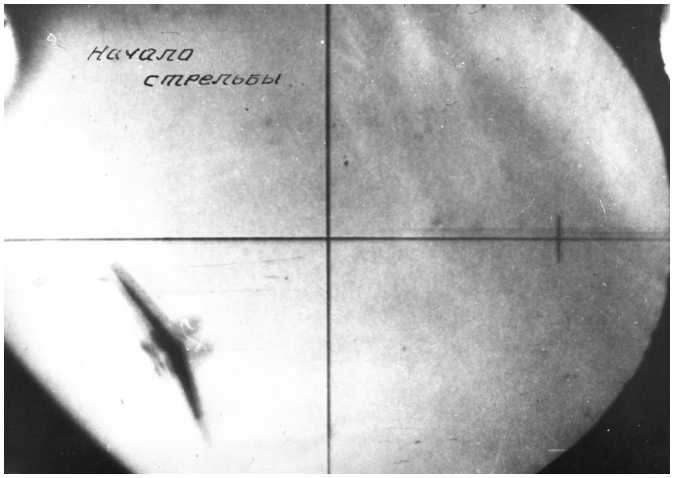
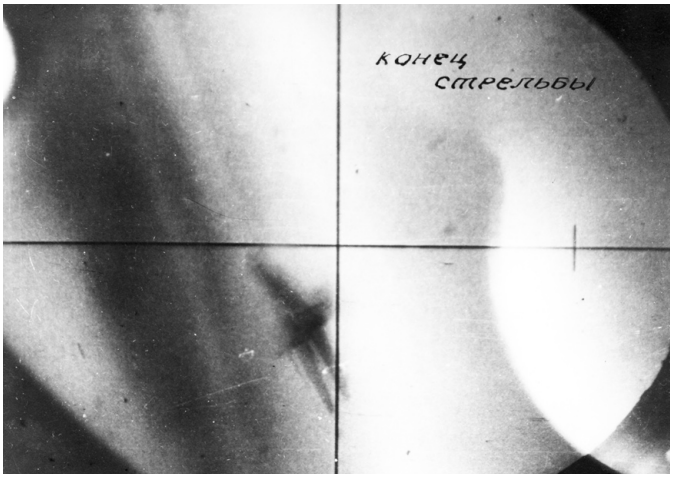
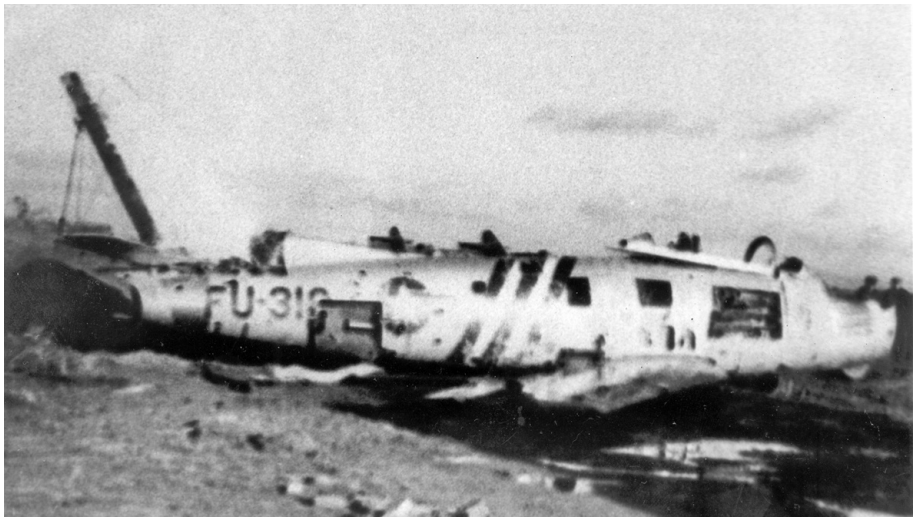



*риканцы, как нашим нужно вести себя в бою, как стрелять, как боевые порядки строить, какую скорость держать, когда бачки сбрасывать…»*

Активизация и увеличение размаха боевых действий повлекли за собой увеличение числа побед советских пилотов. За осень 1951-го боевой счет гвардии полковника Пепеляева вырос на 10 самолетов противника.

6-го октября 1951 г. Пепеляеву удалось то, что не смогли сделать пилоты группы Благовещенского – добыть более-менее целый F-86. В 08:51 по пекинскому времени 10 МиГ-15бис 196-го ИАП во главе с Пепеляевым вылетели на перехват самолетов противника в составе прикрывающей группы общего боевого порядка 64-го ИАК. Подходя на высоте 8000 м к устью р. Чхончхонган, истребители 196-го полка встретили «Сейбры» и над г. Пакчхон завязали воздушный бой, в котором со стороны противника по оценке летного состава участвовало до 16 F-86.



