



□□□□□ 11 ноября 2010 года завершилась жизнь выпускника нашего училища (1944 г.), Заслуженного лётчика-испытателя СССР, Героя Советского Союза генерал-майора авиации ВАСИНА □ Валентина Петровича. Памяти выдающегося лётчика, авиационного специалиста, мастера своего дела и просто Человека публикуем этот очерк...

## **ЛЁТЧИК-ИСПЫТАТЕЛЬ, «НЕ ЗНАВШИЙ» ПАРАШЮТА**

Инструктор был молод. Он, бравый с виду, слегка рисовался на фоне тупоносого ястребка, стоявшего поодаль на зелёном газоне аэродрома. Новички не сводили глаз с инструктора, ловили каждое его слово. А он расхаживал вдоль строя, улыбался, видя, как топорщится на новичках форма, какие они неповоротливые и смущённые. Сегодня каждому из них предстоит первый учебный полёт.

Закончив пояснения, инструктор сказал:

— Знаете что, хлопцы, вы вот тут всякие инструкции по парашютным прыжкам штудировали. А я вам так скажу: о парашюте лучше забудьте! А то бывает, самолёт ещё можно спасти, а лётчик уже сиганул вниз. Запомните: каждая крылатая птица Родине недёшево стоит!

Эти слова врезались Валентину Васину в память на всю жизнь. Скорее всего, потому, что услышал их накануне своего первого самостоятельного вылета. И впереди было целое небо, огромное, его небо, к которому он стремился несколько лет. В такие секунды – психологи это доказали – в памяти откладываются детали.

Потом в его лётной жизни будет немало моментов, которых никогда не забыть. Этот тоже не сотрется в памяти.

Ясно светило солнце, расцветала природа. Но ворвалось в их жизнь страшное слово «война». Валентин исподволь готовил себя к этому, не сомневался, что предстоят схватки с фашизмом. И всё-таки его, как и всех, сообщение о вероломном нападении врага заставило по-другому взглянуть на мир, на страну, на друзей. Он не сомневался, что сможет принести пользу в фронтовом небе, и по окончании училища написал рапорт

с просьбой направить его в действующую армию.

Отказ поверг пилота в отчаяние: когда другие, не щадя себя, сражаются не на жизнь, а на смерть, он вынужден бездействовать. Вернее, так ему самому казалось, лётчику-инструктору Валентину Васину. Нет, он, конечно, понимал, что кто-то должен учить новичков, таких, каким сам был он несколько лет назад. Передавать им опыт и мастерство, чтобы парни – вчерашние школьники, молодые рабочие, студенты – могли побеждать гитлеровских асов, прошедших через всю Европу.

«Но почему именно я?», — спрашивал Валентин самого себя, спрашивал начальство.

На его рапортах ставили короткое «отказать», и Васину ничего не оставалось, как вновь продолжать занятия с курсантами. Трудился самозабвенно, со временем не считался. И вот стали приходить с фронта письма от его ребят. Один рассказал о первом боевом вылете. Другой радостно делился впечатлениями об удачной схватке с «мессером»: «Ты нас так учил, Петрович».

Потом стали пилоты возвращаться с войны. Блестели на мундирах ордена. Но не о наградах тосковал инструктор Васин. Он чувствовал себя обделенным – не был вместе с ними, не воевал, не рисковал, не атаковал, не прикрывал товарища в бою...

Он в совершенстве знал самолёт, и его ученики, увидев, как выполняет в небе Валентин фигуры высшего пилотажа, уважительно говорили друг другу:

— Капитан Васин пилотирует!

Его же тянуло в неизведанное, привлекал риск, манила опасность.

В 1948-м случайно попал на испытательный аэродром и долго стоял точно замороженный. Глядел на испытателей так, как его ребята смотрят на него самого. И тут же подал рапорт в организуемую школу лётчиков-испытателей.

Начальник школы генерал-майор авиации М. Котельников только руками развёл:

— Поздно вато ты, капитан, надумал. Приём закончен!

Васину показалось, что какой-то рок над ним повис, что всю жизнь начертано оставаться ему вдали от главного. Два года он жил мыслью о поступлении в школу испытателей и продолжал оттачивать мастерство. И всё-таки поступил, с блеском сдал экзамены, оказался в когорте отменных пилотов – В. Ильюшина, А. Богородского, А. Щербакова, В. Нефёдова.

