



**ЕВГЕНИЙ ГЕОРГИЕВИЧ ПЕПЕЛЯЕВ
ЛУЧШИЙ АС КОРЕЙСКОЙ ВОЙНЫ**

Евгений Георгиевич Пепеляев родился 18 марта 1918 г. в г. Бодайбо Иркутской области – центре знаменитых Ленских приисков. Отец Евгения, Георгий Георгиевич, был рабочим; переезжая с места на место, занимался монтажом и ремонтом дизелей, паровых котлов, генераторов и прочего приискового оборудования. В 1928 г. семья Пепеляевых покинула Бодайбо и в течение нескольких лет побывала в Новосибирске, Чувашии, Петропавловской и Семипалатинской областях. Практически каждый учебный год Евгению приходилось менять школу. В 1934 г. он поступил в Омский железнодорожный строительный техникум, но учебу в нем не закончил – в 1935 г. его, с детства мечтающего о небе, забрал с собой в Одессу старший брат Константин, инструктор 8-й военной школы летчиков.

В Одессе Евгений устроился на работу в авиаремонтные мастерские и, одновременно, начал заниматься в аэроклубе. В августе 1936 г. по спецнабору поступил в Одесскую военную школу летчиков.

В 1937 году курсант Пепеляев в числе первых закончил программу летной подготовки на самолете У-2 и с января 38-го приступил к изучению истребителя И-16 с мотором М-25. К ноябрю 1938 г. он освоил на «ишачке» взлет и посадку, простой пилотаж и некоторые фигуры высшего пилотажа – петлю, переворот, боевой разворот и штопор. Научился элементам воздушного боя и стрельбе по наземным целям.

Во второй половине декабря Евгений Пепеляев получил документы об окончании летной школы, звание младшего лейтенанта и направление к дальнейшему месту службы – на Дальний Восток.

В середине января 1939 г. младший лейтенант Пепеляев прибыл в Белогорск, что в сотне километров от Благовещенска – место базирования 29-го Краснознаменного истребительного авиационного полка*, вооруженного И-16 М-25. За время службы в этой части Евгений многому научился. Освоил дневные и ночные маршрутные полеты, весь комплекс высшего пилотажа на И-16, научился метко стрелять по наземным и воздушным целям, вести свободный воздушный бой, летать под «колпаком» на УТИ-4. Учился

* 29-й Краснознаменный ИАП – одна из старейших авиачастей РККА. Под названием «Первая Краснознаменная эскадрилья» сформирован в годы Гражданской войны выдающимся летчиком И.У. Павловым. В этой части ней служили такие известные летчики, как В.П. Чкалов, один из первых Дважды Героев Советского Союза С.А. Грицевец, будущий Дважды Герой Советского Союза и Маршал авиации Е.Я. Савицкий. В начале Великой Отечественной войны 29-й Краснознаменный полк был переброшен на фронт. За успешные бои под Москвой полку, первому в Советских ВВС, было присвоено звание Гвардейского. 6-го декабря 1941 г. полк стал 1-м ГвИАП.



Евгений (слева) с матерью, братом Константином и сестрой Людмилой. Одесса, 1937 г.

младший лейтенант Пепеляев быстро и уже через полгода службы в строевом полку был допущен к несению боевого дежурства.

В декабре 1940 г. Пепеляев был переведен на должность заместителя командира эскадрильи во вновь формируемый 300-й ИАП. Полк формировался на станции Архара Амурской области. В марте-апреле 1941 г., собрав 20 самолетов из трех десятков старых «ишачков», 300-й ИАП перебазировался на аэродром Желтый Яр. В 1942-м Е.Г. Пепеляев стал командиром 1-й эскадрильи, в 1943-1944 гг. служил инспектором-летчиком в управлении 254-й ИАД, в которую входил 300-й ИАП, 1945-1946 гг. – заместителем командира полка.

С начала Великой Отечественной войны Пепеляева не покидало желание попасть на фронт. Но рапорты с просьбой о направлении в действующую армию оставались без движения. Лишь в конце 1943 г. командование направило его на фронт на двухмесячную стажировку. В ноябре-декабре 43-го капитан Пепеляев в составе 162-го ИАП 309-й ИАД 1-й ВА 2-го Белорусского Фронта выполнил 10 боевых вылетов. Поучаствовать в воздушных боях не довелось – на фронте стояло затишье и активных действий в воздухе не было. Пепеляев пытался остаться в действующей армии и попытка почти удалась: был подписан приказ о назначе-



Летчики 29-го Краснознаменного ИАП В. Соколов, Е. Пепеляев, П. Радченко, В. Мясников. Аэродром Куйбышев-восточный, май 1939 г.

