

АРТ ЧИН – ВОЕННЫЙ ЛЕТЧИК И ГЕРОЙ ДВУХ СТРАН – США И КИТАЯ

Арт (Arthur Chin, 1913-1987) был американцем китайского происхождения, который отправился на историческую Родину, чтобы помочь ей одолеть японского агрессора. Он достойно сражался в небе Китая в составе ВВС этой страны, выжил после страшных ожогов и вернулся в авиацию, теперь – в ВВС США. Арт Чин стал одним из первых американских асов, завоевавшим это звание до того, как его страна официально вступила в войну...

Прелюдия

Артур Тиен Чин (Arthur/Art Tien Chin) родился в США 23 октября 1913 года в семье иммигранта из Китая по имени Фон Чин (Fon Chin) и Ивы Вонг (Eva Wong). Его мать, возможно, была перуанского происхождения: в ее свидетельстве о рождении ее расовая принадлежность обозначена как *мулатка/mulatto*, да и во внешности Арта Чина заметны негроидные черты.

Арт рос в городе Портленд, штат Орегон. В начале 1930-х годов Арт Чен, откликнувшись вместе с группой молодых американцев китайского происхождения на призыв лидера китайской революции [Сунь Ятсена](#) *Спасем Нацию с Помощью Авиации*, приступил к обучению в летной школе *Китайский Клуб Летчиков Портленда/Chinese Flying Club of Portland (CFCP)*. Клуб был основан в 1932 году в связи с начавшимся японским вторжением в Манчжурию. Пожертвования на создание школы в размере 20 000 долларов (по современному курсу около 420 000) были собраны по всему миру. Первоначально летная школа находилась в аэропорту *Christofferson*, но со временем переехала в аэропорт *Swan Island* в Портленде. Главным инструктором школы был человек по имени Эл Гринвуд/Al Greenwood, поэтому иногда о ней пишут, как о его школе: *Al Greenwood Flying School*. Обучение и содержание Арта Чина оплачивались местной китайской общиной, что стоило обходилось ей довольно дорого. Очевидно, местные китайцы хорошо понимали, что потраченные ими деньги сослужат службу их Родине...

Арт Чин отправляется за океан

В августе 1932 года, полный решимости помочь Китаю отстоять независимость и вдохновленный поддержкой соседей и друзей, Арт Чин вместе с еще 11 молодыми американцами китайского происхождения отправился за океан, чтобы вступить в ВВС Китая...

Однако добровольцы наткнулись на стену равнодушия! Центральное правительство Китая не проявило интереса к ним. Можно только предположить, что сопротивление носило бюрократический характер и просто отражало нежелание чиновников принимать какие-либо решения. Хотя Китай искал помощи от других стран, он не особенно интересовался людьми типа Чина. Статус таких людей носил название *Заморские Китайцы*, что могло указывать на их связи с иностранными державами (по иронии судьбы, это вызывало подозрение и там, где эти люди родились...) Теперь такие подозрения могут показаться близкими к параноидальным, но в то время для этого были некоторые основания.

В определенной степени, Япония была лишь одной из нескольких держав, у которых были интересы в Китае. [Революция 1911 года](#) свергла монархию, но не привела к установлению новой сильной центральной власти в стране. Китай распался на множество провинций, подконтрольных независимым от столичных властей военачальникам. К 1930 году партия Сунь Ятсена – [Гоминьдан](#), которую возглавил новый лидер – [Чан Кайши](#), сумела подчинить основную часть провинциальных военачальников и основать центральное правительство, которое получило политическое признание по всему миру. Однако многие *воеводы* лишь

демонстрировали лояльность Чан Кайши, сохранив независимость. Кроме того, в Китае стали набирать влияние коммунисты, возглавляемые [Мао Цзэдуном](#).

Хаотичность китайской политики, однако, дала возможность Арту Чину и большинству его товарищей поступить на службу в китайские ВВС через *черный ход*. К началу 1930-х в Китае насчитывалось порядка шестнадцати независимых военно-воздушных групп, варьировавших в размере от одного-двух до нескольких сот аэропланов, хотя большая часть самолетов относилась к ВВС, подконтрольным центральному правительству. В предшествующее десятилетие помимо этих сил в Китае было пять авиагрупп в пяти провинциях: Гуандун (с центром в городе Кантон, ныне Гуанчжоу), Гуанси, Шаньси, Сычуань и Юннань. Вероятно, потому, что предки большинства американо-китайских добровольцев имели гуандунское происхождение, их, в итоге, приняли на службу в *Кантонский Авиационный Корпус*. Это была крупнейшая и наилучшим образом укомплектованная самолетами авиагруппа из числа провинциальных, подчиненных Чен Чидану/Chen Chidang – фактическому правителю этой провинции. Арт Чин был зачислен в авиагруппу в звании пилота-стажера 1 декабря 1933 года. Американо-китайские летчики в то время получали около 25 долларов в месяц.

