



ВАСИН Иван Федотович (1929–2017)

Заместитель министра Гражданской авиации СССР (1980-1988), председатель Совета Клуба ветеранов высшего руководящего состава Гражданской авиации «Опыт» (1998–2017), заслуженный пилот СССР, кандидат технических наук, профессор, лауреат премии «Икар»

Родился 12 июня 1929 года на Волге, неподалеку от города Хвалынска Саратовской области, в крестьянской семье. Отец - Васин Федот Михайлович (1897–1933). Мать – Васина Евдокия Григорьевна (1901–1985). Супруга – Васина Тамара Сергеевна (1928 г. рожд.), преподаватель. Дочь - Дагаева Галина Ивановна (1951 г. рожд.), инженер-экономист. Сын - Васин Александр

Иванович (1955 г. рожд.), пилот 1 класса Гражданской авиации. Внуки: Михаил, Александр, Иван, Алексей, Денис, Павел.

После школы Иван поступил в Хвалынское педагогическое училище, окончив которое, работал сельским учителем. Мечта о небе приводит его в **Краснокутское летное училище Гражданской авиации**. Одним из самых ярких впечатлений в жизни Ивана Федотовича был его первый самостоятельный полет.

По окончании училища в 1950 году И. Васин остается работать там же пилотом-инструктором на самолете По-2, затем переводится в Саратовский объединенный авиаотряд. Летные задания этого времени были связаны в основном с сельским хозяйством, причем летать приходилось не только над полями родной области, но и совершать перелеты в Ташкент, для опыления хлопка. Задача – дать стране хлопок – имела государственную важность, поэтому летали в Среднюю Азию армадой в 25-30 самолетов.

Последующая работа И.Ф. Васина была связана с транспортной авиацией в Саратовском отряде. Ему приходилось летать на Ли-2, Ил-12, Ил-14. Был командиром корабля, инструктором в Ульяновской школе высшей летной подготовки.

Гражданская авиация испытывала тогда потребность в специалистах, имеющих высшее специальное авиационное образование. В 1958 году Иван Федотович зачисляется без экзаменов на командный факультет Высшего авиационного училища в Ленинграде. Там он прошел переподготовку для полетов на Ту-104, став тем самым в ряд с пионерами освоения реактивной авиационной техники.

После окончания училища И.Ф. Васин попадает в поле зрения начальника Дальневосточного управления Гражданской авиации Б.Г. Езерского, который предложил перспективному выпускнику ВАУ должность начальника инспекции в своем управлении. Предложение Васин принял, поставив одно условие: перед тем как занять командную должность, он сначала поднакопит практический летный опыт. Взаимопонимание было достигнуто, и полгода Васин работает заместителем командира эскадрильи Ту-104, налетав за эти месяцы около 500 часов. Круг его обязанностей на посту начальника инспекции составляло инспектирование авиапредприятий, летных подразделений, в воздухе - самолетовождения, техники пилотирования. Это работа потребовала от него полной выкладки, колоссальной ответственности...

Случались и драматические события. Как-то в Хабаровске Ивану Федотовичу было поручено обучить полету на Ту-104 (самом необузданном, по мнению Васина, самолете - его за это даже называли «жеребцом») двух подполковников ВМФ. При посадке отказали оба двигателя, но, к счастью, все-таки удалось нормально сесть, поскольку полетная масса была небольшая – топлива было мало.

Проработав два с половиной года на Дальнем Востоке, И. Васин был назначен первым заместителем начальника управления по летной службе Красноярского управления ГА – базового управления с протяженностью от Тувы до Северного Ледовитого океана, с такими крупными центрами, как Красноярск, Норильск. Заместителем начальника управления, в котором было более 20 тысяч работающих, он стал в 36 лет.

Весной 1968 года пролетом на Дальний Восток в Красноярске остановился тогдашний министр Гражданской авиации Е.Ф. Логинов. После непродолжительного общения с ним И.Ф. Васин получил предложение перейти на работу в Москву. Для молодого руководителя это было знаком доверия и уважения. Однако тогда его переманил к себе первым заместителем начальник Управления полярной авиации Марк Иванович Шевелев - легендарная личность, Герой Советского Союза. Это была очень важная и сложная работа: большой парк авиационной техники (56 самолетов Ан-12, Ил-18), около 22 тысяч работающих.