Ему дал путёвку в испытательную авиацию прославленный Алексей Грацианский, выведший в небо Пе-2, первые реактивные самолёты, знаменитый «Антей». Он приметил Васина среди многих молодых испытателей, доверил ему ответственную работу.

Однажды Валентин Петрович получил задание «обкатать» норовистый новый бомбардировщик. Пилоты и конструкторы уже хлебнули с ним неприятностей: машина шла туго, требовала доводок. Но модель оказалась перспективной, так что отказываться от неё не хотели, старались ввести в строй, сделать серийной. Вместе с Васиным летел Грацианский. Он устроился на правом сиденье, предоставив Валентину возможность проводить испытания самостоятельно, сам же лишь страховал молодого коллегу.

В лёгком потрескивании наушников донеслась команда:

— Взлёт разрешён!

Взревели, набирая обороты, двигатели реактивного бомбардировщика. Он плавно, словно не спешил никуда, начал выруливать на взлётно-посадочную полосу. Васин добавил обороты, начал разбег, взлетел. Приборы показывали заданные параметры, не

было тревожных ноток в реве винтов.

«Вроде всё отлично», — подумал Васин.

И тут же понял: сглазил!

Бомбардировщик качнулся, накренился. Они с Грацианским сообразили одновременно: при уборке закрылков лопнула тяга, поэтому один закрылок убрался, а другой остался в выпущенном состоянии. Самолёт валился на крыло. Васин старался удержать машину в горизонтальном положении с помощью элеронов, но штурвал вырывался из рук. Вдвоём навалились на него. Алексей Николаевич мельком взглянул на пилота, понял: Васину лучше не мешать. Тот не растерялся, работал уверенно.

Впереди уже показался родной аэродром. Замерло движение на нём, приведены в действие спасательные службы: тяжёлый бомбардировщик идёт на вынужденную...

Вот он после четвертого разворота заходит на посадку. Сотни глаз устремились ему навстречу. Но что могли сделать находившиеся на земле, чем помочь?

Воцарилось молчание, лишь кто-то с досадой произнёс:

— Прыгать уже поздно!..

Бомбардировщик едва не задел консолью землю. В этот момент Грацианский добавил обороты двигателям, находившимся на накренённой стороне, самолёт на мгновение выровнялся и в тот же миг колеса коснулись земли.

Экипаж и опытная машина были спасены!

Грацианский и Васин ещё некоторое время не покидали кабины, Валентин вытирал пот с лица.

— О парашюте не подумал? — лукаво усмехнувшись, спросил Грацианский.

— Да я вообще не прыгаю. Не люблю парашют, — также шутливо ответил Валентин.— Ещё инструктор в Харькове, в лётной школе отучил.

Через несколько дней Грацианский подписал допуск Васину на самые сложные самостоятельные испытания.

Право на риск...

Его получает в авиации испытатель. Только он может и должен рисковать ежедневно, в каждом полёте. Чтобы безопасными были потом, когда уже станет машина серийной, полёты сотен других пилотов.

Привыкает ли человек к риску? Лётчик-испытатель Валентин Васин отвечает утвердительно. Да, это привычное, рабочее состояние испытателя. Но не просто риск — необузданная игра на краю пропасти, игра со смертельной опасностью. Продуманный риск, взвешенные действия — вот кредо испытателя.

Игорь Шелест — писатель и лётчик — в своей книге «Лечу за мечтой» заметил, что лётные происшествия на испытательных аэродромах происходят вовсе не каждый день. Но именно они — нештатные ситуации, когда пилот демонстрирует весь арсенал своих умений, мужества, мастерства — запоминаются более всего. И любой из испытателей, вспоминая прожитые годы, всегда говорит о них, трудных, ярких моментах незаурядных полётов.

Васин убеждён: именно в такие мгновения проявляется индивидуальность испытателя, его, если хотите, конструкторские способности. Лётчик всегда соавтор изобретателя, их содружество рождает самолёт.

Эту последнюю фразу произнёс Валентину Васину генеральный конструктор А.И. Микоян. Впрочем, всё по порядку.

Истребитель уже прошёл весь предназначенный ему курс лётных испытаний.

Казалось бы, большего не требуется. Но конструкторы медлили, не отдавали его в серийное производство.

Васин, получивший накануне звание подполковника, понимал их. Хотелось попробовать машину на каких-нибудь сверхрежимах, выжать из неё всё, что только можно. Примерно такое задание получил он, отправляясь в небо на скоростном реактивном самолёте. В паспорте машины уже проставили проектную и испытательную скорость. Валентину Петровичу предстояло занести всего одну цифру, но какую! Максимальная скорость в любом режиме полёта.

