	113
<b>Partea a doua În timpul.....</b>	<b>173</b>
Capitolul 4 Abordarea.....	175
Capitolul 5 Atacul.....	209
<b>Partea a treia După .....</b>	<b>243</b>
Capitolul 6 Infernul.....	245
Capitolul 7 Moștenirea.....	283
<b>Mulțumiri.....</b>	<b>343</b>
<b>Pierderi .....</b>	<b>344</b>
<b>Note asupra surselor.....</b>	<b>345</b>
<b>Index .....</b>	<b>347</b>

**Partea I**

**Înainte**



## Capitolul 1

### Inginerul

**L**a început a fost avionul. Fără bombardierul în picaj Douglas Dauntless, Marina SUA nu ar fi câștigat niciodată Bătălia de la Midway. Constructorul lui, Ed Heinemann, german american, avea să ajungă unul dintre cei mai mari ingineri aerospațiali din țară. Cu toate că era lent și prost izolat, solidul Dauntless putea să intre în picaj direct, rămânând controlabil și rezistând presiunii enorme după revenirea la regimul de zbor normal. De asemenea, putea duce o încărcătură explozivă de peste 450kg. Avioanele Dauntless au intrat în producție de masă la fabrica Douglas din El Segundo, California, din apropiere de Los Angeles. La un moment dat, în timpul războiului, Adolf Hitler spunea că acel conflict era un „război al inginerilor”, și deplângea faptul că germanii americani lucrează de partea aliaților.<sup>1</sup> În privința asta, a știut ce spune.

\*

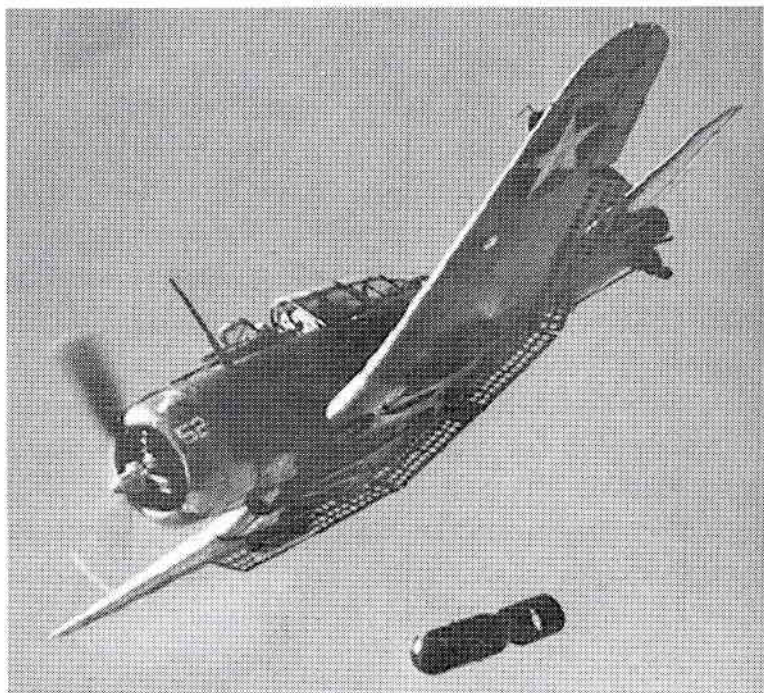
Edward Heinemann, pe numele de botez Gustave Henry Edward Heineman, s-a născut la Saginaw, Michigan, în 1908. Mama lui emigrase din partea de Elveție în care se vorbea germana, când era mică.<sup>2</sup> Tatăl lui era născut în America, dar din părinți germani. De fapt, germanii reprezentau cel mai mare grup etnic din Statele Unite la vremea aceea.<sup>3</sup> Micul Edward – numele Gustave îl pierduse mai demult – a avut în jurul lui oameni care

<sup>1</sup> Brendan Simms, *Hitler: Only the World Was Enough* (Londra, 2019), 514-515.

<sup>2</sup> Edward H. Heinemann and Rosario Rausa, *Combat Aircraft Designer: The Ed Heinemann Story* (Londra, 1980), 2.

