

Герой семьи – герой народа. Человек и самолёт

«Только тот народ, который чтит своих героев, может считаться великим»

К.К. Рокоссовский

Василий Александрович Борисов родился 12 апреля 1913 года в крестьянской семье в селе Гор-Пневиц Переяславского уезда Владимирской губернии. Сейчас это село Гора Пневиц Калязинского района Тверской области.

После окончания сельской школы семья переезжает в село Глухово под Богородском (с 1930 года – Ногинск Московской области).

Окончив 7 классов в 1928 году в с. Глухово, долго не мог найти работу. Только в 1929 году по направлению биржи труда устроился в «Стальстрой» арматуриком. Работал на строительстве завода топливной аппаратуры, прядильной фабрики, Ярославского резинового комбината. В 1930 году без отрыва от производства окончил подготовительное отделение строительного техникума, но приём в техникум был отменён, и Борисов вернулся в Глухово. В том же году вступил в ВЛКСМ (комсомольский билет № 1315693), в рядах которого состоял до вступления в партию.

В мае 1931 года по путёвке Ногинского райкома комсомола поступает в 1-й Московский авиатехникум, который вскоре преобразовывается в 3-й Саратовский. После прохождения высшей не войсковой подготовки в 1933 году был направлен по спецнабору авиатехникумом во 2-ю Тамбовскую авиашколу пилотов ГВФ в 1 отряд 2 эскадрильи. Учёбу совмещал с работой авиатехником – так началась его служба в авиации. Окончил авиашколу пилотом 4 класса в 1935 году.

С этого года начинается его трудовая, боевая, героическая деятельность. Он просится на Дальний Восток, чтобы изучить, изведать, испытать отдалённые уголки горячо любимой Родины.

Первые самостоятельные полёты в Дальневосточном управлении Гражданского Воздушного Флота. Хабаровск, о котором мечтал... Через 6 месяцев – уже командир звена, покорявший друзей находчивостью, смекалкой, чёткостью, решительностью.

Борисов водит самолёты по самым трудным трассам. Он одним из первых лётчиков-дальневосточников налетал миллион километров без аварий в любых метеоусловиях на самолётах любого типа. Хабаровск, Владивосток, Иман (сейчас Дальнереченск Приморского края), Петропавловск-Камчатский – здесь он осваивает трассы Дальнего Востока и Севера, авиалинию Петропавловск-Камчатский–Эссо. Полёты совершал на отечественных самолётах: У-2, ПО-2, ПР-2. Выполнял задания по перевозке ответственных и чрезвычайно необходимых грузов в отдалённых восточных и северных районах в невероятных условиях тайги и непогоды. Жители выбирают его депутатом райсовета Приморского края.

18 августа 1937 года – знаменательный день в жизни Борисовых. Это был День Воздушного Флота. На Дальнем Востоке по обычаю лётчики катали местных жителей на самолётах: круг над городом. В открытую кабину самолёта уселись двое – девушка Тоня и жена какого-то городского начальника. Катали их лётчик дольше всех, так, что женщину укачало. Пока лётчик приводил её в чувство, девушка решила выпрыгнуть из кабины. Так и поступила: прыгнула на серебристую плоскость крыла и пробила его каблучком. Думала, что металл, а это перкаль, покрашенная эмалитом материя. Со страху убежала девчонка, а лётчику запала в сердце. Это была Тоня, 19-летняя школьница, сирота, сестра Ивана, механика, работавшего вместе с Борисовым, воспитывалась в семье старшего брата Кирилла. Вскоре Василий Александрович добивается перевода на Камчатку. А перед отъездом подарил Тоне бюстик Пушкина, повесив на его шею серебряный медальон с крошечной своей фотокарточкой.

Путь долгий. Двенадцать дней шли туда пароходом. В качестве багажа ехали с ними в трёх ящиках гидросамолёты, на которых он с товарищами (в их числе был брат Тони – Иван Иванович Золотоверхов), облетел весь громадный полуостров, берега океана.

