

Шинели китайские все повыкидывали. Я дал команду своим летчикам приобрести шелковые шарфы, чтобы можно было свободно головой вертеть, шею не натирать. Истребитель должен всё вокруг себя видеть. Я так молодых летчиков учил: сделал пять шагов – оглянись! На земле приучал.

Уже потом, при первых катапультированиях, выяснилось, что красные сапоги слетают с ног – летчики приземлялись босиком. Поэтому я им выхлопотал меховые китайские солдатские ботинки на шнурках. Они все в них и летали, только я один в полку в сапогах. Чтобы летчики думали, будто я не боюсь. Что ж, совесть-то надо иметь – меня ж целый полк прикрывает, 30 человек!»

Вскоре в Дунфын прибыли эшелоны с самолетами. Аэродром был тыловым, от корейской границы его отделяло около 200 км. До зоны активных боевых действий было еще дальше – Аньдун, аэродром первого эшелона 64-го ИАК, с которого в это время вел боевые действия 29-й ГвИАП, находился в 320 км от Дунфына. Неудивительно, что боевые задачи 324-й дивизии пока не ставилось, и после сборки и облета самолетов пилоты 196-го ИАП приступили к интенсивным тренировкам. Е.Г. Пепеляев продолжает:

«...Я начал готовить своих летчиков к боям, прямо там, в Китае. Время на это было, три месяца. Я им дал волю, начиная с «обжимки» самолета. В то время действовал приказ высшего начальства: облет самолетов на «валежку» производить только командирами эскадрилий и не ниже. В Китае же я плюнул на этот приказ и каждого летчика заставил «обжать» свой самолет на «валежку» на высоте 100 м. И не один не убили! После «обжимки» высший пилотаж, сложный, групповая слетанность, воздушный бой. Бои одиночные, парные, четверками, эскадрильями. Стрельбы из ФКП по маневрирующей цели с дистанции не более 150-200 м. Так что мы там еще налетали часов по 40-50 каждый.

Летчики были почти все с боевым опытом, за исключением единиц, но это не сильно помогало – из-за отличия самолетов, в основном. Дело в том, что в Отечественную войну бой протекал на малых высотах, перегрузки были меньше. Здесь же высоты больше, перегрузки больше и что главное, продолжительнее. И еще... После войны прошло уже больше 5 лет, летчики стали уже не те. Во время войны они были холостые, а здесь уже почти все женаты, с детьми. Это тоже существенно влияло на большинство. Хотя, конечно, имеющему опыт было легче, чем не имеющему.

Первое время по возвращении из Кореи меня очень возмущало, когда некоторые разглагольствовались, что у американцев, мол, летчики плохие были. Летчики у них очень хорошие, подготовленные гораздо лучше, чем наши. Имели налет гораздо больший и подготовка в целом у них была гораздо выше. Причина плохой подготовки наших летчиков крылась в боязни начальства, – командиров полков и дивизий, – летных происшествий, особенно аварий и катастроф. Поэтому все элементы Курса Боевой Подготовки, по которым летчики должны обучаться пилотажу, групповой слетанности, воздушному бою, стрельбе, они значительно упрощали. И в результате летчики не были в должной степени подготовлены к бою. Это точно, на все 100 процентов! Если бы у меня не было трех месяцев, которые мои летчики затратили на подготовку непосредственно там, в Китае, они тоже понесли бы значительные потери. Значительно больше тех, что у нас были. И это притом, что в своей летной подготовке они стояли



Командир 2-й АЭ 196-го ИАП капитан Б.В. Бокач. (6 побед в Корее)

намного выше всех остальных полков и дивизий, приходящих в Корею. Ведь они служили в дивизии, занимавшейся освоением новых самолетов, подготовкой и проведением парадов, умели ходить в плотных боевых порядках, маневрировать...»

