



Муниципальное бюджетное учреждение культуры
«Центральная библиотека
Наро-Фоминского городского округа»

Информационно-библиографический отдел

Их имена в названиях улиц



**Головин
Павел
Георгиевич**

Наро-Фоминск
2019г.

Наш адрес:
Московская область, г. Наро-Фоминск, ул. Ленина, д. 16
МБУК «ЦБ»
Телефон: 8-496-343-99-10
Электронная почта: nfcmf@yandex.ru
Сайт: cmbnf.ru

К 82-й параллели



Короткая радиограмма с Севера: «Летчик Головин опустился на аэродром острова Рудольфа».

Закончен первый арктический перелет 1937 года. На очереди — новые большие дела полярных пилотов: возвращение Фариха из дальнего рейса вокруг Советской Арктики, полеты над Землей Франца-Иосифа.

Вспоминается утро 22 марта, когда Павел Головин стартовал в свой далекий путь. Пилот был сосредоточен и по-обычному молчалив. Кто-то спросил его: «А когда вы

рассчитываете прилететь на Землю Франца?».

Головин сдержанно ответил: «Я не намерен устанавливать скоростной рекорд на этой трассе. Моя цель — довести машину до места назначения».

Четыре летных года в Арктике что-нибудь стоили! Головин отчетливо представлял себе, какие преграды воздвигнет северная природа на его пути. Конечно, можно пойти на авантюру, лететь напролом, не считаясь с метеорологическими сводками, рискуя никогда не вернуться обратно.

Павел Головин трезво оценивал обстановку. Терпение, трижды терпение! Искусство выжидать погоду, пользоваться краткими перерывами в неистовом реве пурги, уметь находить правильный выход в запутанной метеорологической обстановке — таковы качества полярного пилота. Так рассуждал Головин, собираясь в дальний рейс.

Это целиком соответствовало взглядам испытанного полярника О. Ю. Шмидта. Он не раз говорил северным летчикам:

— Не увлекайтесь, вас никто не подгоняет, умейте найти в себе мужество вернуться обратно на аэродром, если непогода застанет вас в пути.

Головин впервые летел над Баренцевым морем. До этого он вел будничную работу. Он искал во льдах Карского моря проходы для караванов судов, перевозил почту и пушнину на Енисее, разведывал пути для пароходов в море Лаптевых, прокладывал зимние воздушные дороги в бассейне реки Хатанги. Он перенес невзгоды вынужденных посадок в безлюдных районах Арктики. Как-то, во время одного из первых полетов Головина в Карском море, на гидросамолете испортился мотор. Двенадцать суток экипаж отсиживался в бухте, ремонтируя его. Зимой 1935 года летчик четыре дня пробыл со своим самолетом на

вынужденной посадке у Енисея. Помощь пришла, когда уже кончался запас продовольствия.

И на этот раз, в большом перелете Москва — остров Рудольфа, Головину пришлось испытать все подвохи арктической погоды. На его пути стеной вставали туманы, кружилась бешеная пурга, заваливая снегом двухмоторную машину, нависала угроза обледенения. Молодой пилот (ему всего 27 лет) умел терпеливо выжидать. Ждать было томительно: шесть дней непогода держала Головина в Холмогорах — под Архангельском, 15 дней — в Нарьян-Маре, четверо суток — на Маточкином Шаре, три дня — на мысе Желания.

Ему редко светило солнце полярного дня. Много напряженных часов провел он со своим штурманом Анатолием Волковым, изучая синоптические карты. На полярной станции у пролива Маточкин Шар пилотов застиг снежный шторм. Держась за стальной трос, протянутый на 200 метров от домика станции к аэродрому, экипаж пробирался к самолету, засыпанному снегом. На мысе Желания, откуда самолет совершил «прыжок» через Баренцево море к Земле Франца-Иосифа, экипаж обнаружил течь в баке. Испытанные полярные механики Николай Кекушев и Валентин Терентьев своими силами исправили повреждение.

Дружная работа экипажа обеспечила успех перелета. Члены экипажа — Головин, Волков, Кекушев и Терентьев — разными путями пришли в авиацию.

Работая плотником на Наро-Фоминской текстильной фабрике, Павел Головин увлекся планеризмом. Занимаясь в Московском строительном техникуме, он уже самостоятельно летал на планерах. Это и определило его дальнейшую жизненную трассу. Головин вошел в первую группу учлетов московского Осоавиахима, а с 1930 года сам обучал летному искусству осоавиахимовскую молодежь на Тушинском аэродроме. В полярную авиацию его привлек в 1933 году известный арктический летчик А. Д. Алексеев. К этому времени пилот Головин уже был известен,



как рекордсмен по планеризму. Его четырехлетняя работа на Севере не прошла незамеченной: правительство наградило его орденом Красной Звезды.

