

Список побед Е.Г. Пепеляева

Дата	Тип	Время (Пекинское)	Обстоятельства	Подтверждение противником
20.05.51	F-86	15:08-15:51	2 средних очереди из 3 пушек, Д=600-550 м, R=1/4, наблюдал попадания снарядов и их разрывы на правой плоскости, после чего самолет из левого крена сделал правый переворот.	F-86A-5NA №49-1089 или №49-13131*
11.07.51	F-86	9:34-10:23	В деле фотопленка отсутствует. Д= 600-700 м, R= 0/4, 3 длинных очереди из 3 пушек, после последней очереди наблюдал клубы черного дыма	Подтверждающих данных нет
21.07.51	F-94	9:00-9:48	2 длинных очереди из 3 пушек, Д=430-400 м, R=1/4, наблюдал падающий самолет «Ф-94» в перевернутом штопоре	Подтверждающих данных нет
21.07.51	F-94	9:00-9:48	1 длинная очередь из 3 пушек, Д=200 м, R=1/4, наблюдал разрушение хвостового оперения и беспорядочное падение самолета «Ф-94»	F9F-2B №123464
6.10.51	F-86	8:51-9:35	1 средняя очередь из 3 пушек, Д=550 м, R=1/4, результатов стрельбы не наблюдал, по пленке ФП цель поражена	F-86E-5NA №50-671
6.10.51	F-86	8:51-9:35	1 средняя очередь из 3 пушек, Д=130-122 м, R=1/4, наблюдал разрывы на фюзеляже самолета, Ф-86 левым переворотом с резким снижением пошел вниз.	F-86A-5NA №49-1319
16.10.51	F-86	15:01-15:56	5 средних очередей из 3 пушек, Д=100-80 м, R=0/4-1/4, Наблюдали: Пепеляев – разрывы на фюзеляже самолета противника; его ведомый ст. л-т Рыжков – уход самолета, атакованного Пепеляевым, в сторону Пхеньяна со снижением и шлейфом белого дыма. Пара к-на Иванова наблюдала, как один Ф-86 горящий снижался из района боя в направлении моря	F-86A-5NA №49-1147**
28.10.51	F-86	14:45-15:38	В деле фотопленка отсутствует. Д=450-400 м, R=1/4-2/4, 2 длинных очереди из 3 пушек, Ф-86 полупереворотом начал беспорядочно падать в море. Падение самолета наблюдал ст. л-т Рыжков	Подтверждающих данных нет
8.11.51	F-86	12:10-13:10	В деле фотопленка отсутствует. 2 длинных очереди из 3 пушек, Д=150-200 м, R=0/4-1/4 наблюдал разрывы снарядов на плоскостях атакованного самолета.	F-86A-5NA №49-1338
8.11.51	F-84	15:05-16:02	1 длинная очередь из 3 пушек, Д=330 м, R=1/4, наблюдал разрывы снарядов на самолете Ф-84 и разорванный подвесной бак.	F-84E №51-542
27.11.51	F-84	11:21-12:30	В деле фотопленка отсутствует. 1 средняя очередь из 3 пушек, Д=300-200 м, R=2/4-3/4, ст. л-т Рыжков, к-н Бокач, и ст. л-т Муравьев наблюдали, как атакованный самолет со шлейфом белого дыма со снижением уходил в сторону Корейского залива.	Подтверждающих данных нет
28.11.51	F-86	7:41-8:31	2 средних и 2 длинных очереди, Д=180-140 м, R=1/8, наблюдал разрывы снарядов на атакованном самолете, который с плавным левым разворотом и шлейфами дыма ушел вниз, к-н Бокач наблюдал, как атакованный самолет плавным отворотом влево со снижением и шлейфами белого дыма пошел вдоль береговой черты Корейского залива. В районе боя к-н Бокач наблюдал горящий самолет, который уходил в сторону моря, тип его не опознал. В районе боя ст. л-т Кочегаров наблюдал падение одного самолета Ф-86 со шлейфом дыма из левой плоскости.	F-86E-5NA №50-673
28.11.51	F-86	7:41-8:31	1 средняя и 1 длинная очередь, Д=280-250 м, R=1/4, наблюдал, как атакованный самолет горящий пошел вниз, к-н Бокач наблюдал, как атакованный самолет плавным отворотом влево со снижением и шлейфами белого дыма пошел вдоль береговой черты Корейского залива. В районе боя к-н Бокач наблюдал горящий самолет, который уходил в сторону моря, тип его не опознал. В районе боя ст. л-т Кочегаров наблюдал падение одного самолета Ф-86 с шлейфом дыма из левой плоскости.	поврежден F-86A-5NA №49-1184
29.11.51	F-86	13:38-14:34	1 длинная очередь из 3 пушек, Д=260 м, R=0/4, на «бочке», При ведении Пепеляевым огня, атакованный самолет Ф-86 начал делать «бочки», уходя со снижением. Ведомая пара к-на Бокач, выпустив воздушные тормоза, продолжала преследовать атакованный п-ком Пепеляевым самолет до высоты 3000 м, после чего наблюдали, как самолет противника врезался в сопку. По докладам к-на Бокач, ст. л-та Рыжкова и л-та Фролова самолет Ф-86, сбитый Пепеляевым, упал на сушу примерно в р-не Пхёнвон.	F-86A-5NA №48-301
1.12.51	F-80	15:00-15:55	1 длинная очередь из 3 пушек, Д=380-300 м, R=1/8, наблюдал разрывы на самолете противника, и после атаки самолет загорелся и начал падать, что наблюдал ведомый ст. л-т Рыжков	F-80C №49-855
6.01.52	F-86	9:46-10:41	1 длинная очередь из 3 пушек, Д=300 м, R=1/4, наблюдал попадания снарядов по атакованному им самолету Ф-86, который перешел в беспорядочное падение и упал в районе 20-30 км северо-западнее Сукчон. Остальные летчики результатов своих атак не наблюдали.	F-86E-5NA №50-655
7.01.52	F-86	8:38-9:27	2 длинных очереди из 3 пушек, Д=230 м, R=1/4, наблюдал разрывы снарядов на фюзеляже и плоскости, падение горящего Ф-86 наблюдали все летчики подразделения п-ка Пепеляева. Самолет противника, атакованный п-ком Пепеляевым, взорвался в воздухе.	F-86E-5NA №50-651
8.01.52	F-86	14:01-14:56	1 длинная очередь из 3 пушек, Д=300 м, R=1/4	поврежден F-86E-5NA №50-679***
11.01.52	F-86	10:15-11:07	1 длинная очередь из 3 пушек, Д=600 м, R=1/4, наблюдал разрывы снарядов, самолет, атакованный п-ком Пепеляевым, начал резко снижаться в юго-западном направлении, оставляя за собой белый шлейф дыма.	F-86E-5NA №50-612****