— Покладистая птичка, — думал про себя Васин, разгоняя истребитель.

Тот легко и послушно набирал скорость, идя на форсаже на большой высоте.

Но пилоту это казалось недостаточным. Он перевёл самолёт в пологое пикирование. Стрелка прибора уверенно отсчитывала километры в час. И вдруг будто наткнулась на невидимую преграду, упёрлась во что-то жёсткое. Васин прекратил снижение, набрал высоту и вновь повторил маневр. Та же история! Тогда он ввёл самолёт в крутое пикирование и включил форсаж. Прибор показывал скорость, о которой даже не догадывались сами создатели истребителя!

«Критическая», — успел подумать Валентин.

В тот же миг самолёт будто кто встряхнул! В такой ситуации машина в следующую секунду должна развалиться на куски, прямо в небе. Пора было прыгать, но Васин не был бы самим собой, если бы поступил так. Он резко сбросил обороты и плавно стал уводить самолёт от несущейся навстречу с бешеной скоростью земли. И истребитель потихоньку, сперва едва заметно, затем всё явственнее стал уходить с вертикального курса, переходя в горизонтальный полёт.

На земле конструкторы ахнули, увидев приземлившийся самолёт. На рулях высоты лопнули отдельные узлы, сорвало обшивку стабилизатора, раздулся, словно резиновый детский шарик, обтекатель.

На полгода удлинил время доработки машины Васин, но никто не смел порицать его за это. Когда Валентин Петрович слетал на истребителе спустя несколько месяцев, он сказал товарищам:

— Пикируйте на нём на здоровье, крепчайшая машина!

Выступая на страницах журнала «Крылья Родины» в июне 1986 года, Валентин Петрович Васин писал:

«Я всегда верю в благополучный исход, как бы драматично не складывалось положение в воздухе. Правда, если пристальнее взглядеться в мое прошлое, то можно прийти к выводу, что порой моими поступками при всяких ЧП, особенно в молодости, владела храбрость неведения и юношеское упорство. А может быть это кажется? В каждом происшествии у меня возникал резонный вопрос: «Если самолёт хоть как-то летит, почему бы его не посадить?» А выбираться из сложных ситуаций мне помогали накопленный опыт, интуиция лётчика-испытателя и везение! Чем, если не везением, объяснить тот давний случай, когда я, будучи лётчиком-инструктором, вынужден приземлиться на Ла-5 зимой на заброшенный танкодром, сумел чудом проскочить между надолбами, противотанковыми ежами и остаться целым? Ведь потом, чтобы эвакуировать оттуда истребитель, его пришлось разобрать на части!»

Прочитав эти строки, один из учеников Васина, поднимающий в небо новые самолёты, так отреагировал:

— Везение везением, но главное – мастерство. Он же испытал почти сто типов

самолётов. С таким опытом и везение приходит.

До сих пор на военных аэродромах рассказывают историю удивительной посадки «без двигателя», совершенной ещё в пятидесятые годы Васиным на реактивном самолёте.

Стреловидные крылья сверхзвуковой машины дают ей в небе отличный разгон, но истребитель-то ведь не «этажерка»-«фарман», планирует он плохо. Так что, инструкция для пилотов, составленная в те годы, приказывала: в случае остановки двигателя при заходе на посадку немедленно катапультироваться!

...Раннее утро. Праздничный день 2 мая 1957 года. Этим весенним утром не звонит спозаранку будильник в уютной московской квартире. Не сигналил под окном автомобиль, ожидающий лётчика. В открытое окно врывается запах цветущей сирени.

И вот в неторопливое течение этого утра врываются телефонные звонки.

Взволнованные голоса друзей:

— Валька, читали в «Правде». Поздравляем!

— Рады за тебя, искренне рады!

— По-здрав-ля-ем!

Он ничего не понял поначалу. Затем пришёл отец. Старик надел свою полковничью форму. Неторопливо развернул газету:

— На вот, почитай Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении лётчику-испытателю, подполковнику Васину Валентину Петровичу звания Героя Советского Союза.

Казалось, отец радовался больше, чем сам герой. Никогда в жизни не видел его Валентин таким возбужденным и весёлым. Праздник, настоящий праздник пришёл в семью Васиных. Почтальон вручил телеграмму от конструкторского бюро Микояна. И ещё – телеграммы, звонки, букеты.

