

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

**Учреждение образования
«Брестский государственный университет имени А.С. Пушкина»**

Национальная академия наук Беларуси

**Государственное научное учреждение
«Институт истории НАН Беларуси»**

**1941 год:
ТРАГЕДИЯ, ГЕРОИЗМ, ПАМЯТЬ**

**Материалы
Международной научной конференции,
посвященной 65-й годовщине
начала Великой Отечественной войны**

22–23 июня 2006 года

**БрГУ имени А.С. Пушкина
2007**

УДК 94(47 + 57)«1941»(063)

ББК 63.3(2)622.11

*Рекомендовано редакционно-издательским советом учреждения образования
«Брестский государственный университет имени А.С. Пушкина»*

Рецензенты:

заведующий кафедрой философии и культурологии
Брестского государственного технического университета
кандидат философских наук, доцент **Г.М. Грибов**

заведующая кафедрой социально-политических и исторических наук
Брестского государственного технического университета
кандидат исторических наук, доцент **Н.Н. Ковалева**

Организационный комитет:

доктор исторических наук, профессор **М.Э. Чесновский**
доктор исторических наук, профессор **А.А. Коваленя**
доктор исторических наук, профессор **Б.М. Лепешко**
доктор исторических наук, профессор **А.М. Литвин**
кандидат исторических наук, доцент **В.В. Зданович**

Редакционная коллегия:

доктор исторических наук, профессор **М.Э. Чесновский**
доктор исторических наук, профессор **А.А. Коваленя**
доктор исторических наук, профессор **А.М. Литвин**
кандидат исторических наук, доцент **В.В. Зданович** (отв. ред.)
кандидат исторических наук, доцент **В.И. Никитенков**
кандидат исторических наук, доцент **П.И. Гарбуль**

1941 год: трагедия, героизм, память : материалы Междунар. науч. конф., посвящ. 65-й годовщине нач. Великой Отечеств. войны, Брест, 22–23 июня 2006 г. / [оргком.: М. Э. Чесновский и др. ; редкол.: М. Э. Чесновский, А. А. Коваленя, А. М. Литвин, В. В. Зданович (отв. ред.) и др.] ; М-во образования Респ. Беларусь, Брест. гос. ун-т им. А. С. Пушкина ; Нац. акад. наук Беларуси, Ин-т истории НАН Беларуси. – Брест : Изд-во БрГУ, 2007. – 287 с.

ISBN 978-985-473-274-9.

В сборник включены материалы докладов, в которых на основании разнообразных источников раскрываются проблемы историографии и источниковедения военной истории, боевые действия на фронтах войны, оккупационный режим на территории СССР, становление и развитие партизанского движения и подпольной борьбы, а также события минувшей войны в исторической памяти белорусского народа, отражение их в учебниках для вузов и школ.

Адресованы ученым, преподавателям высших учебных заведений и школ, студентам и школьникам, музейным работникам, краеведам, всем, кто интересуется историей Великой Отечественной войны.

УДК 94(47 + 57)«1941»(063)

ББК 63.3(2)622.11

ISBN 978-985-473-274-9

© БрГУ имени А.С. Пушкина, 2007

<i>Ціманова А.У.</i> Станаўленне і развіццё руху супраціўлення на акупіраванай тэрыторыі Брэсцкай вобласці ў адлюстраванні айчыннай гістарыяграфіі	96
<i>Бергавой В.И.</i> Прогнозирование войны на уровне закономерности: комплексный подход	99
<i>Гриценко И.А.</i> О нереализованных возможностях предотвращения Второй мировой войны	103
<i>Антипова В.П.</i> Новые направления в научно-просветительной работе по вопросам патриотического воспитания	106
<i>Митюков А.В.</i> 62-й укрепрайон как пример советской фортификации накануне и в первые дни Великой Отечественной войны	110
<i>Борисова И.М.</i> Использование фондовых коллекций в воспитании подрастающего поколения	113
<i>Бибик Л.Г.</i> 1941 г.: отражение подвига и трагедии в экспонции музея и выставке “Брестская крепость в документах и фотографиях противника”	115
<i>Мазуркевич Р.В.</i> Фактор внезапности в войне	117
<i>Dr Grażyna Korneć</i> Udział harcerzy i harcerek podlaskich w rozpoznaniu drogowej koncentracji Wehrmachtu przed uderzeniem na ZSRR 22VI 1941 roku	127
<i>Dr Rafał Dmowski</i> Znaczenie linii kolejowej Warszawa Brześć dla okupanta niemieckiego w okresie II wojny światowej	130
<i>Карпович О.В.</i> Первый день «Блицкрига» в Бресте	133
<i>Юшкевич А.Н.</i> Организация и деятельность белорусской милиции в начальный период Великой Отечественной войны	137
<i>Яковчук В.И.</i> Ратный подвиг белорусских пожарных в годы Великой Отечественной войны	140
<i>Бурень Н.В.</i> Боевые действия военно-воздушных сил Западного фронта в начальный период Великой Отечественной войны	144
<i>Гарбуль П.И.</i> Самолеты Победы: военное авиационное строение в СССР в период Второй мировой войны	147
<i>Кудзіна Г.В.</i> Кобрыншчына у першыя дні вайны	151
<i>Федюнин В.В.</i> 17-й Брестский краснознаменный пограничный отряд 22 июня 1941 года	153

