

Львівський державний університет
внутрішніх справ

І. Ю. Землянський,
Ю. Р. Йосипів, М. Д. Курляк

ОСОБЛИВОСТІ ЗАТРИМАННЯ ОЗБРОЄНИХ ЗЛОЧИНЦІВ У ЗАЛІЗНИЧНОМУ ВАГОНІ

(Тактика високого ризику)

Львів
2017

УДК 351.749
ББК 67.401.133.12
О-75

Рекомендовано Вченою радою
Львівського державного університету внутрішніх справ
(протокол від 22 лютого 2017 р. № 8)

Рецензенти:

Авакян М. Б., доктор юридичних наук, кандидат військових наук, професор, професор кафедри оперативно-розшукової діяльності Одеського державного університету внутрішніх справ;

Когут Я. М., кандидат юридичних наук, доцент, професор кафедри адміністративного права Львівського державного університету внутрішніх справ, полковник поліції

Особливості затримання озброєних злочинців у залізничному вагоні: методичні рекомендації / І. Ю. Землянський, Ю. Р. Йосипів, М. Д. Курляк. – О-75 Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2017. – 44 с.

Наведено загальний устрій і планування пасажирських вагонів. Окреслено основні принципи підготовки та порядку проведення штурму вагона з використанням спеціальних засобів. Запропоновано методичні рекомендації щодо порядку та організації проведення тактико-спеціальних занять у залізничному вагоні.

Для курсантів і слухачів, а також співробітників підрозділів поліції спеціального призначення, які займаються знешкодженням та нейтралізацією злочинців.

УДК 351.749
ББК 67.401.133.12

© Землянський І. Ю., Йосипів Ю. Р.,
Курляк М. Д., 2017
© Львівський державний університет
внутрішніх справ, 2017

*Присвячую чоловікам та жінкам,
що служили у правоохоронних органах України,
тим, хто тривалий час працював у небезпечних умовах,
на ниві захисту наших прав та свобод.
Особливо моєму другові,
який став на шляху озброєних злочинців
і загинув під час виконання своїх службових обов'язків,
підполковнику міліції **Орехову Андрію Миколайовичу***

Ігор Землянський

ВСТУП

Методичні рекомендації призначені для підготовки та проведення заняття з курсантами та слухачами Львівського державного університету внутрішніх справ. Можуть використовуватись для навчання співробітників підрозділів поліції спеціального призначення, що займаються знешкодженням та нейтралізацією терористів, а також інших осіб, які скоюють протиправні, насильницькі дії, пов'язані з захопленням заручників та різними матеріальними об'єктами, та які чинять збройний опір правоохоронним органам. Знання цих рекомендацій під час проведення заняття не потребує написання план-конспекту для проведення заняття. Методика проведення заняття, яка зазначена в рекомендаціях, розрахована на проведення заняття в складі штатної навчальної групи. Ці дані не є остаточними і потребують творчого підходу, розуміння сьогодення в охороні громадського порядку і боротьбі зі злочинністю.

Кінцева мета:

- 1) курсант знає тактичні прийоми та способи безпечного затримання правопорушників, у залізничному вагоні;
- 2) курсант вміє правильно застосовувати їх в різних умовах.

Година: залежно від категорії.

Місце проведення: навчальний полігон.

Вид заняття: практичне заняття.

Метод: розповідь, показ, тренування.

Матеріальне забезпечення:

- 1) бойова зброя (пістолети Форт різних модифікацій, пістолети Макарова, пістолети Стечкина снайперські гвинтівки, пістолет-кулемети Форт);
- 2) 9-мм холості патрони з розрахунку на кожного – по 24 шт.;
- 3) холості патрони до снайперських гвинтівок та пістолет-кулеметів з розрахунку на кожного – по 40 шт.;
- 4) наручники – 10 шт.;
- 5) щит БШ-75 – 2 шт.;
- 6) переносні металеві або дерев'яні трапи;
- 7) захисні рукавички;
- 8) шолом кулезахисний;
- 9) бронежилет;
- 10) тактичний освітлювач (ліхтар);
- 11) Радіостанція портативна з гарнітурою;
- 12) засоби для відкривання дверей та проламування проходів;
- 13) розвантажувальний жилет + тактичні кобури та панелі з підсумками;
- 14) муляж пістолета;
- 15) муляж автомата;
- 16) вибуховий пакет – 12 шт.;
- 17) автомобіль вантажний бортовий (ЗІЛ-131 або ГАЗ-66).

I. ЗАГАЛЬНИЙ УСТРІЙ ТА ПЛАНУВАННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ВАГОНІВ РІЗНИХ МОДИФІКАЦІЙ

Всі вагони пасажирського парку нині будуються з цільнометалевими кузовами довжиною 23,6 м і шириною 3,1 м та відрізняються плануванням і внутрішнім обладнанням, конструкцією кузова і рами.

Збільшення пасажирських перевезень залізничним транспортом, зростання вимог до комфорту, а також підвищення швидкостей руху – все це призвело до значного покращення та ускладнення конструкції кузова і внутрішнього обладнання вагонів.

Типовим є цільнометалевий вагон з примусовою вентиляцією, системою опалення, водопостачання та енергопостачання. Більшість вагонів має установки кондиціонування повітря.

У вагонах поїздів далекого прямування створені найкращі зручності для пасажирів: достатній об'єм пасажирського приміщення зі сприятливим кліматом, зручні місця для сидіння та лежання, раціональне розміщення туалетних відділень і їх належне спорядження, достатнє освітлення (природне та штучне).

Внутрішнє планування пасажирського вагона залежить від його типу. Наприклад, пасажирський не купейний вагон типу ЦМВО-66 містить 54 спальних місця з дев'ятьма шестимісними відкритими відділеннями. Кожне відділення обладнано повздовжніми та поперечними напівм'якими диванами та відкидними спальними полицями для пасажирів, підвіконними столиками і полицями для багажу. У вагоні є службове приміщення, купе для провідників, два туалети, котельне приміщення, коридори та два тамбури.

У пасажирському приміщенні жорсткого та м'якого, купейного цільнометалевого вагона в дев'яти чотиримісних купе і одному двомісному, що примикає до службового приміщення, розміщуються 38 спальних місць. Кожне купе обладнане диванами і верхніми відкидними спальними полицями та відокремлене від загального коридору розсувними дверима. У службовому приміщенні розміщено дві спальні полиці, столик, шафа для постільної білизни і розподільний щит, який належить до електричного обладнання вагона.

Система енергозабезпечення в залізничних вагонах далекого прямування здійснюється двома способами, перший – через генератор центрального електропостачання, що розташований у головному потязі, другий – через акумуляторні батареї. За необхідності знеструмлення вагону можна здійснити за допомогою розімкнення міжвагонних муфт силового кабелю та відключенням рубильників акумуляторних батарей, що розташовані в технічних коробках під вагоном.

II. КОНСТРУКТИВНІ ОСОБЛИВОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ВАГОНА ЯК ОБ'ЄКТА ПРОВЕДЕННЯ СПЕЦІАЛЬНИХ ЗАХОДІВ

За своїми конструктивними особливостями вагони як об'єкти залізничного транспорту є ідентичними, незалежно від будь-якої фірми виробника.

З тактичного боку залізничний вагон – це вузьке продовгасте приміщення з великими вікнами по всьому периметру, які можуть прикриватися зсередини вагону світлозахисними шторами або жалюзі. Водночас вагон стає непрозорим і визначити точне місцезнаходження заручників та терористів у ньому є проблематично. Необхідно пам'ятати, що у плацкартному вагоні верхня частина вікон, які розташовані праворуч від двомісних пасажирських приміщень, захищена запобіжними решітками, що певною мірою буде негативно впливати на швидкість та зручність проникнення співробітників груп захоплення до вагона під час його штурму.

З лівого боку вагона знаходяться купейні (у плацкартному вагоні з обох боків) пасажирські приміщення. Купе можуть закриватися зсередини, і на замок, який може відкриватись ззовні трикутним ключем, і на запобіжну скобу.

