



УДК 623.438

В.И. Терещенко

Восточно-Казахстанский государственный технический университет им. Д. Серикбаева,
г. Усть-Каменогорск.

ОСОБЕННОСТИ ВОЖДЕНИЯ БОЕВЫХ МАШИН ПО ГЛУБОКОМУ БРОДУ И ПОД ВОДОЙ

Успех в обучении вождению боевых машин и всестороннее развитие положительных качеств у обучаемых зависят, прежде всего, от организации и методики обучения, а также в значительной мере от подготовленности к занятиям руководителей.

Чтобы обеспечить качественное обучение личного состава вождению боевых машин, руководитель занятия должен иметь высокую личную подготовку по специальности, уметь методически правильно обучать личный состав на практических занятиях и тщательно готовить к ним технику.

Обучение преодолению водных преград по глубокому броду рекомендуется проводить на двух занятиях. На первом следует изучить правила преодоления водных преград вброд и погрузки машин на паром, на втором - обучать практическому вождению машины. Цель занятий – научить обучаемых готовить машину к преодолению водной преграды, преодолевать брод и грузить машину на паром.

Первое занятие проводится в классе и на местности методом рассказа с показом. После объявления темы, учебных целей и порядка проведения занятий целесообразно проверить знания обучаемых по следующим вопросам:

- правила преодоления крутых подъемов и спусков;
- глубина преодолеваемых машиной нормального и глубокого бродов;
- масса и габариты машины.

Пользуясь плакатами, макетами, учебными приборами, объяснить: 1) в каких случаях машины преодолевают водные преграды вброд; 2) характеристику нормального и глубокого бродов; 3) чем ограничивается глубина преодолеваемого брода и почему опасно затопление машины; 4) требования, которым должен удовлетворять брод, и признаки, указывающие на наличие брода; 5) порядок и правила проведения разведки брода; определение глубины брода, состояния грунта дна и берегов водной преграды, крутизны берегов, скорости течения, состояния подходов к броду и отходов от него; 6) работы, выполняемые при оборудовании брода (улучшение подходов к броду, уменьшение крутизны берегов, обозначение границ брода, устранение подводных препятствий, укрепление при необходимости дна); 7) особенности оборудования брода для преодоления водной преграды ночью.

Рассказать об особенностях движения машины в воде: уменьшении сцепления гусениц с грунтом, увеличении силы сопротивления движению, отклонении машины от начального направления движения течением, повышенной опасности перегрева двигателя на отдельных марках машин. Довести до обучаемых объем работ, который необходимо выполнить при подготовке машины к преодолению нормального и глубокого бродов. Отме-

титель необходимость тщательного уплотнения корпуса и башни, пояснить опасность перекрытия доступа воздуха для питания двигателя, важность надежного крепления буксирных тросов, а также правильного натяжения гусениц.

Рассказать с примерами войскового (практического) опыта:

- о правилах преодоления водной преграды вброд (подход к броду, вход в воду, движение по броду и выход из воды);
- указать на недопустимость скатывания машины назад при выходе из воды, причины и последствия этого;
- об особенностях преодоления водных преград вброд в условиях ограниченной видимости (ночью, в тумане);
- о мерах безопасности при преодолении водных преград вброд;
- порядке осмотра машины после преодоления глубокого брода и подготовки ее к выполнению дальнейшей задачи.

Обратить особое внимание на необходимость быстрого открытия воздухопритоков, а также на принятие соответствующих мер при перегреве двигателя.

Показать танк, подготовленный для преодоления глубокого брода (обратить внимание на качество выполняемых работ), а также материалы и инструмент, используемые для подготовки машины к преодолению глубокого брода.

Дать характеристику паромов, применяемых для переправы машин (размеры и грузоподъемность), и объяснить:

- порядок подготовки экипажа и машины к погрузке на паром;
- правила погрузки на паром и разгрузки с него (подход к пункту паромной переправы, погрузка на паром, движение, установка и крепление машины на пароме, разгрузка с парома, отход от пункта переправы);
- сигналы и команды по управлению машиной при погрузке и разгрузке;
- меры безопасности при погрузке на паром.

В мотострелковых и танковых частях и подразделениях правила изучаются (повторяются) непосредственно перед практическим вождением. Занятие проводится методом беседы, особое внимание обращается на особенности преодоления водных преград вброд ночью и мерам безопасности.