Отправляясь штурманом в арктический рейс на остров Рудольфа, 26-летний Анатолий Волков насчитывал в своей летной практике 127 часов слепых полетов. Сын крестьянина — солдата царской армии — Волков семи лет остался сиротой. Немного позже стал помощником в большой семье. Пятнадцатилетним подростком попал в детский дом. Потом работал столяром, техником-нормировщиком, учился в техникуме по механической обработке дерева.

Три года назад Московский комитет ВКП(б) направил его в военную школу им. Фрунзе. Анатолий Волков отлично закончил авиационное отделение школы по программе летчика-наблюдателя. Молодому летнабу открылись широкие перспективы. Его назначили в школу морских летчиков имени Сталина. Из этой школы вышло много известных пилотов Советского Союза. Волков стал штурманом слепого самолетовождения.

— Мне не раз приходилось летать в таком тумане, когда различаешь лишь консольные части (концы крыльев) самолета,— рассказывал нам штурман Волков. — В непрерывных слепых полетах бывал по несколько часов. В этом году выполнял интересное задание: полный цикл слепого полета в продолжение 8 часов, начиная от взлета вслепую до слепой посадки.

В Арктику штурман Волков полетел впервые и провел самолет от Москвы до самого северного из островов архипелага Франца-Иосифа.

Бортмеханик Терентьев — почти ровесник Головина и Волкова. Он был чернорабочим, слесарем, шофером, водителем бронемашин в Красной Армии, бригадиром на авиационном заводе. Изучил самолетные моторы. Стал бортмехаником полярной авиации. Летал на енисейской воздушной линии.

Старейшему члену экипажа самолета «Н-166» — Н. Л. Кекушеву — 38 лет. Четырнадцатый год он работает бортмехаником. Участвовал в организации первых среднеазиатских воздушных линий, боролся с басмачами, потом летал на магистральных Гражданского воздушного флота на Украине, в Закавказье, Сибири. Последние пять лет работает на линиях Северного морского пути. На глазах Кекушева росла полярная авиация. Он вместе с Героем Советского Союза тов. Молоковым и пилотом тов. Липп открывал первую зимнюю авиалинию Красноярск—Игарка, летал на Диксон, перевозил пушнину из Обдорска в Тюмень, с Головиным летал над морем Лаптевых.

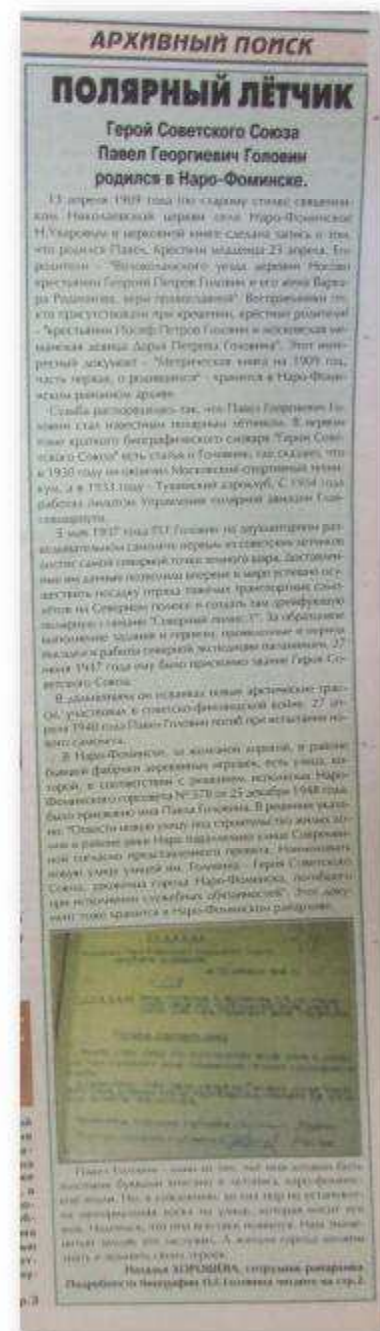
В дальнейшем он осваивал новые арктические трассы, участвовал в советско-финляндской войне, был лётчиком-испытателем. 27 апреля 1940 года Павел Головин погиб при испытании нового самолёта.

В Наро-Фоминске за железной дорогой, в районе бывшей фабрики деревянных игрушек, есть улица, которой, в соответствии с решением исполкома Наро-Фоминского горсовета № 578 от 25 декабря 1948 года, было присвоено имя Павла Головина. В решении указано: «Отвести новую улицу под строительство жилых домов в районе реки Нара, параллельно улице Современной, согласно представленному проекту. Наименовать новую улицу - улицей им. Головина - Героя Советского Союза, уроженца города Наро-Фоминска, погибшего при исполнении служебных обязанностей». Этот документ тоже хранится в Наро-Фоминском райархиве.