Историю о том, как Арт Чин был принят на службу, рассказал знавший его Крэйг Чинн (Craig Chinn): «В начале 1930-х Хэролд (Harold Chinn*, отец рассказчика) и Арт посетили командующего Кантонскими ВВС, генерала Артура Лима** (Arthur Lym). Генерал Лим сказал им, что их жалование составит 25 долларов и что им придется самим покупать себе военную форму. Они оба посмотрели друг на друга и пошли к двери. Генерал рявкнул на них и сказал: «Что вы хотите делать? Вернуться в Америку, чтобы работать в прачечной (*явный намек на то, что в Америке в те годы китайцы очень часто работали в прачечных – ВК*). И они пошли к нему на службу.»

В марте 1933 года в Китай отправилась вторая группа выпускников летной школы *Эла Гринвуда* – 17 человек. Среди них были такие люди как Клиффорд Луи Им Цунь ([Clifford Louie Yim Qun](#), 1914-1999), через много лет ставший генералом ВВС Тайваня, и две женщины: первая женщина-пилот китайского происхождения в Америке – Хэйзел Ин Ли ([Hazel Ah Ying Lee](#), 1912-1944, погибла в летном происшествии в США) и Вирджиния Вонг (Virginia Wong, 1912-1935, умерла в Китае от малярии) .

В ВВС Китая

Летом 1936 года Арт Чин поступил на службу уже в ВВС Китая. В мае того года, в попытке захватить власть в стране, Чен Чидан поднял восстание против Чан Кайши. Вероятно, движимые патриотическими чувствами, понимая, что Китаю нужно единство, чтобы отразить японскую агрессию, в июне-июле 1936-го все летчики гуандунских ВВС перелетели на службу центральному правительству на аэродромы, подконтрольные Гоминьдану. Китайские ВВС заметно выросли в численности благодаря этому, а восстание сошло на нет...

В том же году Арт Чин и еще четыре пилота были отобраны для продвинутого обучения летному делу в Германии. В те годы Чан Кайши поддерживал тесные военно-экономические связи с Германией и, в существенной мере, полагался на немецких советников и инструкторов в военном строительстве. Обучение проходило на аэродроме *Lager Lechfeld* в Баварии.

Вернувшись из Германии, Арт Чин получил назначение на должность командира звена в составе 6-й Эскадрильи, а затем, с февраля по июнь 1937 года служил инструктором. После этого он был переведен в 28-ю Эскадрилью 5-й Истребительной Группы на должность заместителя комэска, которую занимал другой американец китайского происхождения, капитан Чан Ки-Вонг (Chan Kee-Wong). 28-я Эскадрилья была оснащена

самолетами *Curtiss Hawk II*, представлявшими собой экспортный вариант самолета ВМФ США *F11C-2* (в 1934 году он получил новое обозначение - *BFC-2*).



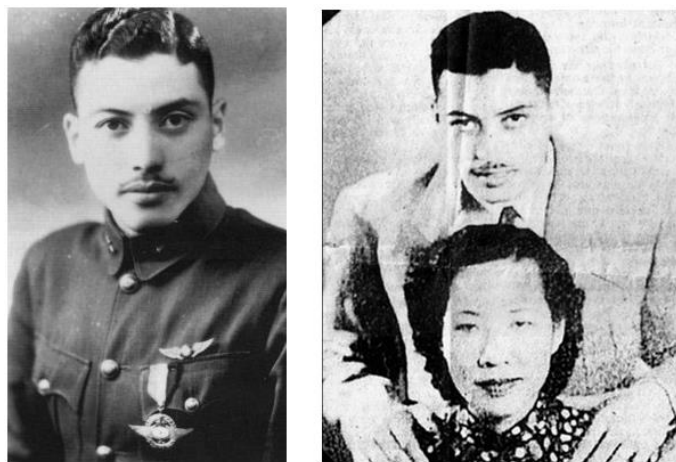
Арт Чин (крайний справа) в Германии

В 1933 года Китай закупил 50 таких машин, в тот же год, когда они пошли на вооружение американского флота, но через четыре года это уже была сильно устаревшая модель. Этот был биплан с открытой кабиной, тканевым покрытием, неубирающимся шасси и двумя пулеметами винтовочного калибра.



Истребитель Curtiss Hawk II китайских ВВС

Жизнь в Китае в то время определялась не только подготовкой к большой войне. Арт Чин был парнем с привлекательной внешностью, который любил погулять и приударить за женщинами. Он говорил по-китайски с сильным акцентом, но это не мешало ему завоевать репутацию *донжуана*, которая будет преследовать его всю жизнь. Примерно в это время он женился на родившейся на Суматре китаянке по имени Ива У (Eva Wu). По некоторым источникам, она была дочерью видного китайского политического деятеля [У Тинфана](#) (Wu Tingfang). У Арта и Ивы родились двое сыновей.