Кожен вагон з обох торцевих сторін має тамбурні відсіки, обладнані трьома вхідними дверима, двоє з яких призначені для виходу з вагона, по різні боки, на вулицю, та одна – для переходу до сусіднього вагона. Вхідні двері у вагон мають по три замкових пристрої і водночас два з них можуть відкриватися та зачинятися і ззовні, і зсередини вагона. Третій замковий пристрій закривається та відкривається тільки зсередини. В такому разі відкрити двері можна лише за допомогою підриву заряду вибухової речовини (далі – ВР) або з використанням механічних засобів (тарану, гідроножницями тощо).

Обмеженість візуального контролю з боку правоохоронних органів за обстановкою у вагоні, тобто діями заручників та терористів, дає злочинцям можливість маскуватись під пасажирів та серед них, значно ускладнює виявлення, ідентифікацію та селекцію цілей.

Водночас обмеженість простору вагона, внутрішні пластикові перегородки між купе, значна кількість пасажирів у ньому певною мірою будуть впливати на можливість використання групами захоплення зброї та спеціальних засобів.

Всі купейні та плацкартні вагони на рівні прохідного коридору між третім та четвертим купе обладнуються технічним контейнером для білизни. За своїми конструктивними особливостями він становить металеву місткість, яка кріпиться на болти із зовнішнього боку вагона під ним, та за необхідності може бути відділена від нього. Кришка контейнера для білизни не обладнана дверними завісами та замковим пристроєм. Розташування та розміри дозволяють, за певної підготовки співробітники групи захоплення, використовувати його як одне з місць для прихованого входу у вагон з метою безпосереднього зближення з купе, в якому розміщені терористи та заручники.

III. ОРГАНІЗАЦІЯ ТА ПОРЯДОК ПРОВЕДЕННЯ СПЕЦІАЛЬНИХ ЗАХОДІВ У ЗАЛІЗНИЧНОМУ ВАГОНІ

Планування операції на залізничному вагоні потребує її забезпечення усією відомою та тією інформацією, що постійно отримується від спостерігачів, снайперів та інших джерел.

Необхідно пам'ятати, що несприятливий розвиток ситуації може вимагати негайного проведення операції.

Під час проведення підготовчих заходів, керівник штурмуючої групи повинен з'ясувати для себе такі дані:

- межу території, на якій повинна відбуватись підготовка до заходу та безпосередньо захід;

- наявність в оточенні місцевих жителів, обслуговуючого персоналу, сторонніх осіб;

- можливість розташування груп захоплення в сусідніх з об'єктом будівлях або вагонах;

- позитивно ідентифіковані цілі (підозрювані, заручники, сторонні особи);

- розташування сил підтримки;

- маршрути потаємних підходів задіяних груп до остаточних точок зосередження;

- час на заняття групами остаточних точок зосередження;

- можливості та шляхи проникнення до вагона (тамбурні двері, вікна, наявність та тип запірних пристроїв, рівень розташування над землею, типи скла тощо, найбільш доступні місця проникнення у вагон);

- необхідність використання засобів доставки груп до об'єкта штурму (автомобіль, залізнична платформа та ін.);

- можливість застосування вибухових пристроїв та спеціальних інженерних засобів для проникнення у вагон;

- можливість ведення відволікаючих дій;

- можливість і доцільність використання хімічних та світлозвукових гранат, слезоточивого газу або різноманітних димів під час штурму;

- можливість ведення вогню у вагоні та у його оточенні, на випадок яких-небудь обмежень;

- наявність відповідного озброєння і боєприпасів;

- маршрути евакуації.

Важливе місце в роботі командира підрозділу, що залучається до штурму під час проведення підготовчих заходів, повинно належати проведенню рекогносцировки району проведення операції. Під час рекогносцировки необхідно виявити:

- місце (місця) можливого проведення спецзаходу;

– можливі перешкоди, огороження, різноманітні будівлі на підступах до вагона;

– наявність на місці проведення спецзаходу природних укриттів, можливість маскування в оточенні об'єкта;

– джерела потенційної небезпеки – лінії електропередач, силові кабелі, резервуари і комунікації зі шкідливими речовинами або газами, ВР, радіоактивними речовинами, напівзруйновані конструкції та інше;

– можливі закладки вибухових пристроїв;

– сектори огляду і можливого вогню з боку підозрюваних та їх співучасників;

– наявність мертвих зон в оточенні об'єкта.

Дорозвідка об'єкта повинна продовжуватися до завершення заходу в будь-яку годину доби. З цією метою необхідно використовувати потаємні спостережливі пости, автотранспорт і потаємну відеозйомку, аерофотозйомку, залежно від масштабу та значущості заходу – знімки з космосу.

Після збору всієї доступної інформації з усіх джерел і одержання даних дорозвідки, командир підрозділу, що залучає підрозділ спецпризначення до спеціального заходу, проводить ретельний інструктаж усіх його співробітників.

Інструктаж містить такі питання:

– завдання підрозділу;

– наявна інформація про терористів (злочинців, підозрюваних) та заручників;

– бойовий розрахунок групи і кількість залучених до спецзаходу співробітників;

– сили підтримки;

– порядок застосування озброєння, спеціальних засобів, засобів зв'язку і спорядження;

– точки зосередження груп і маршрути підходу до вагону;

– час і порядок дій групи відволікання уваги та завдання кожного співробітника в ній;

– час і порядок дій груп захоплення під час штурму та завдання кожного співробітника в ній;

– метод проникнення, місця і тактика проникнення у вагон;

– зони відповідальності та сектори безпечного напрямку вогню для кожної групи;

– лінія поведінки з підозрюваними під час проведення штурму, окремо під час вогневого контакту з ними;

– порядок дій груп захоплення під час загрози підриву;

– жестові, звукові та світлові сигнали, умовні імена керівників і членів груп;

– частоти, діапазони й умови радіообміну;

– порядок застосування сигнальних ракет, кольори й інтервали їх використання;

– порядок поведінки із заручниками та їх евакуація;

– місця і маршрути виходу груп із вагона;

– безпосередні керівники підгруп захоплення та їх заступники на випадок загибелі або поранення штатних керівників.

Після інструктажу всі співробітники повинні знати:

– позитивно ідентифіковані цілі;

– рольові функції один одного і задіяних у штурмі груп;

– свої обов'язки;

– максимум інформації про противника і його озброєння;

– інструменти, спорядження, необхідну зброю для проведення спецзаходу;

– час та сигнал до початку операції;

– порядок висування на вихідні позиції;

– характер впливу на противника;

– усі завдання заходу;

– плани на непередбачений випадок.

Розглянемо ситуацію, коли терористи проникли у залізничний вагон та захопили його разом з заручниками.

За можливості потяг або декілька вагонів відправляються у парк відстою (вагонне депо). Якщо це неможливо, вибирається місце на залізничному вокзалі зі стаціонарною платформою, яка більш зручна та підходить для організації й проведення штурму.

Під час підготовки до проведення спецзаходу із захоплення злочинців та визволення заручників із залізничного вагона формуються такі групи:

– 1–4 групи захоплення;

– група відволікання уваги;

– група вогневої підтримки;

– група снайперів;

– група блокування;

– група мінування (підриву), а за необхідності розмінування;

– резерв.

Залежно від ситуації, яка виникає під час проведення підготовчих заходів до штурму, зі складу штурмуючої групи може призначатися група відволікання уваги, до завдань якої входить відволікання та дезорієнтування уваги злочинців від дій основних груп захоплення під час проведення штурму.

Окремо, залежно від ситуації, зі складу підрозділу, який буде проводити штурм, призначаються співробітники для проникнення у вагон під виглядом робітників обслуговуючого та технічного персоналу, медичних робітників, службовців органів місцевої влади тощо.

Склад групи захоплення:

- по 6–8 співробітників, які входять у вагон через двері;
- по 6–8 співробітників, які входять у вагон через вікна;
- по 2 співробітника, які встановлюють трапи у вікна (двері);
- по 2 співробітника, які прикривають вхід груп захоплення біля кожної точки проникнення у вагон;
- по 2 брічера до кожного місця проникнення, де планується використання вибухових пристроїв;
- 1–2 снайперські пари.