Данные по победам Е.Г. Пепеляева приведены по документам ЦАМО РФ: «Журнал учета сбитых самолетов противника», «Сведения о потерях летного состава и материальной части и сведения об итогах боевой подготовки частей 324 ИАД», «Фотоальбом воздушных стрельб 196 ИАП». Данные по потерям ВВС США приводятся по книге Warren E. Thompson, David R. McLaren. / MIG Alley: Sabres vs. MIGs over Korea: pilot accounts and the complete combat record of F-86 Sabre.

* – причиной потерь обоих самолетов указан взрыв боекомплекта

** – в одном источнике причиной потери указана потеря топлива, в другом – потеря тяги, в обоих случаях от воздействия противника.

*** – серьезно поврежден огнем МиГ-15, направлен в ремонт.

**** – по данным ФКП самолет Пепеляевым «возможно поражен», самолет, атакованный капитаном Муравьевым – «поражен, горит» самолет, атакованный капитаном Бокачем – «поражен». Падение горящего самолета, атакованного Муравьевым, наблюдали Муравьев и ст. лейтенант Иштокин (в другом источнике – все летчики группы). Падение горящего самолета, атакованного Бокачем, наблюдали Бокач и Пепеляев (упал предположительно 15-20 км южнее Кусон).

Пепеляев наблюдал разрывы на самолете противника. По американским данным 11 января 1952 г. сбит в воздушном бою один F-86. На основании анализа вышеизложенных данных, наиболее вероятно, что этот F-86 сбит либо капитаном Муравьевым, либо капитаном Бокачем.

Самолеты Е.Г. Пепеляева

Командир 196-го ИАП Е.Г. Пепеляев начал воевать в Корею на МиГ-15 с двигателем РД 45Ф 9-й серии Куйбышевского завода № 1 (серийный № 109025, бортовой № 925). Когда во второй половине апреля 1951 г. полк получил МиГ-15бис, Пепеляев пересел на самолет 7-й серии Новосибирского завода № 153 (№ 0715368, бортовой № 768). С поступлением в 196-й ИАП 10 новых МиГов 13-й серии 153-го завода, за Пепеляевым был закреплен самолет № 315325, изготовленный в начале апреля 1951 г. 19-го мая, за десять дней до приказа, распределявшего МиГи 13-й серии по полкам 324-й ИАД, три МиГ-15бис этой серии были включены в боевой расчет 176-го ГвИАП. Если в тот же день МиГи были приняты и 196-м ИАП, то есть вероятность, что свою первую победу 20-го мая Е.Г. Пепеляев одержал на новом «бисе».