Арт Чин: слева – в форме ВВС Китая, справа – с Ивой У

Война – первые схватки в воздухе

Тем временем трения с Японией переросли в полномасштабную войну в июле 1937 года. 10 августа 17-я и 18-я истребительные эскадрильи находились на аэродроме *Chuyung* близ Нанкина, где располагалось центральное правительство. 17-й Эскадрильей командовал еще один американец – Джон Вонг (John Wong, уроженец Китая, в шестилетнем возрасте с родителями переехал в Америку, учился летному делу вместе с Артом Чином и также проходил подготовку в Германии). Эскадрилья была оснащена экспортной версией самолета *Boeing P-26*, именовавшейся *Boeing 281*. Хотя это была цельнометаллическая боевая машина, ее дизайн был довольно старомодным, однако китайские летчики были рады и этому.



Арт Чин со своей традиционной трубкой

Арт одержал свою первую победу 16 августа, сбив двухмоторный бомбардировщик *Mitsubishi G3M2*. Это был трудный бой по многим причинам, в существенной мере, и потому, что истребитель Арта был ненамного быстрее, чем японский самолет (если вообще быстрее.) С высокой долей вероятности можно полагать, что Арти Чин сильно повредил бомбардировщик командира японского звена, лейтенанта Осуги Нитта (Osugi Nitta) и ранил одного из членов экипажа. Японец с большим трудом сумел дотянуть до одного из аэродромов и совершил аварийную посадку, разбив самолет, в котором насчитали 58 пробоин. Как пишет исследователь и близкий друг Арта Чина Рэймонд Чеунг (Raymond Cheung), летчик вспоминал, что, выйдя на позицию для открытия огня, он сам превратился в статичную цель для бортстрелков бомбардировщика. Однако все закончилось для него благополучно...

28-я Эскадрилья выделила звено для защиты от атак с воздуха авиасборочного предприятия в городе Шаогуань (Shaoguan, также Shaokwan) в провинции Гуандун, и Арти Чин был назначен его командиром. 27 сентября 1937 года его звено и звено из состава 29-й эскадрильи (последнее было оснащено машинами *Hawk III* с убирающимся шасси) перехватили три бомбардировщика *G3M2*.

В следующем месяце на вооружении китайских BBC появились 36 самолетов *Гладиатор/Gladiator Mk.I*, купленных у Великобритании. 17-, 28-я и 29-я эскадрильи были переоснащены машинами этого типа и в январе-феврале 1938 года осваивали их. *Гладиатор* был шагом вперед по сравнению с машиной *Hawk II*: он был быстрее, вооружен четырьмя пулеметами и имел закрытую кабину. Арт продолжил увеличивать свой личный счет побед преимущественно на машине этого типа, однако умудрился разбить три таких самолета. В частности, 9 февраля 1938 года, ведомое им звено во время полета в Наньчан попало в снежный буран, и Арт врезался на своем самолете в засыпанный снегом холм. Хотя машина была полностью разбита, он отделался относительно небольшими травмами... Арт Чин после этой аварии был по-прежнему полон желания летать и сражаться. К концу мая он оправился от травм и снова вступил в бой, после чего сбил гидроплан *Nakajima E8N*. В июне он был назначен командиром 28-й Эскадрильи и получил звание капитана. 16 июня он сбил еще один *G3M2*... Описание этого боя заслуживает внимания:

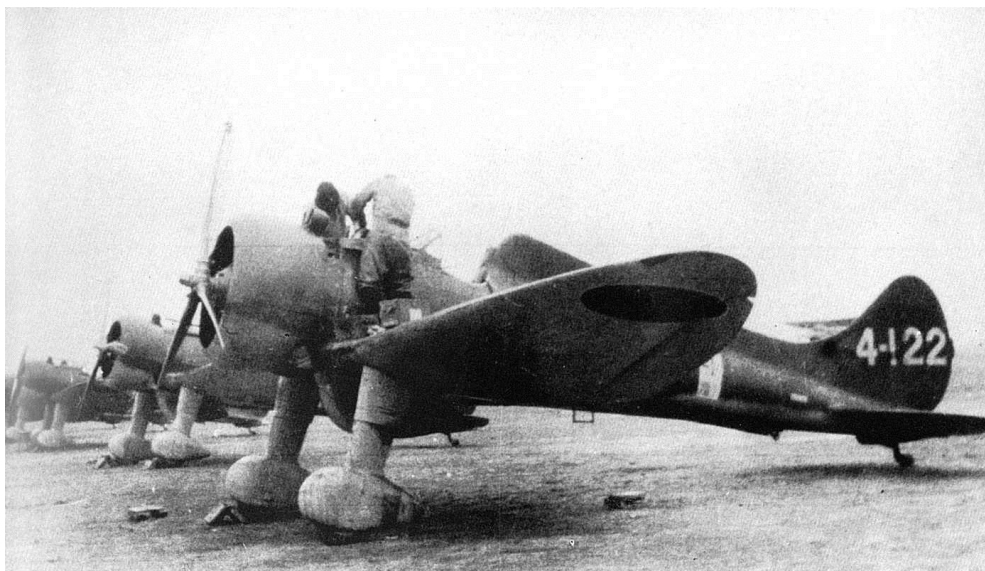
16 июня 1938 года девять вражеских истребителей были замечены наблюдателями близ города Нансиунг/Nan Hsiung. Джон Вонг, командир 5-й Истребительной Группы, и восемь Гладиаторов были направлены на перехват с авиабазы Хяогуан. Когда самолеты поднялись на высоту около 13 000 футов, лейтенант Тен Чун-Кай/Teng Chung-Kai (подготовлен в Китае) увидел шесть самолетов, идентифицированных как тяжелые бомбардировщики Ki-21, летевшие строем из двух клиньев (V) на 2 000 футов ниже его. На самом деле, это были шесть флотских бомбардировщиков G3M Type 96. Лейтенант Ионедэ (Yoneda) возглавлял одно из звеньев, второе вел лейтенант Фумио Ивайя (Fumio Iwaya).