На аэродроме Дунфын полки 324-й ИАД находились до конца первой декады февраля. Еще 23 января 1951 г. Военный Министр своей директивой включил дивизию в состав 64-го ИАК. 11 февраля поступил приказ перебазируться ближе к району активных боев. В течение следующих двух дней МиГи дивизии перелетели на аэродром Аньшань, теперь летчиков дивизии отделяли от войны всего 200 км. Угроза массированных налетов американской авиации на объекты Северо-Восточного Китая считалась вполне реальной, поэтому летчикам 176-го и 196-го полков, помимо тренировок, пришлось нести боевое дежурство. Впрочем, за полтора месяца пребывания в Аньшане подниматься на перехват самолетов противника 324-й ИАД не довелось.

В конце марта 1951 г. 324-я дивизия получила приказ сменить на аэродроме Аньдун полки 151-й ГвИАД. 1 апреля перебазировался 176-й ГвИАП, летчики 196-го полка перелетели на Аньдун около полудня 2 апреля. После дозаправки МиГов подполковник Пепеляев вместе со своими пилотами слетал на ознакомление с районом боевых действий. К вечеру 324-я истребительная авиационная Свирская Краснознаменная дивизия в составе 62 самолетов и 61 боеготового экипажа была полностью готова к боевым действиям.

На следующий день пилоты дивизии впервые встретились с противником. Первая встреча летчиков 176-го ГвИАП с «Сейбрами» сложилась неудачно. Сбив один F-86, полк потерял от атак «Сейбров» три МиГ-15 и одного пилота – погиб старший лейтенант Никитченко. Вылет восьмерки 196-го ИАП, возглавляемой командиром 2-й АЭ капитаном Б.В. Бокачем оказался более удачным. Прикрывая мост через Ялуцзян, МиГи Бокача провели бой с превосходящими силами «Сейбров». Пилоты действовали в соответствии с установкой, данной своим летчикам



Командир звена 196-го ИАП капитан Л.Н. Иванов (7 побед в Корее). 4 апреля 1951 г. открыл боевой счет 196-го ИАП, одержав победу над F-86.



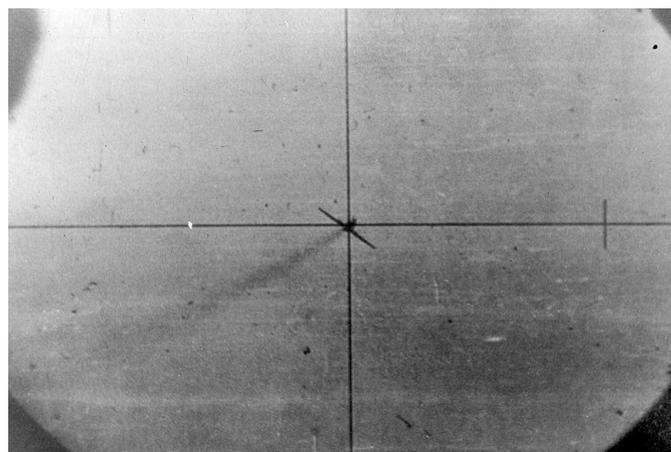
Ст. лейтенант Ф.А. Шебанов (6 побед в Корее) 4 апреля 1951 г. одержал вторую победу 196-го ИАП над F-86.

командиром полка: в первых боях главное – не допустить своих потерь, а победы придут позднее, с приобретением опыта. Летчики 196-го полка не только в полной мере выполнили установку своего командира, но и оказали помощь коллегам из 176-го ГвИАП. В боевом донесении за 3 апреля командир дивизии И.Н. Кожедуб писал: «...В районе моста эскадрилья на высоте 3000 метров встретила до 20 истребителей противника F-86 и, не ввязываясь в активный воздушный бой, она заградительными очередями отражала атаки самолетов противника из-под хвоста наших самолетов ранее вылетавших групп. Эскадрилья воздушный бой вела организованно и в полном составе возвратилась на свой аэродром...» Для первого боя это был несомненный успех – три месяца интенсивных тренировок дали свой эффект. Пепеляеву удалось подготовить своих летчиков до уровня, не уступающего выучке пилотов «Сейбров».

Сам командир 196-го ИАП в первых боевых вылетах не участвовал – организационная рутина не давала подняться в воздух. Лишь через неделю он смог впервые вылететь на боевое задание.

