



## ТИТОВ Федор Иванович. Воевал на Ил-4



*Воевал на бомбардировщиках Ил-4 и В-25. Выполнил 297 боевых вылетов, в том числе, 3 – на Дальнем Востоке. Герой Советского Союза. После войны служил в Советской Армии, полковник. Выйдя на пенсию, работал руководителем полетов в Воронеже.*

Почему пошел в авиацию? Случайно. Мой брат и его товарищ, тоже с нашей деревни, то никуда не спешили, а тут вдруг еще четырех нет, а они куда-то по-быстренькому уходят. Я спрашиваю: «Куда вы спешите?» — «Мы поступили в аэроклуб». — «Я тоже хочу!». Окончил аэроклуб без отрыва от производства, приехала комиссия, проверили технику пилотирования, сдал теорию...

Так получилось, что в первый набор в истребительную школу я не попал, вместе со мной не попали и еще одиннадцать человек, получивших «отлично» по пилотированию. Думаю, что нас «придержали». Организовали тренировочный отряд, подлетывать. Часть из этих двенадцати человек сделали инструкторами. А в декабре 1939-го был призван в армию и зачислен курсантом Таганрогской школы бомбардировщиков. Быстро прошли курс молодого красноармейца. И сразу стали летать на Р-5, а потом и на СБ. После Р-5 это машина! Отобрали самых способных и гнали... везде бегом, по 10 часов занятия. Должны были учиться четыре года, а учились всего два.

— Как восприняли приказ Тимошенко (Приказом № 0362 от 22 декабря 1940 г. выпускникам военно-авиационных училищ и школ присваивалось звание «сержант»; ранее они получали звания младших лейтенантов или лейтенантов, - ред.)?

— Ужас. Из взводов сразу начали бежать, из училища убегали. Две ночи в казарме стоял гул, никто не спит, подушки летят, сапоги летят. Дежурные офицеры всю ночь ходят по казарме, успокаивают. А ведь уже было пошито обмундирование, только кубики привинтить.

В войну я уже получил старшего сержанта, потом старшину. Командиром звена стал еще старшиной — уже 90 вылетов сделал! А тут приходят старший лейтенант и лейтенант ко мне в подчинение... Зато в 1943 году сразу получил три звания: младшего лейтенанта, лейтенанта и старшего лейтенанта.



*Бомбардировщики Ил-4 готовы к боевому вылету*

В апреле 41-го отправили по полкам. Наш полк базировался в Выползово. В районе Твери, Валдай недалеко. Там самолеты были ДБ-3М.

Через месяц отобрали 10 экипажей на переучивание на ночников. Отправили нас в Рязанскую школу. Готовились целиком экипажами. Но немец наступал быстро, школа эвакуировалась в Среднюю Азию. Мы поехали эшелонами, а самолеты перегоняли. Самолеты уже были старенькие, и половина их в пути осталась. В Коршах мы там целый год учились. Только в июле 1942 года приехали в Монино в 728-й полк. Этот полк был образован из двух разбитых летом 41-го. В этом полку воевал до конца войны, выполнил 294 боевых вылета со своим экипажем и три вылета на Дальнем Востоке с другим экипажем.

— *Говорят, Ил-4 достаточно сложный самолет?*

— Для такого самолета у него слабые моторы. На взлете он был трудный, его разворачивало. Как только упустишь, не удержишь. А так... я привык. Летал потом на Б-25. Мне они не слишком понравились. Вроде хороший самолет, моторы хорошие, три ноги — едешь как на такси. Ну, может, скорость побольше была немножко. Зато на Ил-4 я набирал высоту до 7800, а на этом до 4500, и все, дальше не идет!

— *Из тех целей, на которые вы летали, у кого была самая сильная ПВО?*

— Где как... В Минске стоял один прожектор, мы его называли «старшина». У него луч здоровый, широкий, на вершине даже раздваивался, как ласточкин хвост. Как «старшина» загорится, значит, кто-то попался.

— *Перед боевыми вылетами провозили в прожекторах? Ведь в прожекторах можно потерять ориентировку и свалиться...*

— Во время войны — нет. Главное, на него не смотреть. Только на приборы — и уходи. У нас один экипаж так и погиб в прожекторах, причем над своей территорией. Поначалу взлетали на стартовые костры — вначале полосы два и в конце два. Потом стали ставить слабенький

прожектор. Один экипаж все время жаловался, что им он мешает, слепит. Летали тогда под Сталинград, где-то в районе Борисоглебска другие экипажи видели, как его поймали наши прожектора и он упал. Видимо, потерял пространственную ориентировку.

Помню, несколько раз летали на Будапешт. Все шло как обычно, а тут километров за сто включились прожектора, которые стояли как бы полосой. Не отвернешь — горючки в обрез... Я сразу прикинул, что пришли истребители и будут ловить тех, кто пойдет в обход на фоне прожекторов. Говорю: «Пойдем напрямую, не будем обходить». Только зашел в это поле — справа самолет горит, один, второй, третий — это те, кто пошел обходить. Я отбомбился, развернулся и опять полетел через прожектора.

— *Сколько брали на Ил-4 бомбовой нагрузки?*

— Когда как. На дальние цели десять соток. А бывало полторы тонны брали. Я максимально брал 1750 килограмм: десять соток в бомболюках и три по 250 на внешней подвеске.

— *Какое было максимальное количество вылетов за ночь?*

— Когда началась Курская битва, в первую ночь мой экипаж сделал три вылета. Ночи-то короткие были. В одну сторону 1 час 20 минут. Туда и обратно — порядка двух с половиной часов. Один раз попал... Может, на полевой аэродром выскочил... Не знаю. Высота 2000 метров была, как зенитка врежет! И крупнокалиберная, и эрликоны. Как я вывернулся?! Прямо ужас!

По два вылета часто делали. Даже Хельсинки бомбили два раза в ночь в начале 1944 года. Страшно... внизу вода. Даже если выпрыгнешь, то замерзнешь...

— *Блуждать приходилось?*

— Нет. В Клину и в Серпухове стояли две «пчелы» — приводные радиостанции, которые крутили пластинки. Как только линию фронта пролетел, вышел на свою территорию, сразу штурману говоришь: «Музычку давай». Временные потери ориентировки случались, конечно.

— *Фотоконтроль был?*

— Был. Последним идет специально отобранный экипаж и фотографирует. Это опасная работа. Надо курс держать, скорость и высоту. Мне фотографом ни разу летать не приходилось.

— *Какое соотношение боевых и небоевых потерь в полку?*

— Боевых больше, конечно.