Тен (машина 2809) немного покачал крыльями, чтобы уведомить об этом Вонга, который дал сигнал атаковать. Вонг (машина 2909), Арт Чин (машина 2802) и Тен спикировали на вторую тройку японских бомбардировщиков (звено Ионедэ). Вонг атаковал самолет ведущего, спикировав ниже японца, а потом взмыв вверх, чтобы расстрелять его в брюхо. От огня истребителя сдетонировала одна из бомб, и японский самолет был уничтожен. Взрыв, возможно, повредил две другие японские машины. Чин сбил самолет, летевший слева от ведущего, который ушел вниз, объятый пламенем. Вонг после боя заявил об участии в трех победах. Японский лейтенант Ивайя после возвращения доложил, что видел, как все три G3M звена Ионедэ ушли вниз, в слой облаков, при этом один из них горел, поврежденный взрывом, а второй терял горючее из бака в правом крыле. Третий самолет летел с креном в 90 градусов. В этой местности позднее были найдены обломки двух самолетов, определенно, из тройки Ионедэ.

Другие Гладиаторы пошли в атаку на остальные бомбардировщики. После часа ожесточенного боя были заявлены победы над еще тремя японцами, и лишь один уцелевший ушел, зарывшись в облака, теряя горючее из бака и оставляя за собой белый дым. Китайские летчики заявили о пяти победах в этом бою, который продолжался с 10.20 до 11.30. На самом деле, ни один из самолетов звена Ивайя не был потерян, хотя все они получили повреждения и теряли горючее из пробитых баков...

Один из бортстрелков самолета этого звена был тяжело ранен. Китайцы потеряли два Гладиатора в этом бою. Самолет летчика Кван Йенсуня (Kwan Yensun) был подбит, и он был вынужден выброситься из него с парашютом. Еще один Гладиатор, пилотируемый летчиком Шэнь Му-Су (Shen Mu-Hsiu), совершил аварийную посадку. Самолет Вонга получил множество пробоин от осколков взорвавшегося бомбардировщика. Третий самолет из звена Ионеда также не вернулся из этого вылета: его нашли уже на значительном расстоянии от места боя. Скорее всего, его сбил Арт Чин: когда он уже приземлился, к нему подбежал авиамеханик и сказал, что по телефону сообщили о G3M, летевшем вдоль побережья. Арт Чин поднялся в воздух, перехватил японца, вероятно, получившего повреждения незадолго до этого, и сбил его. Это произошло уже около 12.00.

2 августа этого года техники наземной службы установили на Гладиатор Арта Чина бронеспинку, снятую с разбитого истребителя советского производства. Уже на следующий день она сослужит Арту большую службу. 3 августа Арт в одиночку вступил в бой против трех японских истребителей Mitsubishi A5M (вероятно, A5M4). Как писал находившийся тогда в Китае в качестве авиационного советник [Клэр Шеннолт](#) (Claire Lee Chennault, 1893-1958), Арт «преднамеренно таранил самолет японского ведущего. Обе машины загорелись, но Арт сумел раскрыть свой парашют... Он был ранен и получил небольшие ожоги, однако, когда мы нашли его, он стал руководить снятием драгоценных пулеметов со своей разбитой машины.» Арт преподнес один из них Шеннолту в знак уважения со словами: «Сэр, могу ли я получить другой самолет для своего пулемета?»»



Японский флотский истребитель Mitsubishi A5M2

Хотя в пересказах этой истории имеются преувеличения, в общих чертах, так и было. В соответствии с наиболее достоверной версией событий, A5M, который Арт таранил, был одним из трех, совершавших маневры вокруг его самолета и поливавших его огнем, пока из-за повреждений он стал почти неуправляемым. Арт слышал, как пули отскакивают от только что установленной бронеспинки, и понимал, что наступил момент для того, чтобы пойти на наиболее отчаянный шаг, - на таран. Он едва сумел выпрыгнуть из кабины из своего превратившегося в груды покоренного металла самолета, стремительно

падающего вниз. Он удачно приземлился и был доставлен на перевязочный пункт. Кто-то из солдат принес ему один из пулеметов, снятых с его *Гладиатора*, и, когда Шеннолт пришел навестить его, Арт пошутил насчет новой машины.

