

И СЕЙЧАС НАШ ОПЫТ ВОСТРЕБОВАН!



**ВАСИН ИВАН
ФЕДОТОВИЧ**

**Председатель Совета
Клуба «Опыт» (Москва)**

- Я образца 1929 года рождения. В гражданской авиации с 1948 года, после окончания Краснокутского летного училища. Впоследствии работал пилотом-инструктором Краснокутского летного училища, затем в Саратовском объединенном авиаотряде. Начиная летать еще на само-

летах По-2. Работали в основном на нужды сельского хозяйства, населения области. На этих самолетах делали перелеты в Ташкент, для опыления хлопка. Такая задача была поставлена государством - надо было дать стране хлопок. Летали армадой в 25-30 самолетов, представляете?!..

Последующая моя работа была связана с транспортной авиацией в Саратовском отряде. Пришлось летать на Ли-2, Ил-12, Ил-14. Потом был командиром корабля, пилотом-инструктором в Ульяновской школе высшей летной подготовки. К 1958 году прошло уже 8 лет после окончания мной учебного заведения. Гражданская авиация нуждалась в специалистах, имеющих высшее специальное авиационное образование. В 1958 году из Ульяновской ШВП я был зачислен без экзаменов на командный факультет Высшего авиационного училища в Ленинграде. Первым начальником училища был тогда Главный маршал авиации Новиков А.А., дважды Герой Советского Союза, участник Великой Отечественной войны.

В училище я прошел переподготовку для полетов на Ту-104. Можно сказать, что стоял у истоков освоения реактивной авиационной техники.

После окончания училища получил назначение в Хабаровск, в Дальневосточное управление ГА, начальником инспекции. Начальник инспекции - это как ГАИ на земле. Инспектировали предприятия, летные подразделения, в воздухе - самолетовождение, технику пилотирования. Вот такие функции выполняла инспекция. Летать приходилось на многих самолетах, в том числе и на Ту-104, в обязательном порядке. Очень многое вершилось тогда в освоении техники. Были и невзгоды, были и утраты. Были и катастрофы Ту-104, хотя это очень надежная авиационная техника.

Проработал 2,5 года на Дальнем Востоке и был переведен в Красноярское управление ГА, первым заместителем начальника управления по летной службе. Я еще молод был, когда в возрасте 36 лет стал заместителем начальника управления, в котором было более 20 тысяч работающих! Это было базовое управление с границами от Тувы до Северного Ледовитого океана, с такими крупными центрами, как Красноярск, Норильск. Работы было очень много.

В апреле мне поступило предложение перейти на работу в Москву, заместителем начальника управления летной службы ГУ ГВФ. В то время для моего возраста это многое значило. Мне доверяли! Однако меня "сосватал" к себе первым заместителем Шевелев Марк Иванович - начальник Управления полярной авиации, знаменитый полярник, Герой Советского Союза № 22. Это была очень важная и сложная работа. Был большой парк авиационной техники: 56 Ан-12,

Ил-18. Около 22-х тысяч работающих. Проводились высокоширотные экспедиции (ВШЭ), посадки разной летной техники на лед. Представьте себе! В Тикси - штаб, а на дрейфующем льду - целый городок: устраивались с посадками Ан-12, базировались самолеты Ли-2, Ан-2, вертолеты, персонал - около 400 человек! В течение 2-х месяцев в интересах народного хозяйства и армии мы проводили исследовательские работы. Высаживались с научной экспедицией на Северном полюсе. Впервые нами был произведен замер глубин на Северном Ледовитом океане. Кроме того, полярная авиация решала вопросы освоения Южного полюса.

Так работали до 1970 года, пока Управление полярной авиации не было расформировано. Вся Арктику расчленили по секторам, обслуживание было передано территориальным управлениям. Обслуживать надо было все, что связано с мореходством на Северном Ледовитом океане, обеспечивать население малых национальных округов всем необходимым. Это все было очень важно для государства, и всем этим занималась полярная авиация. Кстати, 17 декабря 2002 года в Колонном зале Дома Союзов отмечалось 70-летие Главсевморпути и Полярной авиации. В том же 1970 году Указом Президиума Верховного Совета СССР мне было присвоено звание заслуженного пилота СССР.