ста, два из
еститель
ешанной
ая Звезда»
ой войны»
эскадрильи
ний два из
ою машину
с. 1].

режденный
л подобран
комиссаром
свой боевой
эго звания –

ни самолеты
ание вскоре
к русским

совершили
а, отражая
первый день

етчики 43-й
линая стая»
ий коллектив
орденоносца.

ждый летчик,
ины. Сначала
нали в землю
рова уже 85
повом бою 4
один самолет
ели встретили
даром...».

аправлены на
тусов в районе
и продолжали
ки, Демброво.
в местах их
й авиационной
июня успешно
ра. Удар был
ное количество

рвой воле
вигающейся
девятьками.

эслонированными по высоте от 400 до 1000 метров. После сбрасывания бомб экипажи пулеметным огнем обстреливали гитлеровцев.

За 26 июня бомбардировщиками было произведено свыше 500 самолетов-вылетов. Этот день можно назвать битвой бомбардировочной авиации с танками. В результате успешных боевых действий нашей авиации, танковая группа противника была рассеяна на подходах к Ракову и Минску, и взята с ходу столица Беларуси не смогла. Враг потерял здесь от авиации свыше 150 танков.

Экипажи бомбардировщиков храбро сражались с ненавистным врагом. Немало было случаев, когда боевые машины, будучи подбитыми над целью, из боя не выходили, а направляемые твердой рукой летчиков врзались огненным смерчем в скопление техники и живой силы противника, нанося ему большой урон.

26 июня бессмертный подвиг совершил командир эскадрильи 207 авиаполка 42-й авиадивизии капитан Н.Ф. Гастелло и его экипаж в составе А.А. Бурденюка, Г.Н. Скоробогатого и А.А. Калинина. После выполнения боевого задания, когда их самолет уже уходил от цели, вражеский снаряд пробил бензобак. Огонь мгновенно охватил весь самолет. Сбить пламя не удалось. Тогда Н.Ф. Гастелло направил горящий самолет в скопление вражеских автомашин и бензоцистерн. Дорогой ценой заплатили фашисты за гибель героического экипажа: десятки их машин от взрыва взлетели в воздух [6, с.19]. Капитан Н.Ф. Гастелло посмертно удостоен звания Героя Советского Союза, а члены экипажа награждены орденами. Этот подвиг стал символом мужества и самопожертвования во имя Родины, который повторили многие экипажи, имена которых не должны быть забыты в исторической памяти белорусского народа.

История военной авиации Республики Беларусь уходит своими истоками и в июньские дни 1941 года, когда нашли свое подтверждение лучшие национальные традиции и черты белорусского народа – патриотизм, мужество, стойкость, любовь к своей Родине.

1 История Второй мировой войны 1939– 1945, т. 4, М., Воениздат, 1975 г.

2 Архив Министерства обороны РФ, Ф. 208, ОП. 2683, Д. 1.

3 Архив Министерства обороны РФ, Ф. 124 ИАП, ОП. 199799, Д. 1.

4 Великая отечественная: правда о войне, т. 1, М., Союз журналистов РФ, 1995 г.

5 Газета «Красная Звезда» от 9 июля 1941 г.

6 Архив Министерства обороны РФ, Ф. 208, ОП. 2848, Д. 1.

П.И. ГАРБУЛЬ

Брест, Брестский государственный университет имени А.С. Пушкина

САМОЛЕТЫ ПОБЕДЫ: ВОЕННОЕ АВИАСТРОЕНИЕ В СССР В ПЕРИОД ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

В 30-е годы СССР превратился в одну из ведущих авиационных держав. Только в 1937 г. советские летчики установили около 30 мировых рекордов, в том числе перелет экипажем В.П. Чкалова и М.М. Громова в США на самолетах АНТ-25, что резко подняло авторитет советской инженерной мысли. Достигнутые результаты позволили приступить к перевооружению ВВС РККА новыми боевыми машинами.