Через год, получив долгий северный отпуск с 1 декабря 1938 года, поехал в Ногинск. Там времени даром не терял – поступил на курсы боевой подготовки. Пять месяцев осваивал точное бомбометание на скоростном бомбардировщике, всаживая в мишени цементные бомбы. А Тоня училась, поглядывала на Пушкина и... ждала. От Борисова приходили то письмо, то посылка, а вот решающего слова всё не было.

После отпуска Борисов уже командир 303 учебно-тренировочного отряда ДВУ ГВФ в п. Архара. Приезжает он в Артём, город, где живёт Тоня. Она уже учительница, работает в начальной школе. И вот – Борисов! Приехал спросить совета: «Где мне быть: здесь или в другой области?» Трудно далось объяснение в любви командиру. Пышной свадьбы не было... С этих пор длинную счастливую жизнь они прожили вместе.

Архаринский райком Амурской области, тогда Приморского края, 27 марта 1940 года принимает Василия Александровича в партию. Через год его выбирают секретарём первичной парторганизации «Аэропорт» во Владивостоке. За отличные стахановские образцы работы Борисов 10 декабря 1940 года был удостоен звания и знака «Отличник Аэрофлота». А в конце месяца у них с Тоней родился первый ребёнок, сын Юрий.

В доме радость, а в мире тревожно – воюющая Испания, агрессивный нацизм в Германии... И вот война докатилась до нашей Родины. Вероломное нападение на нашу страну.

С самого начала войны Василий Александрович неоднократно писал рапорты с требованием отправить его на фронт. В ответ: «Работайте. Когда надо, вызовем». Устав ждать нужного ему ответа, Борисов прилетел в Хабаровск, предстал перед начальством: «Фашист к Москве лезет, а я здесь сижу!» И был выставлен за дверь. Однако, уходя, он предупредил секретаря, что будет поблизости. Уже через 2 часа: «Борисов! Тебя к командиру! Срочно!» Разговор короткий: «Ну, твоё счастье, партизан. Бери машину и в аэропорт...»

Так с 5 сентября 1941 года он – командир авиаэскадрильи 12 авиагруппы особого назначения ГВФ по перегону бомбардировщиков на фронт. Пока только перегонщик самолётов-бомбардировщиков, но надежду попасть на фронт не терял. 5 января 1942 года он, уже пилот 2-го класса, был откомандирован в распоряжение командира 750 дальнебомбардировочного авиаполка. Встретив там старого друга аэрофлотца, уговаривал его помочь остаться в действующей армии. Настойчивые просьбы о том, что его место только в бою, 20 января 1942 года были удовлетворены. После первого контрольного вылета, назначен на должность командира звена 750 авиаполка 17 авиадивизии дальнего действия Ставки Главнокомандующего Красной Армии бомбардировщиков ИЛ-4, базирующегося в Раменском Московской области.

Командир звена, заместитель командира авиаэскадрильи, авиаполка, инспектор-лётчик 2 гвардейского авиакорпуса дальнего действия. О его полётах ходили легенды, писали заметки. За первые месяцы – 56 боевых вылетов. Первой боевой наградой стал **орден Красного Знамени** (№ 26324 приказом от 29 марта 1942 года), а вскоре – очередное звание капитана.

Душевно пишет о военных страшных годах друг Василия Александровича, его штурман Иван Иванович Киндюшев в книге «К победным рассветам» из серии «Военные мемуары»: «Душой экипажа был командир В.А. Борисов. Его часто называли рыцарем неба, а штурман эскадрильи Семён Чугуев дал ему меткое прозвище Царь Борис. Ибо небо для Василия было родной стихией, его царством».

В мае 1942 года начался новый этап деятельности соединения – налёты на военно-промышленные объекты противника. Полёты в глубокий вражеский тыл врага требовали от экипажей умения бережно расходовать топливо. Командир дивизии отобрал наиболее опытных и умелых командиров экипажей, способных выдержать большое напряжение. Среди них был и Василий Александрович.