Материальное обеспечение: тренажер, ящик с песком, макеты машин и парома, плакаты, материалы и инструмент, применяемые при подготовке к преодолению глубокого брода, машина, подготовленная для преодоления глубокого брода.

В учебных подразделениях при обучении вождению по глубокому броду в машине находятся один обучаемый и инструктор. При постановке задачи руководителю следует обратить особое внимание обучаемых на тщательную подготовку машины к преодолению глубокого брода и на соблюдение мер безопасности. После постановки задач целесообразно показать, как преодолевать водную преграду вброд (рис. 1).

Обучение рекомендуется проводить на четырех учебных местах: № 1 - преодоление глубокого брода; № 2 - подготовка машины к преодолению глубокого брода; № 3 - погрузка машин на переправочные средства; № 4 - повторение правил преодоления глубокого брода.

Учебное место № 1. Обучение проводится на участке водной преграды с бродом протяженностью не менее 100 м. Глубина брода выбирается исходя из технических возможностей машины. Брод выбирается в таком месте, где движение через водоем прямое, дно твердое и ровное, берега не крутые, не илистые и имеют удобные подступы.

Брод готовится накануне дня занятия. Целесообразно иметь два оборудованных брода, расположенных на небольшом расстоянии один от другого. Это позволит проводить обу-

чение одновременно на трех-четырех машинах, которые будут по одному броду преодолевать водную преграду в одном направлении, по другому - в обратном.

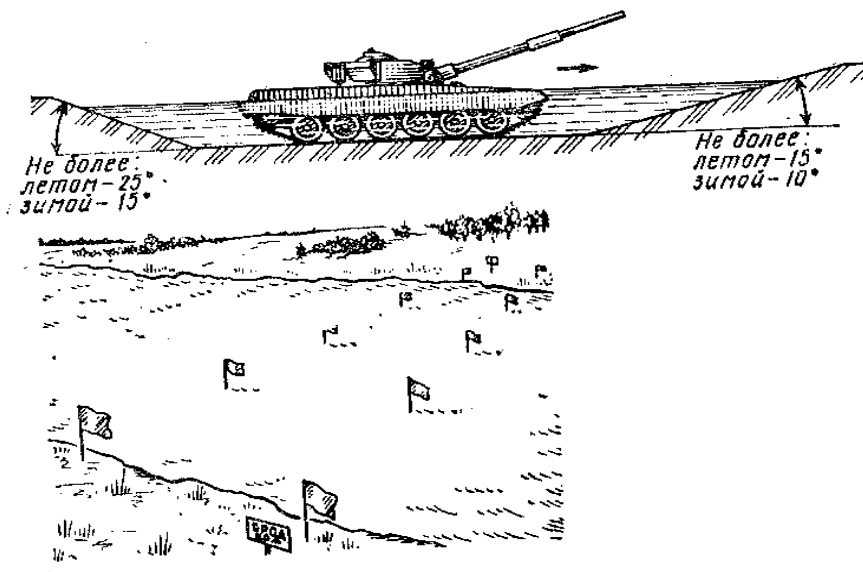


Рисунок 1 - Преодоление танком глубокого брода

Машины располагаются в исходном районе на удалении 150-200 м от брода. Здесь обучаемые вместе с инструкторами проверяют готовность машин к преодолению глубокого брода.

В исходном районе оборудуется место контрольно-технического пункта (КТП) для окончательной проверки готовности машин к преодолению глубокого брода, которую осуществляет группа контроля герметизации машин. Движение из исходного района к броду начинается по команде руководителя. Перед началом движения инструктор должен убедиться, что обучаемый знает основные правила вождения при преодолении глубокого брода, и при необходимости напоминает ему слабоусвоенные вопросы. Вход в воду можно разрешать только после того, как впереди идущая машина выйдет на противоположный берег.

При преодолении брода в первый раз обучаемый ведет машину на первой передаче без остановок. Инструктор наблюдает через открытый люк башни и при необходимости подает команды на изменение направления движения. Давать другие указания во время преодоления брода не рекомендуется, так как это только отвлекает обучаемого. Вмешиваться в его действия следует лишь в том случае, если возникает опасность застревания или остановки двигателя. Если обучаемый остановил машину в воде, инструктору следует напомнить ему, что с места нужно трогаться плавно, на низшей передаче.