Павел Головин один из тех, чьё имя должно быть золотыми буквами вписано в летопись нарo-фоминской земли. Но, к сожалению, до сих пор не установлена мемориальная доска на улице, которая носит его имя. Надеемся, что она всё-таки появится. Наш знаменитый земляк это заслужил. А жители города должны знать и помнить своих героев.*

Наталья Хорошева

*Хорошева Н. Р. Полярный лётчик [Текст] / Н. Р. Хорошева // Основа. – 2010. – 8 окт. (№39). – (Край родной).



Полярный лётчик



Наталья Ростиславовна Хорошева – главный архивист Наро-Фоминского архива. Писатель-краевед, автор нескольких десятков краеведческих очерков и книг «Здесь родины моей начало», «Наро-Фоминск. Страницы истории», посвященных истории города Наро-Фоминска.

Герой Советского Союза Павел Георгиевич Головин родился в Наро-Фоминске. 13 апреля 1909 года (по старому стилю) священником Николаевской церкви села Наро-Фоминское Н. Уваровым в церковной книге сделана запись о том, что родился Павел. Крестили младенца 23 апреля. Его родители - «Волоколамского уезда деревни Носово крестьянин Георгий Петров Головин и его жена Варвара Родионова, веры православной». Восприемники (те, кто присутствовали при крещении, крёстные родители) - «крестьянин Иосиф Петров Головин и московская мещанская девица Дарья Петрова Головина». Этот интересный документ – «Метрическая книга на 1909 год, часть первая, о родившихся» хранится в Наро-Фоминском районном архиве.

Судьба распорядилась так, что Павел Георгиевич Головин стал известным полярным лётчиком. В первом томе краткого биографического словаря «Герои Советского союза» есть статья о Головине, где сказано, что в 1930 году он окончил Московский спортивный техникум, а в 1933 году - Тушинский аэроклуб. С 1934 года работал пилотом Управления полярной авиации Главсевморпути.

5 мая 1937 года П.Г. Головин на двухмоторном разведывательном самолете первым из советских лётчиков достиг самой северной точки земного шара. Доставленные им данные позволили впервые в мире успешно осуществить посадку отряда тяжёлых транспортных самолётов на Северном полюсе и создать там дрейфующую полярную станцию «Северный полюс-1». За образцовое выполнение задания и героизм, проявленные в период высадки и работы северной экспедиции папанинцев, 27 июня 1937 года ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Пути всех четверых сошлись на старте нового большого арктического перелета. Они провели свой самолет «Н-166» от столицы Советского Союза — к 82-й параллели. Их машина прошла по трассе, впервые проложенной в прошлом году Героем Советского Союза тов. Водопьяновым и лётчиком тов. Махоткиным. «Н-166» опустился у полярной станции острова Рудольфа, построенной в прошлом году известным полярником И. Д. Папаниным, в 900 километров от Северного полюса.

Далекий и славный путь!*

Л. Хват

Москва - остров Рудольфа Лётчик П. Головин закончил свой перелет



Лётчик Головин (слева) и его борттехники Кекушев (в центре) и Терентьев у самолета "Н-166".
Фото Б. Иваницкого

Вчера 19 апреля в 13 час. 35 минут самолет "Н-166" под управлением лётчика Головина вылетел с мыса Желания на остров Рудольфа. На всем пути погода вполне благоприятствовала полету. Видимость достигала 40-50 км. В 15 часов 45 мин. самолет "Н-166" подходил к архипелагу Земли Франца-Иосифа. С самолетом непрерывно поддерживалась связь как с острова Рудольфа, так и с мыса Желания. В 17 час. 05 мин. самолет "Н-166" появился над станцией острова Рудольфа и в 17 час. 10 мин. совершил посадку. Экипаж самолета был тепло встречен зимовщиками. На этом закончен перелет Москва - остров Рудольфа.**

*Хват, Л. К 82-й параллели [Текст] / Л. Хват // Правда. – 1937. – 20 апр. (№109).

**Лётчик П. Головин закончил свой перелет [Текст] // Комсомольская правда. – 1937. – 20 апр. (№90). – С.1.

Над полюсом

Глава из книги Головина П. Г. «Как я стал лётчиком»



Прилетели мы на Рудольф и стали ждать хорошей погоды. Без хорошей погоды не полетишь. А если и полетишь, то рискуешь попасть в неприятное положение и, чего доброго, назад не вернешься.

С нами в экспедицию летел Борис Львович Дзержевский – синоптик. Его обязанностью было предсказывать погоду. Это очень сложное дело. Но Борис Львович так верно определял погоду, что получил от лётчиков прозвище «бог погоды». Как он скажет, так и будет.

Бывало спросишь утром:

– Можно лететь сегодня?

Борис Львович посмотрит на свои карты, на бумажки, исписанные какими-то цифрами, вздохнет:

– Сегодня? Нет, не советую...

И начнет рассказывать, какая впереди погода, какие облака, откуда дует ветер, где идет снег, где есть туман. Будто он хозяин всему: и снегу и ветру – всей погоде.

Наступило 5 мая – замечательный день в моей жизни.