Японский флотский истребитель *Mitsubishi A5M Type 96* был основным противником Арта Чина. Это тоже была во многом устаревшая машина с открытой кабиной, неубирающимся шасси и двумя пулеметами на вооружении, но она также была цельнометаллической и более скоростной, чем любой из имевшихся на вооружении у китайцев истребитель, кроме советского моноплана *И-16*. Кроме того, японские летчики были в среднем лучше обучены, чем китайские...

В октябре 1938 года уцелевшие после боев *Гладиаторы* были отправлены на капитальный ремонт, и 28-я Эскадрилья была оснащена самолетами советского производства *И-15бис*. Понесшие тяжелые потери китайские ВВС сократились в численности до минимума, когда осенью 1937 года в страну начали прибывать советские летчики. Теперь станovým хребтом ВВС страны стали бомбардировщик *СБ-2* и истребители *И-15бис* и *И-16*.



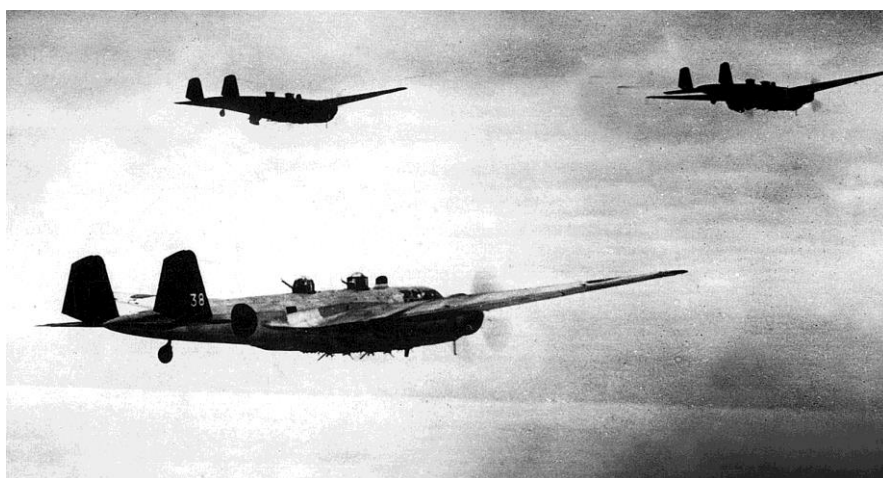
Арт Чин (справа) рядом с истребителем советского производства *И-15бис*

Последние воздушные бои Арта Чина

20 декабря 1938 года Арт Чин был назначен заместителем командира 3-й Истребительной Группы. По-видимому, как и его товарищи по 28-й Эскадрилье, Арт освоил советский истребитель, но не сумел одержать на нем ни одной победы. Когда *Гладиаторы* были возвращены после капремонта (всего, по-видимому, в строй вернули не более трех машин этого типа), он пересел на британскую машину. 2 ноября 1939 года Арт вместе с ведомым

атаковал самолет-разведчик *Mitsubishi Ki-15*, который, как считали японцы, был настолько скоростным, что ему не угрожал перехват со стороны китайских истребителей. Арту и его ведомому не удалось сбить японца. Позднее, в том же месяце, Арт заявил о победе над двухмоторным бомбардировщиком, вероятно, *G3M2*, который он сбил, выйдя ему хвост и расстреляв его в брюхо с позиции, недосягаемой для огня бортстрелков. В личных архивах Арта записано, что он атаковал *Ki-15*, подстрелив его стрелка, но ведомый Арта не смог завершить атаку.

Позже, в том же месяце, Арт сбил двухмоторный бомбардировщик, вероятно *G3M2*, зайдя к нему в хвост снизу. (Изначально на *G3M2* пулемет располагался в выдвижной кабине-«ведре», на брюхе самолета и стрелок мог отражать атаки, приходящие из нижней полусферы. Однако экипажи бомбардировщиков редко выпускали эту кабину, так как она увеличивала лобовое сопротивление и уменьшала скорость самолёта. На поздних моделях *G3M2* этой кабины не было вовсе: защита хвостового пространства велась с задних боковых блистеров. Это решение снизило лобовое сопротивление, но лишило экипаж возможности защиты от ударов сзади снизу.



