

Полёт, длиною в жизнь

ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

Всё это время, кажется, равное перелёту его истребителя от Азии до Америки в разговоре с лётчиком Василием Андреевичем Поповым я провела, то ли прокручивая киноленту, то ли неизвестно как примостившись за ним в кабине самолёта и его глазами рассматривая места, над которыми мы пролетали, или, прислушиваясь к голосам людей, живших где-то рядом. Мне хотелось почувствовать, как человек становится Героем, когда в нём проявляется эта чёрточка, эта точка героизма.

Возможно, от родителей, которые на переломе двух веков сейчас таких далёких XIX и XX переселились в Алтайский край на целину. Прижились, родили четверых детей, среди них и Васю, будущего героя. Правда, вся четвёрка была лихая. Мой собеседник вспоминает: что-то приключалось в деревне, говорили с уверенностью — это Поповы. Но рядом уживалось в Васе упорство в определении цели и обязательное её достижение. Например, на освоённой целине со школами было трудно. Семья переезжала. Седьмой класс Вася кончал в четвёртой по счёту школе. Потом при внезапно проснувшейся тяге к стихосложению он однажды напишет в своей «Биографии»: «Тут проблема встала — школ закончился запас», — написал с юмором, который пронёс через всю жизнь. Правда, оказывается, до сих пор допускает, что в его судьбе случай сыграл особую роль. Первый раз он увидел «У-2» при фантастических обстоятельствах. В совхозе «12 лет Октября», где после седьмого класса учёником работал Вася, ставился уникальный опыт, возможно, первый в мире, — посев в сверхвлажную почву с самолёта. Самолёт запомнился. Потом работал на стройке военного городка, впоследствии ставшего базой авиачилища. В железнодорожном училище стал заниматься в авиаклубе и в числе лучших его воспитанников получил приглашение в Читинскую авиашколу лётчиков-истребителей. Наверное, не случай, а опытный взгляд профессионалов углядел в парне будущего аса.

Началось время главных испытаний. Младший лейтенант Попов направление получил в строевую часть в Белоруссии, организованную на базе самолётов «И-16» и 22 июня по тревоге переброшенную в Барановичи на Западный фронт уже разразившейся войны. Фронт приближался, а на аэродроме скопилось много самолётов, их надо было срочно направить в тыл.

— Почему-то именно мне приказали с центра лётного поля красными и белым флажками регулировать отправление машин, но мы не успели, девятка фашистских «юнкерсов» начала громить аэродром, — вспоминает Василий Андреевич. — Негде было укрыться. На глазах погибали самолёты, в том числе и его машина. Бомбардировки длились двое суток. Чудом уцелел, лейтенант Попов вместе с другими оставшимися без машин пилотами на перекладных добрался до Курска, получил новое направление для переучивания на «МиГ-3» — на них эскадрилья сопроводила самолёты, штурмовавшие вражеские войска в тылу и на передовой.

А немцы рвались к Москве: началось историческое сражение на подступах к столице. В октябре в одном из боёв Василий был сбит, с ожогами лица и раной ноги отправлен в калининский госпиталь. Впрочем, оттуда раненых спешно отправили по частям, немцы приближались к городу.

В апреле 1942 года уже на Волховском фронте наша четвёрка встретила с шестёркой «мессершмидтов». Снова горящий самолёт, ожоги, прыжок с парашютом. За год 206 боевых вылетов, 52 воздушных боя, четыре лично сбитых самолёта и десять — в группах. После разгрома немцев под Москвой полк был перебазируется на Волховский, пе-



Фото Натальи БОРОДИНОЙ.

реведён на переформирование и на базу уже не возвратился.