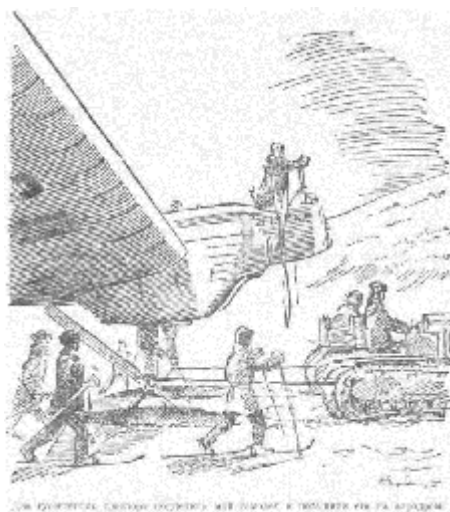
Вечером накануне Борис Львович шепнул мне:

– Кажется, завтра я вас выпущу погулять...

Утро пришло ясное, солнечное. Зимовка ожила, зашумела. Два гусеничных трактора подцепили мой самолет и потащили на высокую гору, где был аэродром. Следом за ним, кто на вездеходах, а кто просто на лыжах, побежали участники экспедиции.

Я вылетал на разведку к полюсу. Подошел улыбающийся Борис Львович, предупредил:

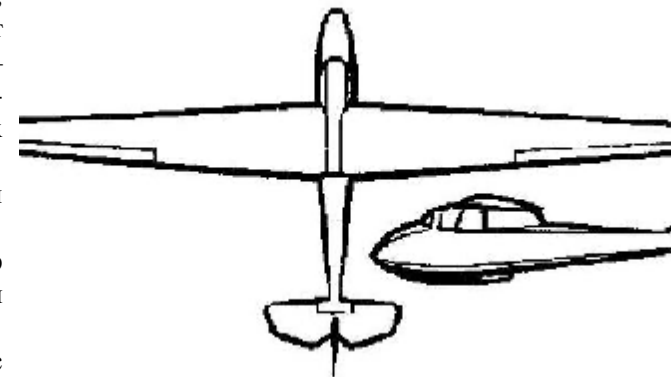
– Особенных надежд на погоду у меня нет. Возможно, что самого полюса вы не увидите – он будет



Планер «П. Головин»

Одноместный, скоростной тренировочный планер-паритель конструкции Б.Н. Шереметева, Ю.И. Колтунова, Б.Л. Сиркена и А.И. Пьецуха был построен в 1937 году.

Основная идея, заложенная в проект этого планера — приближение летно-методических данных тренировочного планера к данным рекордных планеров. По схеме планер представлял из себя свободонесущий моноплан-парасоль с крылом



однолонжеронной конструкции и шестигранным фюзеляжем. С целью предоставления пилоту максимальных удобств, кабина была выполнена просторной и оборудованной всеми необходимыми приборами: указатели поворотов, высоты, скорости, вариометр, компас и термометр. Кабина закрывалась граненым фонарем, обеспечивающим легкое сбрасывание в сторону в случае аварийной ситуации. Все детали управления были установлены на шарикоподшипниках, что обеспечивало легкость управления, без люфтов, мощными рулями направления и высоты, смонтированными на киле и стабилизаторе небольших размеров.

Испытанный в июле 1937 года И.И. Шелестом, планер показал отличную устойчивость и управляемость и очень высокую маневренность. Высший пилотаж производился на скоростях 80-160 км/ч. Разбег вследствие большой относительной нагрузки был довольно большим, а пробег — незначительным.*

Материалы с сайта: <http://авиару.рф>

*Красильщиков, А. П. Планеры СССР / А. П. Красильщиков. - М. : Машиностроение, 1991. - 236,[4] с. : ил.

голову и поглядывал на парившие рядом неживые огромные крылья. Но человек не трогал орла, и орел не стал трогать человека. Птица, будто понимая, вела парителя к восходящим потокам, разыскивая все новые площадки для парения, все выше выводила его в безоблачную синеву. Иногда человек совсем ясно видел чешуйчатые лапы птицы, ее маленькие немигающие глаза, неподвижные крылья. Достаточно было бы орлу усесться на плоскости планера, нарушить центр тяжести – и человек

вместе со своим летательным снарядом камнем пошел бы вниз. Но орел и не думал нападать. Он продолжал присматриваться.

Человек внимательно следил за птицей и по ее полету направлял полет планера: старые планеристы иногда рассказывали о том, как приходилось им летать с орлом. Человек готов был целый день и всю ночь кружить вместе с птицей над землей. Но орел вдруг взмахнул могучими крыльями, взбаламутил воздух и стал уходить от человека. Теперь планер не мог угнаться за птицей: птица летела, куда ей хотелось, а человек подчинял свой полет только восходящим потокам воздуха. Он не летал – он парил.



Рис. П. Алякринского

Планерист приветливо и долго махал рукавицей улетающему орлу, своему учителю. В этот день он завоевал на планере два мировых первенства: по продолжительности и высоте полета.

