



**Фирменный юбилей**  
75 лет назад пустили скорый  
поезд «Кама»

25 АВГУСТА фирменному поезду «Кама», ходившему по маршруту Пермь—Москва—Пермь, исполняется 75 лет. Первый свой рейс он совершил в 1947 году. Состав, сформированный пермскими железнодорожниками, назывался тогда образцовым комсомольско-молодежным. Пермьки гордились «Камой» и считали его лучшим пассажирским поездом страны. Под этим названием он был известен с 1967 до 2019 года.

## Любовь к авиации

Легендарный пилот Галина Смагина живет небом

### ОБЩЕСТВО

✎ Константин Бахарев

Она была командиром Ту-134, проносила в памирских ущельях на Як-40, учила молодежь летать на истребителях, ставила мировые рекорды. И создала в Перми уникальный музей авиации.

#### Нырнуть в ущелье

Воздушная трасса Душанбе—Хорог считается одной из самых сложных в мире. Пилот должен провести самолет среди высоких гор, лавируя в ущельях, где все время дуют ветра, постоянно меняющие силу и направление. Девять лет, почти все 70-е годы XX века, летала здесь Галина Смагина на реактивном Як-40. Начинала вторым пилотом, потом пересела в левое кресло командира корабля.

— Надо было буквально нырнуть в ущелье, что вело к Хорогу, — вспоминает Смагина. — А там воздушная обстановка всегда непонятная, сложная. Ветер прижимает самолет к скалам, и не развернуться никак. В Душанбе был у нас синоптик, опынейший такой дед. Он в окно смотрит на горы и сообщает: сегодня трассы на Хорог не будет, занимайтесь другими делами. Или глянет — ага, облачко присело на горushку. Внимательно на него поглядит и разрешает лететь. Порой месяц полетов не было.

Когда наши самолеты, а на Хорог летали еще Ан-2 и Ан-24, подходили к ущелью, то приходилось немного, при повороте над пограничной рекой Пяндж, нарушать афганскую границу. В качестве компенсации наши отправляли афганцам пшеницу. Грузные мешками с зерном Ан-2 туда уходили. На другой стороне тогда строили аэродром под руководством англичан. Смагина хорошо видела, как надсмотрщики — на лошадах, с плетями в руках — подгоняли афганцев, таскавших камни.

— Иногда англичане нам пакостили, — хмыкает она. — Встанут на нашу радиоволну. Мы запрашиваем Хорог, какая погода. Они нам, англичане-то: хорошо, хорошо, все спокойно. Нырнем в ущелье, а там сильный ветер.

#### Девушки на МиГ

До Памира Галина Смагина была летным инструктором в учебном центре ДОСААФ под Калугой. Здесь, во второй половине 60-х годов прошлого века, она обучала молодежь летать на истребителях МиГ-17.

— Было тогда большое сокращение в армии, под него попало много летчиков, — вспоминает Смагина. — Потом спохватились, пилотов-то в войсках не осталось почти. И начали их готовить в ДОСААФ. К нам приходили парни по призыву, сразу после школы. Полгода мы обучали, а дальнейшую службу они несли уже в частях.

Летать на МиГ Галина Смагина научилась благодаря хлопотам генерала Алексея Пахомова, одного из руководителей ДОСААФ. За постоянную помощь девушкам, стремившимся стать летчиками, его шуточно звали «бабий генерал». Смагина с подружками, окончив Пермский аэроклуб, хотели после спортивного Як-18 осваивать новую технику. И Пахомов им помог, устроил Галину с подружкой в учебный центр в Воротынске под Калугой. Там обучалось примерно двадцать девушек со всего Советского Союза. После окончания летной школы все разъехались кто куда, а Смагина осталась инструктором.



На реактивном Як-40 пилот Галина Смагина летала самой опасной воздушной трассой Советского Союза.

— После Яка летать на МиГ — это незабываемое ощущение, — говорит она. — Мощь, скорость и управляемость. Один из наших комэсков в учебном центре говорил, что пилотировать МиГ лучше всего под вальсы Штрауса. Великолепные были самолеты, надежные, прочные. Иной пилот со всего маху как брякнется о полосу, а машина хоть бы хны.

И решил так: пусть Смагина летит в Москву, а там как министр гражданской авиации СССР Борис Бугаев решит, так и будет.