нии его командиром эскадрильи 162-го ИАП, но вмешался командующий ВВС Дальневосточного фронта П.Ф. Жигарев, лично знавший Пепеляева. Приказ отменили и летчику пришлось вернуться на Дальний Восток.

В августе-сентябре 1945 г. 300-й ИАП 254-й ИАД принимал участие в боевых действиях против Японии. Заместитель командира полка капитан Пепеляев выполнил 20 боевых вылетов на разведку и прикрытие войск. Японская авиация практически не действовала и стрелять довелось только по наземным и надводным целям – используя 37-мм пушку Як-9Т, капитан Пепеляев уничтожил паровоз и потопил катер.

По завершении боевых действий 300-й ИАП вернулся в Союз на аэродром Гаровка под Хабаровском, однако вскоре полку пришлось вновь покинуть Родину. В начале ноября 1945 г. в китайских портах Желтого моря началась высадка американских войск, с кораблей высадились целый полевой корпус. 300-й ИАП придали 6-й Гвардейской танковой армии, спешно перебрасываемой в Северо-Восточный Китай для противодействия американцам. Две эскадрильи и штаб полка перебазировались в Мукден, одна АЭ в Чайчунь. Из-за болезни в Союзе остался командир полка майор Карпов, и все время, пока полк пребывал в Манчжурии, им командовал Пепеляев. С 9 ноября 300-й ИАП приступил к боевой работе, ведя разведку портов и дорог. Американцы продвигались в северо-западном направлении и полеты наших истребителей осуществлялись, главным образом, в район Циндао. Противодействия нашим разведчикам не оказывалось, эпизодически пилоты 300-го ИАП видели в воздухе самолеты противника, но воздушных боев не было. В конце ноября-начале декабря, с прибытием в Манчжурию частей 6-й Гвардейской танковой армии, американские войска начали движение в сторону портов, погру-



Зам. командира 300-го ИАП капитан Пепеляев у своего Як-9. Аэродром Желтый Яр, осень 1944 г.



1-я АЭ 300-го ИАП. Сидят: Н. Жуков, И. Балдецкий, Е. Пепеляев, В. Назаркин, Агафонов. Стоят: Серухин, Абрамов, Чигарев, Унчиков, Дударенко. Аэродром Надеждинск, лето 1942 г.

зились на корабли и покинули Китай. Но 300-й ИАП вернулся на Родину лишь в марте 1946 г.

Осенью 1946 г. капитана Пепеляева направили на Высшие летно-тактические курсы усовершенствования командиров авиачастей ВВС. Вспоминает Е.Г. Пепеляев:

«...Я еще в 1945 году просился в Академию. Но у нас была такая система, что если человек нужен, то перевести его в другую организацию с повышением всегда очень трудно. Так же и меня держали, в Академию не пустили, хотя я и писал самому Главкому. Хотел я попасть и в НИИ ВВС, в испытатели, но тоже не сумел, несмотря на то, что у меня там знакомый летчик-испытатель был, Антипов Юрка. А осенью 1946 г. я сумел вырваться в Липецк. Ну, подарил командиру дивизии «Форд-8», который мне в Манчжурии подарил командующий 12-й ВА маршал авиации Худяков, заму – пистолет и часы вручил, получил санкцию и уехал...»

После года учебы в Липецке, приказом Главкома ВВС Вершинина капитан Пепеляев был направлен в 196 ИАП «парадной» 324-й Свирской ИАД* на должность заместителя командира полка. Полк в то время базировался на полевом аэродроме Волосово, что в 8 км южнее Лопасни (ныне г. Чехов) и имел на вооружении различные типы истребителей Яковлева.