Под руководством И.Ф. Васина проводились высокоширотные экспедиции, посадки разнообразной летной техники на лед. На дрейфующем льду возникали целые городки: базировались самолеты Ли-2, Ан-2, вертолеты, персонал – около 400 человек! В интересах народного хозяйства и армии осуществлялись исследовательские работы, высадки научных экспедиций на Северном полюсе. Впервые тогда был произведен замер глубин на Северном Ледовитом океане. Полярная авиация решала вопросы освоения также и Южного полюса... В 1970 году Управление полярной авиации было расформировано. Всю Арктику расчленили по секторам, обслуживание которых передали территориальным управлениям. Перед авиаторами ставился широкий спектр задач, связанных с мореходством на Северном Ледовитом океане, обеспечением населения национальных округов всем необходимым. В том же 1970 году Указом Президиума Верховного Совета СССР И.Ф. Васину было присвоено звание «Заслуженного пилота СССР».

В течение двух последующих лет Иван Федотович работал начальником Управления летной службы Министерства гражданской авиации. Это означало личное участие во всем – от внедрения новой авиационной техники до решения широкого спектра вопросов безопасности полетов, включая расследование чрезвычайных происшествий.

Однако позже по заключению медиков с чисто летной работой Ивану Федотовичу пришлось расстаться. К тому моменту Высшее авиационное училище в Ленинграде получило статус академии, и в 1972 году И.Ф. Васин стал ее первым начальником.

Фактически академию надо было еще создавать, делать ее головным учебным заведением отрасли, готовящим в первую очередь командные кадры. Одновременно стояла задача обеспечить статус вуза как ведущего в плане научной работы. При Васине были разработаны важнейшие методологические основы преподавания, внедрено понятие «модель специалиста», что стимулировало научную деятельность по определению параметров профессиональных

навыков и принципов психофизического отбора кадров.

В том же году И.Ф. Васин разработал спецкурс по безопасности полетов, включавший изучение основ надежности авиатехники, методов предупреждения авиационных происшествий и данных по их расследованию, опыта зарубежных авиакомпаний и др. Курс был рассчитан на 300 учебных часов. С рядом усовершенствований он существует в академии и поныне.

За 8,5 лет нахождения Ивана Федотовича в этой должности академия, отстроенная на территории в 22 гектара, выпустила 8 тысяч специалистов. Многие из тех, кто сегодня управляет ведущими авиакомпаниями, - выпускники этого образцового учебного заведения: В.М. Окулов, В.В. Бабаскин и другие. Академия при И.Ф. Васине пользовалась авторитетом, имела превосходную учебную базу, техническое оснащение, тренажерные системы, свой летный отряд...

Без преувеличения можно сказать, что работа в академии стала для И.Ф. Васина делом жизни. Все направления, все кафедры (сам он руководил кафедрой безопасности полетов) и факультеты - его детище. Не случайно в 1973 году руководитель главного вуза отрасли был награжден орденом Ленина.

В свою бытность начальником академии В.Ф. Васину пришлось полетать и на иностранных машинах. В 1973 году делегация из СССР в составе 28 человек прилетела в США изучать заокеанскую авиационную промышленность. Иван Федотович входил в состав делегации от Гражданской авиации, в которой были директора заводов, главные и генеральные конструкторы. Иван Федотович вспоминал: «В Сиэтле (здесь находится фирма "Боинг") с нами на разговор вначале вышли специалисты среднего звена. А нам ведь нужно было изучать опыт, заводы смотреть! Наш посол в США Добрынин подсказал - поручите И.Ф. Васину облетать их самолет "Боинг-747". Американцы согласились. Я сидел за штурвалом в левом кресле, их пилот-инструктор - в правом. Сзади - наш Генеральный конструктор Г.В. Новожилов. Все прошло хорошо; потом мы облетали самолеты еще нескольких американских компаний: "Макдональд Дуглас" (широкофюзеляжный самолет ДС-10), "Локхид" ("Локхид-10-11") - тоже "с левого кресла". В общем - в грязь лицом не ударили!.. После этого за месяц мы смогли все посмотреть». Иван Федотович успел, что называется, прикипеть душой к академии и несколько раз отклонял предложение П.Б. Бугаева вернуться в Москву в качестве заместителя министра Гражданской авиации по летной службе. Согласится он только в 1980 году.

