

Герой семьи, герой народа. Человек и самолёт

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

К. К. Рокоссовский

Я стою в терминале Шереметьево, смотрю на взлётную полосу, передо мной самолёт «В. Борисов», а брат рассказывает, что этот лайнер совершил свою первую посадку 26 августа 2012 года и назван в честь прадеда. Снимает с руки часы, даёт мне. Читаю надпись на обороте: «Борисову В.А. за освоение Северного полюса от командования ГУГВФ СССР 1964 г.», а в голове мелькает мысль – «Какой был этот человек, если его помнят, ценят не только в нашей семье через много лет как его не стало!»



Самолёт «В.Борисов» и семейная реликвия - часы Василия Александровича Борисова, подаренные ему командованием ГУГВФ СССР, 1964 г.

9 апреля 1914 года во Владимирской губернии в селе Гор-Пневиц (ныне с. Гора Пневиц Тверской области) родился Василий. Рано остался без отца. Детство было трудное, голодное и мама прибавила 1 год, чтобы его взяли в школу, там кормили бесплатно. Днём рождения указала день святого, в чью честь крестила, причём по старому стилю. Так он получил новую дату рождения – 12 апреля 1913 года. Рос любознательным, добрым мальчишкой. В 1926 году семья переезжает в село Глу-

хово под Богородском (Ногинском). После окончания 7 классов работая в «Стальстрой» арматурщиком, участвовал в строительстве Ярославского резинового комбината.

Небо манило Василия, и он поступил в 1931 году по комсомольскому набору в Саратовский авиатехникум. Военная подготовка и в 1933 году Тамбовская авиашкола пилотов ГВФ. В 1935 году – пилот в Дальневосточном управлении ГВФ. Он один из первых налетал миллион километров без аварий в любых метеоусловиях на самолётах любого типа.

18 августа 1937 года в День Воздушного флота Борисов вместе с лётчиками учебного отряда катали местных жителей. Одну из пассажирок укачало. Пока Борисов и начальник аэродрома отхаживали её, вторая, юная Тоня, выпрыгнула из кабины самолёта прямо на крыло. Думала, оно стальное, а это – перкаль. Пробила каблучком плоскость, и убежала от страха.

«Почему раньше не познакомил меня с сестрой?» – весело укорил механика Ивана Василий Александрович, когда они заделывали пробоину в крыле. «Только в девятый перешла» – отмахнулся Иван. «А мне спешить некуда, подожду», – сказал Борисов.

Вскоре, уезжая осваивать трассы Камчатки, перед отъездом подарил Тоне, Антонине Ивановне, бюст Пушкина, повесив на него серебряный медальон со своей фотокарточкой.

Получив длительный отпуск в конце 1938 года, осваивал точное бомбометание на скоростном бомбардировщике в Ногинске. А в 1940 году, он, уже командир учебно-тренировочного отряда, приехал к Тоне в Артём, где она работала учителем начальных классов. Трудно далось ему объяснение в любви: «Где мне быть: здесь или в другой области?» Свадьба была скромной, а совместная жизнь длинной, полной волнений и счастливой.

В том же году, в декабре – награждение знаком «Отличник Аэрофлота», а в конце месяца – рождение сына Юрия. В доме радость, а в мире тревога – фашизм, война в Европе...

С первых дней войны рвался на передовую. Но получал отказы. Прилетел в Хабаровск к командиру: «Фашист к Москве лезет, а я здесь отдыхаю!» Его просто выставили за дверь. Уходя, сказал секретарю, что будет поблизости... Не прошло и двух часов: «Борисов! К командиру! Срочно!» Примчался. «Твоё счастье, партизан, – бери машину, в аэропорт!»

И вот сентябрь, он, старший лейтенант, летит над Сибирью на запад, перегоняет бомбардировщики.

Настойчивые просьбы 20 января 1942 года были удовлетворены. Первый контрольный вылет, и он – командира звена 750-го авиаполка дальнего действия. Был душой экипажа. Друзья звали его Царь Борис. Такое меткое прозвище дал ему штурман авиаэскадрильи, ведь небо было для Борисова его царством, родной стихией. О его полётах ходили легенды, писали заметки, его опыт перенимали. Как парторг, не только словом, но и личным примером влиял на однополчан. За первые месяцы – 56 боевых вылетов и награда – орден Красного Знамени.

Он первым в полку стал брать в полёты по десять бомб в 100 кг и по три в 500 кг. Конструктор самолёта Ильюшин удивился, но одобрил. Борисова премировали трофейным мотоциклом. Особенно пригодился этот опыт в боях за Сталинград, Ленинград.

К июлю 1942 года – ещё 24 боевых вылетов, из них 23 ночью, по бомбардированию стратегических объектов и скоплению войск противника в районах военных действий. После вылетов в глубокий тыл противника в районы Кёнигсберга и Ангенбурга командование полка представляет его, уже капитана, к награждению орденом Отечественной войны I степени. И снова вылеты в глубокий тыл противника, бомбил промышленные и военные объекты Варшавы, Хельсинки, других городов Европы.

Так 9 августа 1942 года, в то время, когда фашистская армия находилась в 30 км от Сталинграда, экипаж Василия Александровича приближался к вражеской столице. Лучи прожекторов повсюду, разрывы снарядов, но мастерство и радость возмездия помогают отправлять бомбы точно в цель. 10 часов длился этот опасный

полёт. Уже на аэродроме увидели: обшивка нижней плоскости вся разодрана. «Ну и живуча наша машина!» — восхитился Борисов.