Капитан Пепеляев прибыл в 196-й ИАП в декабре 1947 г. В апреле 1948-го полк получил для войсковых испытаний одну эскадрилью цельнометаллических Як-9П с мотором ВК-107А и реверсивными винтами ВИШ-107Р. Реверсивный винт оказался мощным средством торможения на посадке. Длина пробега Як-9П с таким винтом уменьшалась без малого в 2,5 раза. По предположениям летчиков, этот истребитель предназначался для авианосцев, строительство которых в то время предполагалось. Однако через 2-3 месяца эксплуатации моторы на Яках с реверсивными винтами начали выходить из строя; видимо, реверс не был для них расчетным режимом. Летом эпопея с «реверсивными» Яками закончилась. В июле 196-й ИАП перебазировался в Кубинку и в августе начал осваивать реактивную технику – Як-15. В ноябрьском воздушном параде над Красной площадью полк участвовал уже на новом истребителе. Вспоминает Е.Г. Пепеляев:

«...Пересест с Як-9 на Як-15 ничего не стоило. Самолет почти тот же, но скорость чувствовалась. Для меня в то время реактивный Як был передовой, самый лучший самолет. Правда, мало на нем было горючего. Чтобы во время парада, взлетев из Кубинки, пройти над Тушино и Красной площадью, приходилось садиться в Теплом Стане



Е.Г. Пепеляев в кабине Ла-15, 1949 г.

– для возвращения в Кубинку не хватало горючего. В Теплом Стане нас быстро заправляли и мы возвращались домой...»

В начале 1949 г. 196-й ИАП получил приказ командующего ВВС Московского Военного Округа В.И. Сталина срочно освоить новый истребитель Ла-15 и принять участие в традиционном Первомайском параде уже на новой машине. Самолеты начали поступать по 1-2 машины из разных мест. Их собирали в Кубинке, перегоняли с Горьковского завода, с аэродрома ГК НИИ ВВС в Чкаловской. К началу апреля в 196-м полку набралось более десятка Ла-15, и всего за 26 апрельских дней полк переучился на новый истребитель. Одновременно с подготовкой к параду полку было предписано провести войсковые и государственные испытания Ла-15. Если в войсковых испытаниях принимала участие большая часть летного состава полка, то для госиспытаний была создана специальная группа из четырех пилотов. В нее вошли майор Е.Г. Пепеляев и капитан А.И. Бабаев из 196-го ИАП, один летчик-испытатель МАП и испытатель ГК НИИ ВВС подполковник А.Г. Кочетков. Вспоминает Е.Г. Пепеляев:

«...Начали срочно осваивать Ла-15, прокладывая дорожку для других летчиков. Двухместного самолета не было, но вылетели все свободно. Ла-15 хороший самолет был, хотя и сыроватый... На пилотаже даже лучше МиГ-15, я мог сравнить – на Ла-15 я готовил пилотажа ко Дню Воздушного Флота и показывал его в Тушино в 49-м, а потом с Ла-15 на МиГ пересел. Но в целом, по сравнению с МиГом слабоват он был. Потолок меньше, скорость и скороподъемность ниже – у МиГа двигатель помощнее был. Слабовато оружие было, прицел, правда, тот же полуавтомат, что и на МиГе. Ла-15 по сравнению с МиГ-15 много высоты терял за переворот. МиГ, насколько я помню,

* 196-й ИАП начал формироваться 25 апреля 1941 г. К началу войны формирование еще не завершилось — утром 22 июня в полку было всего 5 летчиков, самолеты отсутствовали и лишь в конце этого дня было получено несколько МиГ-3. На самолетах МиГ-3 полк и начал войну, однако современной отечественной техники не хватало и в начале сентября 196-й ИАП убыл в г. Кадников для переучивания на американский Р-40. С середины февраля 1942 г. полк воевал на «Киттихоках» и «Томагавках», а в начале мая 43-го отправился в Красноярск для переучивания на Р-39. В июле 1944 г. 196-й ИАП получил на вооружение Як-1 и до середины ноября 44-го вел боевые действия на этом типе истребителя. Полк воевал на северо-западе, на Волховском, Ленинградском и Карельском фронтах. К концу 1944 г. война на севере уже закончилась и в декабре 324-я ИАД, в состав которой входил 196-й ИАП, получила приказ перебазироваться в Московский Военный Округ. За годы Великой Отечественной войны истребители 196-го ИАП выполнили 5022 боевых вылета и в 127 воздушных боях сбили 112 самолетов противника, потеряв при этом 54 своих машины и 37 летчиков. С 12 декабря 1944 г. полк базировался в Волосово и имел на вооружении истребители Як-3, Як-9Т и Як-9У.