Так начинал свою летную, богатую событиями жизнь, бывший нарфо-минский плотник, Герой Советского Союза Павел Головин*.

Материалы с сайта: <http://geolmarshrut.ru>

*Зингер, М. Э. Павел Головин, Герой Советского Союза [Текст]. - Москва ; Ленинград : Изд-во Главсевморпути, 1940 (Москва). - 120 с., 6 вкл. л. ил. и портр. : ил., портр., карт.

закрит облаками...

Действительно, «бог погоды»! Отсюда видит, что на полюсе! За девятьсот километров!

Мне предстоял тяжелый путь. По этому пути еще никто никогда не летал. Неизвестно, что впереди. Я должен проложить воздушную дорогу остальным самолетам, проверить, как будут работать на полюсе различные приборы и инструменты. Как будет слышно радио. Можно ли на полюсе сесть тяжелым самолетам. На все эти вопросы я должен дать точный ответ.

Механики молча заканчивали последние приготовления к полету. Моторы уже прогревались на тихом ходу. Блестящие лопасти винтов с гулом рассекали воздух.

Штурман Волков уселся на свое место и развернул карту полета. На карте – большое белое пятно. Сюда еще никогда не ступала нога человека... Полюс! Советская страна послала нас, чтобы стереть это пятно. Полюс должен стать советским!

Провожающие столпились около моего самолета. Прощались, желали счастливого пути. Водопьянов еще раз просил, чтобы я повнимательнее осмотрел льдины у полюса. Шмидт уговаривал не рисковать. Я уселся за штурвал, люки захлопнулись, провожающие отошли в сторону... Взмах флажка – и самолет, легко скользнув вниз по склону горы, поднялся в воздух. Остров остался позади. Впереди девятьсот километров неизвестного пути... Шесть часов я должен не снимать руки со штурвала. Это очень тяжело.

Перед моими глазами, за стеклом, вздрагивая, покачивалась стрелка магнитного компаса. Она показывала курс, по которому шел самолет. Курс – «норд». Путь на север. Через шесть часов самолет должен быть над полюсом. Первый советский самолет!..

Баки полны бензина, моторы режут, пожирая километр за километром. Мне радостно было сидеть на своем пилотском месте и знать, что летишь на прекрасной, быстрой, как птица, легкой машине... Я знал, что она меня не подведет – домчит до полюса. Впереди, в своей штурманской рубке сидел Волков. Молодой человек, еще совсем юноша, а уже штурман, которому доверили такое важное дело, как вести самолет к полюсу.

Когда готовилась экспедиция, Волкова вызвали из армии.

Он – военный штурман.

Я сначала недоверчиво смотрел на него. Молод очень! Но потом убедился, что молодость – не помеха.

Волков сидел в рубке спокойный и возился со своими картами, будто сидел у себя дома, а не летел на самолете завоевывать полюс.

Иногда за моей спиной открывалась дверца, ведущая в отделение механиков. Из дверцы выглядывало добродушное круглое лицо старшего бортмеханика Кекушева. Это мой старинный приятель. Мы с ним не в первый раз летим в далекий и опасный путь. Николай Львович Кекушев – тоже замечательный человек. Когда он в самолете, я спокоен за машину. Для него машина – живое существо. Он за ней ухаживает, как за любимым человеком.

На остановках, после долгого и опасного пути, когда так хочется поскорее куда-нибудь в тепло, хорошенько закусить и выспаться, – Николай Львович не уходил от машины, прежде чем не убеждался, что она в исправности, защищена от ветра, крепко стоит на причалах. Тогда на его широком добром лице появлялась довольная улыбка. Из строгого, подчас придиричьего механика, который иногда не прочь пошуметь и поругаться, он превращался в веселого забавника.

Вместе со Львовичем в кабине механиков – его неразлучный друг Валя Терентьев. Белозубый стройный юноша. Отчаянный физкультурник. У него две любимые вещи на свете: самолет и лыжи...

Еще дальше, в самом хвосте самолета, где очень низко и тесно, сидел, или, вернее, лежал на животе, наш радист Коля Стромиллов. Надев наушники, он слушал радиосигналы далекой земли.

Пи-пи-пи! Пи-пи-пи-пи! – пищало в наушниках. Придерживая одной рукой блокнот, Коля записывал полученную радиограмму:

«Говорит остров Рудольфа... Сообщите, как протекает полет, как слышите нас. Шмидт».

Вывав листок из блокнота. Коля послал его через механиков мне и принялся выстукивать ответную телеграмму. Далеко на острове Рудольфа, где у радиоаппарата собрались все участники экспедиции, радист принимал сигналы Коли.

Пи-пи-пи! Пи-пи! Пи! Пи!

«Говорит самолет «СССР-Н-166». Все в порядке. Прошли восемьдесят пятый градус. Слышим все хорошо... Стромиллов».