Этот ответственный пост И.Ф. Васин занимал до 1988 года, в том числе семь лет он работал под началом Б.П. Бугаева. Приходилось отвечать за все, что связано с безопасностью полетов: летная служба, управление воздушным движением, радиолокационные, аэронавигационные средства обеспечения полетов. Отвечал даже за авиационную медицину - в отрасли работало более 22 тысяч медиков.

Приходилось много участвовать в спорных вопросах по итогам расследования авиационных происшествий и на уровне Центрального Комитета партии, и в Совете Министров. Спорить, защищать интересы отрасли, летного состава. Слова самого Ивана Федотовича дают исчерпывающее представление о том, насколько сложные ситуации приходилось порой распутывать: «Как, например, я мог допустить, чтобы обвинили погибшего пилота, если он не виноват! Я был председателем государственной комиссии по расследованию катастрофы в Учкудуке, унесшей жизни 202 человек. Экипаж не справился? Нет. Доказали, что нельзя поднимать самолет на 11 тысяч при такой полетной массе без учета состояния атмосферы.

Комиссия меня поддержала.

Заботились не о себе, а о том, чтобы никто никогда больше не погиб...»

В 1988 году, в возрасте 59 лет, И.Ф. Васин почувствовал, что максимум возможной пользы на летной работе он уже принес, да и просто подустал. Тогда Иван Федотович согласился на предложение поработать представителем СССР в Международной организации Гражданской авиации (ИКАО). Согласование кандидатуры и вопроса «выездной-невыездной» проходило на самом высшем уровне. В ИКАО И.Ф. Васин проработал 5 лет: три с половиной года как представитель СССР, а после развала Союза – полтора года как представитель Российской Федерации.

В Россию И.Ф. Васин вернулся в 1993 году. От предложения работать в аппарате Черномырдина отказался, решил трудиться на отрасль и на себя: на протяжении четырех лет в должности генерального директора он возглавлял совместное российско-канадское предприятие «Аэроимп». В 69 лет вышел на пенсию, но не на покой. Востребованность бесценного опыта И.Ф. Васина дала импульс созданию совместно с другими ветеранами отрасли Клуба ветеранов высшего руководящего состава ГА «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 было примерно около 230 человек, и все являлись членами этого официально зарегистрированного Клуба.

Учредителем Клуба является МАРАП. В состав Совета, председателем которого являлся Иван Федотович, входили 17 человек. В поле зрения Клуба находится широкий круг аспектов работы отрасли, по каждому из которых ветераны готовы помочь советом - ведь они, несмотря на почтенный возраст, остаются мастерами высшего класса в своем деле.

Авиация для И.Ф. Васина - это была его жизнь. Как он сам говорил: « Я сросся с авиацией пуповиной. Без нее я себя не представляю!» И что-либо добавить к этому сложно.

Иван Федотович Васин – заместитель министра Гражданской авиации СССР (1980-1988), Председатель Совета Клуба ветеранов высшего руководящего состава Гражданской авиации «Опыт» (1998–2017), заслуженный пилот СССР, кандидат технических наук, профессор, лауреат премии «Икар». Его именем («Васин») названа аэронавигационная точка, расположенная между Владивостоком и Токио, входящая в обязательный доклад экипажей при ее пролете. Награжден орденами Ленина (1973), Октябрьской Революции (1983), Дружбы народов (1979), болгарским орденом Кирилла и Мефодия (1983), медалями и почетными знаками.

Одним из самых главных событий в своей судьбе Иван Федотович считал совместную жизнь со своей супругой в любви и согласии на протяжении вот уже 53 лет. Он мечтал, чтобы шестеро его внуков, когда вырастут, стали достойными сыновьями Родины.

Скончался 30 июня 2017 года.