Важливе місце в успішному проведенні спеціальних заходів на залізничному транспорті займає відповідне індивідуальне та групове озброєння та екіпіровка співробітників, які залучаються до штурму.

- У такому разі доцільно використовувати:
- озброєння штатне (спеціальне);
 - засоби силового проникнення;
 - комбінезон штурмовий або камуфльовану форму одягу, залежно від місця проведення штурму, погодних умов та пори року;
 - шолом-маску;
 - костюми проти порізів для 2–3 співробітників, які будуть входити у вікна вагона першими;
 - бронезахисні жилети та бронещити;
 - хімічні, світлозвукові та газові гранати;
 - протигази;
 - захисні окуляри;
 - шоломи із забралом;
 - наручники;
 - ручний інструмент (вивертка, плоскогубці, фомка);
 - прилади нічного спостереження;
 - основні та запасні засоби радіозв'язку і елементи живлення до них;
 - ключі для відмикання дверей вагона;
 - ліхтарі.

Можливі варіанти

висування штурмової групи до залізничного вагона

1. Висування групи захоплення під вагоном або вздовж його.
2. Паралельне висування до вагона та його штурм з відкритої залізничної платформи.
3. Паралельне висування до вагона та його штурм з кузова вантажного автомобіля або з площадки накопичення, яка встановлюється поверх легкового автомобіля.

Варіанти проникнення групи захоплення у вагон (купе)

1. Скритий (під легендою) – коли співробітники групи захоплення входять у вагон (купе) під виглядом обслуговуючого та іншого персоналу та проводять затримання злочинців.

2. Безпосередній штурм вагона – коли співробітники групи захоплення входять у вагон через вікна, тамбурні двері та інші можливі місця проникнення з використанням трапів, драбин і так званої «живої» драбини.

IV. ПОРЯДОК ТА ОСОБЛИВОСТІ ВИКОРИСТАННЯ СПЕЦІАЛЬНИХ ЗАСОБІВ ПІД ЧАС ПРОВЕДЕННЯ ШТУРМУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ВАГОНА

Порядок застосування спеціальних інженерних засобів під час проведення заходів із визволення заручників та фізичного захоплення правопорушників на залізничному транспорті, по-перше, обумовлюється вимогами чинного законодавства та нормативно-правових актів України з їхнього використання стосовно громадян, по-друге, їхнє застосування повинно максимально забезпечити виконання заходів безпеки і щодо заручників, і щодо співробітників, які беруть участь у штурмі.

Відповідно до порядку застосування спеціальних засобів під час охорони громадського порядку, співробітники МВС України, керуючись законом «Про національну поліцію», застосовують спеціальні засоби у випадках, коли використані, але не дали очікуваних результатів усі інші форми попереднього впливу на правопорушників.

Використанню спеціальних засобів, за винятком необхідності відбиття раптового нападу на працівника спецпідрозділу та звільнення заручників, має передувати попередження про намір їхнього застосування.

Попередження може бути зроблено голосом, а за значної відстані від об'єкта – через гучномовні установки, і в кожному випадку бажано рідною мовою осіб, проти яких ці засоби застосовуються, та українською і російською мовами не менш, як двічі з наданням часу, достатнього для припинення правопорушення.

З метою підриву вікон вагона використовують підривну рамку. Наведено основні тактико-технічні характеристики підривної рамки.

Комплект «Вхід-С» призначений для застосування під час проведення спеціальних заходів, у яких потрібно пробивати скло.

У комплект входить три рамки (мала 250–400 мм маса ВР – 3.3 гр., середня 400–660 мм маса ВР – 5.3 гр., велика 660–800 мм маса ВР – 7.3 гр.).

Пробивна ефективність даних рамок: скло поліроване – 5 мм, скло подвійне листове – 4 мм розділене повітряним прошарком у 7 см, вагонне скло – 5 мм розділене повітряним прошарком у 2 см (рис. 1).



Рис. 1. Застосування підривної рамки

Пристрій не забезпечує руйнування скла з полімерним напилюванням (триплекс). До складу комплексу входить штанга, пристосування для кріплення рамки до штанги, пульт управління. Час підготовки пристрою до виконання бойового завдання – 5 хвилин. Установка на перешкоду може вироблятися під різними кутами від 0^0 до 90^0 .

Має два ступеня перевірки перед застосуванням. Це свідчить про надійність виробу під час проведення підриву. Довжина пристрою може коливатися від 1 м до 3,5 м.

Для відкриття тамбурних дверей шляхом підриву, підрозділи спецпризначення МВС України забезпечуються підривним зарядом ЄВВ – 11 різної ваги та конфігурації, який використовується для руйнування елементів конструкцій з металу, бетону та дерева.

Детальніший опис тактико-технічних характеристик та способів використання заряду наведено у «Настанові по матеріальній частині та використанню інженерних боєприпасів».

V. ПІДГОТОВКА ТА ПОРЯДОК ПРОВЕДЕННЯ ШТУРМУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ВАГОНА

Розглянемо варіант з висуванням штурмової групи під вагоном або уздовж.

Для відпрацювання цього питання керівнику підрозділу (інструктору) загальний порядок дій штурмової групи доцільно поділити на такі підпункти:

Порядок шиккування штурмової групи та її висування до місць проникнення у вагон.

Робота брічерів з підготовки зарядів та їх встановлення в місцях проникнення.

Вхід груп захоплення у вікна та тамбурні двері вагона за допомогою штурмових трапів (драбин) з різних положень та з використанням «живої» драбини.

Дії підгруп захоплення у вагоні, зачистка секторів.

Вивід «терористів» та евакуація «заручників».

Після відпрацювання рішення та обрання завдання на штурм, між групами захоплення розподіляються зони відповідальності та сектори ведення вогню, снайперські пари займають позиції.

Члени штурмової групи зосереджуються за укриттям на відстані 15–25 м від вагона з «терористами» і «заручниками». Порядок шиківання групи: розвідник, брічер (а), старший групи, підгрупа встановлення штурмових трапів (драбин), група захоплення, група прикриття та прикриваючий.

За командою керівника підрозділу (інструктора) члени групи заряджають пістолети, ставлять зброю на запобіжник та укладають зброю у кобури за винятком підгрупи прикриття. Потім усі розташовуються якомога щільніше один до одного.

По команді «ВПЕРЕД» група починає висування з-за укриття в бік вагона. Наблизившись до вагону група пересувається якнайближче до його корпусу (рис. 2) або під ним, до заздалегідь визначених місць проникнення (тамбурних дверей, вікон).



Рис. 2. Початок штурму вагона

Під час підходу до вагона всі члени групи рухаються, підтримуючи бойовий порядок, тобто таке шиківання, яке буде застосовуватися під час проникнення у вагон. Підгрупа прикриття прикриває дії брічерів, старшого групи та штурмуючих, спрямувавши зброю уверх та в бік вікон вагона. Запобіжники зброї повинні бути включені, пальці убрані зі спускових гачків та знаходяться на затворній рамці паралельно стволу зброї. Основна увага першого в групі стрілка та його зброя повинні бути зосереджені на основному місці проникнення.

Головними вимогами до групи захоплення на шляху підходу до об'єкта є дисципліна безшумного пересування та дотримання таких основних принципів переміщення:

- стежте за спорядженням, яке здатне створити шум та видасте вас;
- під час пересування не розмовляйте, а використовуйте невербальний метод комунікації;
- засоби зв'язку встановіть на мінімальну гучність;
- не треба притулятися та ковзати об стінку вагона;
- уникайте освітлених місць та контролюйте свою тінь;
- пересуватися необхідно прискорено та уважно, контролюючи місце переставляння своїх стоп;
- постійно контролюйте свою зброю та напрямок стволу.