1200 м, а Ла-15 – 1400-1500. На МиГе даже меньше можно было потерять. 1200 м – это по инструкции минимально допустимая высота, а я показательно делал переворот с 1000 м и МиГ выходил на двухстах, то есть всего 800 м терял. Хотел я сделать еще ниже, но начальство воспротивилось. И еще я открытие сделал, что нечего и пытаться выводить Ла-15 из штопора до высоты 5000 м. Мне было дано задание сделать переворот с высоты 11500 м. А до этого мы всё время на малых высотах летали. И вот я сделал переворот и попал в штопор, в обычный. Я выводить, а он не выходит. Тряска, стуки... Так и вертелся, только тысячах на четырех я его вывел. И я понял, что, во-первых, нечетко действовал рулями при выводе, и, во-вторых, высота... Это я сразу понял. В этом же полете я во второй раз полетел. Рули поставил так, как надо, а он всё равно до 5000 не выходил – рулям не хватало плотности воздуха. И уже на третий раз я сделал переворот, потерял на нем тысячи четыре высоты, и только тогда он у меня получился.... В общем, МиГ-15 лучше, мощнее был самолет. А если сравнивать с МиГ-15 бис, то «бис» еще более солидный был, чем Ла-15...



Подполковник Пепеляев и капитан Лапшин у МиГ-15 в «парадной» окраске перед полетом на встречный пилотаж, лето 1950 г.

При подготовке к Первомайскому параду 196-й ИАП потерял один Ла-15. При подходе к Московской окружной дороге загорелся самолет капитана Зотова. Перегорело управление рулем высоты и летчик впервые в советских ВВС успешно катапультировался из боевого самолета. В июне в 196-м ИАП произошла катастрофа – при выполнении пилотажа в зоне на Ла-15 разбился старший лейтенант Загорец. В следующем месяце снова трагедия – погиб командир полка Герой Советского Союза подполковник А.П. Шишкин. И опять это произошло на пилотаже в зоне на Ла-15. Самолет дискредитировал себя в глазах командующего ВВС округа Василия Сталина, тем более, что подполковник Шишкин был его фронтовым другом. Поступил приказ передать «лавочкины» в другие части, а 196-му ИАП переучиться на МиГ-15. Правда, летать на МиГе летчики полка начали несколько раньше, первые 9 пилотов вылетели на МиГ-15 еще в мае, в июле освоили МиГ еще 17 летчиков. Весь летный состав закончил переучивание в начале октября.

В январе 1950 г. Евгений Пепеляев отдыхал в санатории, когда внезапно пришла телеграмма со срочным вызовом в часть. По возвращении в полк выяснилось, что готовится к отправке в Китай 29-й ГвИАП и требуется срочно доукомплектовать его летчиками. Но в состав этого полка Пепеляев не попал. 14 февраля 29-й ГвИАП под командованием Героя Советского Союза гвардии подполковника А.В. Пашкевича уехал в Китай. Там этот полк оборонял от налетов гоминдановской авиации г. Шанхай, а позже, в декабре 50-го и январе 51-го, вел боевые действия в Корее.

15 февраля вместо ушедшего 29-го ГвИАП в 324-ю ИАД вошел 32-й ГвИАП. В конце марта этот полк возглавил

Герой Советского Союза С.Ф. Долгушин, до этого командовавший 196-м ИАП, вместе с ним в 32-й ГвИАП перешел и его заместитель майор Пепеляев. Главной задачей, стоявшей перед новым командованием полка, было переучивание его пилотов с МиГ-9 на МиГ-15 в кратчайшие сроки. Затем летчики начали осваивать полеты днем и ночью в сложных метеоусловиях. Кроме того, с полка «парадной» дивизии никто не снимал и парадные задачи. К парадом и показательным полетам готовился и Е.Г. Пепеляев. Вместе с капитаном В. Лапшиным он отрабатывал встречный пилотаж, который планировалось продемонстрировать на празднике Дня Воздушного Флота в Тушино. К сожалению, из-за плохой погоды сделать это не удалось.