Японские флотские бомбардировщики G3M1

Боевой путь летчика-истребителя завершился 27 декабря 1939 года. В этот день он возглавлял небольшую группу, в которую входили еще один *И-15бис* и *Гладиатор* в составе эскорта трех бомбардировщиков *СБ-2*, в рейд на позиции японской армии близ перевала Куньлунь(шанкоу) (*в англоязычной литературе он обычно называется Kunlun Pass – ВК*). В ходе ожесточенного воздушного боя, в ходе которого другие истребители группы Арта Чина были сбиты один за другим, китайские летчики, по-видимому, сумели сбить два японских самолета и повредить еще один. *Гладиатор* Арта Чина тоже загорелся: вражеским огнем был поражен бензобак его машины. Летчик сумел перелететь на объятom пламенем самолете на китайскую сторону линии фронта и выбросился с парашютом, но получил сильнейшие ожоги. Хотя его подобрала китайские солдаты, положение Арта Чина усугубилось тем, что он не получал необходимой медицинской помощи в течение трех дней. С учетом того, что инфекция является наибольшей угрозой для обожженного человеческого лица, вероятно, это стало одним из факторов того, что его выздоровление стало трудным и долгим... Однако эти жертвы были не напрасны: все три бомбардировщика прорвались к своим целям, а наземные китайские войска отбили у противника стратегически важный перевал.

После этого боя на счету Арта Чина стало 8 ½ воздушных побед, 6 ½ из них он одержал, летая на *Гладиаторе*.



Страница из посвященного нелегким приключениям и испытаниям Арта Чина комикса *China's Warhawk*, вышедшего в США в 1942 году в №13 сборника *REAL HEROES/НАСТОЯЩИЕ ГЕРОИ*. На рисунке в правом верхнем углу – Шеннолт, который говорит ему: «Арт, я знаю, что ты хочешь снова вступить в схватку с джапами, но тонкая хирургия, в которой ты нуждаешься, доступна только в Штатах...»

Выздоровление и возвращение в США

Поправляясь после страшных ожогов, Арт Чин воссоединился со своей семьей на авиабазе *Liuzhou*. К несчастью, уже через два дня после его возвращения, аэродром атаковали японские бомбардировщики. Его жена Ива ушла в бомбоубежище, взяв с собой детей, после чего вернулась туда, где находился ее муж, – он был лишен возможности передвигаться самостоятельно из-за того, что все его лицо, включая глаза, и руки были покрыты бинтами. Арт и Ива слышали, как бомбы падают все ближе и ближе, и, когда спастись бегством было уже поздно, жена летчика накрыла его своим телом и была убита осколками бомбы, разрушившей дом, в котором они находились...

В то время Гонконг, будучи британской колонией, оставался нейтральным, Арт Чин был эвакуирован туда вместе с детьми. За два последующих года он перенес семь операций на коже лица и рук. В неразберихе, последовавшей за атакой японцев на Пёрл-Харбор, Арт Чин, все еще не избавившийся от множества перевязок, покинул госпиталь, нашел своих сыновей. Люди, которые, должны были присматривать за ними, к тому времени уже бросили или просто погибли, и Арт Чин сумел уйти со своими сыновьями через линию фронта к своим. В итоге, знавшие его лично Шеннолт и [Мадам Чан](#) (супруга Чан Кайши) убедили Арта Чина вернуться в Штаты для продолжения лечения. Шеннолт, на тот момент являвшийся командиром *Американской Добровольческой Группы/American Volunteer Group* в составе ВВС Китая, написал письмо, датированное 10 июня 1942 года, в котором просил предоставить Арту Чину возможность вернуться Америку... Уже в нью-йоркском госпитале Арт Чин перенес еще около 20 операций и встал на ноги.

По рассказам Крэйга Чинна, который говорил, что услышал это своих родителей, «его кожные импланты были пересажены с икр, рук и бедер. Я помню, как он показывал мне широкие полосы шрамов, оставшихся после удаления кожных фрагментов. Мы никогда не обращали внимания на то, что стало с его лицом, потому что это был дядя Арт... Помню, мама говорила мне, что они [хирурги] брали маленькие волосинки с других частей его тела, чтобы восстановить его брови. Восстановление его лица так и не было закончено, потому что это было очень болезненным процессом. Он ничего не чувствовал там, где были

кожные импланты. Он приучился во время еды постоянно вытирать рот, потому что не чувствовал, попадает в него еда или остается снаружи.»



Арт Чин после многочисленных операций по пересадке кожи на лицо

Люди, встречавшие Арта Чина на позднем этапе его жизни, говорили, что было трудно определить его возраст: большая часть его лица была в шрамах от ожогов, и кожа на них выглядела более гладкой, чем должна была быть. Он когда-то был человеком с привлекательной внешностью, но от его лица после страшных травм остались только глаза, которые уцелели благодаря защитным очкам.