Майская ночь 1942 года. После хорошей «трёпки» над целью в тылу врага самолёт возвращается на подмосковный аэродром. Радист докладывает: над аэродромом – вражеский истребитель. Борисов решает сесть с ходу, не делая обычной «коробочки», уходить некуда, горючее на исходе. На высоте тридцати метров выше правого мотора проходят огненные трассы, но крупнокалиберный пулемёт ИЛ-4 отгоняет врага. Потерпев неудачу в воздухе, немецкий лётчик обрушивается на посадочную полосу серию бомб. Всё напрасно. Самолёт Борисова остаётся целым и невредимым.

Кроме вылетов в глубокий тыл противника в районы Кёнигсберга (Калининграда) и Ангенбурга (Венгожево, Польша) 4 и 25 мая 1942 года, к июлю 1942 года совершил ночные вылеты по бомбардированию стратегических объектов и скоплению войск противника в районах военных действий – Псков, Чудово, Дно, Витебск, Смоленск, Орша, Брянск, Харьков, Полтава, Днепрпетровск, Орёл, Брянск и др. После награждения орденом Красной Звезды совершил 24 боевых вылетов, из них 23 – ночью. Всего к июлю – 80 вылетов, 79 – ночью.

Штурман экипажа Герой Советского Союза И.И. Киндюшев вспоминает об одном из таких полётов:

«Поставлена задача: нанести бомбардировочный удар по железнодорожному узлу Брянск. На этот раз мы идём в голове эшелона обеспечения. Нам необходимо отыскать и обозначить цель, создать на ней очаги пожаров для того, чтобы основной эшелон бомбардировщиков «бил по огоньку». Немцы стремятся сорвать наш удар. На подходе к Брянску чернота ночи словно раскололась. Навстречу самолёту понеслись огненные светлячки, сливаясь в красноватые нити. Одновременно в небо взметнулись голубоватые лучи прожекторов. Вот они качнулись и замельтешили по небосводу, образуя сплошное поле света. Внутри светового купола бурлили разрывы снарядов. А за границей светового поля носились вражеские истребители, готовые каждую секунду атаковать наши корабли.

Земля шлёт экипажу смерть. Прожекторы мешают прицельному бомбометанию, слепят глаза. Несмотря на всё это, надо сбросить бомбы точно. Ведь за нами идёт основная масса бомбардировщиков, и хорошо подожжённую цель они лучше обработают. А злое разрывы появляются и справа, и слева. Кажется, ещё мгновение — и они поразят машину. Сбрасываю «зажигалки». Затем начинается бомбометание. Уходя от цели, наблюдаем над Брянском сплошное море огня. Нас атаковал истребитель. Борисов резко меняет направление и высоту, и в те же секунды по левому борту пронеслись синеватые нити трасс фашистских снарядов. Вспышки разрывов настолько близки, что воздвигают перед самолётом невидимый барьер из осколков. Небо вокруг багрово-чёрное от огня и дыма. Пробриться сквозь полыхающее огнём небо — дело нешуточное. Но самолёт, словно рассекая грудью клубы разрывов, твёрдо идёт своим курсом».

Его самолёт первым в полку поднял двойной груз бомб. Правда пришлось обхитрить техника-оружейника. «Слушай, дорогой, подвесь 10 бомб внутрь, а 3 бомбы наружу». — «Так это же будет 2 тонны!» — «Почему 2 тонны? Ты мне подвесь 10 штук по 100 внутрь — это будет 100 кг. И подвесь, пожалуйста, мне наружу 2 по 250 сбоку и в середине 500. Это всего будет ну, сколько? Ну 1100!» Конструктор самолёта ИЛ-4 Ильюшин новаторство одобрил. Двойной груз бомб — это означало двойной удар по врагу. Вскоре наружу подвесили уже три по 500 кг. По-борисовски стали летать все военные лётчики. Этот опыт очень пригодился в боях за Сталинград и Ленинград. Борисова премировали тогда трофейным мотоциклом.