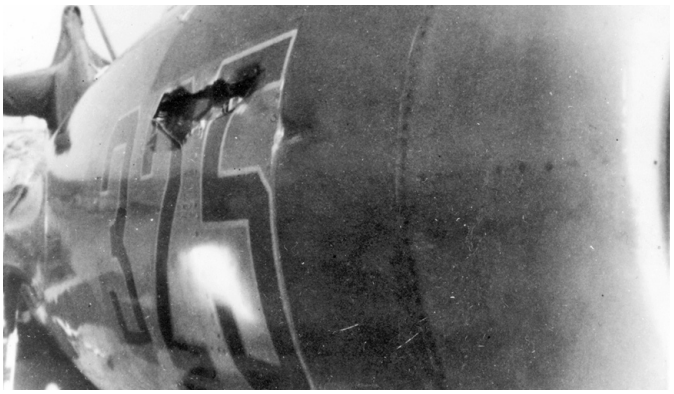
*F-86A-5NA №49-1319, сбитый Пепеляевым в воздушном бою 6 октября 1951 г.*

В первой же атаке полковник Пепеляев с дистанции 550 м под ракурсом 1/4 обстрелял ведомого пары F-86, но результатов своей стрельбы не увидел, так как американцы левым переворотом ушли вниз. На выходе из атаки нашу пару на встречно-пересекающихся курсах атаковала вторая пара «Сейбров», ведущий F-86 справа сверху спереди под ракурсом 2/4 открыл огонь по самолету Пепеляева. Вспоминает Е. Г. Пепеляев:

*«Как сейчас все помню – мне тот бой запомнился, меня тогда стукнул его ведущий, такой кусок воздухозаборника выдрал…*

*У меня в арсенале был довоенный еще номер, когда мы с друзьями дрались, всякие варианты искали. На лобовых, когда пытаются выйти друг другу в хвост, у меня имелся такой вариант: при встрече я обозначаю боевой разворот в одну сторону, а потом перекладываю самолет в другую и иду за противником. И получается, что когда он выходит из боевого разворота, я оказываюсь у него в хвосте. Так и в тот раз. В момент расхождения «Сейбры» пошли вправо вверх, а я немного протянул по горизонту и начал боевой разворот в сторону «Сейбров», но, как только набрал тангаж 40-50°, из правого боевого разворота перешел в левый и оказался сзади выше и немного правее ведомого «Сейбра». Он впереди меня – чуть больше ста метров. Я ручку от себя отдал и пытаюсь его поймать. Но прицельная марка все время оказывается выше «Сейбра», да еще отрицательная перегрузка вытягивает меня из кабины. Тогда я – раз! – перевернулся, чтобы перегрузка прижимала к сиденью – целиться лучше. Как только я перевернулся, он тоже самое сделал, но я уже наложил прицельную марку на его фонарь и с дистанции 130 метров, чуть справа, почти под 0/4, открыл огонь. 37 мм снаряд ударил точно позади фонаря. Разрыв – и «Сейбр» пошел к земле. Я за ним не пошел – после такого попадания нечего было и гнаться…»*

Боевое донесение 196-го ИАП за 6 октября 1951 г. сообщает, что после атаки Пепеляева *«…Ф-86 левым переворотом с резким снижением пошел вниз, ведущий Ф-86, прикрывая его, уходил за ним спиралью, что наблюдали гв. полковник ПЕПЕЛЯЕВ, ст. лейтенант РЫЖКОВ и гв. капитан АБАКУМОВ…»*



*МиГ-15бис (сер. № 1315325) Е.Г. Пепеляева, поврежденный в воздушном бою 6 октября 1951 г., до и после ремонта.*

*Кадр ФКП Пепеляева. 16 октября 1951 г., цель – F-86, дистанция 100-80 м, ракурс 0/4-1/4, огонь – пятью средними очередями из трех пушек.*

Пилот «Сейбра» не смог покинуть самолет из-за повреждения катапультного кресла и, оставляя за хвостом шлейф черного дыма, под прикрытием своего ведущего на едва работающем двигателе потянул к берегу Корейского залива. На побережье в 13 км западнее Пхёнвона американский пилот произвел вынужденную посадку на отливную полосу. Вскоре его забрал спасательный вертолет, а поврежденный «Сейбр» скрылся в приливной воде. Продолжает Е.Г. Пепеляев:

*«…А дальше была такая история... Почему я и говорю, что у меня все время стычки с другим полком были, у нас даже замполиты грызлись. Я самолет сбил и продолжил вести бой с группой, а 176-й полк в бою не участвовал – внизу проходил. Я говорю: «Ну что же вы, давайте помогать!» А они, ни слова не сказав, хотя на той же частоте работали, прошли вниз и увидели, как «Сейбр» садиться. И Шеберстов выстрелил километров с трех–четырех, прилетел и докладывает, что сбил самолет. Смастерили доклад, быстро сообщили в дивизию, в корпус. Стали разбираться. Я спрашиваю Шеберстова:*

*— Где, как ты его сбил?*

*Отправились в их фотолабораторию, смотрим пленку, а на ней только берег и на трехкилометровой дальности самолет. А на моей пленке, как сейчас помню, дистанция 130 метров. В Корее были две группы «Сейбров». У одной опознавательные знаки – черные и белые полосы на крыльях, у другой – желтые. Я у Шеберстова спрашиваю:*

*- Какой у тебя самолет?*

*- Желтый!*

*- Ну, ладно, – говорю, – привезут с желтыми – твой, а с черно белыми – мой.*

*Поехали технари и привезли с черно белыми полосами, а сзади фонаря, как раз, разрыв…»*