Сначала самолет шел над открытой водой; потом стали попадаться отдельные льдины, но чем дальше на север, тем больше их становилось. И наконец под самолетом потянулись сплошные ледяные поля. Ровные, блестящие, кое-где пересеченные трещинами. Э! да на такие льдины можно сесть десяткам самолетов!

«Говорит «СССР-Н-166», – торопливо отстукивал Коля. – Все благополучно... Внизу большие и, вероятно, прочные льдины».

«Говорит Рудольф... Благодарим за радостную весть... Счастливый путь... Шмидт. Водопьянов».

Два орла

Глава из книги **Макса Зингера** **«Павел Головин, Герой Советского Союза»**



Зингер Макс Эммануилович – писатель-маринист, корреспондент газет «Известия», «Правда». Участник 4-й арктической экспедиции по Северному морскому пути на ледоколах «Ермак», «Красин», «Литке», «Сибиряков», полетов на самолетах полярной авиации. Печатался с 1922 г. Основная тема произведений – освоение Севера.

Прошла бесснежная, не знающая настоящих морозов, крымская зима. Наступила благоуханная весна. Зацвели миндаль, абрикосы, жасмин, душистая акация. Исчезли туманные, штормовые дни. Каждый день палило солнце, но море смягчало жару.

Еще в конце зимы орел построил большое гнездо на вершине дерева, в неприступных скалах, у самого края бездны. Вдалеке неслышно плескалось море. Пенистые волны без усталости бежали к берегу и оставляли на гальке свою белую пышную гриву. Орел собирал прутья для гнезда, строил его прочно, чтобы оно могло устоять против самого сильного ветра.

Заботливо выискивая зорким глазом пищу, парил орел. Ему навстречу шел движимый восходящим воздушным потоком планер. В те дни у крымского побережья происходили планерные состязания на установление нового мирового рекорда продолжительности полета. В воздухе было необычайно тихо, и казалось, что можно услышать все, что делается на земле. Орел не взмахивал могучими крыльями, но уверенно держался в воздухе. Он поднимался все выше и выше. Это привлекло внимание парителя. Человек погнался за орлом, чтобы уйти вместе с птицей дальше и дальше от земли. Орел был воздушным лодчманом человека. Он указывал ему, как найти скрытые восходящие потоки и где лучше всего держаться планеристу.

Так долго летели они вместе – величайшая из птиц и рядом с ней человек, которому кличка была «Медведь» за напористость и большую физическую силу.

Человек учился у птицы.

Они встретились высоко над землей, привлекая взаимное внимание. Орел то вправо, то влево вскидывал хищную, вооруженную мощным клювом

Герой Советского Союза Головин Павел Георгиевич



Родился 26 апреля 1909 года в городе Наро-Фоминск ныне Московской области в семье служащего. Русский. Член КПСС с 1939 года. В 1930 году окончил Московский спортивный техникум, а в 1933 году — Тушинский аэроклуб.

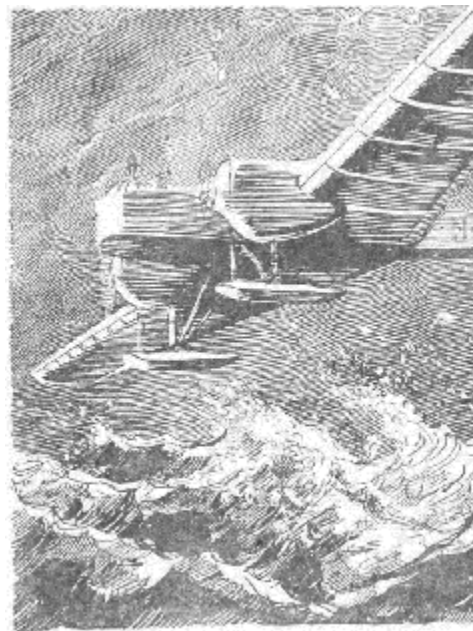
Работал пилотом Управления полярной авиации Главсевморпути. 5 мая 1937 года на двухмоторном разведывательном самолёте первым из советских лётчиков достиг самой северной точки земного шара. Доставленные им данные позволили впервые в мире успешно осуществить посадку отряда тяжёлых транспортных самолётов на Северном полюсе и создать там дрейфующую полярную станцию «Северный полюс-1». За образцовое выполнение задания правительства и героизм, проявленный в период высадки и работы северной экспедиции, 27.6.37 года удостоен звания Героя Советского Союза.

В дальнейшем осваивал новые арктические трассы. Участвовал в советско-финской войне 1939 – 40. Был лётчиком – испытателем. Награждён орденами Ленина, Красного Знамени, Красной Звезды.

27 апреля 1940 года погиб при испытании самолёта. Его именем названа улица в г. Наро-Фоминск.*

*Головин Павел Георгиевич: [биограф. справка] // Герои Советского Союза: крат. биограф. слов.: в 2 т. / пред. редкол. И.Н. Шкадов.– М.: Воениздат, 1988. – Т. 1. – С. 338.