Арт Чин выполнил свой долг, и никто не стал бы обвинять его в том, что он решил в дальнейшем «почивать на лаврах», заняться чем-нибудь поспокойнее и не показывать остальному миру свое лицо, но это было бы не в его характере. Он начал участвовать в митингах, агитируя за покупку военных облигаций, участвовать в радиопередачах вместе с такими знаменитостями, как звезда Голливуда [Джордж Рафт](#) (George Raft, 1901-1980). Особенно заметным событием стал митинг в Нью-Йорке, получивший название *Gung Ho/Рвущийся в Бой*. Митинг спонсировался китайской общиной Америки, и на нем присутствовали многие важные персоны, включая мэра города [Фиорелло Ла Гуардия](#) (Fiorello La Guardia, 1882-1947). Само название митинга происходило от англифицированного китайского выражения *работать вместе* (工合, *gōnghé*), и вполне подходило для его цели - поддержать военные усилия Соединенных Штатов и Китая.



Арт Чин – справа, Джордж Рафт - второй слева

Примерно в это время Арт Чин встретил свою вторую жену – медсестру Фрэнсез Мёрдок (Frances Murdoch), которая родила ему дочь.

В транспортной авиации

Война еще не закончилась, когда весной 1945 года Арт Чин вернулся к своей летной профессии, став пилотом *Китайской Национальной Авиационной Корпорации/China National Aviation Corporation - CNAC*. На последней стадии войны он водил самолеты из Индии в Китай с грузами для [Национально-Революционной Армии](#) через *Бугор/Нимр* – так американские летчики называли Гималаи. Эти полеты были очень напряженными и требовали от летчика большого мастерства. Позднее командующий подразделением ВВС США, обслуживавшим эту трассу, генерал-лейтенант Тёрнер (William Tunner), писал: «Летать над *Бугром* считалось так же опасно, как совершать боевые вылеты над Германией.» Шестьдесят лет спустя около трехсот летчиков транспортной авиации по-прежнему числятся в пропавших без вести в этом районе Азии.

Когда война закончилась, Арт Чин остался в Китае, чтобы продолжить работу в CNAC. В эти годы он, к тому времени расставшийся со второй женой, встретил свою третью жену – Вивьен Янг (Vivienne Yang), которая родила ему сына.

Снова в Америке

В 1949 году Арт Чин вернулся в США. Известно, что в 1950-м он пытался найти работу пилота коммерческих авиалиний, но, по-видимому, не прошел медицинскую комиссию. Ему пришлось переключиться на работу сортирующего письма почтового служащего, которым он оставался вплоть до выхода на пенсию. Один из его сотрудников вспоминал о нем как о дружелюбном, общительном человеке, по-прежнему большом любителе затеять флирт с привлекательной женщиной. Однако, он предпочитал работать в ночные смены, в одиночестве, так как, по воспоминаниям Крэйга Чинна, он всегда сознавал, что многие будут разглядывать его.

Незадолго до ухода Арта Чина из жизни корреспондент одной из газет спросил его, почему он в свое время покинул США. Его ответ был таким: «Меня позвал Китай.» Его можно понять, если вникнуть в то, как китайские иммигранты и их потомки относятся к Китаю. Статус *Заморского Китайца* может рассматриваться как статус *вечного иностранца*. Такие люди в стране проживания считаются связанными со страной происхождения, а в самом Китае – связанными со страной проживания. Именно поэтому в свое время Арт Чин и его товарищи столкнулись с такими трудностями при поступлении на службу в ВВС Китая, хотя эта страна была в бедственном положении и отчаянно нуждалась в подготовленных пилотах. Все это имело место несмотря на программу поддержания связей с соотечественниками за рубежом, которая приводилась в жизнь, начиная с 1926 года. В те годы *Гоминьдан* действительно искал поддержки от *Заморских Китайцев*, но при этом предпочитал держать их на расстоянии, четко следуя концепции поиска финансовой и моральной поддержки и формирования позитивного отношения к Китаю в зарубежных СМИ и общественном мнении. По-видимому, группа молодых иностранцев, прибывших неизвестно откуда и говоривших на кантонском диалекте (некоторые из них – совсем недавно), не вписывались в эту концепцию. Надо сказать, подобное отношение к иностранцам и иностранному всегда было частью китайского мышления независимо от политических взглядов его носителей. В частности, в одной из своих ранних статей злейший враг *Гоминьдана* и убежденный коммунист Мао Цзэдун писал: «Мы должны впитывать все то, что может нам сегодня пригодиться. Однако со всем иностранным следует обращаться как с пищей, которая сначала разжевывается во рту, перерабатывается в желудке и кишечнике, смачивается слюной, желудочным и кишечным

соком, а затем разделяется на отбросы, которые устраняются, и экстракт, который усваивается; только тогда пища становится полезной для нашего организма. Подобно этому нам не следует проглатывать все иностранное целиком, без разбора.»

В самих США отношение к таким людям, как Арт Чин, во всяком случае, в 1930-1940-х, было довольно неоднозначным. Хотя современники называли его коренным *орегонцем*, но при этом использовали слова *китаец* или *китайский*. Например, 6 сентября 1944 года в газете *The Oregonian* появилась статья о том, что Арт Чин собирается вернуться в Китай. Она носила название *Китаец Настроен Вернуться/Chinese Set to Go Back*. Кстати, на митингах, где он агитировал за покупку военных облигаций, Арт Чин носил форму майора ВВС Китая и, по существу, позиционировал себя как китаец. Во время войны, когда США и Китай были союзниками, это не было проблемой...