Осмотрев «Сейбр», пилоты 64-го ИАК дали ему высокую оценку. Особенно им понравилась просторная комфортабельная кабина с более совершенным, чем на МиГе, приборным и прицельным оборудованием. Рассказывает Е.Г. Пепеляев:

*«…Когда «Сейбр» привезли на аэродром, его хотели сразу отправить в Москву. Но я попросил командира корпуса ненадолго оставить «Сейбр» у нас – пусть все летчики полазают по нему, изучат, посидят в его кабине, посмотрят. Я сам сидел. Очень хорошая, просторная кабина. Такое впечатление, что сидишь в лучшем автомобиле. Не в «Москвиче», а, предположим, в «Чайке». Так можно сравнить. Прекрасный обзор, впереди ничего взгляду не мешает. На МиГе впереди головка прицела, о которую при вынужденных посадках морды били, а здесь абсолютно чисто-ровно, только какой-то блок стоял и прямо на отражатель, прямо на бронестекло, высвечивал им сетку. Авиагоризонт хороший, имеющий все степени свободы, полностью показывал пространственное положение самолета. А у нас авиагоризонт (АГК-47Б – авт.) был неважный: крен больше 30° – может «завалиться», если вовремя не включил – тоже «упадет». В общем, так себе – только для бомбардировщика, и то в хорошую погоду. Лишь в 1954 г. на наши самолеты истребители стали ставить авиагоризонт, подобный американскому (АГИ-1 – авт.), очень хороший. Правда, другая окраска. У американцев она была очень красивая. Если небо – так голубое, а у нас какое-то темно синее. Но неважно, дело не в цвете. Главное – он работал хорошо…»*

* * *

Ноябрь 1951-го стал самым результативным месяцем в боевой карьере Е.Г. Пепеляева За 22 дня, с 8 по 29 ноября командир 196-го ИАП одержал 6 побед.

8 ноября сразу после полудня Пепеляев повел 3 эскадрильи на перехват истребителей и истребителей-бомбардировщиков противника. В этом вылете летчики 324-й дивизии взаимодействовали с коллегами из 303-й ИАД и 3-й ИАД ВВС НОАК. 20 истребителей 196-го ИАП шли прикрывающей группой в общем боевом порядке с 22 китайскими МиГами. Подходя к Пхёнвону на высоте 7000 м, полк Пепеляева начал плавный правый разворот, когда летчики обнаружили четверку F-86, идущую на встречных курсах. В атаку на противника пошло ведущее звено, через какое-то время Пепеляев оказался в хвосте одного из «Сейбров». С дистанции 150-200 м он открыл огонь изо всех пушек. Вспоминает Е.Г. Пепеляев:

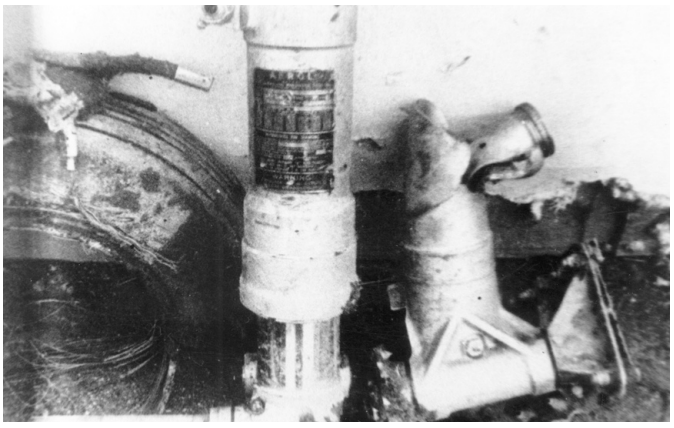
*«Этого «Сейбра» я так сбил, что он у меня развалился в воздухе. Рассыпался от разрывов снарядов. Сначала у него куски обшивки полетели от правой плоскости, а потом хвост и крыло отлетели. «Сейбр» резко перевернуло вправо вниз, кто-то из моих летчиков сказал:*