Созданные в конструкторском бюро А.Н. Туполева и принятые в 1936 г. на вооружение тяжелые бомбардировщики ТБ-3 на долгое время стали образцом для

самолетов стратегического назначения. Истребительные соединения ВВС Советского Союза были вооружены прекрасными для своего времени самолетами И-15, И-16 конструкции Н.П. Поликарпова. О высоких боевых качествах биплана И-15 свидетельствует признание этой машины на международной авиационной выставке в Милане в 1936 г. Диплома и золотой медали как лучшему истребителю мира. И-16 был монопланом с убирающимися шасси, что явилось принципиальным новшеством в авиации. Однако, И.В. Сталин осуществил против руководства Красной Армии широкомасштабные репрессии. Одновременно свертывались научные исследования по созданию новых образцов боевой техники, в том числе и авиационной, подвергались разгрому лучшие конструкторские бюро. Были арестованы Генеральный конструктор А.Н. Туполев, конструкторы В.М. Петляков, П.О. Сухой, В.М. Мясищев, Р.П. Бартыни и другие. Молодым инженерам, направленным в опустевшие КБ, предписывалось только улучшать существовавшие модели. В итоге увеличение скорости самолетов достигалось в ущерб вооружению, прочности и дальности полета.

Начавшаяся Вторая мировая война выявила отставание в развитии советского авиастроения. Толчком для модернизации ВВС СССР стали испанские события. Боевой опыт в Испании показал, что новые немецкие самолеты превосходили по летным, тактическим и боевым качествам самолеты подобного типа, выпускаемые в Советском Союзе. Специальная комиссия, проверявшая состояние Вооруженных Сил страны, отмечала, что материальная часть советской авиации в своем развитии отстает по скоростям, мощностям моторов, вооружению и прочности самолетов от лучших зарубежных образцов. Отставание особенно наглядно проявилось в истребительном парке ВВС, основу которого в конце 30-х годов составляли уже устаревшие И-15 бис, И-153, И-16. Самый массовый из них И-16 поступил на вооружение еще в 1934 г., имел максимальную скорость 462 км/час, дальность полета 652 км, вооружение — 4 пулемета калибра 7,62 мм. А основной истребитель Германии Мессершмитт-109 Е-1 был принят на вооружение в 1938 г., развивал скорость до 570 км/час, совершал полеты до 1000 км, был вооружен двумя пушками калибра 20 мм и двумя пулеметами калибра 7,92 мм. Превосходство новых немецких истребителей со всей очевидностью продемонстрировала эскадрилья под командованием знаменитого аса Мельдера в небе над Испанией.

Проанализировав сложившуюся ситуацию, руководство СССР предприняло меры по выводу авиации страны на уровень современных требований. В феврале 1939 г. ЦК ВКП (б) состоялось совещание с участием членов Политбюро, руководителей Военно-Воздушных Сил и авиапромышленности, авиаконструкторов, летчиков, которое наметило программу развития советской авиации. Главное внимание обращалось на разработку новых образцов самолетов, укрепленные производственной базы авиационной промышленности, резкое расширение количества конструкторских организаций и институтов [1, с. 157]. Конструкторам боевой техники было предложено участвовать в конкурсе на создание новых типов самолетов, причем победитель удостоивался Государственной премии, а его образец немедленно внедрялся в серию. В 1940 г. были освобождены из заключения многие авиаконструкторы.

В сентябре 1939 г. Политбюро ЦК ВКП (б) приняло постановление «О реконструкции существующих и строительстве новых самолетных заводов». На 1940—1941 гг. намечалось построить девять новых заводов и реконструировать столько же старых.

В январе 1940 г. Политбюро обсудило вопрос о работе Наркомата авиационной промышленности. Наркомом авиапромышленности был назначен А.И. Шахурин, его первым заместителем — В.П. Дементьев; заместителем и начальником Главного

управлен
глава (с
самолетос
моторост

Про
конструк
самостоя
Сухого, Г
руковод
В.П. Гор
бюро мо
ждать.

Из
вооруже
Лавочки

Но
уровне
ЛаГТ не
МиГ-3
скорост
один к
трижды
победа

С

полет
пушка
пулем

Г
бомба
уступ

(

впос

Ил-4.