Під час пересування групи передання сигналів здійснюється за допомогою засобів радіозв'язку, голосом, шляхом удавлення (плескоту) по плечу того, хто йде попереду. Такий сигнал передається по всьому бойовому порядку групи.

За підходу груп до встановлених місць проникнення у вагон пістолети знімаються із запобіжника, брічери встановлюють заряди на замках вхідних дверей, готують підривні рамки або РГС-50 для розбивання вікон вагона.

Наблизившись до місць проникнення, керівник заняття за допомогою засобів радіозв'язку об'являє десятисекундний відлік.

По відліку «два» проводиться снайперський залп, «один» – приводяться у дію встановлені заряди та з допомогою РГС-50 (рис. 3) і з використанням світлошумових гранат розбиваються вагонні вікна. За командою «1000» – здійснюється штурм.

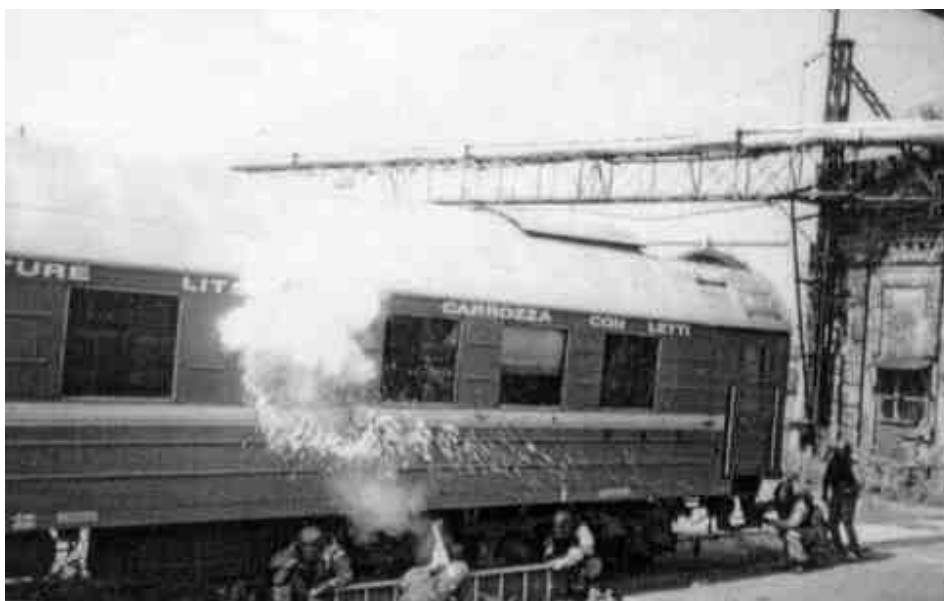


Рис. 3. Розбиття вікон з допомогою РГС-50 та світло шумових гранат

За цією командою зосереджені групи захоплення встановлюють в місцях проникнення трапи (драбини), забезпечують їхнє стійке утримання та відповідно до бойового розрахунку здійснюють проникнення у вагон (рис. 4, 5).



Рис 4. Встановлення трапів

З метою швидкого входу в місця проникнення до вагону використовуються великі та малі трапи. Виготовляються трапи з легких алюмінієвих сплавів, конструкція та вага яких повинні забезпечувати, по-перше, можливість їх доставки руками до місць проникнення на об'єкт штурму, а по-друге, бути достатньо міцними та здатними витримати навантаження від ваги декількох співробітників у спорядженні та з озброєнням. З верхньої робочої частини трап прикривається гумовим покриттям, що забезпечує тривке утримання співробітника на ньому під час входу в вагон. Пересування співробітників трапом повинно бути швидким та здійснюватися дрібним кроком, що дає можливість запобігти вібрації трапа, тулуб – нахиленим уперед, рука, вільна від зброї, - здійснювати балансування та страховку. Зброя повинна знаходитись у руці і бути спрямована у бік загрози (місця проникнення) та готова до негайного використання.

Залежно від обставин, трап до вагона встановлюється і перпендикулярно, і під кутом до вагона, і паралельно, вздовж вагона (рис. 4-7).



Рис. 5. Поздовжнє розміщення трапа

Для перенесення, встановлення та утримання великого трапа під час штурму призначаються найбільш фізично підготовлені співробітники. Розміщення підгрупи встановлення трапів потрібно організувати так, щоб його середина знаходилася під тим вікном, в яке планується проникнення групи захоплення (рис. 6).

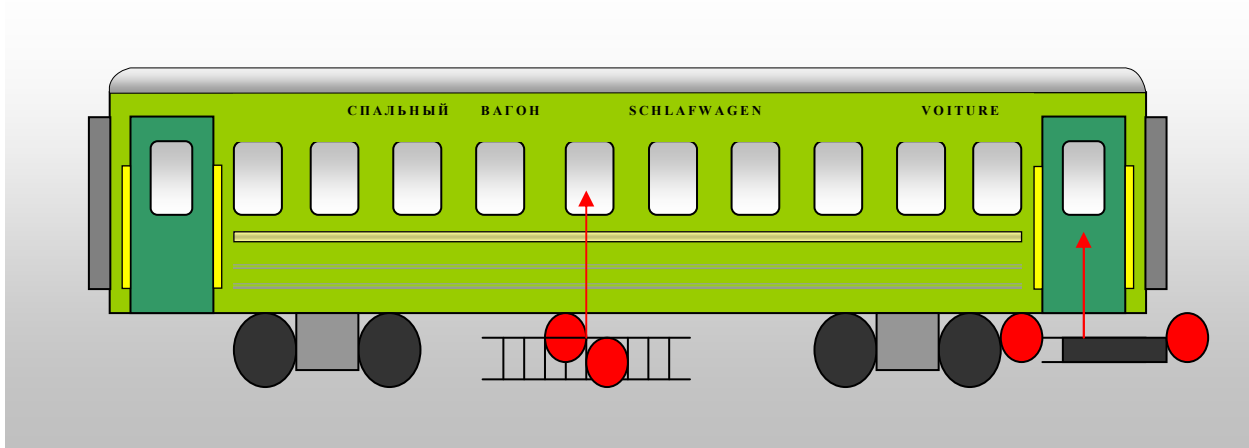


Рис. 6. Розміщення підгрупи та встановлення трапів

Таке розташування співробітників підгрупи захоплення забезпечує максимально швидкий її вихід з під вагона та заняття вихідного положення для встановлення трапа у вікно.



Рис. 7. Розміщення трапа та проникнення у вагон

Існують такі варіанти проникнення у залізничний вагон під час його штурму: з використанням так званої «живої» драбини (рис. 8), штурмових драбин (рис. 9) та з використанням кузова вантажного автомобіля як площадки накопичення штурмової групи (рис. 10).



Рис. 8. Застосування живої драбини



Рис. 9. Застосування штурмової драбини



Рис. 10. Використання кузова вантажного автомобіля як площадки для накопичення штурмової групи

Під час відпрацювання практичних занять з тактико-спеціальної підготовки співробітниками кафедри ТСП ЛьДУВС на практиці апробований варіант штурму вагона з площадки накопичення, яка розташована на легковому автомобілі (рис. 11).



Рис. 11. Штурм вагона із площадки, що розташована на легковому автомобілі

Під час проведення практичних занять з метою забезпечення накопичення групи захоплення у вагоні розбивання вагонного скла перед початком штурму щораз частіше проводиться з допомогою підіривних рамок (рис. 12), виготовлених з використанням детонуючого шнура (ДШ-В).

В інших випадках для розбиття скла, в якості елемента підриву використовують розташовані на доволі довгій палиці послідовно підключені два вибухових пакети, або два електродетонатори (ЕДП), які задіюються за допомогою електровибухової мережі. Підключення елементів живлення (акумуляторні батареї) до електровибухової мережі необхідно здійснювати безпосередньо перед її використанням.



Рис. 12. Вибивання вагонного скла за допомогою саморобної вибухової рамки

Одночасно з початком входу груп у вікна вагона починається вхід інших груп захоплення через тамбурні двері.