Цветы расставили в вазах во всех углах комнаты: тюльпаны, сирень, какие-то жёлтые с розовыми пестиками. Васин даже названий их не знал. Цветы не успели ещё завянуть, а он позабыл о празднике. Повесил в шкаф парадный мундир. Вновь гудит под окном машина. И будильник звонит спозаранку. Уходит в небо новый реактивный «мустанг». Он, Васин, объездит и этого норовистого коня.

Эпизоды, эпизоды... Эпизоды труда лётчика-испытателя, сопряженные с огромным риском. Сколько их уместилось в биографии одного человека!

Со своим однокашником по школе Александром Щербаковым (впоследствии Героем Советского Союза, заслуженным лётчиком-испытателем СССР) Валентин Васин проводил воздушные бои на МиГ-17, причём одна машина была серийной, а у другого истребителя искусственно ухудшили характеристики.

Щербаков вспоминает, что первый бой на серийном «МиГе» выиграл Васин, потом, на «ухудшенном» варианте, вновь победил Валентин Петрович. После нескольких полётов Щербакову удалось свести поединок в ничью...

Однажды он задремал в комнате отдыха, и приснился ему сон, будто заходит Васину «в хвост», и вроде бы лицо Васина, и его крик: «Нефёдов! Нефёдов!..»

Тут Щербаков проснулся и в окне увидел лежащий «на спине» на бетонной полосе прототип МиГ-21, источающий густой чёрный дым. Там, на бетоне, погибал его и Васина однокашник по ШЛИ Владимир Нефёдов, лётчик-испытатель ОКБ А.И. Микояна.

Случилось это 28 мая 1958 года. У Нефёдова встал двигатель, он не стал катапультироваться, однако бездвигательная посадка оказалась неудачной.

К тому времени некоторый опыт счастливых бездвигательных приземлений сверхзвуковых истребителей уже накопился, в частности у Григория Седова и Владимира Ильюшина. Тем не менее, все руководства по лётной эксплуатации предписывали немедленное катапультирование после неудавшихся попыток запуска двигателей в воздухе.

Этой вот проблемой и пришлось заниматься несколько лет Валентину Васину и его коллегам по ЛИИ. Однажды Олег Гудков (Герой Советского Союза, впоследствии погиб на МИГ-25) сумел посадить сверхзвуковую «треуголку» с заглушим двигателем. «Второму всегда легче, – сказал потом Гудков, – а первым был Васин. Садился я тогда без двигателя и без передней ноги шасси! И мне впервые стало страшно. Оказывается, страшнее всего беспомощность, когда и руки, и голова уже бессильны и тебе остается только ждать!»

Первая «бездвигательная» посадка у Валентина Петровича оказалась несанкционированной – нужно было сесть, «чтобы не убится». Однажды Герой Советского Союза, заслуженный лётчик-испытатель Владимир Ильюшин сумел спасти практически неуправляемую машину, посадить её на аэродром.

Васин вспомнил об этом в небе, когда непривычно тихо стало вокруг, и пилот понял – сердце скоростного «Су» остановилось!

— Покинуть самолёт! — прозвучал голос руководителя полёта.

— Буду садиться! — также настойчиво ответил лётчик. И для верности повторил: — Буду садиться на аэродром...

Облака, казавшиеся ровным белоснежным покрывалом, стремительно приближались. Васин понимал: чем больше скорость, тем лучше для него. Скорость – союзница лётчика, она помогает удерживать самолёт от сваливания, что называется, «ведёт» его. Он ещё раз попытался запустить двигатель и поняв, что дело это напрасное, приготовился садиться без движка.

К полосе истребитель приближался безмолвно. Руководитель полёта обратил лишь внимание, что скорость была выше обычной посадочной. Впрочем, так Васин и рассчитывал.

...Потом расстёгивая высотный костюм, он произнес одну-един-ственную фразу:

— Устарела инструкция, менять надо, я это докажу!

И вдруг силы разом покинули его, поплёлся домой, не обращая внимания на встревоженные вопросы сбежавшихся товарищей.

Прошло несколько дней, и в полётном задании Валентина Петровича значилось: «посадка с остановленным двигателем». Так ЧП в воздухе привело в действие новую программу испытательных полётов, с блеском проведенную Васиным.