<sup>3</sup> Russell A. Kazal, *Becoming Old Stock: The Paradox of German-American Identity* (Princeton, NJ, 2004), 1.

vorbeau germana. A avut în mod clar înclinații spre partea artistică și mecanică, deoarece bunicul lui, observând jucăriile construite de Edward, spunea că „der Eduard ist aber ein Künstler” (Edward este chiar un artist).<sup>4</sup>



*Bombardierul în picaj Douglas Dauntless*

Când Heinemann avea vreo șapte ani, familia s-a mutat în California, instalându-se în Germantown, în capătul nordic al văii Sacramento. Lămâii cultivați de tatăl lui nu dădeau roade, așa că nu a durat mult și familia Heinemann a ajuns la San Francisco.

Acolo, în 1915, micul Heinemann a făcut cunoștință pentru prima oară cu lumea aviației. Trecuseră abia doisprezece ani de când frații Wright făcuseră zborul de pionierat de la Kitty Hawk,

---

<sup>4</sup> Heinemann and Rausa, *Combat Aircraft Designer*, 4 (greșit tradus acolo ca „magicianul”).

în cealaltă parte a Statelor Unite.<sup>5</sup>Orașul San Francisco fremăta de entuziasmul provocat de Expoziția Internațională Panama-Pacific, unde erau prezentate câteva avioane noi. Micul Heinemann a fost fermecat de construcțiile acelea din bambus, molid și pânză făcute de Heath-Robinson. În acel an, privind ultimele piese ale expoziției aviatice de la începutul lunii decembrie, a exclamat: „Wunderbar!” (Minunat!). Un bărbat care se afla în apropiere a fost așa de impresionat, că s-a întors spre mama lui Edward și a spus: „Doamnă, aș fi în stare să dau o sută de dolari ca să vorbesc germana așa de bine ca fiul dumneavoastră.”

Anul următor, 1916, Heinemann senior și-a găsit o slujbă la Los Angeles. Edward era atras de Ascot Park Speedway, o pistă de curse pe care aterizau avioane și unde erau ancorate dirijabile. Când uriașele baloane Goodyear coborau încet spre sol, el și alți câțiva băieți le prindeau de cabluri și le trăgeau în jos. Când bătea vântul puternic, puteau fi trași în sus de la pământ, și într-o zi, Edward s-a trezit săltat la nouă metri înălțime, ținându-se îngrozit de cablu. Iureșul, pericolul și tehnologia în sine – aceste lucruri defineau lumea aviaticii de început.

Un an mai târziu, Statele Unite și Reich-ul german erau în război. Așa cum își amintea Heinemann mai târziu, asta „a cam pus punct vorbirii limbii germane”.<sup>6</sup> Germantown a fost redenumit Artois, după seria de lupte din Primul Război Mondial care s-au dat în provincia franceză omonimă. Nu că Heinemann avea vreun dubiu legat de identitatea sau loialitatea lui. O fi fost el jumătate german și jumătate german elvețian, dar casa lui era în America.

După ce a absolvit școala elementară într-o suburbie a Los Angelesului, Heinemann s-a înscris la Manual Arts School, care îi învăța pe tineri mecanică. A fost un elev conștiincios și l-a

---

<sup>5</sup> See Jay Spenser, *The Airplane: How Ideas Gave Us Wings* (New York, 2008), 16–36.

<sup>6</sup> Heinemann and Rausa, *Combat Aircraft Designer*, 3.

impresionat pe profesorul lui de consiliere în carieră, August Flam, care l-a ajutat să-și facă un portofoliu cu schițe mecanice. În timpul liber, Heinemann citea orice avea legătură cu avioanele și ambarcațiunile: „matematică, mecanică, aerodinamică, fizică, chimie, meteorologie”. Nu a făcut prea multă pregătire școlară în aceste domenii, dar a dobândit cunoștințe și un „simț” pentru ele, care aveau să-i folosească foarte mult, mai târziu.<sup>7</sup>

Heinemann a continuat să stea pe lângă Ascot Park Speedway. Era deosebit de fascinat de Mary Anita Snook, „Neta”, o roșcată blândă care o învățase să zboare pe o altă pionieră a aviației, Amelia Earhart. Această femeie reductibilă a fost prima care a intrat în programul de pilotaj pe care era ștampila „interzis femeilor”.<sup>8</sup> Hotărâtă, ea re-asamblat cu mâna ei o aeronavă avariata, timp de doi ani, și a învățat singură s-o piloteze. Heinemann o ajuta să împingă avionul în hangar și din hangar. De fapt, Snook nu i-a promis niciodată că o să-l plimbe cu avionul, dar i-a oferit într-adevăr adolescentului experiența manevrării aparatului de zbor.<sup>9</sup> Bătrân fiind, avea să-și amintească de acea magnifică femeie și de mașina ei zburătoare cu multă afecțiune.