После выхода на противоположный берег машина быстро отходит от водной преграды в район сбора, который обычно намечается на удалении 100-200 м от брода. Здесь обучаемые вместе с инструкторами осматривают машины, устраняют обнаруженные неисправности и готовят машины к повторному преодолению глубокого брода. Кроме того, инструкторы должны указать обучаемым на допущенные ими ошибки, разобрать причины и дать советы, как избежать ошибок при повторном преодолении брода.

При преодолении брода в обратном направлении инструкторы оценивают действия обучаемых и дают им указания только в случае крайней необходимости. После выхода на

берег обучаемый ведет машину в исходный район. Здесь инструктор делает подробный разбор действия обучаемого.

Руководитель учебного места (командир роты) находится, как правило, на исходном берегу вблизи брода. Он руководит обучением и наблюдает за движением машин через водную преграду. Помощник руководителя учебного места - один из командиров отделений (в мотострелковых и танковых подразделениях - командир взвода) - руководит обучением на противоположном берегу.

Характерные ошибки обучаемых:

- входят в воду на большой скорости и при движении по броду не поддерживают постоянную частоту вращения вала двигателя;
- при движении по броду держат очень высокую или, наоборот, слишком низкую частоту вращения вала двигателя;
- резко действуют рычагами управления, из-за чего не могут быстро направить машину в требуемом направлении;
- несвоевременно открывают воздухопритоки и воздухоотводы при выходе на берег, что вызывает перегрев двигателя.

Материальное обеспечение: машины, тягачи, длинный трос для буксировки, вехи, спасательные средства, лодка, шест, телефоны.

Учебное место № 2. Обучение организуется рядом с исходным районом.

В начале занятия следует проверить знание обучаемыми объема работ по подготовке машины к преодолению глубокого брода и правил проверки его готовности, затем обучаемых распределяют на группы (экипажи) по количеству выделенных машин. При этом в каждой группе целесообразно иметь четыре-пять человек. Обучаемые должны научиться практически выполнять работы, предусмотренные при подготовке машины к преодолению нормального брода, а также ряд дополнительных работ, перечень которых и последовательность зависят от конструктивных особенностей боевых машин. Эти работы проводятся в соответствии с рекомендациями руководств по эксплуатации материальной части или технических описаний.

Общими работами для всех марок машин являются:

- подготовка к работе водооткачивающего насоса;
- проверка затяжки болтов крыши силового отделения;
- установка пушки на максимальный угол возвышения и стопорение башни (при угле входа в воду более 7° башня должна быть развернута пушкой назад);
- выключение стабилизатора и механизма (автомата) заряжания, если они перед этим были включены;
- уплотнение замазкой ЗЗК отдельных узлов и мест их установки на машине;
- проверка состояния и крепления уплотнений бронемаски пушки, пулемета и щели прицела.

Руководитель учебного места и инструкторы наблюдают за действиями обучаемых и руководят ими. При обучении проверке качества подготовки машин к преодолению брода полезно в некоторых уплотнениях создать искусственные неисправности.

О выполнении работ старшие групп докладывают руководителю учебного места, который лично и с помощью инструкторов проверяет качество подготовки машин. При этом он не только указывает на обнаруженные недостатки, но и обучает последовательности проведения проверки. Все недостатки должны тут же устраняться обучаемыми.

Снятие и укладку специального оборудования целесообразно продемонстрировать для всей смены одновременно, затем обучаемые выполняют эту работу самостоятельно.

В заключение следует дать оценку действиям каждого обучаемого и указать на наиболее характерные ошибки.

Материальное обеспечение: машины, комплекты ОПВТ, материалы и инструмент, применяемые при подготовке машины к преодолению глубокого брода.

Учебное место № 3. Отрабатываются нормативы № 25 и 26 по погрузке (разгрузке) танка на гусеничный самоходный паром (ГСП).

Учебное место № 4. Руководитель и обучаемые располагаются в таком месте, откуда удобно наблюдать за движением машины по броду. Методом беседы они повторяют правила преодоления глубокого брода, разбирают допущенные ошибки и способы их устранения. Кроме того, желательно на местности повторить такие вопросы, как признаки наличия брода, требования, предъявляемые к бродам, особенности движения машины в воде и другие. Для демонстрации приемов управления машиной можно использовать тренажеры.