Испытания эти были идеей самого пилота, его инициативой, встреченной конструкторами даже как-то настороженно. Но никому не надо было объяснять, что такое разработка методики посадки сверхзвукового самолёта с неработающими двигателями. Это спасение жизни авиаторов, предотвращение аварий. После неё Васину и поручили изучить особенности подобных посадок по специально разработанной программе на таких разных самолётах, как СУ-7, СУ-9 и МИГ-21.

Руководство, кстати, отнеслось к испытаниям Васина внимательно, но поставило вполне резонный вопрос: «А может ли случиться, что методика ваша, Валентин Петрович, хороша лишь для одного конкретного самолёта?»

Васин стужевался:

— Да, я действительно об этом не подумал. Разрешите провести испытания на другом.

Вот он снова в воздухе. На другом типе сверхзвукового самолёта. Выключается двигатель, устанавливается, как быстро снижается машина в таком положении, сколько теряет высоты на разворотах. Затем, имитируя аварийную посадку на аэродром, произвёл расчёты. Никаких неожиданностей, сказал он себе. И, спокойно отключив двигатель, пошёл на посадку.

Вот он, разумный риск!

Несколько раз он повторял такие посадки на самолётах разных типов. Впоследствии васинские рекомендации сослужили добрую службу: они помогли многим строевым лётчикам спасти и себя, и самолёты при отказах двигателей.

Но однажды произошло непредвиденное. Васин уже шёл на посадку, как вдруг...

Он потом вспоминал:

«Всё было нормально, расчёт правильный. И вдруг на высоте 3.000 метров лобовое стекло изнутри стало покрываться капельками влаги. Протереть его я не мог: мешало толстое бронестекло. Ничего, думаю, успею сесть, ведь вертикальная скорость снижения – 40 метров в секунду. И в то же мгновение я оказался словно под ватным колпаком: абсолютно ничего перед собой не вижу. А высота уже такая, что прибегать к парашюту бесполезно. Одна надежда – успеть запустить двигатель и уйти на второй круг. Нажал на пусковую кнопку. В ответ услышал знакомый гул реактивной турбины. А до земли уже метров триста! Но теперь это не страшно. Набираю высоту, лобовое стекло вновь становится прозрачным и я благополучно сажусь на аэродром, на этот раз не выключая двигатель.

Что же произошло? В нормальном полёте двигатель гонит струю воздуха и обдувает изнутри лобовое стекло, не дает ему запотеть. Двигатель остановился – и на тёплом изнутри стекле стала оседать влага. Инженеры нашли простой способ избежать этого».

...Важной вехой в истории отечественной авиации стали испытания истребителя Е-50. Его поднимал в воздух Валентин Васин. На первых порах машина эта походила на резвого, но необъезженного мустанга.

Бывали случаи, начинало трясти машину, как в лихорадке. Или останавливался двигатель и долго не хотел вновь запускаться. Были и другие сложные ситуации. Иногда, идя на аэродром, Васин просто смотреть не хотел на этого своего «друга». Но что поделаешь, работа есть работа. И он учил самолёт летать. А потом покорила на нём скорость, более чем вдвое превышавшую скорость звука, поднялся на высоту 25.600 метров. Это были невиданные результаты, заметно опередившие время!

Первый экземпляр Е-50 потеряли после восемнадцатого полёта, когда однокашник Васина по ШЛИ Валентин Мухин в силу многочисленных отказов техники приземлился, не долетев до полосы. Вторым экземпляром занимался уже Валентин Васин.

17 июня 1957 года Валентин Петрович и достиг рекордной высоты полёта в 25.600 метров, а чуть позже – скорости 2.500 километров в час. Это были рекордные по мировым масштабам показатели, однако неофициальные: в ту пору не очень задумывались о приоритетах.

Третий экземпляр Е-50 после облетов в ЛИИ поступил в НИИ ВВС, летал на нем подполковник Николай Коровин. 8 августа 1957 года ЖРД взорвался в воздухе. Коровин попытался посадить машину с поврежденным управлением и всё-таки на высоте 1.500-2.000 метров катапультировался. Однако уже при свободном падении не сработал

механизм отделения кресла и лётчик, к сожалению, погиб.

Так завершилась короткая история самолёта-ракеты Е-50, хотя полученные исследовательские материалы не запылились на архивных полках. Васину она принесла звание Героя Советского Союза и добавила седины в висках.

Когда в одном из советских журналов появилось сообщение о рекордах Васина, американские генералы только руками развели:

— Быть такого не может!

А Валентин в это время уже думал о скоростях, втрое превосходящих звук, о полётах в стратосферу!