на в

пуле

про

тыс

рас

Гер

выд

под

ВВ

ко

са

В

са

п

Советского И-15, И-16 действует в Милане в И-16 был в шествием в ной Армии ведения по годвергались конструктор Р.П. Бартыни писывалось ги самолетов

и советского ытия. Боевой и по летным, в Советском Сил страны, и отстае по з от лучших требительном цие И-15 бис, 1934 г., имел - 4 пулемета - 1 был принят ы до 1000 км. ибра 7,92 мм. очевидно ыдера в небе

приняло меры рале 1939 г. в руководители ов, летчиков, ое внимание изводительной нструкторски ло предложем победитель ился в серии В

ановление 0 (ов). На 1940-ть столько же а авиационной Шахурин, стком Главно

управления истребительской авиации – П.А. Воронин; заместителем и начальником главка бомбардировочной авиации – А.И. Кузнецов; заместителем по опытному самолетостроению авиаконструктор А.С. Яковлев; заместителем по опытному моторостроению – В.П. Кузнецов [2, с. 11-13].

Произошли значительные изменения в конструкторских коллективах. Из опытно-конструкторского бюро, возглавляемого А.Н. Туполевым, были выделены самостоятельные конструкторские бригады В.М. Петлякова, А.А. Архангельского, П.О. Сухого, В.М. Мясичева. Были созданы и новые авиационные конструкторские бюро, руководимые А.И. Микояном, М.И. Гуревичем, С.А. Лавочкиным, М.И. Гудковым, В.П. Горбуновым. Расширялись существовавшие и создавались новые конструкторские бюро моторостроения и оружейные конструкторские бюро. Результат не заставил ждать.

Из многих предложенных образцов самолетов осенью 1940 г. были приняты на вооружение и выданы в серийное производство лучшие из них – это машины Лавочкина, Микояна, Яковлева, Ильюшина, Туполева, Петлякова [2, с. 80].

Новые советские боевые машины по летно-техническим характеристикам были на уровне требований времени. Поступившие на вооружение в 1941 г. истребители Як-1 и ЛаГГ-3 1940 г. выпуска даже превосходили однотипные самолеты западных стран, имея скорость 620 км/час, дальность полета 1000 км, вооружение – 5 пулеметов, в том числе один крупнокалиберный. В первый же день Великой Отечественной войны будущий трижды Герой Советского Союза А. Покрышкин на таком самолете открыл счет своим победам, сбив Me-109 E [1, с. 162].

Самолетов-штурмовиков типа ИЛ-2 другие государства и вовсе не имели. Он снижал славу «двояка» и считался шедевром воздушной техники. Имел скорость 400 км/час, был вооружен 2 пушками системы Шпитального калибра 23 мм и кормовым крупнокалиберным пулеметом Березина калибра 12,7 мм.

На первомайском параде 1941 г. впервые были продемонстрированы пикирующие бомбардировщики Пе-2, обладавшие высокой точностью бомбометания и мало зависевшие в скорости истребителям противника.

Основу авиации дальнего действия, созданной в марте 1942 г. и подчиненной непосредственно Государственному Комитету Обороны, составили бомбардировщики ИЛ-4. Они стали результатом модификации ДБ-3 и поступили в войска в 1940 г. Имели на вооружении крупнокалиберный пулемет Березина (12,7 мм) и скорострельные пулеметы ШКАС системы Шпитального (7,62 мм). ДБ-3 были снабжены модернизированными баками.

За 1938-1941 гг. советские ВВС получили около 10 тысяч бомбардировщиков и 13 тысяч истребителей. Накануне Великой Отечественной войны СССР имел в своем распоряжении 35490 боевых самолетов и количественно превосходил авиацию Германии и ее союзников. Но в отличие от Германии советская авиапромышленность выпускала самолеты новых типов только осваивала. Из них к лету 1941 г. в войска поступили: Як-1-399, МиГ-3 – 1309, ЛаГГ-3 – 322, Ил-2 – 249, Пе-2 – 460. В составе ВВС западных округов насчитывалось 1540 новых машин. Гитлеровское же командование перед нападением на Советский Союз сосредоточило на границе 4980 самолетов, из которых до 50% было брошено на уничтожение советской авиации. В результате налетов подверглись 66 аэродромов, на которых базировалось 65 % самолетов западных приграничных округов. В результате ВВС СССР в первый день войны потеряло около 1200 самолетов, из них 800 – на аэродромах. В последующие месяцы

1941 г. потери Советского Союза в самолетах оставались большими, но и враг за первые полгода войны лишился 7910 самолетов.