8 апреля в 10:07 по пекинскому времени командир дивизии поднял в воздух 14 МиГов 196-го полка. Восьмерку 3-й эскадрильи повел подполковник Пепеляев, шестерку 1-й АЭ возглавил комэск капитан Антипов. В это же время наши РЛС на удалении 130 км от Аньдуна обнаружили разведчик RB-45C, идущий на высоте 10800 метров в сторону нашего аэродрома. Его прикрывало звено «Сейбров». Кожедуб приказал группе Пепеляева перехватить и уничтожить разведчика. Вспоминает Е.Г. Пепеляев:

«...Мой первый боевой вылет был интересен не столько моим поведением, сколько поведением механика самолета. Когда я подъехал к самолету, что бы вылететь на задание, многие летчики уже сидели в кабинах и запускали двигатели. Механик моего самолета стоял бледный и вместо того, что бы доложить о готовности самолета к вылету



Кадр ФКП ст. лейтенанта Шебанова. Дата – 4 апреля 1951 г., цель – F-86, дистанция 250 м, ракурс 0/4, огонь велся двумя средними очередями из трех пушек.

и помочь быстрее сесть в кабину, испуганно спросил: «Неужели Вы сейчас полетите?» Я ему довольно грубо ответил что-то вроде: «Не хорони меня, а делай свое дело: помоги сесть в кабину и запусти двигатель!»

Механик был крайне растерян и действовал нечетко. Можете себе представить, каково душевное состояние летчика в первом бою, особенно в начале боя, при сближении с противником! По своему опыту могу сказать, что в первых боях с F-86 была боязнь, страх за себя и за товарищей. Были скованность и излишнее напряжение, принятие необоснованных решений при выполнении того или иного маневра. Я думаю, что подобные ощущения, мысли и действия были не только у меня, но и, в разной степени, у других летчиков, независимо от того, воевали они раньше или нет.

А первый бой у меня так прошел. Я восьмеркой вылетел на перехват разведчика. Набрали высоту, сблизилась. Разведчика прикрывала четверка «Сейбров» – он идет, а чет-



Командир 1-й АЭ 196-го ИАП капитан Антипов (1 победа в Корее).



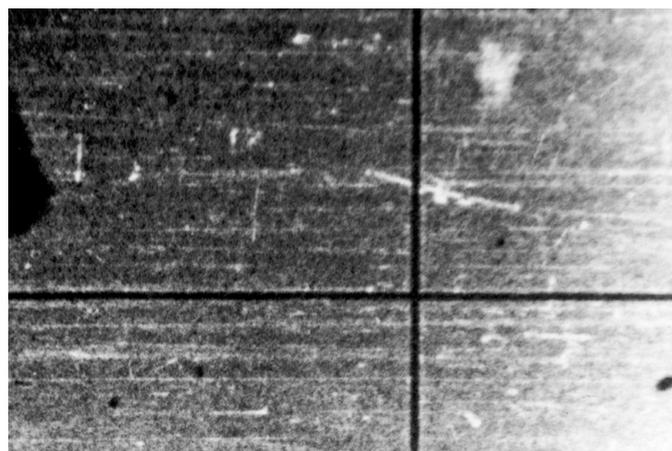
Командир 196-го ИАП гв. подполковник Пепеляев. Аньдун, весна 1951 г.

верка чуть сзади висит. Я начал заходить в хвост разведчику, но, смотрю, сзади ко мне тоже заходят. Тогда я говорю ведущему второго звена: «Ты атакуй разведчика, а я свяжу этих!» И я своим звеном завязал бой с четверкой «Сейбров». Одному почти вышел в хвост. Ощущение такое... Сердце бьется так, что слышно, будто кто-то меня по голове бьет. Воздуха даже не хватает, кажется, что вот-вот я его собью! Но, конечно, ни черта я его не сбил... Смотрю, вторая пара «Сейбров» со мной сзади сближается, и я переключился на неё. Поковырялись, поковырялись, разведчик ушел. Его один летчик из второго звена сфотографировал. Дальность 150-200 м – отличный снимок! Оказалось, пушки были не перезаряжены, только фотопулемет включен. Потому и снимок отличный получился, так как когда стреляешь из пушек, то из-за вибрации снимок размытый выходит...»