În 1925, la vârsta de șaptesprezece ani, Heinemann a abandonat școala înainte să-și ia diploma de absolvire. O vreme s-a învățat având diverse slujbe și participând la cursuri serale de design aviatic. Pe urmă s-a ivit șansa lui. În 1926 a fost invitat să aplice pentru un training de liniator și desenator la Douglas Aircraft Company, care atunci funcționa într-un vechi studio de film din Santa Monica.

„Prima mea impresie”, își amintea Heinemann momentul în care s-a dus la interviul de angajare, „a fost mirosul de ulei de banană, sau drog”. Drogul, în cazul acesta, era un fel de lac care

<sup>7</sup> Heinemann and Rausa, *Combat Aircraft Designer*, 5.

<sup>8</sup> Patti Marshall, “Neta Snook,” *Aviation History* 17 (2007); Neta Snook Southern, *I Taught Amelia to Fly* (New York, 1974).

<sup>9</sup> Heinemann and Rausa, *Combat Aircraft Designer*, 2.

se folosea la întărirea materialului din care era făcut avionul. Mirosul plutea în biroul unde vreo douăzeci de desenatori lucrau la mese mari de desenat. La cea mai mare dintre mese stătea un bărbat cu părul ciufulit, îmbrăcat în pantaloni trei sferturi și o pereche de ciorapi de golf în carouri verzi și maron. Acesta era James Howard Kindelberger, „Dutch”, inginerul șef de la Douglas („Dutch” era prescurtarea de la Deutsch, „german”). A fost atât de impresionat de portofoliul lui Heinemann, încât i-a oferit pe loc o slujbă.<sup>10</sup>

Azi, când vorbim de California, ne gândim reflex la film și tehnologie. În anii '20, Hollywood-ul era deja un fenomen, însă South Bay din San Francisco, acum Silicon Valley, era încă plin de pruni și portocali. Inginerii și designerii în Los Angeles lucrau în domeniul aviației. Sigur, avioane se mai construiau și în alte părți din Statele Unite: în New York de către Grumman, Curtiss și Brewster, în Connecticut de către Chance Voight și în Ohio de către Great Lakes Aircraft. Dar în Los Angeles îi găseai pe cei mari constructori de avioane – Dutch Kindelberger, John K. Northrop, „Jack” și Donald Douglas. Heinemann a lucrat cu toți trei, și a spus mai târziu despre ei că erau „rivali sănătoși și cei mai buni constructori ai vremii lor”.<sup>11</sup>

California atrăgea industria aeronautică. Spre deosebire de alte zone din țară, statul se bucura de un climat care permitea condiții confortabile de zbor și întreținere tot timpul anului. Pe vremea aceea, californienii făceau experimentele cu avioane la fel cum se întâmplă azi cu un software. Designerii, inginerii și piloții făceau permanent schimb de locuri, meșterind la mașinăriile lor

---

<sup>10</sup> Heinemann and Rausa, *Combat Aircraft Designer*, 6–7.

<sup>11</sup> “Introduction,” Edward Henry Heinemann Personal Papers, San Diego Air and Space Museum Library and Archives (Heinemann Papers în continuare), Box 4/8.

până târziu în noapte. Era o muncă fascinantă, inovativă și de multe ori riscantă.<sup>12</sup>

Germanii americani se remarcă în mod deosebit în această lume. Nu era surprinzător, pentru că, după cum spune legenda, germanii sunt ingineri buni. În anii '20, Heinemann a lucrat cu mulți prelucrători de metale și ingineri de situație familială similară. În afară de Kindelberger, printre acești oameni s-au numărat Shorty Kaiser, Elmer Weitekamp, „Weity”,<sup>13</sup> Fred Herman, Karl Peter Grube, „Pop”, H. A. Speer, Art Goebel<sup>14</sup> și Harry Wetzel.<sup>15</sup> nu pare să-l fi cunoscut pe flamboiantul pilot și constructor de avioane Otto Timm, care lucra în Glendale, California, și care mai târziu a construit planoarele pentru debarcările din Ziua Z. Amelia Earhart avea și ea germani printre strămoși, așa cum sugerează numele ei (americanizat de la „Ehrhart”). Asociatul ei, Wilmer Stulz, un „Olandez” din Pennsylvania, a făcut primul zbor fără escală de la New York la Havana.