На этом же учебном месте по возможности полезно проводить тренировку в вождении машины на суше по гирополукомпасу (ГПК). На участке местности, расположенном вблизи переправы, обучаемые поочередно водят машину при закрытых смотровых приборах механика-водителя, тем самым подготавливая себя к управлению машиной при преодолении глубокого брода.

В частях и подразделениях занятие целесообразно проводить в составе роты с механиками-водителями и командирами машин. Каждый обучаемый должен совершенствовать свои знания по своей специальности: механик-водитель - управлять машиной, а командир - руководить его действиями.

Обучение проводится на трех учебных местах: № 1 - преодоление глубокого брода; № 2 - подготовка машины к преодолению глубокого брода; № 3 - погрузка машины на паром. Последовательность и методика обучения на учебных местах примерно такие же, как и в учебных подразделениях.

Ночью границы брода необходимо обозначить светящимися знаками. Обучение подготовке машин к преодолению глубокого брода на учебном месте № 2 следует проводить с соблюдением светомаскировки.

Основная цель обучения экипажей технике преодоления водной преграды под водой - обеспечение высоких темпов ведения боевых действий. Чтобы приблизить обучение к реальным условиям боевой обстановки, экипажи в штатном составе должны готовить машины к форсированию самостоятельно. Это необходимо не только для закрепления практических навыков, но и для обеспечения уверенности в надежности работы машины в сложных условиях. Если время ограничено, полную подготовку отрабатывают лишь экипажи первой смены, а остальные в это время наблюдают за их действиями и участвуют в разборе.

Тогда перед вождением очередные смены проводят только контрольный осмотр машин. Последняя смена после завершения вождения полностью разгерметизирует машину.

В районе переправы назначаются: исходное положение для подразделения (исходный район - район герметизации танков на удалении 5-6 км, исходный рубеж на удалении не менее 1 км от водной преграды), пути движения, пункт сбора на противоположном берегу. Для проверки машин перед входом в воду в 100-150 м от уреза воды оборудуется КТП.

Разведка и оборудование путей движения и переправы, спасательно-эвакуационная и комендантская службы организуются распоряжением командира части до проведения занятий по вождению. Готовность учебно-материальной базы к занятию контролируется старшими начальниками и в обязательном порядке каждым руководителем занятия по вождению.

Обучение вождению под водой проводится с воздухопитающей трубой или с трубой-лазом. Полная подготовка машин к преодолению водной преграды и обучение технике вождения с закрытыми приборами наблюдения, выдерживанию направления движения по ГПК и при управлении действиями экипажа по радио проводятся накануне отработки упражнения. Если это заранее не отработано, организуются соответствующие учебные места непосредственно на занятии, но обучение на них предусматривается до начала выполнения упражнения по вождению.

На занятии рекомендуется организовать три учебных места: № 1 - вождение при преодолении водной преграды под водой; № 2 - повторение правил вождения под водой; № 3 - погрузка машины на паром и разгрузка с него.

Учебное место № 1. Организуются две учебные точки: первая - вождение при преодолении водной преграды под водой с трубой-лазом, вторая - вождение при преодолении водной преграды с воздухопитающей трубой (рис. 2).

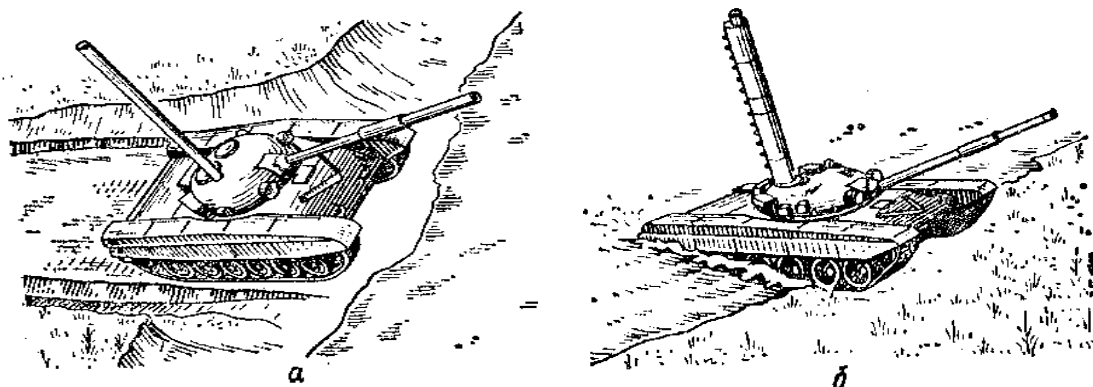


Рисунок 2 - Танк, подготовленный к преодолению водной преграды:
а - с воздухопитающей трубой; б - с трубой-лазом

На первой учебной точке экипажи первой смены выполняют контрольный осмотр машины, проверяют качество герметизации и устраняют все выявленные недостатки, затем надевают спасательные жилеты и изолирующие противогазы, переводят противогазы в положение «наготове» и выстраиваются перед машиной. По команде «По местам» экипаж занимает свои места в машине.