А пилот Попов получил новое назначение. Куда, не знал, спрашивать не полагалось. Выдали новую форму, посадили в «Дуглас». «Зачем?» — «Там скажут». В самолёте произошла неожиданная встреча с однокурсниками и сослуживцами, с Сергеем Скорняковым, Виктором Боровковым. И полетели: Новосибирск, Красноярск, Иркутск. Вдруг под крылом камчатские вулканы, Берингов пролив, точка посадки, Уэлькаль с пятью чумами и барак для лётчиков. И сообщение: завтра летим в Америку. Так оказались они в составе единственной в своём роде переронной дивизии ГВФ «Аляска — Сибирь». 7200 лэндлизовских самолётов перегнали лётчики за годы войны. 265 из них привёл гвардии капитан Попов. Точки полёта: Фербенк — Якутск и Красноярск — самые короткие прямые между материками.

Трасса проходила над океаном, тундрой и тайгой, где не ступала нога человека. В случае необходимости, а полёты шли даже в самую неподходящую погоду, приземлиться было негде. До сих пор поисковики находят следы тогдашних воздушных катастроф, и до сих пор неизвестно, сколько разбилось экипажей. За доставку этих боевых самолётов Василий Попов был награждён двумя орденами: Красной Звезды и орденом Ленина. Медалей около двадцати. И главная служба была ещё впереди. Выпало Попову задание не легче и не проще боево-

го. На этот раз лететь в Диксон. Оттуда в составе высокоширотной экспедиции — в Арктику на дрейфующую станцию «Северный полюс-1».

А какой он, Попов, был тогда? Сохранилась очень хорошая фотография — Василий после полёта, стоит у крыла своего истребителя в комбинезоне, в ремнях, в шлемофоне. Кажется, бесконечно рад возвращению на землю или сейчас вскочит в кабину для следующего задания. Под гудение двигателя поднимет за иллюминатором большие пальцы над сжатыми кулаками — всё хорошо. Его белозубая улыбка так жива, что, кажется, можно услышать весёлый смех, и я слышу этот смех, он такой же, у этого 98-летнего человека. И взгляд его, как в молодости, весел и насмешлив, всю жизнь он следовал убеждению: бу-

дешь хорошо работать — страна оценит.

Свою главную награду — звание Героя Советского Союза с Золотой Звездой и орденом Ленина он получил «за отвагу и героизм, проявленные при выполнении специального задания правительства в Арктике» — так написано в указе от 6 декабря 1949 года.

Василий Андреевич вдруг мрачнеет. Мы переходим к рассказу о второй, отложенной арктической экспедиции. В этот раз летели уже не три, а шесть самолётов. Погода не заладилась. Тогда на глазах у Попова друг за другом случились непонятные выражи сначала у одного, потом у другого самолёта, которые вели более молодые товарищи. Причин трагедии не разбирали — полёты были сверхсекретные. Экспедицию отложили.

Он побывает на многих аэродромах, дослужится до полковника и командира эскадрильи, потом командира полка, заместителя командира дивизии по лётной подготовке. Отлетает на 24 типах машин, в том числе на пяти реактивных, будет много лететь, добьётся высшего для лётчика звания — пилот первого класса.

Уйдя в отставку, с аэродромами не расстанется. Ему выпал период производства новых авиационных шин для второго поколения реактивной техники. Истребители и бомбардировщики летали со сверхзвуковыми скоростями, а полковник Попов работал на Ярославском шинном заводе начальником сектора ОКБ-1. Более 25 лет он участвовал в

создании новых надёжных шин, ездил в войсковые части для проведения и надзора за испытаниями. Авторитет ярославских шин был высок.

И как в этой стремительной жизни нашлось место для семьи? Ну и тут всё было удачно: жена Ирина, встреченная в Ярославле после возвращения из Арктики, была верной подругой своего непоседливого мужа в течение всей долгой жизни. Трое прекрасных сыновей: таможенник, работник печати, выпускник МАИ, нечасто видели отца, но испытывают его влияние ежедневно, оттого и выросли такими же надёжными, умными и мужественными, как он.

А решительный и бескомпромиссный характер Василия Андреевича сказалося и на мне. Ему не понравилось то, что я написала. Он хотел, чтобы я непременно рассказала о людях, которые летали и были рядом с ним на маршрутах его боевой и трудовой жизни. Не расстраивайтесь, товарищ Герой Советского Союза. Расскажем о ваших боевых друзьях-товарищах обязательно.

Инна КОПЫЛОВА.