

состава поезда. Производительность такого поезда составляла – до 100 человек за час [2]. За это время проводилась полная санитарная обработка военнослужащих с выдачей белья из обменного фонда, а поступившая одежда подвергалась полной санитарной обработке с дезинсекцией.

Медицинские и дезинфекционные поезда внесли свой огромный вклад в победу Советского Союза в Великой Отечественной войне, позволив спасти и вернуть в строй огромное количество раненых и предотвратив распространение различных инфекций, что в условиях военного времени могло привести к катастрофическим последствиям. Слаженная работа железнодорожников и медиков стала залогом успеха.

### Список литературы

1 Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 / под ред. Н. С. Конарева. – М. : Транспорт, 1987. – 591 с.

2 Банно-прачечный поезд [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://scbist.com/ekskurs-v-istoriyu-zheleznih-dorog/45036-banno-prachechnyi-poezd.html> . – Дата доступа : 25.03.2019.

УДК 94(100) «1939/45»:355.47

## ПЕРВЫЙ ТАРАН НАД БРЕСТОМ В ИЮНЕ 1941 г.

*Б. Б. РЯБЦЕВ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

22 июня 1941 года фашистская Германия без объявления войны напала на СССР. Началась Великая Отечественная война. Весь народ встал на защиту своей страны. Одним из защитников Родины был и мой прадедушка Петр Сергеевич Рябцев. Родился будущий летчик в 1915 г. в большой рабочей семье, которая жила в заводском посёлке в Донбассе.

Окончив семилетку, 16-летний комсомолец Пётр Рябцев поступил в заводскую школу ФЗО, а потом работал в цеху этого завода электромонтером. Когда комсомол призвал молодежь вступить в ряды Воздушного Флота, Петр Рябцев сразу же откликнулся на призыв. В 1934 г. он становится курсантом авиационной школы и успешно заканчивает её. В аттестациях и характеристиках, которые приложены к личному делу П. С. Рябцева, о нем говорится как о патриоте, хорошем товарище, инициативном, энергичном комсомольце, как о пилоте, хорошо овладевшем своей профессией. С 1938 г. Петр Рябцев – кандидат, а с 1940 года – член КПСС. Это лишь краткие сведения, но уже из них виден образ хорошего советского юноши, смелого защитника Родины в годы войны.

В первые часы войны гарнизон Брестской крепости одним из первых принял на себя удар немецко-фашистских захватчиков. Это было около 10 часов утра, когда крепость была уже окружена и вела тяжёлый бой. Отбивая атаки немецкой пехоты в крепостном дворе, бойцы видели, что несколько наших истребителей – «чайки», как тогда их называли, – ведут над Брестом бой с группой «мессершмиттов». Этот бой уже подходил к концу, как вдруг одна из наших машин устремилась навстречу «мессершмитту» и столкнулась с ним в воздухе. Охваченные пламенем, оба самолёта пошли к земле и скрылись из виду. Подвиг неизвестного пилота глубоко взволновал защитников крепости. Все они были уверены, что герой погиб. В первый день войны в районе Бреста шли тяжёлые бои, противник продвигался вглубь нашей территории, и казалось, что в таких условиях подвиг лётчика, вернее всего, остался незамеченным и тем более вряд ли зарегистрирован в документах. Однако установлено, что воздушный таран над Брестом 22 июня 1941 г. совершил лейтенант П. С. Рябцев.

Вот как описывал памятный бой 22 июня 1941 г. его участник, полковник, Герой Советского Союза Георгий Жидов. Он описал его в газете «Советская авиация» 17 июля 1957 г.

«...Стояла ясная погода. Между девятью и десятью часами утра вражеские самолеты начали бомбить штаб одного нашего соединения, расположенного недалеко от аэродрома. Фашистских бомбардировщиков прикрывала группа истребителей. Мы вылетели звеном: капитан Мажаев, лейтенанты Рябцев, Назаров и я. На высоте примерно 3500 метров нам встретилась группа самолетов противника – «Ме-109».

Завязался напряженный бой. Атака следовала за атакой. Наши летчики старались держаться вместе, чтобы можно было прикрывать друг друга. Бой продолжался 8–10 минут. Встретив упорное сопротивление советских летчиков, гитлеровцы решили пойти на хитрость. Четыре самолета «Ме-109» вошли в глубокий вираж, а четыре продолжали с нами бой. Кроме того, «Хе-113» атаковали нас сверху.

Создалось очень трудное положение. Я пошел в атаку на врага, а меня, в свою очередь, преследовал «мессер». Капитан Мажаев взял его под обстрел. Одновременно фашистские «Ме-109», ранее вышедшие из боя и набравшие вновь высоту, стремились атаковать Мажаева. Наперерез врагу ринулся лейтенант Рябцев. В пылу боя Петр израсходовал боекомплект, а преградить путь к самолету Мажаева надо было во что бы то ни стало.

Вот тут-то и созрело у отважного летчика решение – таранить ведущий истребитель врага. Резко развернув свою «чайку», Рябцев пошел на сближение с противником.