Уже после первых боев летчики 324-я ИАД начали высказывать недовольство матчастью. Бои с бомбардировщиками В-26, В-29 и реактивными RB-45 не вызывали проблем. Встречи с истребителями F-80 и F-84 так же заканчивались в пользу МиГ-15. А вот противостоять «Сейбрам» на тех машинах, которыми была вооружена 324-я дивизия, было крайне сложно. Вспоминает Е.Г. Пепеляев:

«...Начали мы воевать на МиГ-15 с РД-45Ф. А это ведь тоже проблема была! Наша русская беспечность, или упрямство, или дурость, я уж не знаю. МиГ с РД-45Ф проигрывал «Сейбру» почти по всем параметрам и на горизонтальном маневре, и на вертикалях, как вверх, так и вниз. Практически единственное преимущество – пушки. В Корее, пока мы туда ехали, появились уже «бисы», но, когда мы вступали в бой, эти самолеты увели на тыловые аэродромы, а нас на МиГах с «сорок пятью» заставили воевать. Пришлось мне там учинить нечто вроде забастовки – давайте мне «бисы», и всё! Тогда буду воевать, а без них не буду!»

Командование прислушалось к мнению летчиков, в середине апреля дивизия Кожедуба обменявшись матчастью с

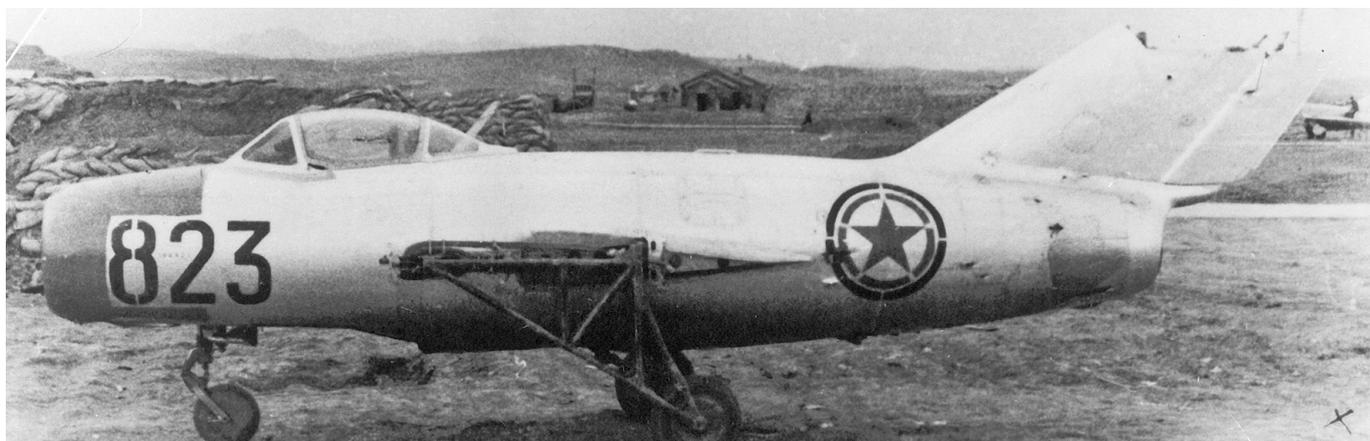


В кадре ФКП ст. лейтенанта Лазутина – RB-45С. Атака оказалась безрезультатной, так как летчик забыл перезарядить пушки.

151-й ГвИАД, получила 47 МиГ-15бис. Это были самолеты-ветераны, на которых с начала декабря 1950 г. последовательно воевали истребители 50-й и 151-й дивизий. Во второй половине мая 324-я ИАД получила еще 16 «бисов» с Новосибирского авиазавода, 13 из них попали в 196-й полк.

