

сок на 9 носилок с ранеными, монтируемый в кузове-фургоне АМЭ с помощью рессор и амортизаторов. Блок с ранеными подвешивается внутри кузова-фургона на упругих элементах. Медицинский персонал и сидячие раненые размещаются на местах без вторичного подрессоривания.

Системы механизации погрузки-выгрузки раненых с электромеханическим приводом позволят ускорить процесс их перемещения в едином цикле: подъем на носилках с грунта (подставки), перемещение в кузове-фургоне на подвеске к местам установки и крепления носилок на ОППР.

Таким образом, разработка АМЭ нового поколения на шасси армейских полноприводных автомобилей, имеющих броневую защиту (комплект локальной защиты), систему ОППР и систему погрузки-выгрузки раненых, позволит эффективно решать задачи медицинской эвакуации раненых и больных в условиях ведения боевых действий.

ГОРЮЧЕЕ НА КУРСКОЙ ДУГЕ

Шавель А.К., 2 к., ВФ

Кафедра тылового обеспечения

УО «Гродненский государственный университет им. Я. Купалы»

Научный руководитель – старший преподаватель Цисевич С.В.

Вслед за катастрофой на Волге немецко-фашистские войска потерпели ряд сокрушительных поражений и на других участках советско-германского фронта. Стратегическая инициатива перешла к Красной Армии. Под руководством Коммунистической партии советские люди создали слаженное, быстро растущее производство боевой техники и вооружений. В 1943 г. военные заводы выпустили 35 тыс. самолетов, 24 тыс. танков, 4 тыс. самоходно-артиллерийских установок. Со стапелей судостроительных заводов сошли 11 подводных лодок, 177 торпедных катеров, малых охотников, бронекатеров, 93 катера-тральщика.

Армии и флоту требовались сотни тысяч тонн авиационного, автомобильного, танкового горючего, десятки тысяч тонн корабельного топлива.

Наркомат нефтяной промышленности после нападения фашистской Германии работал по законам военного времени. «Вся деятельность наркомата была подчинена полному обеспечению

фронта нефтепродуктами, а также удовлетворению потребностей в топливе промышленности и сельского хозяйства».

Как известно, решающим событием 1943 г. на советско-германском фронте стала Курская битва. В период подготовки к ней первостепенное значение имело своевременное, тщательно спланированное всестороннее материально-техническое обеспечение войск, участвующих в сражении.

Отборным фашистским танковым и моторизованным дивизиям противостояли на направлении главных ударов войска Центрального и Воронежского фронтов, имевшие в своем составе до 3 600 танков и САУ и более 3 100 самолетов. Для обеспечения боевых действий этих, а также Западного, Брянского, Юго-Западного и Степного фронтов предусматривалось создание запасов авиационных бензинов в количестве более 100 тыс. т.

Подвоз горючего производился в условиях активного воздействия авиации противника по нашим коммуникациям. Для накопления установленных запасов горючего было увеличено количество фронтовых вертушек, которые направлялись в пункты налива горючего для отправки его целевым назначением Наркомату обороны. В целях сокращения потерь материальных средств командованиям фронтов было дано указание: запретить включать в состав железнодорожных транспортов более 10 большегрузных цистерн с горючим; не отгружать в одном транспорте горючее и боеприпасы; обеспечить прикрытие транспортов истребительной авиацией; подавать транспорт под разгрузку только ночью; слив горючего из транспортов производить не более чем за 3-4 часа.

Серьезные трудности были в подаче горючего в прифронтной зоне железнодорожным транспортом. Пропускная способность железных дорог была ограничена, а подвоз горючего автотранспортом из-за затянувшейся весенней распутицы был затруднен. В сложных условиях за короткий срок в прифронтной зоне были построены железнодорожные ветки. Своеобразный выход из положения нашли работники тыла 65-й армии. Ими для подвоза материальных средств использовался трофейный вагонный парк. В качестве же тяги использовался автомобиль ЗИС-5, шины которого были вменены на специальные бандажи. По узкоколейке горючее и другие материальные средства для боя подавали частям 13-й армии.

В мае 1943 г. в районы Брянского, Центрального, Воронежского фронтов и Степного военного округа (с 9 июля тоже фронта) была направлена группа офицеров КГ КА во главе с начальником управления генерал-майором технических войск М. И. Кормилицыным. Перед ними была поставлена задача: оказать помощь ОСГ фронтов, военного округа и армий в наиболее целесообразном планировании обеспечения горючим, изучить и изыскать возможности рационального размещения установленных запасов.

В июне 1943 г. был осуществлен ряд важных мероприятий по улучшению снабжения горючим фронтов, действующих в районе Курской дуги. В основном, они касались улучшения подвоза горючего железнодорожным транспортом. Своевременному и полному накоплению запасов горючего во фронтах существенно помогла железная дорога Старый Оскол-Ржава, строительство которой было проведено ударными темпами. Железнодорожный участок протяженностью 95 км был проложен за 32 дня.