*- Вот здорово!*

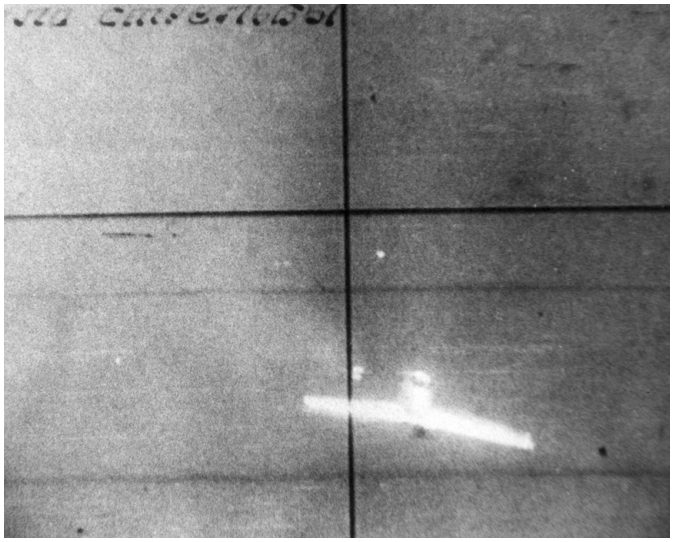
*Я ответил:*

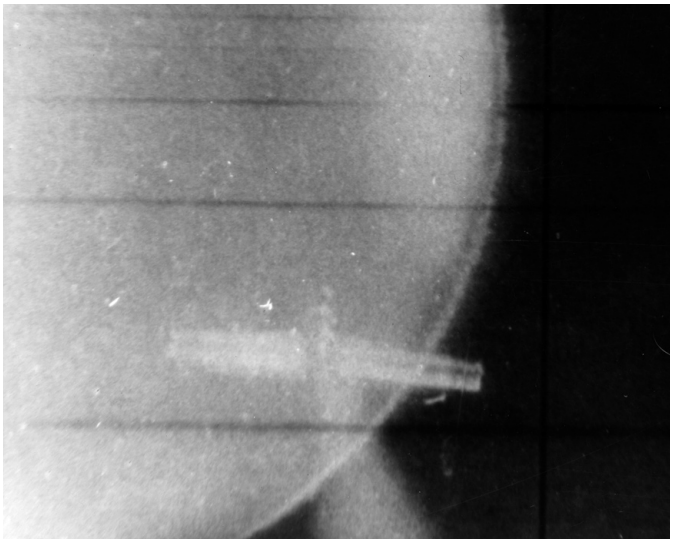
*- Смотрите, засранцы, как надо сбивать!*

*Помню, что еще подумал о том, как после вылета покажу им пленку фотопулемета – пусть посмотрят, как надо стрелять. А пленку из самолета вытащили, проявили, на ней вместо «Сейбра» с летящими от него клочьями – завод какой-то за рекой, кирпичная труба… Вся пленка на этот завод израсходована. Я перед этим вылетом дал свой самолет одному летчику подежурить, у него самолет неисправен был. Он очень просил, я и говорю: «Ну, ладно, черт с тобой, садись в мой, дежурь!» Он сидел в*

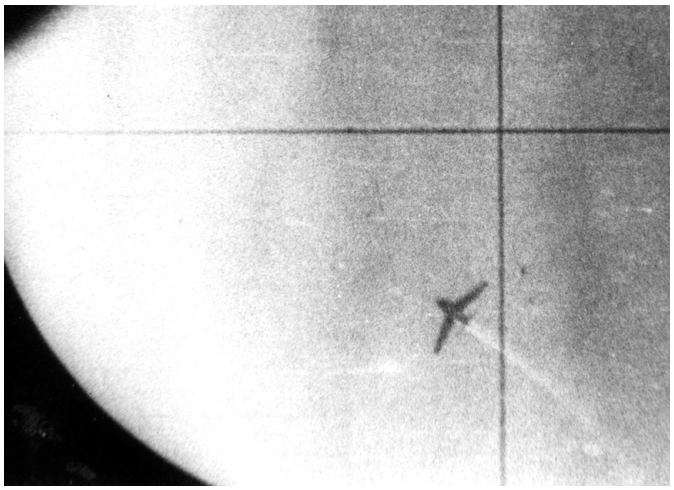


*Обломки F-86A-5NA №49-1338, сбитого Пепеляевым в воздушном бою 8 ноября 1951 г.*





*Кадр ФКП Пепеляева. 28 ноября 1951 г., цель – F-86. Начало стрельбы: дистанция 180 м, ракурс 1/8. Конец стрельбы: дистанция 140 м, ракурс 1/8.*



*Падение F-86 «…с белым дымом из левой плоскости…», зафиксированное ФКП ст. лейтенанта Рыбаса в воздушном бою 28 ноября 1951 г.*

*кабине, уснул и животом навалился на ручку управления, нажал гашетку. Пушки не были перезаряжены, а фотокинопулемет заработал и израсходовал всю пленку. Я полетел, а пленки уже не было. Но мне сбитый засчитали – он упал, обломки на аэродром потом привезли. Летчик в данном случае не катапультировался…»*

Несколько позже, в 15:05 полковник Пепеляев во главе двух эскадрилий, – 16 МиГ-15бис, – вылетел на перехват истребителей-бомбардировщиков, штурмующих железную дорогу в районе Анджу. Увидев МиГи, самолеты противника начали уходить из района. Пара Пепеляева атаковала восьмерку F-84, один из «Тандерджетов» был сбит командиром 196-го полка.

27 ноября гвардии полковник Пепеляев записал на свой счет еще один «Тандерджет», 28 ноября одержал победы над двумя F-86. Еще один «Сейбр» был сбит на следующий день.