Мотивацией для Арта Чина и готовых сражаться за историческую родину молодых американцев при принятии решения об отъезде в Китай стали активно распространяемые американскими СМИ известия о происходивших за океаном трагических событиях, массовой гибели соплеменников и зверствах японцев. Несомненно и то, что подобные известия приходили и от родственников, проживающих в Китае.

Официальный статус Арта Чина в истории США

Тогда как статус Арта Чина как национального героя Китая сложился давно и не подвергается сомнению, в самой Америке не все так просто. Хотя он был уроженцем и гражданином США, он проявил себя на службе другой стране... Однако в годы, предшествующие ВМВ и во время нее, таких людей было немало. К 7 декабря 1941 года американские летчики служили в Королевских ВВС Канады и Великобритании (в последних – в трех истребительных эскадрильях, хотя не только в них), к этому времени была уже готова вступить в бой в небе Бирмы и Китая в составе китайских ВВС *Американская Добровольческая Группа*, позднее получившая известность под названием [Летающие Тигры](#).

Кто же был первым американцем, ставшим асом ВМВ? Строго говоря, после вступления Америки во ВМВ официально первым асом в составе армейских ВВС США стал [Бойд Вагнер](#) (Lt Boyd D. Wagner), а в составе ВМФ США – [Эдвард О'Хэйр](#) (Edward H. O'Hare). Однако, глядя назад, в предвоенную историю, стоит вспомнить, что американцы участвовали в Гражданской войне в Испании (1936-1939), [сражаясь бок о бок с советскими летчиками](#). Среди них были бойцы, одержавшие более пяти побед: [Фрэнк Тинкер](#) (Frank Tinker) и [Элберт Боумлер](#) (Albert John Baumler). Тинкер одержал свою пятую победу 16 июня 1937 года, примерно за два месяца до того, как Арт Чин сбил свой первый вражеский самолет. Правда, в Америке не спешат зачислять своих *испанцев* в асы...

К Арту Чину, как американскому герою, все-таки, пришло признание. 28 февраля 1995 года ВВС США наградили его *Орденом за Отличие в Летной Службе/Distinguished Flying Cross* и *Авиационной Медалью/Air Medal* за его полеты над *Бугром*. В сентябре 1997 года он ушел из жизни, меньше чем через месяц до того, как его имя было увековечено в американском *Зале Славы Военных Летчиков/Combat Airman Hall of Fame* Музея Военно-Воздушных Сил/*Commemorative Air Force Airpower Museum* в Мидлэнде, штат Техас. На церемонии, состоявшейся 4 октября, присутствовали около 3 000 человек, включая его вдову Вивьен. Более того, 5 марта 2008 года Конгресс США утвердил декрет о присвоении его имени почтовому отделению в городе Бивертон/Beaverton, штат Орегон.

Примечания

*Хэролд Чинн (1912-2007) – уроженец Канады китайского происхождения. В начале 1930-х прибыл на историческую Родину, где служил в транспортной авиации. В годы ВМВ летал в транспортной авиации, перевоза грузы из Индии в Китай.

***Хэролд Лим родился в 1890 в Сан-Франциско. В 1913 году прошел обучение летному делу под руководством [Гленна Кертисса](#) (Glenn Curtiss, 1878-1930, основатель американской авиаиндустрии) и получил лицензию пилота. В 1914 году Лим получил приглашение от тогдашнего президента Китая [Юань Шикая](#) поступить на службу в вооруженные силы этой страны и отбыл за океан. В том же году он возвращался в Америку, чтобы закупить самолеты для китайского правительства, а в 1916 организовал ВВС провинции Гуандун вместе со своим другом детства, летчиком Томом Ганном (Tom Gunn, 1890-1925), еще одним американцем китайского происхождения на службе исторической Родины. В 1920 году Лим возглавил первый в истории Китая бомбардировочный рейд, атаковав войска агрессора - военачальника провинции Гуанси. Позднее занимал руководящие позиции в ВВС Гуандуна и Китая, в 1943-1945 годах координировал поставки грузов по воздуху через Бирму в Китай. Умер в 1962 году в Гонконге.*

Источники

<https://disciplesofflight.com/world-war-2-flying-ace-arthur-chin/>

https://en.wikipedia.org/wiki/Arthur_Chin

http://surfcity.kund.dalnet.se/china_chin.htm

https://ww2db.com/person_bio.php?person_id=940

<https://cnac.org/haroldchinn01.htm>

<https://biography.wikireading.ru/171592>

https://www.wikiwand.com/en/Chinese_Flying_Club_of_Portland

Перевод и компиляция – Владимир Крупник и Андрей Усиков

Возврат к главной странице www.warsstory.org