8 июля того же года командование 750 авиаполка, с 18 июля — 3 гвардейского авиаполка дальнего действия, представляет его к награждению орденом Отечественной войны I степени.

За время рассмотрения представления командованием Борисов неоднократно делает ещё вылеты в глубокий тыл противника. **Уже 9 августа, а потом и 3 сентября 1942 года, в то время, когда фашисты были в 30 км от Сталинграда, экипаж Борисова летит на Берлин.** Внизу распластавшаяся черным пауком столица рейха. Вокруг полощут лучи прожекторов, разрывы зенитных снарядов, но 100-килограммовые «поросята» летят точно в цель. Внизу — море огня. В небе лучи прожекторов, всё гуще разрывы зенитных снарядов. Задание выполнено, машина Борисова берёт курс в родные края. Стрелка высотомера показывала одно из конечных делений. Каждое движение на этой высоте над плотным слоем облаков давалось с трудом. Штурман Киндюшев делал необходимые измерения и расчёты. Вернувшись на базу, лётчики видят: обшивка правой плоскости иссечена и порвана. Борисов признаётся: «Я слышал какой-то свист, но так и не мог понять его происхождения». Около 10 часов длился этот трудный и опасный полёт, который помимо военного имел ещё и большое политическое значение.

Почти все вылеты ночью! А сколько их было, боевых вылетов в годы войны! Выполняя задания командования, бомбил промышленные и стратегические объекты в городах противника. Как следствие очередное звание гвардии майора.

31 декабря 1942 года – передышка. Он с семьёй. И вдруг в репродуктор слышат Указ Главнокомандующего И.В. Сталина: «За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте с немецкими захватчиками и проявленные при этом отвагу и героизм присвоить **звание Героя Советского Союза** с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда»... гвардии майору **Борисову Василию Александровичу**.

Своим ушам не поверил, считал, что просто честно выполнял боевые задания... скромным был человеком!

Наградили его в Кремле 8 января 1943 года. А через 9 месяцев у Борисовых было уже двое детей, родилась дочь Галина.

Август 1943 года. Блокада Ленинграда прорвана, но немцы ещё у стен колыбели революции, они стараются прорваться в город, стремятся разрушить его непрерывными обстрелами в отместку за своё поражение.

Борисову поручено бомбардировать фашистские батареи. Под фюзеляжем у самолёта 1000 кг смертоносного груза, но вдруг несчастная случайность: при взлёте не убралось шасси. Садиться? Но как?

Словно ничего не случилось Борисов вместе со всеми ведёт самолёт к цели. Отбомбившись, на обратном пути лётчики обнаруживают: пробита покрышка левого колеса. «Прострели и правую», – приказывает командир штурману Киньдюшеву.

Борисова давно уже знали как классного лётчика, со своим почерком. Теперь он ещё раз подтвердил своё мастерство: с пробитыми шинами машина садится как ни в чём не бывало. Только чуть накренилась на одно крыло. С января 1944 года он уже гвардии подполковник.

Из близких родственников семьи Борисовых воевали пятеро, даже отчим, который по здоровью не подлежал призыву, служил писарем в штабе дивизии.

Однажды подо Львовом Василий Александрович случайно встретил младшего брата Александра – тот был солдатом, стоял на старте – встречал и отправлял самолёты на боевые вылеты. Старший брат посадил младшего на свой бомбардировщик стрелком-радистом, и в бою над Свинемюнде (Германия) Александр спас ему жизнь – сбил подкрavшийся сзади «Фокке-Вульф 190».