Далее в течение 2-х лет я был начальником Управления летной службы МГА. Высшее авиационное училище в Ленинграде получило статус Академии, и в 1972 году я был назначен ее начальником. Я был первым начальником ОЛАГА, в течение восьми с половиной лет. За это время отстроил Академию на 22-х гектарах, было выпущено 8 тысяч специалистов. Это было образцовое учебное заведение. Многие из тех, кто ныне управляет авиакомпаниями, - мои выпускники: Окулов В.М., Бабаскин В.В. и др. Академия пользовалась авторитетом, имела превосходную учебную базу, техническое оснащение, тренажерные системы, свой летный отряд! Поэтому я несколько раз отклонял предложение Бугаева П.Б. вернуться в Москву в качестве заместителя Министра ГА по летной службе.

В 1980 году вернулся в Москву и до 1988 года работал в МГА, заместителем Министра. Семь лет я проработал с Б.П. Бугаевым. Приходилось отвечать за все, что связано с безопасностью полетов: летная служба, управление воздушным движением, радиолокационные, аэронавигационные средства обеспечения полетов. Отвечал даже за авиационную медицину. Ведь у нас в отрасли работало более 22 тысяч медиков.

В 1988 году, в возрасте 59 лет, почувствовал, что летной работы мне уже достаточно. Устал. Мне приходилось председательствовать в большинстве правительственных комиссий по расследованию авиационных катастроф. Попросил подобрать мне другую работу. Предложили быть представителем СССР в ИКАО. Я дал согласие. Английский язык для меня не был проблемой. Другое дело - выездной я или не выездной? Власть решила, что выездной. Согласовывалось все на высшем уровне. По постановлению правительства и после согласования с МИД Канады я и проработал в ИКАО 5 лет: 3 года - как представитель СССР, и после развала Союза 1,5 года - как представитель России. Прискорбно было, но работали с достоинством!

Вернулся в Россию в 1994 году. Предложили мне работу в аппарате Черномырдина - отказался. Решил поработать на отрасль и на себя. Стал генеральным директором совместного российско-канадского предприятия "Аэростар", где и проработал 4 года.

В 69 лет ушел на пенсию. Но на этом не закончилась связь времен и людей, личная заинтересованность. И сейчас наш опыт востребован! Совместно с другими ветеранами отрасли мы организовали Клуб ветеранов высшего руководящего состава ГА - Клуб "Опыт". В его составе - представители так называемой 14-й по рангу категории - генералы отрасли, начиная с начальников управлений до министров.



Всего таких в Российской Федерации примерно около 132 человек. Все являются членами этого Клуба. Как говорится, никто не забыт, ничто не забыто. Мы официально зарегистрированы. Учредителем у нас является МАРАП. В составе Совета - 17 человек. Я являюсь председателем Совета. У нас 4 сопредседателя. Есть у нас и генеральный директор. Мы интересуемся всем - и удачами, и неудачами в отрасли, и вопросами безопасности. Помогаем советами, потому что каждый из нас - эксперт, мастер высшего класса в своем деле.

- Какое время было для Вас самым интересным в жизни?

- Самое интересное время в моей жизни - это первый самостоятельный полет в учебном заведении! Впрочем, о многих интересных делах можно было бы рассказать. Но самое осязаемое - это то, что я "построил" Академию гражданской авиации, организовал по-новому ее работу. Все направления, все кафедры и факультеты - мое детище. Я и сам являлся руководителем кафедры безопасности полетов. Вот этот след остался в жизни. Это моя гордость! Академия награждена орденом Ленина, и меня там в 1973 году наградили орденом Ленина. В 1979 году был награжден орденом Дружбы народов, а в 1983 году - орденом Октябрьской революции. Есть у меня и зарубежный орден, болгарский - Кирилла и Мефодия.

- Как Вы считаете, пережила наша гражданская авиация кризисные явления или?..

- Я считаю, что кризисные явления гражданской авиации на каком-то этапе пережила. Но темпы ее восстановления наращиваются не так быстро, как хотелось бы. Это зависит не только от специалистов данной отрасли. Все ведь тесно переплетено с социальными проблемами государства. А где спрос? Кто имеет возможность купить билет? Кто имеет возможность летать, перемещаться? Мы раньше перевозили в 120-130 миллионов пассажиров. Все сферы жизни в стране тесно взаимосвязаны. Начиная от подготовки кадров и до закупки новой авиационной техники. Как ее приобрести по лизингу, расчет лизинга, сколько, откуда? Ведь застой охватил и авиационную промышленность! Сколько мы в свое время работали над этим! Я был в свое время председателем макетной комиссии по самолетам Ту-204, Ил-96.