Проникнення до вагона через тамбурні двері може здійснюватися і без трапів, і з допомогою малого трапа, який спирається на відкидну панель тамбурних східців, перпендикулярно щодо вагона. В інших випадках малий трап встановлюється біля тамбурних дверей паралельно до вагона. У цьому разі трап утримується в руках одним зі співробітників штурмуючої групи на рівні підборіддя.

Відпрацьовуючи питання тактики дій груп захоплення під час проникнення у вагон, керівник (інструктор), насамперед повинен брати до уваги формування у кожного співробітника таких якостей, як миттєвість у реагуванні на зміни обстановки навколо нього, постійно змінюючи її та вносячи в навчальний процес елементи ускладнення та напруженості.

Наприклад, якщо в момент проникнення у вагон щось трапляється з будь-яким першим номером з групи захоплення (осічка у пістолета, затримка в стрільбі, «поранення» співробітника або його падіння з трапа та т. і.), то відповідно, другий штурмуючий повинен негайно відреагувати на це, замінити його і продовжити проникнення у вагон.

У процесі тренування для відпрацювання різних ситуацій керівник заняття може давати такі ввідні: «Перший поранений», «Загроза підриву», «Відказ засобів радіозв'язку» та ін.

Тактика дій співробітників груп захоплення у вагоні повинна бути агресивною та домінуючою, гнучкою і відрізнитися залежно від кількості злочинців, які знаходяться у ньому, їхнього озброєння, розміщення в одному, декількох або в невідомо яких купе, кількості заручників та інших чинників. Відтак на тактико-спеціальних заняттях доцільно послідовно відпрацьовувати питання захоплення злочинців в одному конкретно визначеному купе (із заручниками або в разі їх відсутності), захоплення злочинців в декількох купе та штурму всього вагона, коли достовірно невідомі місця знаходження злочинців.

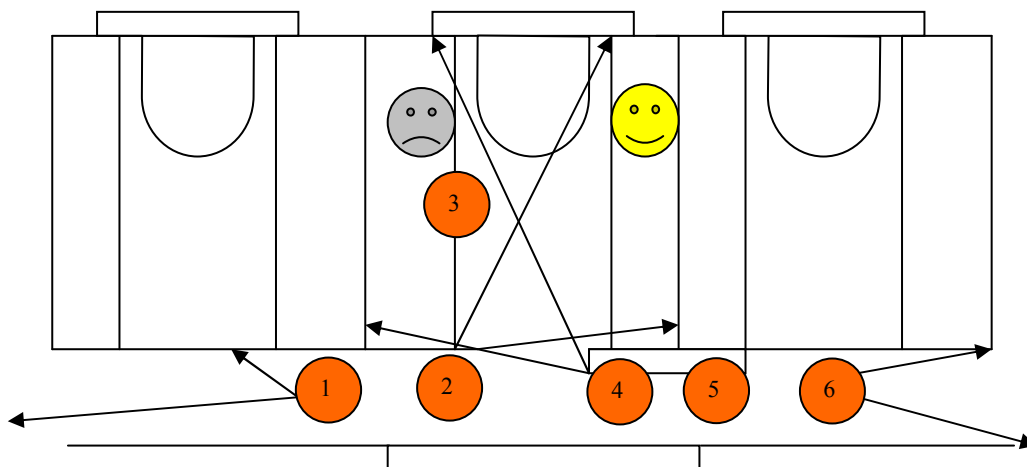


Рис. 13. Варіант захоплення злочинця з заручником у купе

На рисунку 13 схематично зображено один з варіантів розміщення та проникнення групи захоплення в купе зі злочинцем і заручником в тому разі, коли достовірно відомо, що злочинець один та в якому купе він знаходиться. Рольові функції між співробітниками групи захоплення доцільно розподілити так: перший номер контролює сектор ліворуч від групи захоплення, другий номер тримає під контролем правий бік купе та заручника, третій номер контролює лівий бік купе та іде на загрозу – злочинця, четвертий номер контролює дії третього номера та знаходиться у готовності надати йому фізичну або вогневу допомогу під час затримання злочинця. П'ятий номер контролює сектор праворуч групи захоплення.

Двері у купе можуть бути зачинені, тому під час штурму необхідно передбачити наявність у другого номера трьохгранного ключа від замкового пристрою дверей, а у третього (четвертого) номера металевої фомки для зриву дверей із запобіжної скоби (рис. 14).

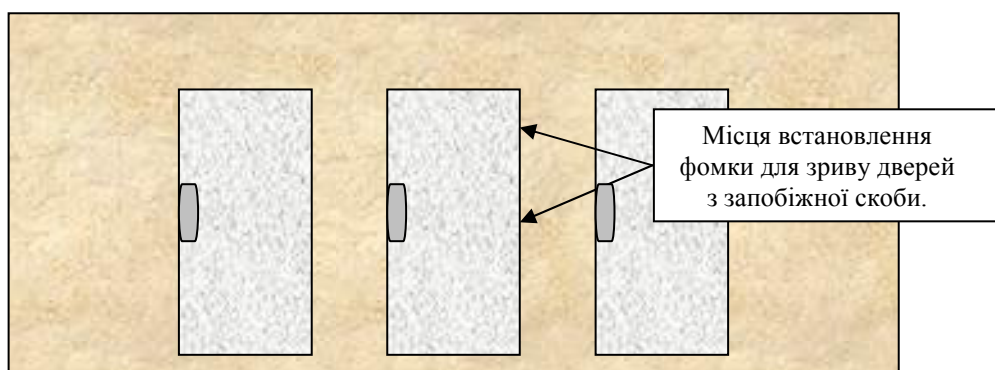


Рис. 14. Місця встановлення фомки для зриву дверей зі запобіжної скоби можливі два варіанта, залежно від розміщення запобіжної скоби.

Одним з важливих моментів, які повинен брати до уваги інструктор (командир підрозділу) під час розгляду питання дій співробітників групи захоплення у вагоні, є взяття приміщення купе, в якому знаходяться підозрюваний та заручник, під контроль. Водночас поняття «взяття приміщення купе під контроль» містить виявлення та ідентифікацію всіх цілей і проведення їх селекції відповідно до ступеня загрози, вступ першого співробітника групи захоплення до безпосереднього **контакту** (фізичного або вогневого) з підозрюваним та дії другого співробітника, який забезпечує **прикриття** першого номера з використанням зброї.

Буде неправильно наближатися до підозрюваного, якщо він не виявляє наочних ознак підпорядкування командам. Під час штурму проникнення відбувається доволі швидко та діє на підозрюваного деморалізуюче. За винятком команд «ПОЛІЦЯ!» та «РУКИ ЗА ГОЛОВУ!» досить проблематично організувати плідний контакт з шокованими та неконтактними підозрюваними. У цьому разі неправильним буде рішення за допомогою фізичної сили та, використовуючи прийоми рукопашного бою, покласти підозрюваного на підлогу або повернути його обличчям до стіни та надягнути на нього наруч-

ники. Під час здійснення фізичного впливу на підозрюваного зброя співробітника повинна знаходитися у кобурі та під контролем.

Найбільш складною для співробітника буде ситуація, коли необхідно буде ухвалити рішення про застосування зброї на ураження. Ця ситуація виникає в тому разі, коли терорист не підпорядковується вимогам співробітника, не випускає з рук зброї, становить загрозу іншим членам групи захоплення або перебуває безпосередньо з заручником. У цьому випадку злочинець або терористи повинні бути нейтралізовані негайно. Під час використання зброї в таке маленьке приміщення, як купе, доцільно і не входити. Вогневий контакт із злочинцем можна здійснити, використовуючи стіни та двері купе як додаткове укриття.

У випадку, якщо цілі виявлені не достатньо, злочинців є декілька та задалегідь невідомі місця їхнього знаходження, штурм вагона краще проводити як мінімум через 3-4 місця проникнення (рис. 15), що забезпечує найбільшу швидкість накопичення співробітників групи захоплення у вагоні, виявлення та ідентифікацію можливих злочинців, їхнє захоплення та взяття під контроль всіх його приміщень.