Приблизительно в то же время у конструкторов, откликающихся на требования заказчиков, скорее всего авиаторов ПВО, возникла идея дополнить силовую установку реактивного перехватчика ракетным двигателем (ЖРД). В ОКБ А.И. Микояна появились СМ-50 с «подвешенным» ЖРД и Е-50 – самолёт со стреловидным крылом, оснащенный «штатным» микулинским двигателем АМ-9 и ЖРД С-155 Л.С. Душкина. «Хитрецы»-микояновцы не стали утруждать реализацией сомнительной идеи своих лётчиков, а попросили заняться ею ЛИИ.

В начале шестидесятых, когда турбовинтовой ИЛ-18 только-только «вставал на крыло», в ЛИИ изучали особенности поведения и нового «ила», и подобных ему машин с двумя отказавшими двигателями из четырех. В одном из полётов обязанности командира корабля исполнял «Сан Саныч» Ефимов, второго пилота – Васин, которому давно хотелось «пощупать» ИЛ-18.



По программе полёта остановили два мотора, вскоре забарахлил один из работавших двигателей, даже задымил, пришлось и его отключить. Попытки оживить



остановленные тоже не увенчались успехом. Лететь же на ИЛ-18 с одним работающим мотором – это, наверное, что прыгать с балкона под зонтиком. Каким-то чудом Ефимов с Васиным дотянули до запасного аэродрома...

Отдышавшись, Валентин Петрович заявил «многомоторникам»: «На истребителях, братцы, летать сподручнее, знаешь ведь, что у тебя один двигатель, а тут взлетаешь на четырех, садишься на одном. Так что летать на одной трубе спокойнее!»

...Как одному из руководителей ЛИЦ института, Васину довелось организовывать освоение самолётов вертикального взлета и посадки, список которых открывал ЯК-36. Валентин Петрович помнит, сколь трудными оказались те первые шаги. У каждого из его коллег – Гарнаева, Богородского, Рыбикова, Мухина – регулярно случались неприятности на самолётах Яковлева.

Но вот то, что приключилось с Назаряном, даже его, матерого испытателя, сразило наповал. Васин в тот день находился в Москве, в министерстве, когда туда сообщили, что у Назаряна – куча отказов, ему приказано идти в зону и катапультироваться. Васин, не мешкая, помчался в Жуковский. Каково же было его изумление, когда на ступеньках КДП он встретил... улыбающегося Валентина Назаряна. Оказалось, на самолёте не сработала катапульта, и В. Назаряну в безвыходном, на первый взгляд, положении, при нулевом остатке топлива и неисправном шасси ничего не оставалось, как по-самолётному сажать свою «вертикалку» на... болото близ Егорьевска!

...Васину довелось стать участником и космических исследований.

Мало кто знает, что тренажер для занятий будущих космонавтов по программе «Восток» построили и смонтировали в ЛИИ, а главным методистом стал старший коллега Васина Герой Советского Союза Марк Галлай. К тому времени в ЛИИ из бомбардировщика ИЛ-28 уже сделали летающую лабораторию для проверки работоспособности некоторых систем и механизмов в условиях кратковременной невесомости. Потом в летающую лабораторию переделали более вместительный бомбардировщик ТУ-16. Уже после полёта Юрия Гагарина переоборудовали два пассажирских ТУ-104 в «бассейны невесомости». Самолёт разгонялся, делал «горку» и на выходе из неё в течение 25-30 секунд находился в невесомости.

Начинали полёты на невесомость Анохин, Гарнаев, Комаров, Хапов, потом подключились Амет-Хан, Васин, Казьмин, Пронякин и другие лётчики ЛИИ. По оценкам «пловцов», Валентин Петрович мастерски выводил самолёт на режим и удерживал состояние невесомости – «ноль по трём осям».

«Когда в Центре подготовки космонавтов, – вспоминает Васин, – заимели свой ТУ-104, мы вывели их экипаж, научили делать нужные режимы. Мы перестали тренировать космонавтов, однако у нас накопился огромный объём исследований в условиях невесомости различных технических систем орбитальных кораблей, циркуляции жидкостей, газов и так далее, которыми мы, естественно, поделились с космической наукой...»

Второе «пришествие» Васина в космические дела состоялось во второй половине семидесятых, когда развертывалась программа воздушно-космического самолёта (ВКС) «Буран». Валентин Петрович являлся одним из руководителей летного обеспечения той программы.