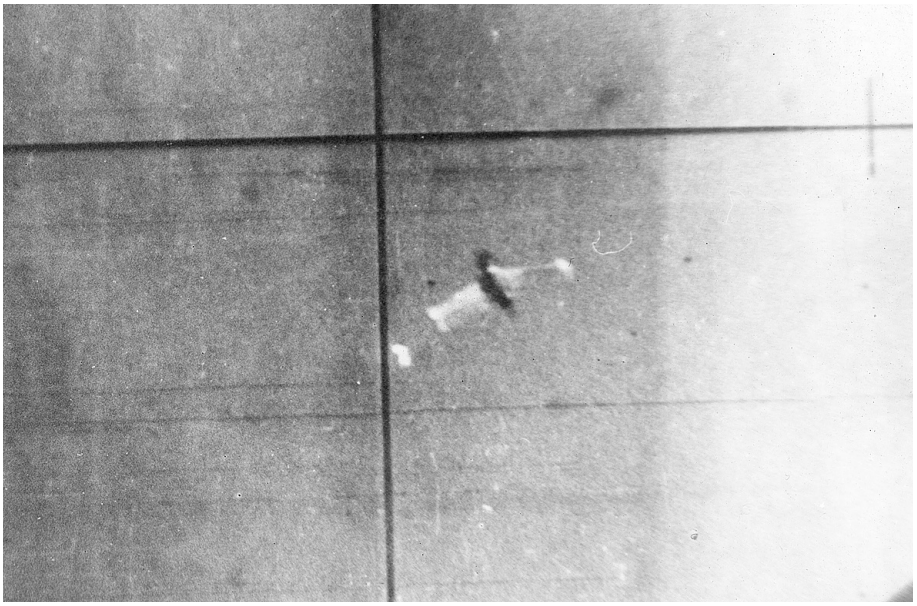
29 ноября в 13:38 на перехват самолетов противника поднялись 24 МиГ-15бис 196-го ИАП, – все три эскадрильи. Полк вел его командир. В районе Пхёнвона пару Пепеляева атаковал одиночный «Сейбр». Боевым разворотом командир 196-го ИАП уклонился от атаки, вышел в хвост «Сейбру» и открыл огонь. Американский истребитель попытался выйти из-под удара нисходящими «бочками», но это ему не удалось – длинная очередь из трех пушек, выпущенная Пепеляевым, накрыла самолет противника. Пепеляев с ведомым, – старшим лейтенантом Рыжковым, – после атаки ушли вверх, а вторая пара звена командира полка, – капитан Бокач и лейтенант Фролов, – выпустив тормозные щитки, начала сопровождать снижающийся «Сейбр», чтобы добить, если потребуется. Однако эта предосторожность оказалась излишней – не выходя из пикирования, F-86 врезался в сопку и взорвался.

К концу ноября на счету полковника Пепеляева было уже 14 побед, все истребители: 10 F-86, 2 F-84 и 2 F-94 (по документам, а на самом деле F9F). Только по «Сейбрам» он двукратно перекрыл «норму» аса!

Декабрь начался с очередной победы – 1-го числа в 50 км восточнее Пхеньяна полковник Пепеляев сбил F-80. Во время следующей встречи 196-го ИАП с «Шутинг Старами», произошедшей 5 декабря 1951 г., погиб ведомый Пепеляева старший лейтенант Рыжков. Вспоминает Е.Г. Пепеляев:

*«Заходить за линию Пхеньян-Гензан было нельзя. Я этот запрет неоднократно нарушал, один раз, когда ведомого потерял, Сашу Рыжкова. Я тогда зашел почти до Сеула.*

*Ст. лейтенант А. Д. Рыжков (4 победы в Корее).*



*Кадр ФКП Пепеляева. 7 января 1952 г., цель – F-86, дистанция 230 м, ракурс 1/4, огонь велся двумя длинными очередями из трех пушек.*

*Американцы там не ждут. Вот там я и сбил 2 или 3 F-80 или F-84. Но, не в этот раз. До того я заходил звеном, эскадрильей, а здесь, черт меня попутал... Пошел полком. Нас подняли по команде с КП Корпуса, пришли в заданный район, а там ни черта нет. Горючего у нас много, я и пошел на юг тихонько. За Пхеньяном увидел этих F-80, ниже намного, пошел в атаку. А на выходе из атаки я Рыжкова потерял. Мои сорванцы растянулись, не прикрыли его. Я их всех в «пеленг» поставил, там каждый должен прикрывать идущего впереди. F-80 и F-84 – маневренные самолеты, особенно на вираже. Наших сбивали. Редко, но сбивали. Если подвернутся. Вот и моего Рыжкова… Пренебрег, и F-80 его подцепил. Сбоку, под большим углом. Рыжков упал на территории Северной Кореи, в 60 км юго-восточнее Пхеньяна. Это километров 100 от линии фронта. Место падения обнаружили. Он в самолете упал. Привезли его…»*

Последние победы полковник Пепеляев одержал в январе 1952 г., в течение трех дней подряд записывая на свой счет по одному «Сейбру».

Утром 6 января Пепеляев вылетел во главе 16 МиГ-15бис на перехват истребителей. 196-й ИАП составлял ударную группу 324-й дивизии и шел впереди общего боевого порядка. В 10:00 в 30 км севернее г. Тхэчхон МиГи завязали бой с 12 «Сейбрами». Несмотря на то, что в район боя непрерывно подходили отдельные пары и звенья F-86, – всего наши летчики насчитали до 38 «Сейбров», – за 15 минут схватки истребители 196-го ИАП оттеснили противника на 60 км к юго-востоку. Американцы пытались навязать бой на виражах, МиГи же стремились маневрировать по вертикали. В ходе боя Пепеляев вел огонь по трем «Сейбрам», по одному из них с дистанции 300 м под ракурсом 1/4-0/4, видел разрывы на фюзеляже и плоскостях атакованного F-86. Этот самолет упал в 20-30 км северо-западнее г. Сукчен.