Первоначально МиГи 13-й серии были покрыты лишь бесцветным лаком и несли корейские опознавательные знаки в четырех позициях (на хвостовой части фюзеляжа и снизу крыла) и с четырехзначным бортовым номером, первая пара цифр которого обозначала серию, а последняя – номер самолета в серии. Соответственно, пепеляевский МиГ имел бортовой № 1325. Позже на самолеты нанесли элементы быстрой идентификации, для 324-й ИАД ими являлись красные носы фюзеляжей. Носы окрашивались до 4-го шпангоута, т.е. до конца крышки носового отсека оборудования. При этом на левом борту первая цифра номера (единица) закрашивалась, а на правом – смывалась. Таким образом, номера на правом и левом бортах располагались несимметрично, т.е. левый был сдвинут назад относительно правого. Так № 1315325 сменил бортовой номер на 325, не менявшийся до окончания Корейской войны.

Из данной таблицы следует, что боевой счет самолетов противника, реально уничтоженных полковником Пепеляевым, составляет, как минимум, 11 машин (выделены жирным шрифтом – это те, что сбиты именно Пепеляевым, и потери этих машин признаны противником), в их числе 8 F-86 «Сейбр» – самых серьезных противников МиГов в Корейском небе. Возможно, боевой счет полковника Пепеляева следует увеличить еще на два «Сейбра», потерянных американцами 20 мая 1951 г. и 11 января 1952 г. То, что они были сбиты именно Пепеляевым, не доказано, однако вполне возможно. Таким образом, можно утверждать, что его реальный боевой счет составляет 11–13 сбитых реактивных самолетов противника. Это наивысший результат в истории реактивной истребительной авиации. На официальном счету советского пилота капитана Николая Сутягина 22 самолета противника, сбитых им в небе Северной Кореи, однако его реальный боевой счет несколько скромнее, чем у командира 196-го ИАП – доступные нам западные источники подтверждают не более 6 побед Сутягина. Наиболее результативный американский пилот, капитан Джозеф Макконелл, одержал 16 побед над МиГами, однако, если проанализировать данные по потерям 64-го ИАК и Объединенной Воздушной Армии, окажется, что и он не смог превзойти результат Евгения Пепеляева. Всего в те дни, когда Макконеллу были засчитаны сбитые МиГи, 64-й ИАК и ОВА потеряли 25 МиГ-15. При этом пилотам «Сейбров» засчитаны 64 победы над МиГами. Не вдаваясь в подробности проведенного нами анализа, сообщим его результаты: по нашему мнению, на счету Джозефа Макконелла вряд ли более 7 сбитых МиГов.

На 325-м Е.Г. Пепеляев воевал до конца пребывания 324-й ИАД на Корейском ТВД, летая на нем практически постоянно. В дни, когда 325-й находился на регламентных работах или ремонтировался после боевых повреждений, Пепеляев летал на втором самолете управления полка – МиГ-15бис № 1815399 постройки Новосибирского завода, бортовой № 899. Победа над F-80 1-го декабря 1951 г. была одержана на этой машине.

Из 19 официально засчитанных Е.Г. Пепеляеву побед, 17 были одержаны на 325-м. Если же и в бою 20-го мая 1951 г. Пепеляев участвовал на нем, то боевой счет 325-го возрастает до 18 побед.

В январе 1952 г. 324-я ИАД завершила боевую работу. Самолеты и технический состав передали в сменившую ее 97-ю дивизию ПВО. При этом МиГи 196-го полка получил 16-й ИАП, а 325-й достался заместителю командира 3-й АЭ капитану Петру Васильевичу Минервину.

Изображены:

- МиГ-15 № 109025, бортовой № 925;
- МиГ-15бис № 0715368, бортовой № 768. Особенности: пушки НС-23КМ, радиостанция РСИ-6К, антенны РВ-2 – на левой консоли в районе законцовки и на правом борту фюзеляжа в районе пушки Н-37Д;
- МиГ-15бис № 1315325, бортовой № 325. Особенности: пушки НС-23КМ, радиостанция РСИ-6К, антенны РВ-2 – на левой консоли в районе законцовки и под корневой частью правой консоли;
- МиГ-15бис № 1815399, бортовой № 899. Особенности: пушки НР-23, радиостанция РСИ-6К, антенны РВ-2 – на левой консоли в районе законцовки и под корневой частью правой консоли.

Самолеты Е.Г. Пепеляева