Особливо під час дій груп захоплення у вагоні необхідно зважати на вміння співробітників. Беручи до уваги обстановку, голосно та чітко формулювати і подавати команди щодо дій підозрюваних та заручників. До таких команд належать: «ПОЛІЦІЯ – КИДАЙ ЗБРОЮ – РУКИ ЗА ГОЛОВУ!», «ПОЛІЦІЯ – РУКИ ЗА ГОЛОВУ – ЛЯГТИ НА ПІДЛОГУ!» та ін. Використання для ідентифікації групи захоплення своєї належності термінів «КОРД» або «ТИТАН» під час проведення спеціального заходу не доцільно через те, що, по-перше, для багатьох громадян аббревіатура «КОРД» не відома, а сприйняття стереотипу роботи правоохоронних органів пов'язане з терміном «ПОЛІЦІЯ», а по-друге, термін «ПОЛІЦІЯ» майже співзвучний з терміном «POLICIA», що значно спростить ситуацію, коли на шляху групи виявляться іноземні громадяни.

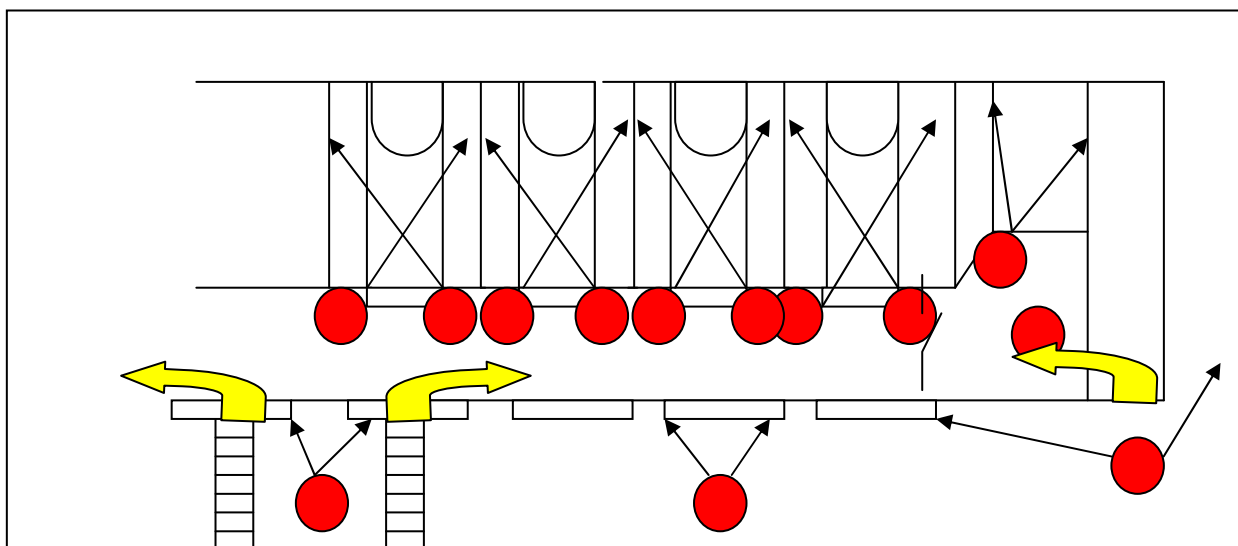


Рис. 15. Можливий порядок накопичення груп захоплення у вагон з трьох місць проникнення

Під час накопичення у вагоні співробітниками груп захоплення беруться під контроль всі робочі та службові приміщення об'єкта. Особлива увага приділяється багажним відділенням у купейних вагонах, туалетах, багажним полицям у плацкартних вагонах.

Пам'ятайте одне з основних правил, якого необхідно дотримуватися під час штурму, особливо тоді, коли достовірно відомо, що зброя проти вас або вами буде практично використовуватися. Ні за яких обставин шляхи пересування підгруп захоплення, а також сектори відповідальності (ведення вогню) не повинні перехрещуватися, а надто бути направлені назустріч один одному. В іншому разі співробітники підгруп захоплення ризикують випадково потрапити під кулі іншої групи захоплення, або опинитися у ситуації, коли озброєний злочинець, або злочинець, що здійснює збройний опір, з'явиться у вузькому коридорі вагона між першими штурмуючими двох різних підгруп. Відпрацюйте цю ситуацію на практичних заняттях і ви зрозумієте, що під час бойових штурмів цього не варто допускати.

Якщо відповідно до плану спеціального заходу визначено, що проникнення основних сил групи захоплення у вагон буде здійснюватися через вікна, то вхід підгруп захоплення через тамбурні двері вагона доцільно проводити у випадках, коли є необхідність у надійному блокуванні шляхів відходу підозрюваних з вагону; коли попередньо відомо, що підозрювані або заручники перебувають у тамбурі; коли вхід через тамбурні двері визначний як відволікаючий маневр або є резервним варіантом накопичення штурмуючої групи на випадок провалу під час входу інших груп через вікна.

Після захоплення або знешкодження злочинців і припинення вогню перший штурмуючий швидко оглядає купе вагону і, якщо в купе немає осіб, які готові вчинити фізичний або збройний опір, голосом констатує «СЕКТОР-1: ЧИСТО». Перші штурмуючі, які діяли в інших секторах вагона проводять зачистку приміщень в межах своїх секторів та підтверджують висновок першого штурмуючого голосом «СЕКТОР-2 (3, 4, 5,...): ЧИСТО», після чого негайно доповідають командирі про кількість захоплених, вбитих, поранених та заручників.

На всіх одягають наручники, злочинців та заручників виводять з вагона, укладають на землю, після чого проводить огляд кожного затриманого на предмет виявлення зброї, вибухових речовин та предметів злочинної діяльності. Ідентифіковані злочинці та виявлені під час штурму їхні співучасники розміщуються окремо від заручників та сторонніх громадян, які знаходились у вагоні. Звичайно, застосувати наручники до всіх, хто знаходився у межах периметру проведення штурмової акції, неможливо. Тому у цьому разі заручники та сторонні громадяни повинні бути розташовані так, щоб забезпечувався максимальний контроль за їхніми діями з боку призначених для цього співробітників.

Всім пораненим та постраждалим під час штурму негайно надається перша медична допомога. Важко поранених відправляють у медичні заклади.

Залежно від модифікації та конструктивних особливостей вагона може змінюватись і тактика його штурму. Розглянемо ситуацію, коли необхідно провести штурмову акцію на стандартному вагоні потягу ближнього міжміського сполучення, так званої «електрички». Окрім зазначених способів ведення штурмових дій, до такого типу вагона може бути застосований метод «лінійного» штурму (рис. 16).