При подготовке к Курской битве УСГ КА учитывался опыт обеспечения горючим боевых действий войск под Сталинградом. Для этих целей на подмосковных складах и аэродромах были созданы значительные запасы авиабензина (около 10 тыс. бочек) для срочной подачи по воздуху, а также было подготовлено для экстренной подачи горючего в войска 150 автоцистерн и 200 грузовых автомобилей.

В ходе контрнаступления выявилась закономерность: наибольший успех имели те армии, где была хорошо продумана организация обеспечения горючим. В этом смысле показателен пример образцовой работы по снабжению горючим частей и соединений 11-й гвардейской армии (начальник ОСГ инженер-майор Ф.Ф.Бродов). Командующий армией генерал-лейтенант И. Х. Баграмян в мае 1943 г. утвердил план обеспечения войск в наступательной операции (продолжительность 25-30 суток, глубина 120-150 км). Этим планом предусматривалось до начала наступления накопить в войсках 3 заправки горючего, а кроме того, на полевом армейском складе иметь маневренные запасы в размере 2 заправок. Маневренные запасы представляли собой залитое в бочки и бидоны горючее, которое можно было подвозить в войска бортовыми автомашинами. Основательная подготовка спо-

способствовала тому, что соединения 11-й гвардейской армии в первые дни добились высоких темпов наступления. Затем армейские коммуникации растянулись на 150-180 км. Для успешного выполнения поставленной задачи армия была усилена 16-м автомобильным полком РВГК в составе 300 автомобилей.

В улучшении снабжения фронтов горючим большую работу выполнило УСГ КА. По предложению Центра было увеличено число железнодорожных вертушек, количество номерных транспортов с авиагорючим. В пунктах налива представители Управления снабжения горючим добивались первоочередной отгрузки горючего фронтам, участвовавшим непосредственно в сражении. Необходимо отметить значительный вклад железнодорожников, обеспечивших транспортом с горючим «зеленую улицу».

К началу контрнаступления вес заправки горючего пяти фронтов составил 14,7 тыс. т. Рост веса заправки и объема расхода горючего был обусловлен поступлением на фронты большого количества боевой и вспомогательной техники. Среднесуточный расход горючего в контрнаступлении увеличился более чем в два раза и составил в среднем 3 тыс. т, причем резко увеличился расход автомобильного и танкового горючего. Для подачи войскам таких количеств горючего ежедневно привлекалось до 1.5 тыс. автомобилей. О напряженной работе автомобильного транспорта говорит также расход за операцию автобензина, который составил более 68 тыс. т. Всего же в ходе битвы под Курском было израсходовано 204 тыс. т горючего.

Несмотря на все трудности, служба снабжения горючим успешно справилась с поставленными задачами. Ею были разработаны и осуществлены эффективные мероприятия по организации подвоза большого количества горючего с баз производства и складов Центра на большие расстояния в условиях авиационного воздействия противника. Значительно улучшили свою работу отдел снабжения горючим фронтов и армий.

Успешное обеспечение горючим операций первого периода Великой Отечественной войны повысило авторитет службы горючего. Командиры всех степеней стали рассматривать вопросы обеспечения горючим как первоочередные, без решения которых невозможно было рассчитывать на успех в бою. В войска поступало больше и больше боевой и вспомогательной техники, что, в

свою очередь, повышало боевую мощь фронтов, требовало исключительной организованности и четкости в обеспечении Вооруженных Сил горючим.

НРАВСТВЕННЫЕ ИСТОКИ ГЕРОИЗМА БЕЛОРУССКОГО НАРОДА

Юревич Р. Г., 3 к., 39 гр., ЛФ

Военная кафедра

УО «Гродненский государственный медицинский университет»

Научный руководитель – ст. преподаватель, подполковник м/с

Флюрик С.В.

Менталитет белорусского народа неотделим от его многовековой истории. Каковы же его черты? Это, в первую очередь, рассудительность, спокойствие, стремление к справедливости, доброжелательность, терпеливость, совесть, уважительное отношение к другим народам. Чтобы понять истоки мужества и героизма белорусского народа, необходимо знать его истории, ведь именно в ней можно проследить его зарождение и развитие. А история нашего народа является одной из самых богатых в мире как на громкие события и великие свершения, так и на беду и напасти, подвергавших наш народ угрозе уничтожения. Яркими примерами мужества и героизма, отваги и борьбы за свою свободу и независимость наполнено казацко-крестьянское восстание под руководством Северина Наливайко (1595-1596 гг.). Борьба белорусского, украинского, а затем и русского народа слилась в единый поток, который стал более чем просто суммой его составляющих, и послужила основой их объединения в едином Российском государстве.

Важный вклад в общее дело освобождения Беларуси и Украины внёс наш народ в русско-польской войне 1654-1667 гг. Весьма значительной была помощь белорусского населения русской армии в годы Северной войны 1700-1721 гг.

Наиболее полно проявился богатырский дух белорусского народа после воссоединения Беларуси с Россией во второй половине 18 века. Историческое значение этого акта подтвердилось на опыте совместной борьбы русского и белорусского народов против общего врага в Отечественной войне 1812 года.