В документах военного времени указано, что Василий Александрович Борисов совершил за время войны 284 боевых вылетов. В документах есть не состыковки и если посчитать самим, то как минимум 286. Но что делать с несостыковкой, просто ошибка или не все количество вылетов указано? Посмотрим послевоенные документы. В автобиографии, подписанной отделом кадров, и в письме, составленном первым заместителем министра министерства гражданской авиации, указано 318 боевых вылетов. Если в документах военного времени посчитать вылеты в глубокий тыл врага, то получится не 20 вылетов как указано в самом документе, а 29 – в глубокий тыл врага (21 – боевой вылет ночью, 2 – днём, 6 – на разведку ночью). Василий Александрович в совершенстве изучил матчасть самолётов Р-6, М-БР-2, Дуглас, СБ, А-20-Ж, Б-25, ИЛ-4 и уверенно на них летал в любых метеоусловиях на полный радиус. Самые сложные боевые задания поручались ему. Борисов был секретарём партийной организации. Первым вылетал на любое боевое задание, заряжая своим азартом всех лётчиков. За всю войну не было ни одного ранения. Лучший безаварийный лётчик авиакорпуса. Кроме указанных наград был награждён **7 медалями за оборону и взятие городов** (в орденской книжке указано 9 медалей, но подтверждено по документам, фото, только 7, возможно 9 – это общее число медалей на момент заполнения книжки, включая медаль «За боевые заслуги» и «За победу над Германией»), ещё одним **орденом Ленина**, второй раз **орденом Красной Звезды**, медалями «За боевые заслуги» и «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.».

Демобилизовавшись 24 января 1946 года в звании гвардии подполковника, Василий Александрович поступил на службу в «Желдорпроект» ГУЛЖДС НКВД (с 15.03.1946 – МВД) СССР в Москве. Пока не обустроился семья оставалась на прежнем месте в Киеве. Там и родился сын Виктор. И опять Север! Воркута, Салехард, Ермаково. С 6 сентября 1952 года – начальник управления воздушного транспорта «Дальстроя». При его преобразовании в гражданское предприятие Борисов уходит из системы МВД в запас гвардии полковником, а с 18 апреля 1955 года он – командир Магаданской авиагруппы Дальневосточного территориального управления (ДВТУ) ГВФ. Во время работы в системе МВД и ДВТУ ГВФ принимал участие в строительстве ряда строек Заполярья, Колымы, Чукотки, делал аэрофотоснимки для проектирования Байкало-Амурской магистрали, сопровождал корабли Северным морским путём, занимался геодезией, аэрофотосъёмками, спасал людей, совершил самый длинный по тем временам рейс по маршруту Мильково – Усть-Камчатск – остров Карагинский – Палана – Тигиль – Усть-Хайрозово – Большеорецк.

Полёты на Севере и в мирное время весьма трудны и опасны. Погода преподносит сюрпризы, а посадочные площадки далеки от идеала, не редки и рискованные случаи – прямо как опасные военные полёты. Однажды в Обской губе, судно, буксировавшее две баржи, на которых находились не менее 200 пассажиров, вмерзло в лёд. Операцию по спасению людей поручили Борисову. Лёд около барж был тонкий и спасение могло обернуться трагедией. «Надо лететь, садиться и спасти людей! Иного выхода нет!» – сказал Василий Александрович. Когда он на самолёте ПО-2 совершил посадку около барж, ликовали все! Операция по спасению людей длилась почти сутки. Сначала Борисов В.А. с пилотом Прокофьевым А.А. перевозили пассажиров на берег, а оттуда люди пересаживались на самолёт ЛИ-2, пилотируемый А.А. Кошевым.

За подвиг по спасению людей в мирное время В. А. Борисов позже был представлен к награде.

24 апреля 1950 года переведён в **пилоты первого класса**. За образцовое выполнение заданий, проявленные при этом мужество и высокое лётное мастерство награждён 9 декабря 1950 года **орденом Трудового Красного Знамени**. 19 мая 1954 года – **знаком «Отличник социалистического соревнования»**.

Василий Александрович постоянно повышал своё мастерство. В 1954 году окончил курсы по освоению вертолётки Ми-4 (В-8 (Ми-8) – 1966 г., Ми-6 – 1969 г., Кременчугская ШВПП). Эти машины, не требующие взлётно-посадочных полос, полюбились ему за своеобразие, маневренность, компактность. С борта вертолётки под командованием Борисова кинооператор снимал жерла вулканов Камчатки.