Застойные явления будут постепенно преодолеваются. Для этого нужна огромная воля! Надо сконцентрировать внимание на нерешенных проблемах. Не надо было заниматься растаскиванием и разбазариванием государственного имущества, я имею в виду приватизацию. Мы имели огромный опыт. Наши специалисты могли работать не только в области гражданской авиации, но и в других областях - их можно было ставить на любой уровень, например, в Совмин. Мы многое видим, многое оцениваем: какие ошибки, какие недостатки... Мы горько переживаем, но время наше убежало. И все-таки мы помогаем чем можем.

- А что было самого необычного в Вашей жизни?

- Самым необычным в моей жизни для меня является то, что с супругой мы прожили в любви и согласии 52 года. У меня есть сын, дочь, 6 внуков, и все - парни. Мечтаю, чтобы они выросли, были похожи на нас, были достойными сынами нашей Родины!

- А что было самое комичное?

Много было и комичных случаев. Был у нас Жаворонков С.Ф. - начальник ГУВФ. Мы армадой в 22 самолета По-2 летели в Узбекистан. Произвели посадку в аэропорту. Утром просыпаемся, а нам говорят, что на Ли-2 Жаворонков С.Ф. летит, хочет встретиться с нашей группой, поговорить. Во время этой встречи мимо идет бык, запряженный в арбу, на которой написано "Хлеб", а на боку у быка нарисована эмблема и написано - "Аэрофлот". Смеху было очень много.

- Какой самолет, по Вашему мнению, самый необузданный?..

- Самый необузданный самолет - Ту-104. Его и называли - "жеребец" Чудесный самолет! С параметрами "взлета-посадки" истребителя! Наш первый реактивный самолет. Когда я работал на Дальнем Востоке, в Хабаровске, мне было поручено обучить двух подполковников ВМФ. При посадке отказали оба двигателя. Но мы нормально сели, поскольку полетная масса была небольшая, топлива было мало. Спланировали.

Мне приходилось много участвовать в спорных вопросах по итогам расследования авиационных происшествий и на уровне Центрального Комитета партии, и в Совете Министров. Спорить, понуждать, защищать интересы отрасли, летного состава. Как, например, я мог допустить, чтобы обвинили пилота, который погиб, если он не виноват! В Учкудуке в катастрофе погибли 222 человека. Экипаж не справился? Нет. Доказали, что нельзя поднимать самолет на 11 тысяч при такой полетной массе, без учета состояния атмосферы. Я был председателем государственной комиссии. Заботились не о себе, а о том, чтобы никто никогда больше не погиб. Комиссия меня поддержала.

- Вам приходилось летать на иностранных машинах?

- В 1970 году пришлось демонстрировать свое мастерство в Лондоне, на выставке перед иностранцами. Впервые облетал тогда иностранный самолет.

В 1973 году делегация из 28 человек полетела в США изучать авиационную промышленность. Будучи начальником Академии, я входил в состав делегации от гражданской авиации, в которой были директор заводов, главные и генеральные конструкторы. В Сизтле (здесь находится фирма "Боинг") с нами на разговор вначале вышли специалисты среднего звена. А нам ведь нужно было изучать опыт, заводы посмотреть! Наш посол в США Добрынин подсказал - поручите И.Ф. Васину облетать их самолет «Боинг-747». Мы предложили американцам. Те согласились. Я сидел за штурвалом в левом кресле. Их пилот-инструктор - в правом. Сзади - наш генеральный конструктор Новожилов Г.В. Все прошло хорошо. После этого мы облетали самолеты еще нескольких американских компаний: "Макдональд Дуглас" (широкофюзеляжный самолет ДС-10), "Локхид" (Локхид-211) - тоже "с левого кресла". Мы в грязь лицом не ударили! После этого за месяц мы смогли все посмотреть.

- Что для Вас авиация?

Авиация для меня - это моя жизнь! Вся в целом! Я сросся с ней пуповиной. Без нее я себя не представляю!

Когда самолет летит, я чувствую, ощущаю себя с ним. А когда что-то случается, страшно переживаю. Переживаю так, как, наверное, ни за что не переживаю. Я же много лет занимался безопасностью полетов. А погибших не вернуть.

Самое большое удовлетворение у любого пилота - если он сложную технику освоил и владеет ею в совершенстве.

Я никакой не особенный. Я самый обычный человек. Я убежден, что истинные пилоты никогда не боятся, что что-то случится.