Видно, фашист не хочет уступать. Но его нервы не выдерживают: гитлеровец накрывает самолет и пытается уйти вниз. Но поздно! Рябцев своим

самолетом ударил по вражеской машине. И тут же истребители, немецкий и наш, пошли к земле. Вскоре в воздухе появилось белое пятнышко – парашют. Мы, занятые боем, не смогли определить, кто спускался на нем. Как потом стало известно, парашют раскрылся у Рябцева, а гитлеровец врезался в землю вместе со своим самолетом...».

Итак, не могло быть никаких сомнений в достоверности воздушного тарана над Брестом, совершенного в первый день войны между девятью и десятью часами утра. Этот подвиг был документально закреплён в истории 123-го истребительного полка и подтвержден участниками воздушного боя.

Таран Петра Рябцева – не случайное столкновение, как это иногда имело место в дни войны, не результат безвыходности положения, а сознательный, расчетливый, смелый и связанный с определенным риском маневр бойца во имя победы.

В истории 123-го истребительного авиационного полка за первой записью о воздушном таране над Брестом следовали многие другие, и в них часто встречалось имя Рябцева. Как ни сухи и ни скудны были строки полковой хроники, все же они с уверенностью свидетельствовали, что Пётр Рябцев был одним из самых активных и отважных летчиков своей части. 31 июля 1941 года Пётр Сергеевич Рябцев героически погиб в бою над своим аэродромом Едрово под Ленинградом.

Таким образом, считалось, что первый воздушный таран в Великой Отечественной войне совершил 27 июня 1941 г. лётчик-комсомолец Пётр Харитонов на подступах к Ленинграду, за что он был удостоен звания Героя Советского Союза. Однако первый таран был сделан в первый день войны, даже в самые первые её часы, над Брестом.

После того, как семья Рябцевых на Донбассе получила сообщение о смерти сына, младший брат Петра Рябцева Виктор подал заявление в летную школу. Он окончил авиационное училище и сражался на фронтах. На его личном боевом счету больше десяти сбитых фашистских самолетов. После войны Виктор Рябцев служил в авиации и летал на новейших реактивных машинах.

8 мая 1965 г. Брестской крепости присвоено звание крепость-герой. «Брестская крепость-герой», мемориальный комплекс, созданный в 1969–1971 гг. на территории Брестской крепости для увековечения подвига участников обороны Брестской крепости.

В музее войны в Брестской крепости одна из экспозиций посвящена летчикам – легендарным защитникам Брестской крепости, почетное место в которой отведено П. С. Рябцеву.

Одна из длинных улица г. Бреста названа именем моего прадеда – лейтенанта П. С. Рябцева.

## Список литературы

- 1 **Бешанов, В. В.** Брестская крепость / В. В. Бешанов. – Минск : Беларусь, 2004. – 158 с.
- 2 **Глязер, М. И.** Героическая оборона. Сборник воспоминаний об обороне Брестской крепости в июне – июле 1941 г. / М. И. Глязер. – Минск : Беларусь, 1971. – 416 с.
- 3 **Смирнов, С. С.** Брестская крепость / С. С. Смирнов. – М. : Раритет, 2000. – 406 с.
- 4 **Чугунов, А. И.** Граница сражается / А. И. Чугунов. – М. : Воениздат, 1989. – 286 с.

УДК 94(47)«1941/1945»:621.397

### НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДОСТИЖЕНИЯ СВЯЗИ – ФРОНТУ

*В. Г. ШЕВЧУК*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

История войн наглядно показывает, что если командиры не владеют сложившейся обстановкой в результате того, что вовремя не получают или вовсе не получают необходимую информацию, либо получают искаженные сведения по каналам связи, то это приводит к потере управляемости войсками и принятию неверных командных решений. В результате чего неминуемы неоправданные потери в живой силе и боевой техники, окружение и пленение войск, паника, локальные поражения, переход к партизанским действиям и отступления войск.

В течение первого дня Великой Отечественной войны Генштаб Красной Армии из-за нарушения связи в звене от дивизии до фронта не имел достаточно полной и достоверной информации о развивающихся событиях. Проводная связь, базировалась на воздушных линиях Наркомата связи (НКС), а одной из основных задач ВВС и ВДВ германской армии было уничтожение опор воздушных линий связи НКС, что и делалось.

С первых дней войны началась перегруппировка научных сил для эффективного решения возникших в войсках проблем в области связи. В начале войны у военных связистов не было аппаратуры, позволяющей вести телефонные переговоры по воздушным проводным линиям связи на большие расстояния. Такая аппаратура была только в гражданской связи. Называлась эта аппаратура Система Многократного Телефонирования (СМТ). Она была разработана в 1934 г. (СМТ-34), изготавливалась и использовалась на стационарных узлах связи. Позднее была модернизирована (СМТ-35). В ее разработке и отладке принимал участие основатель школы железнодорожных связистов заведующий кафедрой «Дальняя связь» ЛЭТИИЖТа (впоследствии кафедрой «Электрическая связь» ЛИИЖТа) профессор Владимир Николаевич Листов.