Первую победу подполковник Пепеляев одержал уже на МиГ-15бис, это произошло 20 мая 1951 года. В 15:08-15:09 по пекинскому времени две восьмерки 196-го ИАП вылетели для наращивания сил 20 МиГов 18-го Гвардейского полка\*. Первую восьмерку повел подполковник Пепеляев. В воздухе в это время находилось до 40 «Сейбров», действовавших отдельными звеньями. Группа Пепеляева сходу вступила в бой, по оценкам летчиков ей противо-

\* 18-й ГвИАП входил в 303-ю ИАД. Полк начал боевые действия с аэродрома Аньдун 8 мая 1951 г. С вводом в строй нового аэродрома первой линии Мяогоу, с середины июня в бой вступили еще два полка 303-й дивизии, 17-й и 523-й ИАП. В начале июля перебазировался в Мяогоу и 18-й ГвИАП. 303-я дивизия вела боевые действия в Корее до конца февраля 1952 г.



МиГ-15 (сер. № 108023) 196-го ИАП, поврежденный в воздушном бою. Аэродром Аньдун, апрель 1951 г.

стояли до 12 F-86. В один из моментов схватки Пепеляев зашел в хвост одному из «Сейбров» и, как он написал в послеполетном рапорте, «...вел огонь по самолету F-86 с дальности 500-600 м. В момент стрельбы видел попадания снарядов и их разрывы на правой плоскости, после чего самолет из левого крена сделал правый переворот». Падающих самолетов противника летчики его группы не видели, но по результатам дешифрирования пленки фотокинопулемета Пепеляеву был засчитан сбитый F-86.

\* \* \*

В конце мая на Аньдун прибыла группа летчиков ГК НИИ ВВС, возглавляемая генерал-лейтенантом Благовещенским. Группа имела задачу принудить к посадке F-86 «Сейбр». Ранее Благовещенский уже бывал на Аньдуне – 10 мая 1951 г. под прикрытием летчиков 196-го ИАП он вылетал на рекогносцировку района, над которым предстояло действовать его группе. Вспоминает Е.Г. Пепеляев:

*«Благовещенский снова прибыл в Аньдун на транспортном самолете вместе с группой испытателей и пилотов из строевых частей. Как я узнал из разговора с летчиками, их целью было посадить «Сейбр». На нем был установлен противоперегрузочный костюм, который сильно интересовал нашу авиационную промышленность. Но, когда «Сейбры» сбивали и их летчики выпрыгивали, на летчике оставался только сам костюм и шланг со штуцером, с помощью которого костюм присоединялся к автомату регулировки давления в костюме. А вот сам автомат давления, – главное во всем этом деле, – устанавливался на самолете и, естественно, разбивался вместе с ним. Чтобы добыть автомат, нужен был «живой» самолет.*

*Я посмеялся над этой затеей. Индивидуальная подготовка у летчиков-испытателей была высока, а вот у тех пилотов, что из строевых частей – слабовата. Не знаю, как их отбирали. Их подготовку я оценить мог – некоторые из них впоследствии попали в мой полк. Перед тем, как появиться у нас, группа Благовещенского тренировалась то ли в Аньшане, то ли в Мукдене, причем абсолютно самостоятельно – летали, проводили воздушные бои в течение месяца или около того. И считали такую подготовку достаточной. А я точно знаю, что этого мало. Мы тренировались три месяца. Я предложил свою помощь группе Благовещенского – хотя бы беседу провести, рассказать, как и что. Они отказались, мол, сами с усами.*

*Возник небольшой спор – летчики Благовещенского хотели летать на самолетах моего полка, я же был против. Меня начали уговаривать – давай, мол, все наши победы отдадим тебе. Я ответил: «Побед мне ваших не надо, да и не будет их. Счастье, если сами все живые вернетесь.»*

*Но Потом командир дивизии меня уговорил на таких условиях: на самолетах одной эскадрильи один день летают мои летчики, другой день – они...»*

29 го мая приказом командира 324 й ИАД летная группа, возглавляемая подполковником Дзюбенко – он командовал летчиками Благовещенского непосредственно в воздухе, – была закреплена за 196-м ИАП и вошла в оперативное подчинение командиру полка полковнику Пепеляеву.