На следующий день в 8:40 для прикрытия объектов, расположенных в районе Аньдун от штурмового налета авиации противника были подняты 18 МиГ-15бис под командованием Пепеляева. Набрав высоту 9000 м, истребители 196-го ИАП пересекли Ялуцзян и уже через 9 минут после взлета вступили в бой – чуть южнее Синыйджу их атаковало звено «Сейбров». За 20 минут боя подошли еще до 40 F-86, однако нашим истребителям удалось оттеснить их почти до Анджу. В первой же атаке командир 196-го ИАП с дистанции 230 м под ракурсом 1/4 открыл огонь по одному из «Сейбров» двумя длинными очередями из всех пушек. Снаряды начали рваться на фюзеляже и плоскостях «Сейбра», он загорелся, перешел в беспорядочное падение и взорвался, не долетев до земли. Как отмечалось в документах 196-го ИАП, *«… Падение горящего Ф-86 наблюдали все летчики подразделения гв. полковника ПЕПЕЛЯЕВА…»*.

На следующий день в двадцатиминутном бою 14 МиГ-15бис против 24 «Сейбров» Пепеляев одержал еще одну победу.

11 января 196-й ИАП провел свои последние бои в Корейской войне. В 10:15 для наращивания сил 303-й ИАД поднялись в воздух 18 истребителей 196-го ИАП. В 10:29 в районе г. Кусон истребители 196-го ИАП вступили в бой с «Сейбрами». Один из F-86, атакованный Пепеляевым одной длинной очередью из трех пушек, *«…начал резко снижаться в юго-западном направлении, оставляя за собой белый шлейф дыма…»*. Это была последняя, девятнадцатая победа гвардии полковника Пепеляева.

В тот же день, во втором бою, Е.Г. Пепеляев чуть было не довел свой счет до двадцати. В 14:28 14 МиГов 196-го полка на подходе к Анджу встретили 16 F-86. Шестерка командира полка последовательно атаковала два звена «Сейбров». Вторая атака едва не принесла победу, но, как вспоминает Е.Г. Пепеляев, *«…я не смог дотянуться до него. С пикирования вывел, тяну, тяну и никак не могу до него дотянуться. И вот почти дотянулся – в спутную струю попал. Дистанция была меньше 100 м. Меня перевернуло и кинуло вниз…»* Последний бой 196-го ИАП закончился в 14:50, а спустя 16 минут все МиГи произвели посадку в Аньдуне.

Свой последний, 109-й, боевой вылет в Корее Е.Г. Пепеляев выполнил 15 января 1952 г. В 7:20 он повел 14 истребителей своего полка на прикрытие 16 МиГов ВВС Корейской Народной Армии. Наши и корейские истребители почти час патрулировали в районе Сукчхон-Сунчхон, но противника так и не встретили.

Хотя пилоты 196-го ИАП вылетали на боевые задания до 29 января, Е.Г. Пепеляев в этих вылетах уже не участвовал – было очень много работы на земле. С 9 января начался ввод в бой 97-й ИАД, прибывшей для замены 324-й дивизии. Помимо занятий с летным составом полков-сменщиков, Пепеляеву приходилось много времени уделять передаче в 16-й ИАП 97-й ИАД технического состава, оставшихся 25 МиГ-15бис и прочего имущества. Как он позднее вспоминал, *«… технический состав полка остался в Китае со своими самолетами на второй срок без всякого сопротивления, даже с желанием. На это в какой-то мере повлияло то, что нормы питания технического состава и рядовых срочной службы были гораздо выше, чем в Советском Союзе, и выполнялись неукоснительно…»*.

1 февраля 324-я ИАД вышла из состава 64-го ИАК и отправилась на Родину. На четвертый день пути дивизия пересекла Государственную границу Советского Союза. В Правительственной командировке её полки находились

414 дней – с 17 декабря 1950 г. по 4 февраля 1952-го. За время участия в Корейской войне истребители 324-й ИАД выполнили 6738 боевых вылетов, провели 141 групповой воздушный бой, одержав победы над 215 самолетами противника. Потери дивизии составили 26 самолетов и 9 летчиков.196-й ИАП внес весомый вклад в боевой успех своего соединения – на его счету 108 самолетов противника. За победы пришлось заплатить дорогую цену, полк потерял четырех летчиков и 11 МиГов. Командир 196-го ИАП полковник Пепеляев стал лучшим летчиком-истребителем Корейской войны. Выполнив 109 боевых вылетов, он в 38 воздушных боях одержал 19 побед. На его счету 14 F-86, 2 F-84, 1 F-80 и 2 F-94 (F9F). При этом надо не забывать, что помимо таланта выдающегося воздушного бойца, Е.Г. Пепеляев проявил и качества прекрасного командира, одного из лучших командиров полков 64-го ИАК. Свидетельство тому и внушительный боевой счет полка, самый большой в 64-м корпусе, и самые низкие потери среди воевавших в Корее советских авиачастей, особенно учитывая продолжительность участия 196-го ИАП в боевых действиях. Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР от 22 апреля 1952 г. Евгению Георгиевичу Пепеляеву было присвоено звание Героя Советского Союза.

В середине февраля 1952 г. 324-я ИАД вошла в состав 78-го ИАК 52-й ВИА Московского района ПВО. 196-му ИАП командование отвело аэродром Инютино, что неподалеку от станции Балабаново в Калужской области. К маю полк, получив самолеты и технический состав, приступил к полетам на МиГ-15бис.