Так, переговариваясь с оставшимися друзьями, мы летели все дальше и дальше на север. До полюса оставалось уже немного. Вдруг Волков обернулся ко мне и показал рукой вперед. Я кивнул головой: вижу! Навстречу нам медленно и грозно ползли облака. Значит, «бог погоды» и тут не ошибся! Полюс закрыт облаками. Стромиллов сообщил об этом по радио на Рудольф. Там забеспокоились и посоветовали вернуться обратно. Мне же показалось обидно. Как же так? Быть совсем рядом и не пролететь над полюсом! Вперед! Самолет пошел за облака. Скорость увеличилась. Облака тянулись под нами, тяжелые, грозные... Я взглянул на часы. Мы летим уже шесть часов с минутами. Самолет шел в районе полюса... Волков взялся за свои приборы. Потом нагнулся над картой. Полюс приближался с каждой минутой. Сзади открылась дверца, и показалось улыбающееся лицо Львовича. За его спиной в полутьме кабины блестели в усмешке зубы Вани Терентьева. Штурман обернулся к нам и торжественно сказал: – Полюс! Мы забрались на самую макушку земли! Пи-пи-пи-пи! – пищал радиопередатчик. «Говорит самолет «СССР-Н-166»... Слушайте! Слушайте! Сейчас прошли над полюсом...»



Самолет описал в воздухе полукруг и повернул обратно. Навстречу нам летела радиограмма от Шмидта. Начальник экспедиции поздравлял нас с победой... Обратно мы летели долго. Мешал ветер. Много израсходовали бензина. Я все чаще посылал записки Львовичу, спрашивал, много ли осталось горючего. Баки быстро пустели. С Рудольфа передавали тоже нерадостные вести. На острове туман. Гора, где находился аэродром, закрыта им так плотно, что садиться туда нельзя. Боясь обледенеть, я нашел в облаках окошко, спустился вниз и пошел над открытой водой. Бензин кончался. Надвигалась

беда. Не успеем долететь – кончится бензин, моторы остановятся, и придется нырять в воду...

Я сидел за штурвалом двенадцать часов. Спутники мои устали не меньше меня. Самолет летел низко-низко над волнами... Неужели придется тонуть?

Дверца открылась, вылез Львович, взял ручной насос и стал перекачивать из бака последние капли бензина. Лицо у него было спокойное, будто ничего не случилось. Он делал свое дело. Пока есть хоть капля бензина, моторы должны работать!

Волков спокойно сидел на своем месте. Жизнь в самолете шла своим чередом. Люди, казалось, настолько привыкли к опасностям, что не хотели думать о них лишней раз. Каждый делал свое дело.

А между тем бензину оставалось на несколько минут полета. Туман сгустился, а острова все не было.

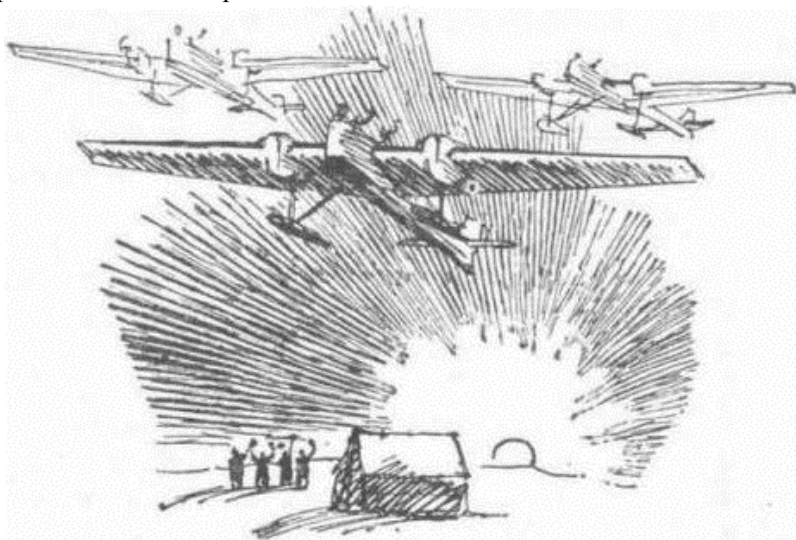
Вдруг впереди показалось что-то черное. Пригляделся – земля... Рудольф!

Через пять минут наш самолет сел на маленький аэродром, у самых домиков зимовки.

Навстречу к нам бежали, спотыкаясь, увязая в снегу, люди: Шмидт, Водопьянов, Шевелев, Алексеев, Молоков... Взволнованные, радостные, они обнимали нас, целовали, тискали в своих объятиях. Они же знали, какая опасность грозила нам!..