Командир машины входит в связь по танковому переговорному устройству (ТПУ) с остальными членами экипажа, принимает доклад от механика-водителя о готовности к движению, входит в связь по радио с руководителем занятия и докладывает о готовности к выполнению задачи.

Механик-водитель выполняет работы, направленные на обеспечение непосредственного получения команд по радио, и включает гиropolукомпас. Докладывает командиру о готовности к движению. По команде командира пускает двигатель, проверяет показания контрольно-измерительных приборов, устанавливает ручным приводом рекомендуемую частоту вращения вала двигателя на холостом ходу, выводит машину на скорости не более 25 км/ч к переправе и останавливает на КТП для окончательной проверки готовности машины и экипажа группой контроля.

На КТП должно быть не более двух машин одновременно. Время на проверку готовности движения под водой должно быть в пределах минуты. К этому моменту преобразователь ГПК должен работать не менее 5 минут. По сигналу начальника КТП руководитель подает

команду на начало движения. Механик-водитель разарретирует ГПК, подводит машину к урезу воды, ориентируясь на створный знак, выводит на «0» шкалы ГПК под указатель, включает низшую передачу, устанавливает рукояткой ручной подачи топлива частоту вращения вала двигателя, рекомендованную руководством по эксплуатации машины (1600-1800 об/мин), включает водооткачивающий насос и плавно вводит машину в воду. Температура охлаждающей жидкости при входе в воду и во время движения не должна превышать 90°, во время движения указатель ГПК должен находиться все время в нулевом положении.

Управление движением машины под водой осуществляется по отдельной радиосети, в которой на передачу может работать только руководитель. Командир танка прослушивает команды и следит за их выполнением, а также контролирует время движения. Экипаж выходит в эфир только при ответах на вопросы руководителя и в аварийных случаях.

Руководитель управляет движением машины подачей коротких команд через каждые 15-20 секунд, например: «Первый, так, так», «Первый, вправо (влево) ».

Под водой экипаж обязан следить за состоянием уплотнений в машине. После выхода на берег производит частичную разгерметизацию, механик-водитель выключает водооткачивающий насос, разарретирует ГПК и останавливает двигатель. Выходить из машины разрешается только по команде руководителя. Если не было нарушений, разбор проводится в конце занятия. В случае допущения экипажем ошибок руководитель выясняет причины и разбирает их с очередными сменами, а также сообщает о них руководителю учебного места № 2. После проведения разбора экипаж переходит на вторую учебную точку.

Учебное место № 2. Повторяются правила вождения под водой и разбираются действия обучаемых, занимающихся на учебном месте № 1. Группа располагается на безопасном удалении в таком месте, откуда хорошо просматривается переправа, и наблюдает за действиями машин.

Методом беседы повторяются следующие вопросы:

- подход к водной преграде;
- действия каждого члена экипажа в машине перед входом в воду и при движении под водой;
- ведение радиообмена;
- выдерживание заданного курса и его корректировка;
- режим движения по дну, выход на берег и отход от места переправы;
- приведение машины в готовность к выполнению тактических задач.

Учебное место № 3. Отрабатываются нормативы по погрузке машины ГСП и разгрузке с него.

Материальное обеспечение: машины с воздухопитающей трубой и трубой-лазом, имеющие полный комплект ОПВТ; радиостанции; буйки к буксирным тросам (белые - к переднему тросу и красные - к заднему тросу); ГСП; сигнальные флажки; плакаты; теплежка для работы под машиной; заправочный агрегат АЗ-1.

Список литературы

1. Изделие 184. Инструкция по эксплуатации 184. ИЭ-1. - Кн. II. - 1990.
2. Изделие 172М-1. Инструкция по эксплуатации 176. И4-1. - Ч. II. - 1982.
3. Танк «Урал». Техническое описание и инструкция по эксплуатации. - М.: Воениздат, 1975. - Кн. I.
4. Курс вождения боевых машин Сухопутных войск ВС РК (КВМ СВ-2002). - Астана, 2010.