* * *

Летом 1950 г. началась война в Корее. С начала ноября в боевых действиях начали принимать участие советские истребительные авиадивизии. 1 ноября 1950 г. выполнили первые боевые вылеты истребители 28-го и 72-го Гвардейских авиаполков 151-й ГвИАД. На следующий день вступил в бой 139-й ГвИАП 28-й ИАД. 15 ноября 1950 г. в Мукдене на основании шифротелеграммы №5564 Начальника Генерального Штаба Советской Армии генерал-полковника Штеменко специально для боевых действий в Северной Корее начал формироваться 64-й истребительный авиационный. Его командиром был назначен Гвардии генерал-майор авиации Белов. В состав Корпуса первоначально вошли 28 ИАД в составе 67-го и 139 ГвИАП и 50 ИАД в составе 177-го ИАП и ранее упоминавшегося 29-го ГвИАП. Уже воюющая 151-я дивизия официально вошла в состав 64-го ИАК двумя месяцами позже – в январе 1951 г.

Перед Корпусом была поставлена боевая задача: прикрыть от ударов американской авиации промышленные и административные объекты Северо-Восточного Китая, тылы войск КНА и КНД, ГЭС Сунхун, мосты через р. Ялуцзян и аэродромы в районе г. Аньдун.

Было ясно, что через некоторое время воюющим соединениям потребуется замена. В качестве таковой в октябре, еще до вступления советских частей в войну, была определена 324-я ИАД. В Правительственную командировку убывали 196-й и 176-й полки, 32-й ГвИАП оставался в Кубинке. 16 ноября полки 324-й ИАД, уходящие на войну, перевели на боевой штат, по которому в каждом полку должно было остаться по 32 летчика и 30 самолетов. 17 ноября Главком ВВС назначил новым командиром дивизии прославленного летчика, Трижды Герой Советского Союза полковника Ивана Никитовича Кожедуба. Тем же приказом сменился командный состав полков. 176-й ГвИАП возглавил подполковник А.С. Кошель, командиром 196-го ИАП стал подполковник Пепеляев.

Главной задачей вновь назначенных командиров стало переформирование частей – нужно было набрать добровольцев из летного состава 32-го, 176-го и 196-го полков. В командировку запрещалось брать летчиков, принимавших участие в показательных полетах, так называемых «пилотажников». Е.Г. Пепеляев, служивший и в 196-м ИАП, и в 32-м ГвИАП, неплохо знал пилотов обоих полков. Знал их подготовку, личные качества, поэтому ему не составило труда в течение 3-4 дней набрать три десятка добровольцев. Вспоминает Е.Г. Пепеляев:

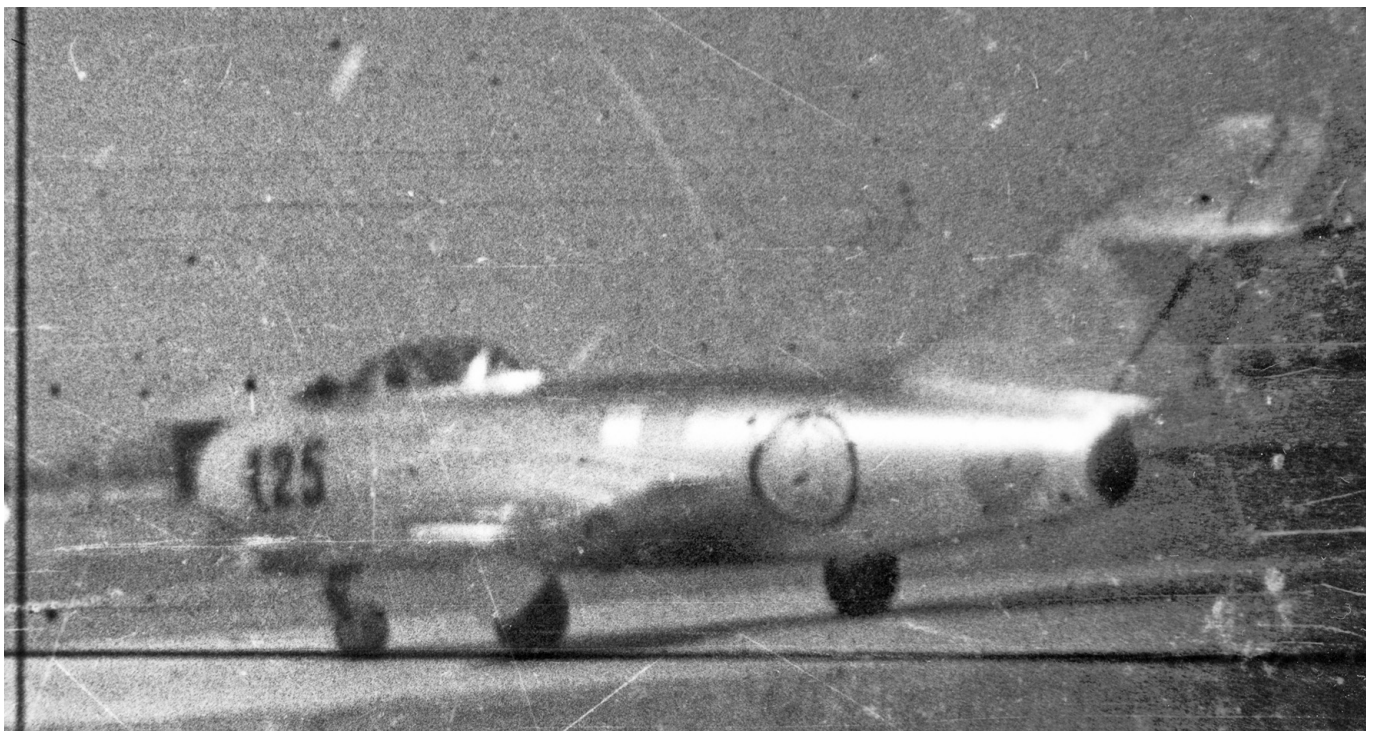
«...Все прекрасно понимали, для чего формируется дивизия, чем она будет заниматься в командировке. Большинство летчиков не проявляло особого желания ехать на войну, они уже знали, что это такое. Я же ехал в командировку с большим желанием. Во-первых, всю Великую Отечественную я стремился попасть на фронт, попробовать себя в бою. Я был твердо уверен в своей личной готовности как летчика-истребителя, как воздушного бойца. Во-вторых, я всегда помнил, что лично меня про-