Lista e nesfârșită. Ani mai târziu, mult după încheierea celui de-Al Doilea Război Mondial, Muzeul Național al Aerului și Spațiului a omagiat contribuția pe care și-au adus-o germanii americani la aviatica americană printr-o expoziție specială.<sup>16</sup>

California nu era vreun paradis. Chiar și înainte de Marea Criză, mulți duceau o existență precară. Existau tensiuni rasiale grave, mai ales în legătură cu cei de origine europeană, asiatică și hispanică. Dorința de a limita imigrația asiaticilor în California a

<sup>12</sup> Barrett Tillman, “Heinemann: Before the Beginning,” Heinemann Papers, Box 4/16, pp. 5-6.

<sup>13</sup> Heinemann and Rausa, *Combat Aircraft Designer*, 14; Kenneth C. Carter to Ed Heinemann, Long Beach, California, 17 mai 1987, Heinemann Papers, Box 3/17.

<sup>14</sup> Tillman, “Heinemann,” 7, 10; Heinemann and Rausa, *Combat Aircraft Designer*, 6-7, 13, 14, 17.

<sup>15</sup> Heinemann and Rausa, *Combat Aircraft Designer*, 8, 35.

<sup>16</sup> Jay P. Spenser to Ed Heinemann, National Air and Space Museum, Washington, DC, May 9, 1983, Heinemann Papers, Box 3/9; corespondență personală între autori și Jay Spenser.

fost unul dintre motivele care au stat la baza faimoasei Legi a Imigrării din 1924. Marea comunitate japoneză se împotriva în mod deosebit discriminării, iar lucrul acesta a dus la crearea de tensiuni între Statele Unite și Imperiul Japonez înainte de Primul Război Mondial.

Dacă Heinemann era conștient de aceste controverse, care continuau să fiarbă în anii '20, n-a lăsat nicio mențiune scrisă în acest sens. Sora lui, Helen, s-a căsătorit cu un hawaiian, lucru care nu pare să fi fost pentru el o problemă.<sup>17</sup> În timp, însă, tensiunile rasiale ale epocii aveau să aibă în final un puternic impact asupra vieții lui Heinemann, ca și asupra vieții altor câteva milioane de oameni.

\*

Aviația americană era emblema capitalismului american. În anii '20, industria reprezenta un sector nou, care recupera după valul de prosperitate adus de Primul Război Mondial. A urmat o distrugere creativă, dar și haotică atunci când firmele alergau după contracte și marje de profit. Multe din aceste fabrici de aeronave nu erau decât niște șoproane așezate lângă o pistă improvizată.

Heinemann s-a atașat imediat de lumea aceasta. S-a mutat de la o companie la alta, și uneori s-a întors. În februarie 1927 a fost concediat de la Douglas, dar designerul șef i-a dat o recomandare călduroasă, în care îl numea un „lucrător rapid și voluntar”.<sup>18</sup> După șapte luni petrecute la o companie cu o denumire oarecum grandioasă, International Corporation (care spunea că face avioane „după standard, nu după preț”) din Long Beach,

---

<sup>17</sup> Studiarea atentă a corespondenței purtate între Heinemann și sora lui sugerează că deși existau ceva tensiuni între ei legate de bani, rasa din care făcea parte soțul ei nu pare să fi jucat vreun rol.

<sup>18</sup> W. A. Mankey, tribut pentru E. Heinemann [sic], Santa Monica, California, 25 februarie 1927, Heinemann Papers, Box 2/2.

California, a obținut o laudă similară din partea inginerului șef din companie.<sup>19</sup> În octombrie 1929, cu o zi înainte de prăbușirea bursei, Heinemann a plecat de la Moreland Aircraft, din Inglewood, California, cu o scrisoare de recomandare de la președintele companiei.<sup>20</sup> Între două companii, se întorcea la Douglas, care era un fel de „ultimă instanță” când erau vremuri grele pentru sectorul aviatic din stat.<sup>21</sup>