Получено 3.11.2014

УДК 355.404.6

Ш.С. Утяпов, С.И. Крохмаль

Академия пограничной службы КНБ Республики Казахстан, г. Алматы

**К ВОПРОСУ ГЕНЕЗИСА СПЕЦИАЛЬНЫХ ДЕЙСТВИЙ ПОГРАНИЧНЫХ ФОРМИРОВАНИЙ
В ОХРАНЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦЫ**

В теории охраны Государственной границы РК важное место занимает проблема развития форм и способов действий пограничных формирований по охране Государственной границы, в разрешении которой видятся большие возможности и неиспользованные резервы для успешного выполнения задач охраны Государственной границы.

Еще в «Краткой инструкции чинам пограничной охраны», вышедшей в конце 1918 года в отношении приемов и способов охраны границы указывалось, что они не могут быть установлены раз и навсегда, а зависят от обстановки, числа людей в подразделениях, условий местности и т.д. Охрана границы понималась как дело живое, не застывшее в одних формах. Только самые разнообразные комбинации способов охраны могли гарантировать успех в борьбе с нарушителями границы [1].

Участие Пограничной службы в решении несвойственных ей задач, функционально закрепленных за другими государственными ведомствами и структурами, является неотъемлемой частью её деятельности. В свою очередь способы действий Пограничной службы по решению этих задач зачастую выходят за рамки обычных действий и ввиду своей специфичности объединены понятием «специальные действия».

Анализ военной литературы показал, что в военном искусстве изначально под специальными действиями понималась тактика «партизанской войны». Опыт партизанской борьбы нашел отражение в Полевом уставе РККА 1918 года (часть 1-я, Маневренная война), где самостоятельным разделом были изложены указания по подготовке и ведению партизанских действий [2].

Первая попытка теоретически осмыслить и выработать общий взгляд на эту проблему принадлежит М.В. Фрунзе. В брошюре «Единая военная доктрина и Красная Армия» (1921 год) высшее военное руководство страны официально заявило о необходимости подготовки и ведения вооруженными силами партизанских действий в тылу противника, которые М.В. Фрунзе часто называл «малой войной» [3].

С развитием военного искусства специальные действия стали разделять на вооруженную борьбу в тылу противника и проведение диверсий. Зародилась высшая форма специальных действий – специальная операция.

В дальнейшем существенные изменения в содержании и формах специальных действий были вызваны требованиями подготовки и ведения боевых действий в Афганистане. Основной формой специальных действий стала операция по поиску, блокированию и уничтожению бандформирований. Кроме того, специальные действия велись в форме систематических специальных действий и специальной акции.

Специальные действия с точки зрения захвата и удержания инициативы, а также способов их ведения стали разделять на активные и пассивные. К активным специальным действиям относили те действия частей и подразделений, когда их боевой задачей были целенаправленный поиск, блокирование и ликвидация (разоружение) бандформирований оппозиции. К пассивным относили боевые действия частей и подразделений всех родов войск и сил по отражению нападения бандформирований и противодействию другим способам диверсионных действий [4].

Что же касается искусства охраны Государственной границы, то пограничники стали участвовать в решении специальных задач, не свойственных их прямому предназначению, с момента формирования отдельного корпуса пограничной стражи (1893 год). Данный рубеж определен объективно, исходя из того, что Пограничная служба КНБ Республики Казахстан является правопреемником опыта и традиций пограничных войск КГБ СССР, которые, в свою очередь, в начальный период своего существования опирались на теорию и практику деятельности отдельного корпуса пограничной стражи.

Сам процесс генезиса специальных действий пограничных формирований напрямую связан с развитием взглядов руководства страны на процесс охраны Государственной границы. Проведенный анализ эмпирических и теоретических источников позволяет, на наш взгляд, выделить несколько этапов в развитии подходов к охране Государственной границы, исходя из её целевого предназначения:

- 1 этап (1893-1918 гг.) – данный период характеризовался экономической направленностью охраны границы. Другими словами, основной целью действий подразделений и частей пограничной охраны являлась борьба с экономической контрабандой.