В ноябре 1952 года закончилась пятилетняя служба Е.Г. Пепеляева в 196-м полку. Приказом командующего Истребительной авиацией ПВО он был назначен заместителем командира 15-й Гвардейской истребительной дивизии, штаб которой располагался в Орле. В начале весны 53-го перед Пепеляевым была поставлена задача из летного состава 78-го ИАК подготовить 12 пилотов для боевых действий в Корее. В течение трех месяцев полковник Пепеляев руководил подготовкой этой группы по им же составленному плану: пилотаж, свободный воздушный бой одиночных самолетов и пар со «стрельбой» из ФКП, изучение самолетов противника, тактики боя МиГ-15бис против F-86, тактики действия авиации в Корее в целом. К лету 1953 г. группа была полностью готова и убыла в Китай на пополнение частей 64-го ИАК. Однако принять участие в боях не успела – 27 июля война в Корее закончилась.

В начале 1954 г. Пепеляев получил приглашение от генерал-лейтентана Мачина перейти в Управление Боевой подготовки Истребительной авиации ПВО Страны. Мачин в то время командовал ИА ПВО вместо Е.Я. Савицкого, учившегося в Академии Генерального Штаба. Первые несколько месяцев службы в Управлении Пепеляев занимался обобщением опыта боевого применения МиГ-15 в Корее, однако с возвращением Савицкого на должность командующего эту работу пришлось оставить. Опыт Корейской войны оказался невостребованным. Теперь главным направлением деятельности Пепеляева стало освоение новой техники. В 1954 году он помогал осваивать МиГ-17ПФ с радиолокационным прицелом «Изумруд» летчикам 56-го ИАК, базировавшегося в Ярославле. В 1955-1956 гг. занимался освоением и внедрением в войска перехватчика Як-25 с прицелом РП-6. Эта работа имела широчайшую географию: Ленинград, Курск, Пермь, Барановичи – вот неполный перечень мест, где базировались соединения ИА ПВО, вооруженные новым самолетом.

В октябре 1956 г. Пепеляев поступил в Академию Генерального Штаба. После ее окончания в конце ноября 1958 г. полковник Пепеляев получил назначение в Ярославль на должность командира 133-й ИАД 56-го ИАК 52-й ВИА Московского района ПВО. Полки дивизии летали на МиГ-17Ф, МиГ-17ПФ и МиГ-19П. В конце 1959 г. дивизия начала осваивать вооруженный ракетами МиГ-19ПМЛ,

*Слушатели Академии Генштаба полковники И. Калаюшкин, А. Ефимов и Е. Пепеляев на штабных учения БелВО, 1957 г.*

этот перехватчик стал последним типом, полностью освоенным Е.Г. Пепеляевым.

В мае 1960-го 133-я ИАД была расформирована, а её командир полковник Пепеляев получил назначение на должность начальника авиации 7-го ИАК 52-й ВИА ПВО. В начале 1961 г. он начал осваивать новейший истребитель-перехватчик Су-9, успел выполнить на нем два полета, но внезапно летную карьеру пришлось прервать. Вспоминает Е.Г. Пепеляев:

*«Заключительной точкой в моей летной карьере оказались два полета на сложный пилотаж. Это было летом 1961 г. Я в Орле проверял технику пилотирования командиров эскадрилий. А с двумя из них летал на отработку двойного иммельмана или двойной полупетли. Для того, что бы иметь нужную скорость для выполнения второй петли, особенно в первых полетах, летчики тянут ручку на себя с такой силой, что создают очень большие перегрузки. Во втором таком полете у меня лопнул сосуд рядом с правым ухом. Кровь залила нерв, и ухо почти перестало слышать. Я с полгода ездил по разным лечебным заведениям, но... так меня и не вылечили. И мне пришлось отказаться от полетов на боевых самолетах, списаться. Это было в конце 1961 г…»*