Во время службы в Салехарде неоднократно избирался членом пленума Ямало-Ненецкого окружного комитета ВКП(б) Ямало-Ненецкого национального округа Тюменской области (сентябрь 1951 г.), депутатом Ямало-Ненецкого окружного Совета депутатов трудящихся Тюменской области (декабрь 1950 г.). Во время работы в Магадане – депутат Магаданского областного совета.

По окончании им 10 июля 1959 года Курсов усовершенствования высшего и старшего начальствующего состава ГВФ в Ленинграде министр авиации Логинов 17 июля 1959 года приказом переводит Борисова начальником аэропорта «Шереметьево». Преобразование военного аэродрома в гражданское предприятие – нелёгкое дело. Однако, свойственные Борисову принципиальность, желание знать предмет руководства, ответственность, сердечность, дисциплинированность, умение сплотить коллектив, требовательное и одновременно заботливое отношение к людям позволило вывести аэропорт «Шереметьево» в крупнейшее предприятие страны.

Но в 1961 году Борисов откровенничает с руководством авиации, что руководить – не его стихия, его стихия – летать. С трудом убедил руководство Министерства, что его место в Полярной авиации. Добился. И опять Север. Осваивал Северный полюс с длительным дрейфом на льду. Сопровождал научно-исследовательские экспедиции: станции Северного полюса, грузы, оборудование, людей, искал затёртые льдами суда и т.д.

Командование наградило его наручными часами с гравировкой на обратной стороне «Борисову В.А. за освоение Северного полюса от Командования ГУ ГВФ СССР, 1964 г.», позже за внедрение вертолётов с базированием на дрейфующих льдах 18 мая 1965 года был удостоен **бронзовой медали ВДНХ**.

С октября 1965 года по июль 1966 года командовал авиаотрядом 11 Советской Антарктической экспедиции. Как-то во время посадки в Южном море в заливе Рыбий Хвост лёд оказался хрупкий, совершенно необычным, сотовым. Люди благодаря чётким и правильным действиям командира были спасены, а вот от самолёта остался только след чёрного силуэта в двухметровом панцире льда.

8 августа 1967 года отыскал в Северном Ледовитом океане у полуострова Ямал научно-исследовательский карбас «Щелья» и помог учёным. Один из них - Скороходов Михаил Евгеньевич, описал это в пятой главе своей книги «Путешествие на "Щелья"».

Обладая большим опытом командно-лётной работы, умело руководил лётным составом и охотно передавал свой опыт молодёжи. Успешно сочетал свою командную лётную работу с общественной, неоднократно избирался в партийные и советские органы. В 1968 году окончил обучение в Университете марксизма-ленинизма. Прошёл обучение и в школе лекторов-международников при Ленинградском РК КПСС Москвы.

«За безаварийную работу и освоение новой авиационной техники 16 августа 1968 года Борисову присвоено звание **«Заслуженный пилот СССР»**.

К концу 1969 года налетал более 11 500 часов, из них более 4000 часов – ночью, на вертолётах – более 2500 часов.

По состоянию здоровья был списан с лётной работы 1 января 1970 года, но продолжал служить авиации в Полярном управлении ГВФ, Управлении применения авиации в народном хозяйстве, Министерстве гражданской авиации, в Центральном управлении международных воздушных сообщений. Его производственный стаж, с учётом участия в Великой Отечественной войне (1 день за 2) – 50 лет. Авиации отдал 45 лет, включая обучение (авиатехникум, авиашколу, КУНС), гражданской авиации, включая обучение на КУНС – 39 лет, полётам – 31 год своей жизни. 26 октября 1976 года ушёл на отдых по собственному желанию.