На первом этапе наряду со сторожевой и разведывательной службой пограничники несли и карантинную службу, участвуя, таким образом, совместно с другими ведомствами в осуществлении карантинного надзора. В конце XIX века для пресечения провоза контрабанды железнодорожным транспортом, получавшим все более широкое распространение, был организован пограничный надзор на железных дорогах - железнодорожные отряды. В основу службы отрядов был положен гласный и негласный надзор в пакгаузах, багажных отделениях, вокзалах с целью пресечения провоза контрабандных товаров, оружия и пр.

- 2 этап (1918 – середина 1950-х гг.) – данный период характеризовался политизированностью действий пограничных формирований. В этот период на ведущее место выходят задачи защиты выбранного политического строя молодого советского государства, проведение активных действий по борьбе с радикальными по отношению к СССР политическими движениями и противостояние политической экспансии западных государств.

«...После окончания гражданской войны пограничные войска по указанию партии и правительства охраняли Государственную границу, участвовали в осуществлении мер, направленных на упрочение советской власти, укрепление государственной безопасности и выполняли ряд специальных задач». К этим специальным задачам можно отнести участие пограничных войск в борьбе со спекуляцией, охрана общественного порядка, борьба с уголовным и политическим бандитизмом [1].

Активно пограничники использовались и в борьбе с басмачеством. Это радикальное крыло националистического движения в Средней Азии в период с 1917 по 1933 год пыталось вооруженным путем воспрепятствовать утверждению советской власти в регионе, добиться отделения Туркестана от Советского государства. Начиная с середины 20-х годов основной формой борьбы с басмачеством в пограничной охране стала чекистско-войсковая операция [5].

Пограничники все чаще привлекались к выполнению задач, не имеющих прямого отношения к охране границы: к поддержанию «революционного порядка» в пограничной полосе, раскулачиванию деревни, участию в репрессивных мерах по отношению к «классово чуждым» элементам, проживающим в приграничных районах, и т.д. [6].

Дальнейшее своё развитие специальные действия получили в предвоенный период и с началом Великой Отечественной войны. Опыт действий пограничных войск показал, что их организация, оснащение и профессиональная подготовка обеспечивали успешное выполнение специальных задач в условиях тотальной подрывной деятельности противника и бесчисленных провокаций на границе.

С началом Великой Отечественной войны пограничным войскам пришлось решать ряд новых задач: вести боевые действия с разведывательными подразделениями и передовыми частями противника непосредственно на государственной границе; выполнять роль боевого охранения частей и соединений первого эшелона армий прикрытия; осуществлять разведывательно-диверсионную деятельность в тылу противника и на маршрутах его движения; выявлять и уничтожать диверсионно-разведывательные группы противника, мелкие авиадесанты в боевых порядках и ближайшем тылу отходящих и обороняющихся войск; выявлять пособников оккупантов и вести борьбу с дезертирством [5].

На завершающем этапе Великой Отечественной войны советские пограничные войска не только охраняли восстановленную западную границу, но и осуществляли такие же действия за рубежом. В марте 1945 года правительство Польши обратилось с просьбой к Советскому правительству об оказании помощи в организации охраны границы с Чехословакией силами советских пограничных войск до момента формирования собственных погранвойск. В соответствии с Постановлением Государственного Комитета Обороны № 7990 от 02.04 1945 г. выполнение этой задачи было возложено на НКВД СССР. В соответствии с этим решением приказом НКВД СССР граница Польши с Чехословакией с 30.04.1945 г. была взята под охрану специально сформированным юго-западным пограничным округом [5].

Ценным для развития специальных действий пограничных формирований стал послевоенный период (1945-1953 гг.). Пограничные войска привлекались для выполнения задач по депортации населения (как это было, например, на территории присоединенной к СССР части Восточной Пруссии), участвовали в поддержании общественного порядка в приграничных районах, боролись с националистическими вооруженными формированиями (в западных областях Украины, Белоруссии и в Прибалтике). Основной формой борьбы пограничных войск с националистическими формированиями стало проведение специальных операций по поиску и ликвидации банд одновременно на значительных пространствах с привлечением крупных сил и средств.

- 3 этап (середина 1950-х – начало 1990-х гг.) – данный период характеризовался периодом так называемой «холодной войны», усилением войсковой составляющей в охране границы. Главной задачей пограничных войск этого периода являлась защита территориальной целостности государства от военных угроз, проведения комплекса мероприятий по недопущению и пресечению вооруженных провокаций и вторжений на территорию Советского государства. Государственная граница рассматривалась как барьер, «железный занавес» от чуждых Советскому союзу идей.