Через два дня Смагина уже входила в кабину Бугаева. Тогда попасть к министру было гораздо проще, да и у летчиков отношение друг к другу всегда доброжелательное. Министр выслушал ее, потом говорит:

**За тридцать лет полетов Смагина освоила восемь типов самолетов, в том числе и боевой истребитель**

#### Министр дает добро

В учебном центре Галина Смагина провела три года, подготовила не один десяток пилотов. Как-то в отпуск она поехала в гости к подруге, с которой поступала в летную школу. Та с мужем переводилась в Таджикское управление гражданской авиации.

Вместе они прилетели в Душанбе, и там Галина увидела заходящий на посадку Як-40. Она сразу влюбилась в этот самолет-красавец. Пришла в управление, сказала, что хочет здесь работать. Там удивились, спросили, что за девушка такая? Смагина же в отпуске, в красивом платье, на каблуках. А она ответила: пилот-инструктор на МиГах, тысяча часов налета. Заместитель начальника управления по летной работе

да, что-то женщин у нас совсем нет в Аэрофлоте, давай попробуем. Дал команду своему заместителю. Тот велел Смагиной сразу же лететь в Кировоград, где уже шли занятия на Як-40 в группе. Отпуск тем временем окончился, он у инструкторов был по два месяца. Смагина отпросилась на несколько дней и улетила в Воротынск сдавать дела. А там командир эскадрильи Геральд Веремей уже учебный план подготовил, задания сразу начал ей давать. Узнал новость о переводе Смагиной, оторопел, но расстались хорошо, она еще не раз в гости прилетала в учебный центр.

После Кировограда Смагина на девять лет улетила работать на Памир, а оттуда вернулась в Пермь.

#### Подняться в небо

В Перми Галина Олеговна Смагина проработала десять лет. А на очередной медкомиссии ей сказали, что дальше летать можно только на уже освоенных типах самолетов.

— Я тогда загрустила, — говорит Смагина. — Двигаться дальше уже было нельзя. Полетала еще год, уволилась и пришла на работу в родной техникум.

К этому времени она окончила Московский институт инженеров гражданской авиации, а в Перми пошла учиться в университет на социолога. В техникуме Смагина преподавала несколько дисциплин, потом решила создать летный музей.

— У нас полгорода работает на авиацию и космос, — говорит она. — А кроме маленьких заводских музеев ничего нет.

Начиналось все с десятка экспонатов в узком коридоре техникума. Летчики приносили форму, летнее и зимнее обмундирование, приборы, макеты самолетов. Постепенно экспонатов набралось на выставку, посвященную пермским авиаконструкторам. Сейчас музей авиации и космонавтики занимает бывшую учебную аудиторию, но места под музейное хозяйство, к сожалению, не хватает.

— Очень мало у нас предметов в разделе ракет, — говорит Галина Смагина. — Там все или секретное, или очень уж громоздкое. Но мне вот совестно, что в городе нет даже памятника создателям ракетной техники. Ведь в Перми много чего делали, да и сейчас делают.

Несмотря на свой возраст, а Галина Олеговна, родившаяся в 1942 году, нынче отметит юбилей, она по-прежнему заводная и энергичная. Ждет не дожидается, когда в родном авиатехникуме построят новый учебный корпус. Тогда под музей, как обещал директор, отведут весь первый этаж старого здания. И хотя уже и возраст, и проблемы, но Галина Олеговна все еще живет небом. Мечтает, чтобы в музее был тренажер и ребята занимались на нем, а перед главным входом на постаменте стоял самолет. Последний раз за штурвалом Смагина сидела в 2007 году, управляла спортивным самолетом. После Як-40, МиГов и Ту-134 он показался ей игрушкой.

Есть у нее и самая заветная мечта — подняться в небо на воздушном шаре. Тогда к уже освоенным восьми типам самолетов можно будет добавить и аэростат.

#### МЕЖДУ ТЕМ

Галина Смагина — пилот первого класса, общий налет одиннадцать тысяч часов. Награждена орденом Трудового Красного Знамени, медалями и почетными знаками. Почетный гражданин Перми, избиралась депутатом XXVI съезда КПСС. Ее фотографии украшали журналы «Советская женщина» и «Огонек». Общий стаж работы в гражданской авиации — тридцать лет. Столько же лет Смагина преподавала в авиационном техникуме.

#### КСТАТИ

Самолеты, освоенные Смагиной:

- ▶ Як-18У
- ▶ Як-18П
- ▶ Z 326 (чешский)
- ▶ МиГ-15 УТИ
- ▶ МиГ-15 бис
- ▶ МиГ-17
- ▶ Ил-62
- ▶ Ту-134.