Но Борисов дома не сидит. Он – председатель Совета ветеранов, член президиума общественной организации ветеранов дальней авиации. Был немногословен, говорил только по существу. Может поэтому к его предложениям всегда внимательно прислушивались. Активный и ответственный Василий Александрович каждую первую среду месяца посещал Клуб Героев Советского Союза – это было свято. Был постоянным членом комиссии по делам несовершеннолетних. Как заведующий Лобненского бюро жалоб Мытищинского комитета народного контроля, внештатный инспектор Московского областного комитета народного контроля, много душевных сил приложил для наведения порядка, отстаивая справедливость, честность, принципы.

Быть нужным людям, отдавать им всего себя без остатка, бороться за каждого встретившегося на его пути, бороться за то, чтобы жизнь стала справедливее, радостней, прекрасней – в этом он видел смысл жизни, своё предназначение.

При огромной массе дел и занятости он не забывал о тех, кому нужна помощь. Так он писал откровенные письма мальчишкам, которые оступились, оказались правонарушителями, а те понимали и стремились не прислушаться к советам Героя. Сколько он спас податливых, не имеющих чувства собственного достоинства, слабых духом!

Постоянно вёл воспитательно-патриотическую работу в коллективе и парторганизации, был лектором-международником. Выступая, Василий Александрович, всегда говорил о своих боевых товарищах, о своем экипаже, считал, что «Золотая Звезда» Героя – награда всему его экипажу. Никогда не стремился быть на переднем плане, держался скромно. Привлекал чуткостью, вниманием, открытостью и доброй улыбкой.

Так в октябре 1966 года пришёл в школу № 3 Лобни. Во всех делах, начинаниях, в праздники и будни, в походах был с учениками школ. Его все уважали. А ученики 5 «А» класса, отряда «Стремительный» изъявили желание назвать свой отряд в его честь. Дети оказались настойчивыми и за хорошую учёбу, трудолюбие отряд был удостоен почётного и высокого звания: «Отряд имени Героя Советского Союза Борисова В.А.». Когда ребята закончили школу они вышли с предложением передать имя отряда пионерской дружине школы. И в 1977 году пионерской дружине присвоили имя Героя Советского Союза Борисова В.А. Василий Александрович был смущён и взволнован. Очень высокое доверие, боялся не оправдать его.

Дважды избирался депутатом Лобненского горсовета 17 и 18 созывов. В 1981 году 18 декабря удостоен звания **«Почётный гражданин города Лобня»**.

Он умер через несколько дней после того, как отметил своё 80-летие, 20 апреля 1993 года. Последним его предсмертным поступком было внесение в кассу Лобненской коммунистической организации положенные уставом взносы. Только вот в ведомости расписаться не успел.

Василий Александрович прожил славную, достойную, честную жизнь.

Родина оценила его заслуги: награждён **7 орденами, 19 государственными медалями, 10 знаками отличия, 5 званиями, 12 благодарностями от Верховного Главнокомандующего, 4 госграмотами, бронзовой медалью ВДНХ и др.**

14 апреля 1995 года по просьбе ученического и учительского коллективов решением Лобненской городской думы средней школе № 3 присваивается имя Героя Советского Союза – Борисова Василия Александровича.

Василий Борисов – так назван один из воздушных лайнеров Аэрофлота. Его имя увековечено в названии улицы города Лобня, о чём свидетельствует памятная доска на доме 24 корпус 1, в имени школы №3 Лобни. Его помнят в Росавиации, на Камчатке, Колыме, в Воркуте на здании штаба в аэропорту и на площади Победы, как и в Лобне, установлены памятные доски. В Калязине – памятная стела в парке Победы, в Салехарде – памятная плита на площади Победы, в Полтаве на плите у памятного знака героям авиации дальнего действия выбито его имя. Упоминание его имени есть в музеях и библиотеках, в книгах, статьях, документальном фильме, роликах, в электронных ресурсах.

Помним его и гордимся!

Семья Ивана Васильевича (правнук Борисова В.А.): Иван Васильевич Сидоренко, брат Василий и сестра Варвара Бельсковы