Летный и технический состав 324 й ИАД сразу же приклеил группе Благовещенского прозвище «Группа Норд», а к цели их прибытия отнесся весьма скептически, считая, что «Сейбр» и сбить то не просто, а уж посадить... Это легко сделать только на бумаге, сидя в штабе в Москве».

31 го мая группа Дзюбенко отправилась в первый вылет над Корейским полуостровом. Как и опасались в 324 й ИАД, результаты его оказались плачевными.

В тот день 12 летчиков группы выполняли облет района боевых действий. Подходя к Анджу на высоте 11 километров, они обнаружили пару В 29, прикрытую четверкой «Сейбров». В завязавшемся бою был сбит и погиб майор Перевозчиков, два самолета получили повреждения. Атаки же пилотов группы Дзюбенко оказались безрезультатными. После этого вылета аэродромная братия сменила группе название на «Группа Пух», видимо намекая на то, что при встрече с численно уступающим противником она была разбита чуть ли не в пух и прах.

Майора Перевозчикова похоронили на новом русском кладбище в Порт Артуре. Командование группы НИИ ВВС, на деле убедившись в неготовности своих пилотов к боевым действиям в Корее, наконец обратилось за помощью к командованию 196-го ИАП. После нескольких занятий по тактике, проведенных полковником Пепеляевым, группа вновь отправилась в Корею. Облет района боевых действий прошел успешно, но на посадке случилась трагедия – попав в спутный след идущего впереди самолета, разбился подполковник Дзюбенко. После этого боевых вылетов группа НИИ ВВС больше не выполняла и вскоре была расформирована. Испытатели убыли в ГК НИИ заниматься своим делом, а большая часть строевых пилотов осталась в полках 303-й и 324-й дивизий. В частности, в 196-й ИАП на должность заместителя командира полка пришел майор Митусов. История с попыткой заполучить более-менее цельный «Сейбр» имела свое продолжение, и главную роль в ней сыграл Е.Г. Пепеляев. Но, об этом немного позже.

Летом дали о себя знать последствия аварии на Як-7 в 1943 г. После напряженного дня у командира 196-го ИАП начинало барахлить сердце. Из-за этого он в конце июня попал в госпиталь, где провел около 10 дней. Вернувшись



Старший лейтенант И.В. Ларионов

И как-то так удачно получилось, что я посмотрел вверх, а он надо мной сидит, хочет добить. Я под него нырнул, стал повторять его маневры: он вправо, и я за ним, он влево, и я влево. И так я с ним играл, играл, а он всё назад оттягивается, хотя я и тормозные щитки выпустил, и даже закрылки. Но у него воздушные тормоза лучше. А я жмусь к облакам. И вот за это время я сумел включить авиагоризонт, мы около минуты вертелись, и нырнуть в облака...»

Оторвавшись от противника, Пепеляев услышал запрос своего ведомого: «Вас потерял, где находитесь?» Приказав Ларионову идти на посадку, он вернулся в район боя, но, никого там не обнаружив, тоже взял курс на Аньдун. На Аньдуне выяснилось, что капитан Ларионов на аэродром не вернулся. Его искали, поиски контролировал сам Главком ВВС, но ни летчика, ни обломки его самолета так и не нашли. Вероятно, Ларионов был сбит, самолет вместе с летчиком упал в море. До сих пор Иван Васильевич Ларионов и числится одним из трех советских пилотов, пропавших без вести на Корейской войне...

В июле над Северной Кореей и прилегающим к ней районам Северо-Восточного Китая стояла облачная погода, часто шли ливневые дожди, по утрам нередко бывали туманы. В один из таких дней, 21-го июля 1951 г., 196-му ИАП пришлось вылетать на перехват группы американских самолетов. Вспоминает Е.Г. Пепеляев:

«Однажды я на вираже сбил F-94, отбил ему хвостовое оперение. Днем они полетели, туман был, наш аэродром закрыт. А они долетели почти до самого Мукдена. Командир Корпуса полковник Белов струсил. Я в готовности сидел:

— Давай на выпуск, пока они...

Туман к этому моменту уже рассеялся, можно уже вылетать, а он... Сдрейфил. Мы вылетели, только когда на обратном пути эта группа уже наш аэродром прошла.