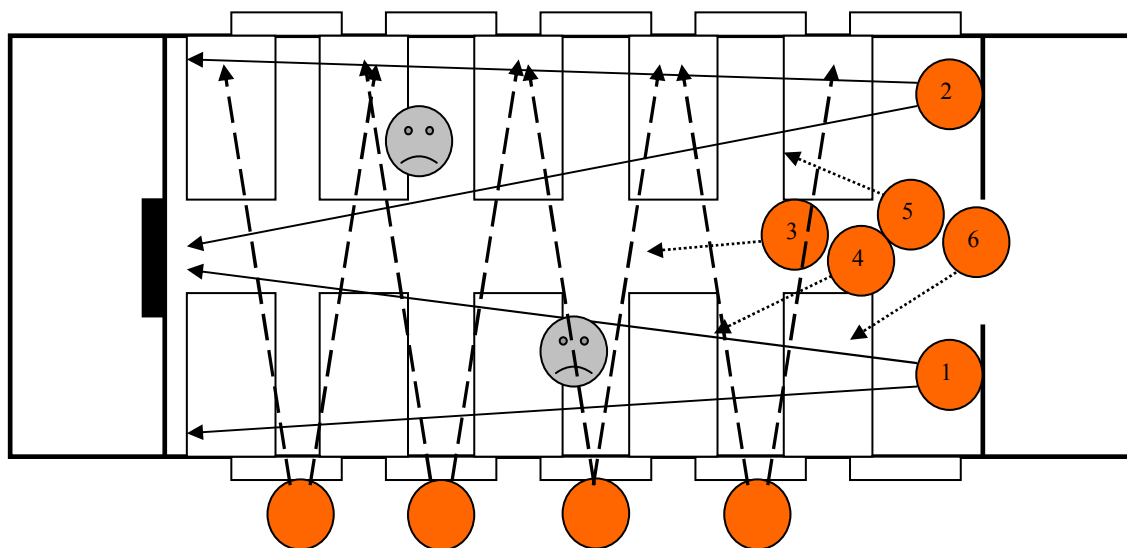


Рис. 16. Метод «лінійного» штурму

Під час «лінійного» штурму 1 та 2 номери групи захоплення після входу в вагон розподіляються вліво/право щодо центрального проходу, беруть ситуацію під контроль та забезпечують змогу решті співробітників групи здійснити зближення із злочинцями до моменту усунення загрози. Дії штурмуючої групи, за необхідності, можуть підтримуватися призначеними групами вогневої підтримки, що значно прискорить взяття ситуації у вагоні під контроль. Розміщення цих підгруп вздовж вагона найперше здійснюється з урахуванням заходів безпеки під час можливого виникнення вогневого контакту із злочинцями. У разі появи у секторі відповідальності групи вогневої підтримки першого із співробітників штурмуючої групи, вогонь припиняється, палець убирається з спускового гачка зброї. Спостереження продовжується, зброя утримується під кутом, який забезпечує безпеку співробітників штурмуючої групи.

Результати проведеного штурму та догляду доповідаються керівнику операції (заняття).

Як правило, керівнику штурмової групи у доповіді необхідно вказати:

- результат операції;
- наявність особового складу (можливі втрати, поранені тощо);
- кількість захоплених (ліквідованих) правопорушників;
- кількість звільнених заручників;
- кількість вилученої зброї, вибухівки тощо.

Після цього командиром підрозділу отримується завдання на подальші дії.

Після проведення догляду всі затримані під час штурму передаються співробітникам оперативно-слідчих груп.

Особливо після проведення штурму необхідно зауважити на залучення до ретельного огляду вагона кінологічної групи на предмет виявлення схованої зброї та вибухових речовин.

VI. МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО ПОРЯДКУ ТА ОРГАНІЗАЦІЇ ПРОВЕДЕННЯ ТАКТИКО-СПЕЦІАЛЬНИХ ЗАНЯТЬ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ВАГОНІ

Основним принципом під час організації проведення тактико-спеціальних занять у залізничному вагоні є здійснення послідовності у процесі відпрацювання кожного з елементів заняття, а саме розповідь, показ та тренування.

Заняття доцільно організовувати за такою схемою:

1. Ознайомлення з конструкційними особливостями існуючого вагонного парку.

2. Показ навчальних відеофільмів та роликів.

3. Практичні заняття на діючих залізничних вагонах.

Практичні заняття повинні відпрацьовуватись у такій послідовності:

– одиночна підготовка співробітників;

– підготовка у складі груп;

– підготовка у складі напрямків;

– підготовка у складі відділів;

– комплексні тактико-спеціальні заняття (тактико-спеціальні навчання) у складі одного-двох відділів з залученням взаємодіючих силових та інших відомств.

Навчальною метою на заняттях з цієї теми, як правило, будуть:

1. Напрацювання практичних навичок у начальників груп, напрямів, відділів в організації та проведенні спеціальних заходів з визволення заручників та затримання правопорушників на об'єктах залізничного транспорту.

2. Удосконалення практики в діях співробітників під час проведення штурму залізничного вагона в різних умовах та у будь-яких ситуаціях.

3. Тренування особового складу підрозділу у злагодженості в діях з виконання поставлених завдань під час проведення штурму залізничного вагона.

4. Виховання у співробітників високих морально-психологічних та вольових якостей в умовах, наближених до реальної обстановки.

Під час проведення занять з тактико-спеціальної підготовки для практичного злагодження груп і напрямів у складі відділу всі навчальні питання

необхідно виконувати послідовно та обов'язково на тлі єдиної тактичної обстановки.

Порядок проведення занять необхідно формувати так, щоб кожний співробітник набув певного досвіду участі в будь-якій штурмуючій підгрупі.

Після засвоєння матеріалу з усіма співробітниками проводяться комплексні заняття зі штурму загальною при різних ситуаціях, на тлі тактичної обстановки, що постійно змінюється та подаючи нові ввідні.

Вищою формою навчання є проведення тактико-спеціальних навчань з визволення заручників, які утримуються в залізничному вагоні. Ці заняття проводяться під керівництвом старшого начальника. Вони розкривають готовність керівників та особового складу підрозділу до виконання завдань зі штурму вагона, вчать веденню вогню по умовним цілям.

За наявності маркерних (фарбуючих) набоїв для спеціальної зброї бажано проводити заняття з їхнім застосуванням, що дає можливість використовувати реальні цілі з обов'язковим виконанням всіх заходів безпеки, виставленням необхідного оточення і врахуванням можливих рикошетів від багатьох металевих деталей вагона.

ДОДАТКИ

Додаток 1

**Відкриття вхідних дверей
ціЛЬНОметалевого купейного (ЦМК) вагона
(виробництва Німецької Демократичної республіки)**

**Відкриття вхідних дверей
ціЛЬНОметалевого купейного (ЦМК) вагона
за допомогою елементів кумулятивного заряду КЗК-5 (круг)**

Загальний вигляд ціЛЬНОметалевого купейного (ЦМК) вагона.



Вхідні двері ціЛЬНОметалевого купейного (ЦМК) вагона.