С началом войны перед советской авиапромышленностью фронта в новейших увеличивать производство боевых машин, обеспечить потребности фронта в новейших самолетах. Выполнение этого задания усложнялось необходимостью эвакуации авиазаводов, расположенных в европейской части СССР, на восток. Эвакуация авиапромышленности вглубь страны в основном была завершена к концу 1941 г. В 1942 г. авиазаводы, размещенные на новых местах, восстановили довоенный уровень производства и стали его наращивать. Если в январе 1942 г. от промышленности было получено 976 самолетов, то в марте – 1532 самолета. Всего за 1942 г. была выпущена 21691 машина. За 1943 г. ВВС получили около 35000 самолетов, а в следующем 1944 г. еще больше – 40241 самолет. Несмотря на резкое увеличение выпуска боевых машин в 1944 г. и произвела рекордное для себя количество самолетов – 37900. Потери же Люфтваффе в этом году составили свыше 32000 машин. Таким образом, авиационное производство Германии в состоянии было лишь покрыть потери. В начале 1945 г. его уровень значительно упал.

Чем дольше шла война, тем все значительнее Советский Союз превосходил фашистский блок в производстве авиатехники. Причем постоянно возрастал и уровень этой техники. В ВВС поступали все более совершенные машины. Начиная с весны 1942 г. советская авиационная промышленность выпускала преимущественно самолеты новых конструкций: ЛаГГ-3, Як-1, Як-76. Установка на самолете ЛаГГ-3 двигателя воздушного охлаждения АШ-82 конструкции Швецова превратила этот самолет в истребитель Ла-5, который летал быстрее Me-109Г, обладал высокими летными и боевыми характеристиками, имел пушечное вооружение. На Ла-5 выдающийся летчик, трижды Герой Советского Союза И. Кожелуб добился 45-ти побед в воздухе над немецкими асами.

К началу Курской битвы произошло коренное обновление самолетного парка советских ВВС. Особенно большие изменения произошли в парке истребителей. Господствующее положение здесь заняли Ла-5 с форсированным двигателем АИШ-82 и Як-9 нескольких модификаций. Як-9Д стал самым дальним советским истребителем, способным совершать полеты на расстоянии 1500 км. На «яках» стали устанавливать 33-мм пушку конструкции Нудельмана и Суранова (ИС-37), а пулеметы заменили двумя пушками калибра 20 мм. В штурмовой авиации все полки были переоснащены самолетами Ил-2, вооруженными пушками калибра 23 мм и 37 мм, способными пробивать верхнюю и боковую броню немецких танков. Парк фронтовой бомбардировочной авиации был почти полностью обновлен самолетами Пе-2. Началось производство нового бомбардировщика Ту-2, оснащенного пушками и тяжелыми пулеметами и бравшего на борт 3 тонны бомб.

Совершенствование самолетов продолжалось до конца войны. В 1944 г. на вооружение поступил новый истребитель Ла-7, имевший 3 пушки калибра 20 мм и обладавший скоростью 680 км/час. Он полностью превосходил основной истребитель итлеровских Люфтваффе Me-109 Г-6, а по некоторым характеристикам – новейший немецкий самолет ФВ-190 Д-3, с которым германское командование связывало надежду на возвращение господства в воздухе, утраченного весной 1943 г.

В 1944 г. появился и новый штурмовик Ил-10. Это был цельнометаллический самолет с более мощным двигателем, усиленным вооружением. Машина в сравнении с Ил-2 имела лучшие маневренные качества, скорость ее полета превышала прежнюю на треть и составляла 650 км/час. Вносились изменения и в основной фронтовой

бомб
могнеоф
самс
конн
Всег
самс
обш
конн
Яко
бом
конн
М.У
800реа
опь
ист
По:
П.С
реа
на
пр
в с

но и враг за
гавлена задача
га в новейших
ью эвакуации
ок. Эвакуация
у 1941 г. В 1942
енный уровень
пленности было
была выпущена
едующем 1944 г.
боевых машин в
показателей, хотя
7900. Потери же
зом, авиационное
начале 1945 г. его

Союз превосходил
эзрасал и уровень
чиная с весны 1942
ественно самолеты
ЛаГГ-3 двигателя
ла этот самолет в
исокими летными
ыдающийся летчи
обед в воздухе на

е самолетного парк
парке истребителей
двигателем АШ-82
етским истребителем
» стали устанавлива
леметы заменили пу
были переоснащен
и 37 мм, способным
ов. Парк фронтных
лен самолетами Пе-2
ащенного пушками

и войны. В 1944 г.
лушки калибра 20 мм
ал основной истреби
ктеристикам – повыше
командование смят
сной 1943 г.
был цельнометаллич
ем. Машина в сравне
га превышала прежне
и в основной фрон

бомбардировщик Пе-2. С новым двигателем самолет имел скорость свыше 650 км/час и мог нести до 3 тонн бомб.