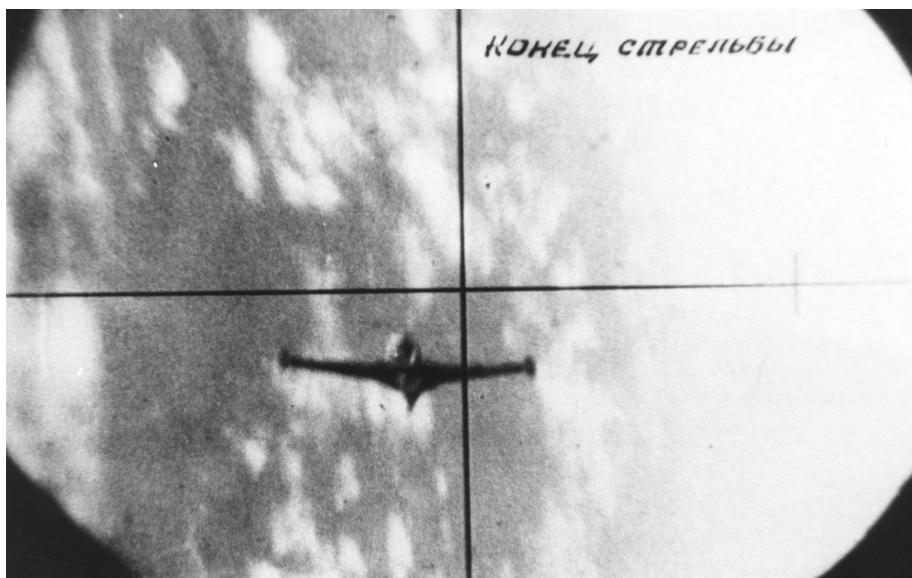
Восьмерку F-94 мы догнали, когда они уже подходили к береговой черте. Фактически, я уже не имел права атаковать, так как они были уже над Желтым морем. Я передал капитану Бокачу, чтобы он атаковал переднюю четверку, а сам нацелился на заднее звено. Атаковал в наборе высоты. Одному F-94 дал снизу – щепки полетели, дальше я за ним уже не следил. Вышел вверх, смотрю, другой влево разворачивается. И этому, который на вираже, отбил хвостовое оперение, да так, что все эти куски полетели в

в часть, Пепеляев узнал о характеристиках виража F-86, которые сообщил недавно сбитый пилот «Сейбра». Вспоминает Е.Г. Пепеляев:

«В одном из боев сбитый американский летчик катапультировался, это было недалеко, километров 20-30 от аэродрома, при приземлении он ногу сломал. Вот он, этот летчик, меня и подпутал – дал информацию нашим разведчикам-особистам, которые его допрашивали, что на десяти тысячах «Сейбр» выполняет вираж за 58 или 60 секунд. Я несколько раз проверил вираж на МиГе, получалось 52-53 секунды. И решил один раз на виражах бой провести... Потерял ведомого, и самого чуть не сняли. Такой был печальный случай...»

Тот злополучный бой состоялся 11 июля 1951 г. Утром Пепеляев повел группу полка, ведомым у него шел старший лейтенант Ларионов. Через 5-6 минут после взлета он увидел пару F-86, идущую на встречных курсах. Энергичным маневром Пепеляев вышел в хвост американцам и открыл огонь по ведомому «Сейбру». Е.Г. Пепеляев продолжает:

«Ведущий «Сейбр» встал в вираж, а я, вместо того, что бы пройти дальше и набрать скорость, которую потерял во время атаки со стрельбой, решил попробовать переиграть его на вираже. В этот момент Ларионов еще шел за мной. А потом я понял, что проигрываю «Сейбру», почувствовал, что сейчас он меня... Он уже стрелять начал и попал мне по крылу, три пробоины сделал. Я пустил самолет в штопор. Внизу была сплошная облачность, тысячи две-три верхняя кромка. И вот я перед облачностью, тысячах на трех, самолет из штопора вывел.



Кадр ФКП Пепеляева. Дата – 21 июля 1951 г., цель – F9F, дистанция 200 м, ракурс 0/4, огонь велся одной длинной очередью из трех пушек.