В этот период резко осложнились советско-китайские отношения. Возникла необходимость поиска новых эффективных способов действий пограничных войск в условиях резкого увеличения провокаций на Государственной границе. Лишь за период с 1964 по 1967 год китайцами было совершено около 13 тысяч провокаций с участием в них более 50 тысяч человек [5]. Именно в этот период получили активное развитие теория и практика действий пограничников по пресечению вооруженных и невооруженных провокаций на Государственной границе, развивались способы противодействия массовым нарушениям Государственной границы.

В 1980-х гг. пограничным войскам пришлось выполнять ряд служебно-боевых и специальных задач на территории Республики Афганистан. Подразделения пограничных войск в Афганистане провели 208 плановых и 905 неплановых операций, в ходе которых были уничтожены тысячи боевиков, захвачено свыше 20 тыс. единиц оружия [5].

- 4 этап (начало 1990-х гг. – по настоящее время) – после падения «железного занавеса» Государственная граница стала одним из главных элементов развития международного сотрудничества, экономической и политической интеграции, добрососедских довери-

тельных взаимоотношений. В качестве примера можно привести возникновение такого феномена, как МЦПС (Международный центр приграничного сотрудничества), на границе Казахстана и Китая.

Вместе с тем, в данный период возникла острая необходимость в кратчайшие сроки принятия под охрану всего периметра Республики Казахстан. Параллельно с принятием под охрану новых участков Государственной границы пограничникам пришлось активно включиться в работу с местным населением новых пограничных районов, направленную на разъяснение необходимости и законности проводимых мероприятий по преобразованию условной административной границы между ранее составляющими одно целое (СССР) государствами в границу Государственную, с сопутствующими режимами и ограничениями. Неразвитость большинства новых пограничных районов в промышленном отношении привело к тому, что ранее традиционные пути получения дохода местного населения стали незаконными, тем самым заставив местное население искать другие источники доходов. Данными обстоятельствами не преминули воспользоваться преступные группировки, которые за некоторую плату стали активно вовлекать местное население пограничных районов к осуществлению противоправной деятельности через границу (контрабанда ТНП, наркотиков, незаконная миграция и т.д.).

В этих условиях, когда пограничникам противостоят мирные невооруженные граждане, осуществляющие провокационные действия, направленные на вынуждение пограничников действовать вне правового поля, используя данные факты для обвинения пограничников в неправомерности действий с целью реализации своих противоправных замыслов, существующие способы действий по охране Государственной границы оказываются неэффективными. Все это вынуждает пограничников искать новые способы действий, позволяющие выполнить задачи охраны Государственной границы и не спровоцировать всплеск социальной напряженности среди местного населения.

На этом этапе пограничные формирования также получили определенный опыт действий при ликвидации последствий возникновения чрезвычайных ситуаций природного характера (Сарыагаш, 2009 г.).

Таким образом, рассмотренный генезис применения пограничных формирований для решения специальных задач, зачастую не свойственных пограничникам, сопутствующих непосредственной охране Государственной границы, обеспечил формирование одной из форм действий сил и средств Пограничной службы КНБ РК по охране Государственной границы – специальных действий. Современные тенденции развития обстановки на Государственной границе все чаще ставят перед пограничниками задачи, способы решения которых выходят за рамки традиционной теории и практики охраны Государственной границы, что в свою очередь требует более пристального внимания к развитию форм и способов действий по охране Государственной границы в целом и специальных действий пограничных формирований в частности.

Список литературы

1. Брижик А.Н. Пограничные войска Советского государства: История и проблемы строительства. 1918-1941 гг.: Моногр. – М.: ВПКК, 1988. – С. 78.
2. Судоплатов П.А. Спецоперации. Лубянка и Кремль (1930-1950 гг.). – М., 1997. – С. 688.
3. Ваграмян И.Х. Так шли мы к победе. – М., 1988. – С. 636.
4. Квачков В.В. Спецназ России. Военная литература (militera.lib.ru). – 2004.
5. Терещенко В.В. На охране рубежей Отечества. – М.: Кучково поле, 2008. – С. 136.
6. Из истории ПВ СССР: Сб. лекций. – Алма-Ата: ВПКУ, 1976. – С. 92.

Получено 15.10.2014