После утверждения командующим авиацией представления к награде, ему дают отпуск – встретить Новый 1943 год дома. Он с семьёй! Слушают по радио Указ Главнокомандующего: «За... отвагу и геройство присвоить звание Героя Советского Союза... гвардии майору Борисову Василию Александровичу...». Он же считал, что он не герой, он просто защищал Родину, свою жену и сына. Был скромным. А уже в начале октября 1943 года у Борисовых родилась дочь Галина.

За войну совершил 318 боевых вылетов, из них 29 – в глубокий тыл противника: 21 ночью, 2 днём, 6 на разведку. У Василия Александровича не было ни одного ранения и всегда возвращался на аэродром. Только боевых орденов, медалей и знака отличия – 18, 12 благодарностей от Верховного Главнокомандующего И.В. Сталина.

В январе 1946 года демобилизован в звании гвардии подполковника. Москва. Работа в «Желдорпроекте» ГУЛЖДС МВД СССР командиром авиагруппы бюро аэросъёмочных работ. В апреле того же года родился сын Виктор.

С 1947 года Борисов возглавлял сводный 501 отряд легкомоторной авиации Северной железнодорожной проектно-изыскательской экспедиции в составе «Желдорпроекта».

С 1952 года – начальник Управления воздушного транспорта «Дальстроя», а после ухода из МВД в запас в звании гвардии полковника с 1955 года – командир Магаданской авиагруппы ДВТУ ГВФ.

Постоянно повышал своё мастерство, осваивал вертолёты, обучался на курсах для командного состава (КУНС при ВАУ). С июля 1959 года – начальник аэропорта «Шереметьево», преобразовывает военный аэродром в гражданский. Требовательность и одновременно заботливое отношение к людям позволили вывести аэропорт в крупнейшее предприятие страны.

Поставив аэропорт на ноги, в 1961 году убедил руководство Министерства, что его место в любимой им полярной авиации. Неоднократный участник высокоширотных экспедиций: участник 11 Советской Антарктической экспедиции в 1965-1966 годах, 8 раз – на Северный полюс,

В 1967 году отыскал в Северном Ледовитом океане и с риском для жизни помог группе учёных с научно-исследовательского карбаса «Щелья», затёртого льдами у полуострова Ямал.

Он принимал участие в строительстве ряда строек Заполярья, Колымы, Чукотки, БАМа, в сопровождении кораблей Северным морским путём, занимался геодезией, аэрофотосъёмками, спасал людей. Совершил самый длинный по тем временам рейс над Камчаткой.

Полярный лётчик удостоен ордена Трудового Красного Знамени, медали «За доблестный труд», званий заслуженного пилота СССР, ветерана труда.

С 1970 года, продолжая работать в авиации, но уже на земле, на общественной работе: председатель Совета ветеранов, постоянный член комиссии по делам несовершеннолетних.

Почётный гражданин Лобни. Работая в народном контроле, много душевных сил приложил, отстаивая справедливость, честность, принципы. Был большой души человек. Писал откровенные письма мальчишкам: тем, кто связал свою жизнь с авиацией или Севером, и тем, которые оступились, спасал податливых, слабых духом!

С 1966 года во всех делах, начинаниях был с учениками школы № 3 Лобни. Его уважали. Мальчишки с завистью смотрели на его награды. Когда в 1977 году школа добилась присвоения его имени пионерской дружине, был очень взволнован! Боялся не оправдать такого высокого доверия. Ведь он был простой человек, любил людей и жизнь, жил скромно, увлекался охотой, рыбалкой, много читал, хорошо разбирался в политике.

20 апреля 1993 года его не стало.

Награждён 7 орденами, 19 государственными медалями, 10 знаками отличия, 5 званиями, 12 благодарностями от Верховного Главнокомандующего, 4 госграмотами, бронзовой медалью ВДНХ и др.

Сейчас часть улицы Заречной, на которой жил Борисов, школа №3 Лобни и воздушный лайнер носят его имя.

Его помнят не только родные и близкие, но и в Росавиации, школе №3 Лобни, на Камчатке, Колыме, в Воркуте, как и в Лобне, установлены памятные доски, и не одна. В Калязине – памятная стела, в Салехарде – памятная плита, в Полтаве на плите у памятного знака героям авиации дальнего действия выбито его имя. В память о нём останутся его рассказы, встречи с ним, упоминание его имени в музеях и библиотеках, в книгах, статьях, документальном фильме, роликах, в электронных ресурсах.

Каждый человек – гражданин, воин, мог бы гордиться такими результатами своей жизни.

Отдаю часы брату и ощущаю как истории из жизни Василия Александровича связались для меня неразрывно с историей страны. А история страны – не просто текст в учебнике, а события, которые затронули страну, семью. Смотрю на непрерывную работу терминала, на лайнер «В. Борисов» и осознаю, что мирный труд Василия Александровича, равно как и ратный подвиг, оценён по заслугам.

Мы вышли из здания аэропорта и продолжили свой путь. В моей голове мелькнула мысль: «Ордена... открытие мемориальной доски на здании школы... каким был её директор, прадед Федя, Фёдор Маркович Колыбов?»

Бельсковы Варвара Николаевна
и Василий Николаевич