мой самолет. Я ещё башку прижал, что бы не оторвало. Но, обломки мой самолет не задели.

Группа F-94 рассыпалась, рассыпались и мои летчики, каждый атаковал свою цель. Дело было уже над Желтым морем, поэтому я дал команду закончить бой.

Всё могло бы быть по другому, если бы разрешение на вылет мне дали на полчаса раньше. Точных результатов этого боя я не знаю. На наш полк засчитали 7 или 8 побед. Даже пришлось одному из моих летчиков записать два F-94. Якобы, он их не сбил, а они сами при его атаке столкнулись. Правда, я в это не верю, но дивизионное начальство заставило...»

О реальных результатах этого боя можно сказать следующее. Во-первых, необходимо указать, что бой велся не с ночными истребителями-перехватчиками F-94 «Старфайр», а с палубными истребителями F9F «Пантера». По американским данным, в тот день в единственном бою с МиГ-15 участвовали самолеты именно этого типа. Кроме того, на снимках фотокинопулемета Пепеляева запечатлена именно «Пантера».

Во-вторых, что касается количества сбитых самолетов, то западные источники упоминают об одном F9F, потерянном в этом бою. В то же время в боевом донесении от 21 июля командир 196-го ИАП сообщал: «...По докладам летчиков, участвовавших в воздушном бою, сбито 7 ... «Ф-94», по результатам дешифрирования пленки ФП сбито 4 ... «Ф-94» ... Показаниями сотрудников полиции, местного населения Кореи, а так же воинских частей Корейской Армии и Китайских добровольцев установлено: ... В районе Хакусен <современное название Пакчхон – авт.> найдены части упавшего во время ведения боя самолета типа «Ф-94» – киль и руль поворота. Сотрудники полиции села Цоннон наблюдали падающий самолет с отбитой плоскостью на территории района Тэйсю <ныне Чонджу – авт.>

поиски которого продолжаются. ... Установить падение остальных сбитых самолетов противника не удалось.»

В августе из-за плохой погоды 64-й ИАК активных боевых действий не вел. Командование корпуса воспользовалось передышкой, что бы дать пилотам отдых, обобщить опыт и подвести некоторые итоги боевой работы. С 23 по 28 августа на аэродроме Мяогоу, месте базирования 303-й ИАД, была проведена лётно-тактическая конференция. В ней принимал участие и Е.Г. Пепеляев.

С началом осени воздушные бои в корейском небе возобновились с новой силой, причем их интенсивность значительно возросла. Вырос и размах боев. Американская авиация перешла к тактике массированных налетов. В ответ истребители 64-го ИАК начали вылетать большими группами. Если раньше, как правило, в воздух одновременно поднимались 1-2 эскадрильи, то теперь в вылетах участвовали полки и дивизии. Нередко в бою участвовал весь 64-й корпус – два полка 324-й и три полка 303-й дивизий. Кроме того, начала активней действовать китайская авиация – с конца сентября нашим истребителям нередко приходилось взаимодействовать с МиГаами 3-й ИАД ВВС НОАК. Командиру 196-го ИАП довелось пообщаться с китайскими пилотами и на земле. Уровень их подготовки оставлял желать лучшего. Вспоминает Е.Г. Пепеляев:

«Представьте, что значит дать молодому человеку часов 15-20 налета на поршневом самолете, а потом часов 10-15 на реактивном – и в бой. Мне давали команду, я встречался с китайскими летчиками. Один раз после боя, в котором они потеряли 11 или 12 человек на МиГ-15 – а вылетали двумя АЭ, самолетов 16-20. Меня тогда пригласили просто для консультации, рассказать им основные положения. Они сидят, как зверьки какие, забитые, слушают. Я с переводчиком, с моделями рассказываю. А переводчик рисует, пишет, как и что. Как ведут себя аме-



Летчики 196-го ИАП: штурман полка капитан П. Ткацкий, зам. командира полка майор А.И. Митусов (7 побед в Корее), командир звена Л.Н. Иванов (7 побед в Корее).