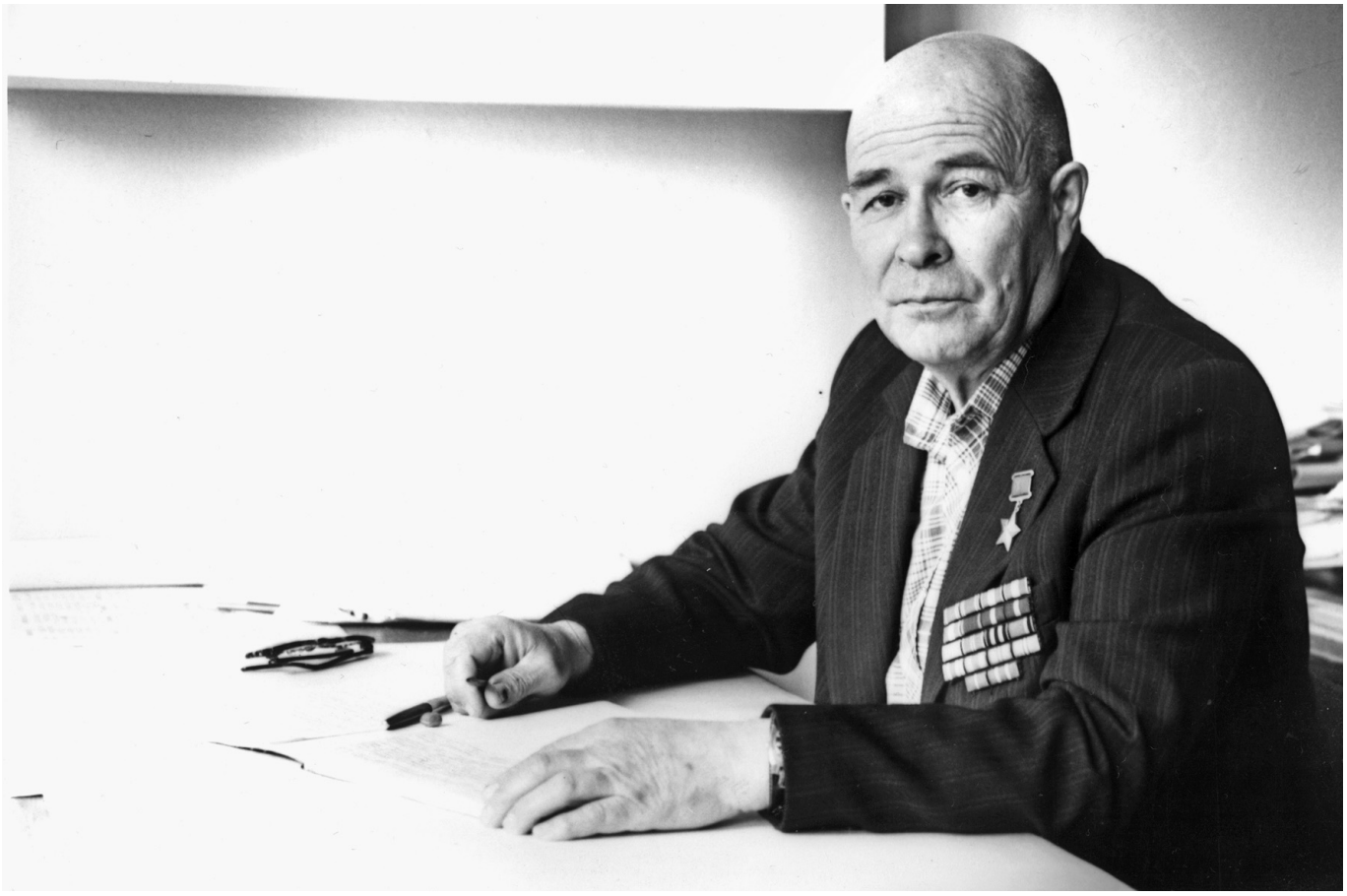
После завершения летной работы Е.Г. Пепеляев продолжил службу на Центральном Командном Пункте ПВО в Москве. В мае 1973 г. был уволен из армии по возрасту и на следующий год поступил на работу в Московский институт приборной автоматики, где проработал 12 лет.

Через 40 лет после окончания Корейской войны Е.Г. Пепеляеву снова довелось побывать в Северной Корее. В июле 1993 г. он был приглашен правительством КНДР на празднование 40-летия победы корейского народа в войне 1950-1953 г.г. Кроме Пепеляева, в состав делегации входили еще два пилота-ветерана той войны Герои Советского Союза Д.П. Оськин и С.М. Крамаренко. Делегация провела в КНДР 25 дней, знакомясь с историческими и природными достопримечательностями Северной Кореи, проехав её с запада на восток и с севера на юг. Перед возвращением на Родину ветеранов принял Ким Ир Сен, тем самым, отдав должное людям, защищавшим его страну.

В июне 1995 г. Е.Г. Пепеляев побывал в США на авиабазе Максвелл в г. Монтгомери, штат Алабама, где проходил «Слет Орлов» – ежегодная встреча наиболее выдающихся авиаторов со всего мира, организованная Командно-Штабным Кколледжем ВВС США. На встрече со слушателями колледжа, в которой принимал участие и американский ас Корейской войны Робинсон Ризнер, летавший на F-86, Пепеляев рассказывал о боевых действиях 196-го ИАП, о тактике и боевых возможностях МиГ-15бис, отвечал на вопросы слушателей. От встреч с бывшими противниками остались самые лучшие впечатления. Как вспоминал Е.Г. Пепеляев: *«Остались добрые хорошие воспоминания о простых гражданах и офицерах. Личное общение, похоже, никак не связано с политикой…»*

В 2000 г. Е.Г. Пепеляев написал книгу «МиГи против «Сейбров». Воспоминания летчика», в которой рассказал о своей летной карьере, уделив особое внимание воздушным боях в небе Северной Кореи, участие в которых он считает своей главной заслугой перед Отечеством.

Герой Советского Союза полковник в отставке Евгений Георгиевич Пепеляев награжден десятью орденами, – двумя «Ордена Ленина», тремя «Боевого Красного знамени», двумя «Красной Звезды», двумя «Отечественной Войны», орденом «Китайско-Советской дружбы», – и многими медалями – «Золотой Звездой», «За боевые заслуги», «За победу над Германией», «За победу над Японией», «30 лет Советской Армии», «40 лет ВС СССР», «За безупречную службу» I степени и другими.



*Ведущий инженер Московского НИИ приборной автоматики. 1985 г.*