шедшая война коснулась очень мало, в то время как большинство моих сверстников – летчиков, хороших друзей и товарищей, в том числе и мой родной брат Костя, – погибли на той войне. Я считал, что обязан перед памятью погибших друзей, перед государством, которое исполнило мою мечту, сделав летчиком, затратив на это немалые средства, отдать долг за всё, что было для меня сделано. И, в-третьих, я должен был реабилитироваться после аварии МиГ-15 в октябре 1950 года, когда ночью в сложных метеоусловиях я посадил самолет с убранными шасси, хотя на приборном щитке горели зеленые лампочки, означающие, что шасси выпущено...»

Самолеты разобрали и упаковали в ящики, ящики погрузили на железнодорожные платформы. Под надежной охраной эшелоны с МиГами ушли в Китай. В конце ноября – начале декабря отправился в дорогу и личный состав дивизии. Переодевать солдат и офицеров в гражданскую одежду, как это было с теми, кто отправлялся в Правительственные командировки ранее, не стали. Оставили в военной форме, ограничившись тем, что приказали снять с нее погоны, петлицы, любые знаки различия.

В декабре 1950 г. эшелоны прибыли в г. Дунфын, находившийся неподалеку от аэродрома, на котором предстояло базироваться 324-й ИАД. В авиагородке всё было подготовлено для жизни и работы советских солдат и офицеров, вплоть до обмундирования. Зима уже вступила в свои права, было холодно и снежно, дули непрерывные ветры, оправдывая название городка, – с китайского «Дунфын» переводится как «Долина ветров», – и дивизию переодели в китайскую армейскую зимнюю форму. Вспоминает Е.Г. Пепеляев:

«...Когда приехали в Китай, пока денег не было, нам выдали китайское обмундирование. Шинели горчичного цвета, синие штаны, горчичные же френчи, красные сапоги и шапки-ушанки с козырьком. Потом получили первую зарплату, вторую. Костюмы купили, шляпы, кожаные курточки – летное обмундирование там покупали. Некоторые взяли с собой куртки из Союза, но это единицы.



МиГ-15 «борт 125» (серийный № 111025) ст. л-та Гоголева из 2-й АЭ 176-го ГвИАП 324-й ИАД в кадре ФКП самолета Пепеляева. Этот снимок сделан в апреле 1951-го на аэродроме Аньдун техником самолета, случайно нажавшим на землю гашетку фотокинопулемета. Обратите внимание, что красный нос и красные элементы ОЗ ВВС КНДР выглядят белыми из-за установленного на объективе ФКП красного светофильтра.