Heinemann excela la soluționarea problemelor tehnice. Când un prieten de la o mică fabrică de avioane impactul negativ pe care îl are aterizarea asupra structurii avionului, Heinemann, care avea optsprezece ani, i-a proiectat și i-a construit soluția. Rezultatul a fost sistemul pneumatic pentru trenul de aterizare, care mai târziu avea să devină un dispozitiv comun din structura avionului, și care e folosit și azi. Greutatea era un alt aspect al proiectării avionului care trebuia luat în considerare. Împreună cu prelucrătorul de metale Shorty Kaiser, Heinemann a redus greutatea unui avion de viteză prin înlocuirea rezervorului de combustibil cu unul mai ușor, făcut din aluminiu, și prin rearanjarea locurilor din cabină.<sup>22</sup> Așa cum își amintea Pop Grube, care s-a întâlnit prima dată cu Heinemann la sfârșitul anilor '20, era o perioadă fascinantă. „Eram tineri”, spunea el, „plini de ambiție, și credeam că avem răspunsul la toate”.<sup>23</sup>

În 1929, Heinemann a construit primul lui avion, „de la schiță până la zbor”, la doar douăzeci și unu de ani.<sup>24</sup> Cunoscut

---

<sup>19</sup> E. M. Fisk, tribut pentru E. H. Heineman [sic], Long Beach, California, 12 decembrie 1927, Heinemann Papers, Box 2/2.

<sup>20</sup> G. E. Moreland, tribut pentru E. H. Heineman [sic], Los Angeles, California, 23 octombrie 1929, Heinemann Papers, Box 2/2.

<sup>21</sup> Interviu cu Edward H. Heinemann, luat de Daniel R. Mortensen, Office of Air Force History, Rancho Santa Fe, California, 5 aprilie 1984, Heinemann Papers, Box 4/9, p. 2.

<sup>22</sup> Heinemann and Rausa, *Combat Aircraft Designer*, 10-12.

<sup>23</sup> Karl Peter Grube to Joseph Holty, Aurora, Illinois, June 27, 1986, Heinemann Papers, Box 3/15.

<sup>24</sup> Heinemann and Rausa, *Combat Aircraft Designer*, 17.

ca Moreland M-1, avionul avea o singură aripă, acoperită cu pânză, care trecea pe deasupra cabinei. Încărcat complet, cântărea 1 247kg. Heinemann proiectase avionul pentru un pilot și un pasager, dar cele patru exemplare care au fost fabricate au ajuns să fie folosite ca avioane agricole.<sup>25</sup> Cu siguranță era o reușită a priceperii tehnice, dar pentru Heinemann era și o chestiune artistică. „Arată-mi un design bun”, spunea el mai târziu, „și eu îți voi arăta «arta» din el”. „Designul”, spunea el în continuare, „este, după părerea mea, o artă specializată complexă.”<sup>26</sup> În simetria și liniile lor curate există o frumusețe incontestabilă la avioane, siluetele lor sunt impresionante ca niște arme, unice precum fețele. Într-adevăr, Heinemann era deja un artist.

Între timp a învățat să zboare, luând lecții pe care le-a plătit cu douăzeci de dolari ora.<sup>27</sup> A învățat și să folosească parașuta. Petrecându-și timpul alături de aviatori, a câștigat respectul multor piloți de încercare, printre care și talentatul Vance Breese. Mai târziu aceștia aveau să fie oamenii care își puneau viața în mâinile lui Heinemann ori de câte ori se ridicau de la sol într-unul dintre modelele lui.

Se pare că a suportat destul de bine crahul de pe Wall Street, mutându-se la Northrop Corporation din Burbank, California. În 1931, când compania a plănuțit să se mute în Kansas, el a preferat să rămână în California. Legendarul vicepreședinte al corporației, Jack Northrop, a mai adăugat alte laude abilităților lui de inginer.<sup>28</sup> Anul următor, Heinemann s-a dus la fabrica pe care o avea Northrop în El Segundo, locul în care avea să-și petreacă aproape toți anii de muncă.

<sup>25</sup> “Moreland Monoplane,” *Aero Digest*, Septembrie 1929, 146-147.

<sup>26</sup> Edward H. Heinemann, “Aircraft Design Then and Now,” prelegere, Februarie 1981, Heinemann Papers, Box 2/1, p. 1.

<sup>27</sup> Andrew Hamilton, “Ed Heinemann: Naval Aviation’s Secret Weapon” (Los Angeles, fără dată), Heinemann Papers, Box 6/16.

<sup>28</sup> John K. Northrop, testimonial for E. H. Heineman [sic], Burbank, California, 13 octombrie, 1931, Heinemann Papers, Box 2/2.