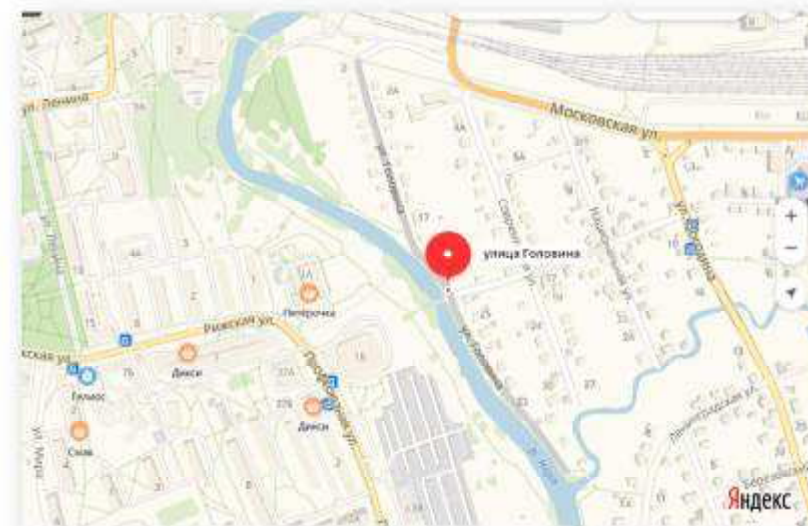
Однако все кончилось благополучно.

Дорога на полюс открыта!



Улица Головина П.Г. в Наро-Фоминске

*В соответствии с решением
исполкома Наро-Фоминского горсовета
депутатов трудящихся № 578 от 25 декабря 1948 г.
улице новой застройки присвоено имя
Головина Павла Георгиевича.*



Головин Павел Георгиевич: информ. изд. / МБУК «Центральная библиотека Наро-Фоминского городского округа»; сост. Е.В. Павлова; информ. - библиогр. отдел. – Наро-Фоминск, 2019. – 20 с.: ил. – (Их имена в названиях улиц).

В издании собрана информация о Герое Советского Союза П.Г. Головине, чье имя носит улица Наро-Фоминска.

Составитель: Павлова Е.В.,
библиотекарь по краеведению
информационно-библиографического
отдела МБУК «ЦБ»



Из книги

Ракова В.И. «Крылья над морем»

Василий Иванович Раков — лётчик, дважды Герой Советского Союза, генерал-майор авиации. Автор книг «Крылья над морем», «Над морем и сушей», «В авиации — моя жизнь».

...К нашей эскадрилье был прикомандирован Герой Советского Союза П. Головин.

[...] Павел Георгиевич был человеком очень известным, и не только в авиационных кругах, а во всей стране, но это не породило в нем ни

малейшего зазнайства. Он оставался простым и скромным.

О своей известности Головин рассказывал не без юмора. Однажды, летая за Полярным кругом, он совершил посадку на своем гидросамолете в устье могучей сибирской реки Лены. Там она разливается так широко, что с одного берега едва виден другой. Головин поставил самолет на якорь. Надо было переправиться через реку. Катера не оказалось, и летчики сели в тяжелую рыбацью лодку, которая была к тому же сильно перегружена и с трудом преодолевала довольно крутую волну.

Лодка двигалась медленно, а из-за изгиба показался большой пароход, быстро спускавшийся сверху. Он давал тревожные гудки, но, как ни старался перевозчик, лодка быстрее не шла. Пароход все приближался к ней, и казалось, вот-вот наскочит. Летчики видели высокий острый нос судна, неумолимо надвигавшийся на них. Они ничего не могли сделать. Все зависело от команды парохода — успеет она отвернуть в сторону или лодка будет подмята и раздавлена.

В последний момент команда все же успела. Нос стал сдвигаться в сторону. Пароход прошел совсем рядом с лодкой, но не задел ее, только отбросил волной.

[...]Теперь пароход был повернут к лодке уже не носом, а бортом. Летчики прочли его название, написанное огромными буквами: «Павел Головин». Что по Лене плавает пароход, носящий его имя, Головин знал, но вот увидел его воочию при обстоятельствах несколько неожиданных.*



*Материалы с сайта: <http://militera.lib.ru>

Оглавление

Улица Головина П.Г. в Наро-Фоминске	3
Герой Советского Союза Головин Павел Георгиевич	4
Два орла Глава из книги Макса Зингера «Павел Головин, Герой Советского Союза»	5
Планер «П. Головин»	7
Хорошева Наталья «Полярный лётчик»	8
Хват Л. К 82-й параллели	10
Летчик П. Головин закончил свой перелет	13
Над полюсом Глава из книги Головина П. Г. «Как я стал лётчиком»	14
Из книги Ракова В.И. «Крылья над морем»	19

Муниципальное бюджетное учреждение культуры
«Центральная библиотека
Наро-Фоминского городского округа»

Информационно-библиографический отдел

Их имена в названиях улиц

**ГОЛОВИН
Павел Георгиевич**

Наро-Фоминск
2019 г.