В ходе войны авиационная промышленность Советского Союза дала ВВС необходимое количество новых машин, по многим показателям превосходивших самолеты врага, что позволило завоевать господство в воздухе и удерживать его до конца войны. Начиная с 1942 г. шло непрерывное наращивание мощи советских ВВС. Всего с июня 1941 г. по сентябрь 1945 г. авиационные заводы произвели около 137 000 самолетов. В серийное производство было запущено 25 новых типов боевых машин. Из общего количества самолетов больше всего было произведено штурмовиков конструкции С.В. Ильюшина – 40 000, затем истребителей конструкции А.С. Яковлева – 37 000 и истребителей конструкции С.А. Лавочкина – 22 000, фронтowych бомбардировщиков конструкции В.М. Петлякова – 11 000, бомбардировщиков конструкции С.В. Ильюшина – 65 000, истребителей конструкции А.И. Микояна и М.И. Гуревича – 3 500, фронтowych бомбардировщиков конструкции А.Н. Туполева – 100.

В годы войны велись работы по созданию истребителей-перехватчиков с реактивным двигателем. Конструкторское бюро В.Ф. Болховитинова построило реактивный самолет данного класса – БИ -1. 15 мая 1942 г. первый в мире реактивный истребитель был поднят в воздух летчиком-испытателем Г.Я. Бахчиванджи [1, с. 237]. Потом эту работу продолжили конструкторские бюро С.А. Лавочкина, А.И. Микояна, П.О. Сухого, А.С. Яковлева. В марте 1945 г. с целью противодействия немецкому реактивному самолету Me-262 был испытан скоростной истребитель Микояна И-250, на котором впервые в СССР была достигнута скорость 820 км/час. В апреле 1945 г. прошли испытания истребителя Су-5 конструкции Сухого. Но запускать эти самолеты в серию не стали. Война закончилась.

- 1 Военная авиация России / сост. С.Н.Ионин. – М.: Вече, 2005. – 416 с.
- 2 Шахурин А.И. Крылья победы. – 2-е изд., доп. – М.: Политиздат, 1985. – 254 с.

Г.В. КУДЗИНА

Брэст, Брэсцкі дэражаўны ўніверсітэт імя А.С. Пушкіна

КОБРЫНШЧЫНА У ПЕРШЫЯ ДНІ ВАЙНЫ

Вось ужо 65 год мінула з той раніцы 22 чэрвеня 1941 года, калі фашысцкія авіяцыйныя апараты напалі на Савецкі Саюз. Гэтая вайна стала адной з самых трагічных падзей у гісторыі нашай краіны. Тэрыторыя Беларусі, як састаўная частка СССР, першай прыняла на сябе шквар агрэсіі. Не стала выключэннем і мая малая радзіма – Кобрыншчына.

Кобрыншчына – адзін з прыгажэйшых куткоў Беларускай зямлі. Гісторыя нашай радзімы гэтага рэгіёну выклікае заканамерную цікавасць у даследчыкаў. Са старажытных часоў тут адбываліся важкія падзеі, якія занялі сваё месца ў гісторыі нашай краіны. На працягу стагоддзяў насельніцтва Кобрыншчыны пакутвала ад нашэсцяў ворагаў, якія захапілі і акупавалі гэтыя землі. На працягу гэтых гадоў нашы людзі не раз знішчалі ўсё жывое ў гэтым краі. Першая сусветная вайна прынесла нашым людзям коласальныя страты і разбурэнні кабрывчанам. З 1921 па 1939 г. Кобрыншчына знаходзілася пад польскай акупацыяй. А з чэрвеня 1941 г. сюды прыйшла новая навала ворагаў – навава агрэсіі фашысцкай Германіі.

Падзеі вайны баі над Кобрыншчынай пачаліся ўжо ў чатыры гадзіны раўня 22 чэрвеня. У гэты дзень на сябе 123-ці авіяцыйны полк пад камандаваннем маёра Б.М. Сурына. На