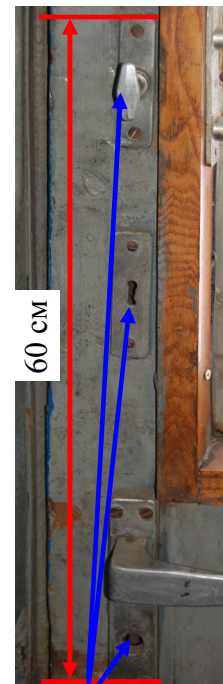
Зовнішня сторона
вхідних дверей
у вагон



Внутрішня сторона
вхідних дверей
у вагон

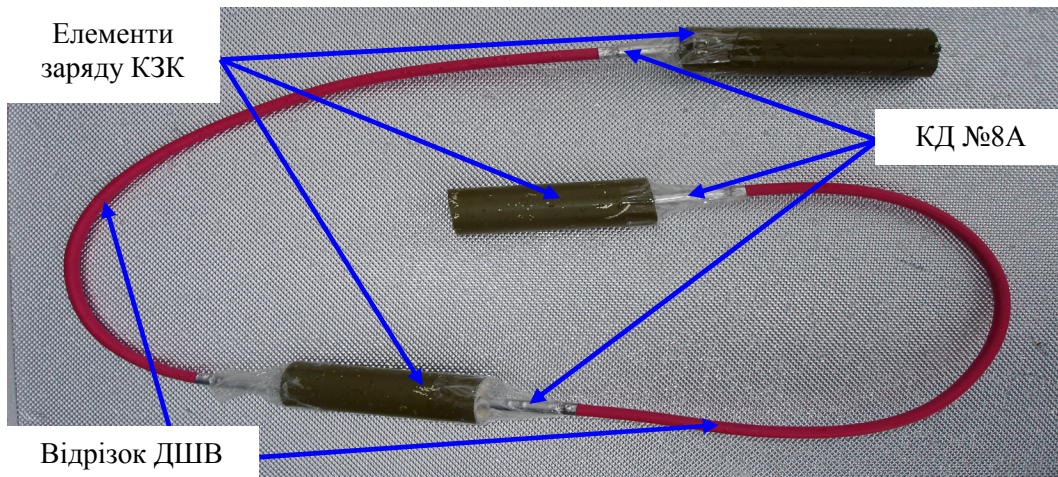


Вхідні двері у вагон
закриваються на 3 замки



Варіант 1

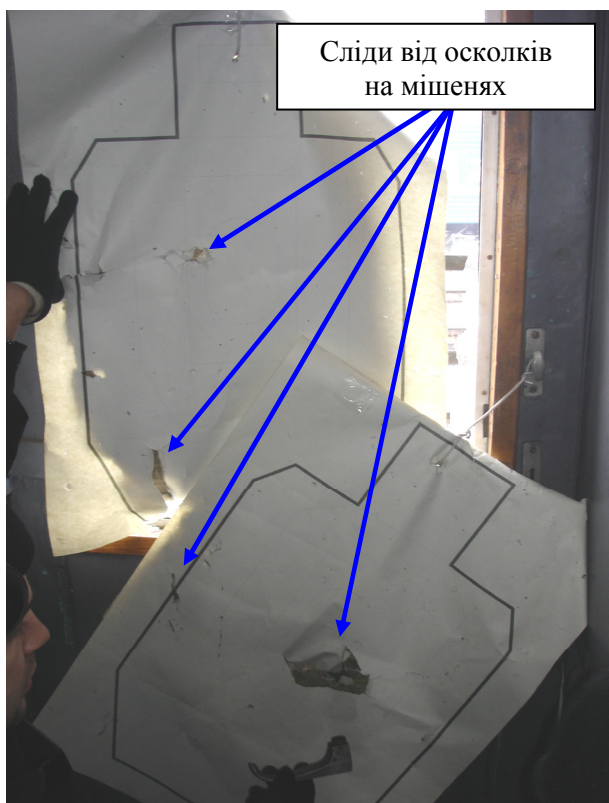
Для відкриття вхідних дверей цільнометалевого купейного вагона застосували три елементи кумулятивного заряду КЗК-5 з обрізаними кінцями. В кожному заряді підготували по два запальних гнізда. Для передачі детонації між зарядами виготовили два детонуючі пристрої з відрізків детонуючого шнура, на кінцях яких закріпили капсулі детонатори КД №8А. Загальна вага вибухової речовини ТГ-50/50 становить 90 г.



Елементи заряду КЗК-5 які закріплені на вхідних дверях за допомогою скотча



Після вибуху зарядів на вхідних дверях вагону утворилося три отвори. Ручка від дверей відлетіла на 15 м.



Під час вивчення результатів вибуху встановлено, що мішені, які були розміщені в тамбурі вагона, вражені осколками від замків. Вікна на входних дверях у тамбур вибиті ударною хвилею, а на підлозі тамбуру валялись залишки замка і уламки скла. Дверна ручка після вибуху пробила мішень та вікно навпроти і впала на відстані 15 метрів від вагону.

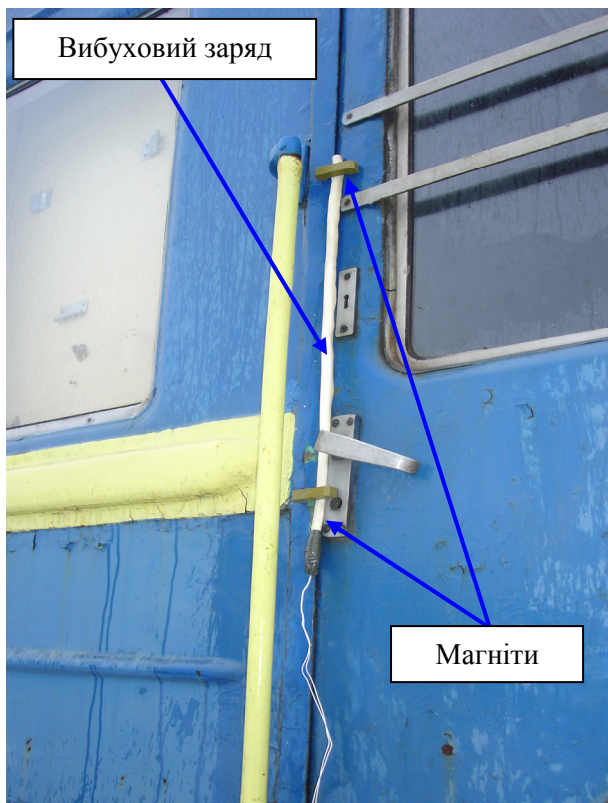
Найбільшою проблемою, яка виникає у процесі застосування цього способу, є етап кріплення заряду на двері.

Незважаючи на те, що вибуховий заряд є достатньо потужним, на його виготовлення необхідно затратити час, засоби ініціювання та мати необхідне обладнання. Цей варіант є доволі ефективним, перевірявся 3 рази на практиці і може бути використаний під час проведення спеціальних заходів на залізничному транспорті.

Варіант 2

Відкривання входних дверей цільнометалевого купейного (ЦМК) вагона за допомогою подовженого заряду вибухової речовини

Для відкривання входних дверей цільнометалевого купейного вагона застосували подовжений заряд вибухової речовини ЕВВ-11 із заряду СЗ-1Є. Двері у вагон закрили на три замки. Виготовлений заряд закріпили на входних дверях за допомогою двох магнітів, а ініціювання здійснили електродетонатором ЕДП. Вага підривного заряду становить 80 г.



Після ініціювання вибухової речовини відбулося відкривання входних дверей у вагон, всі замкові механізми - зруйновані. Скло на входних дверях та скло у туалеті вагона - розбите.



Рештки дверних замків



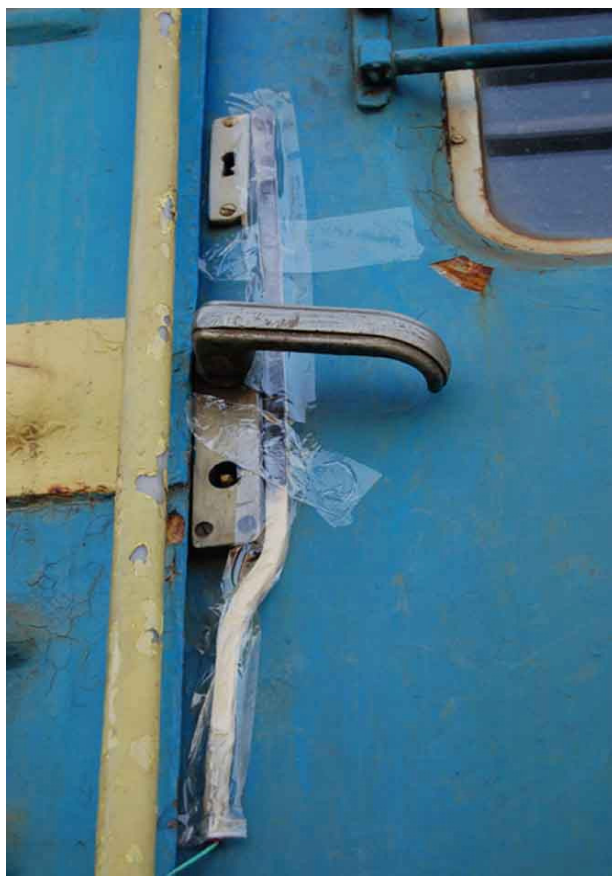
Під час вивчення результатів вибуху встановлено, що всі три замки від вхідних дверей були повністю зруйновані. Вікна на вхідних дверях у тамбурі - вибиті ударною хвилею, а на підлозі тамбура лежали залишки замка і уламки скла. Детальний огляд дверей показав, що заряд вибухової речовини був потужним.

Застосування магнітів для кріплення заряду на вхідних дверях викликає загрозу утворення додаткових осколків.

Варіант 3

Відкривання вхідних дверей цільнометалевого купейного (ЦМК) вагона за допомогою подовженого заряду вибухової речовини

Для відкривання вхідних дверей цільнометалевого купейного вагона застосували подовжений заряд вибухової речовини ЕВВ-11 із заряду СЗ-1Є довжиною 60 см. і шириною 1 см. Двері у вагон закрили на три замки. Виготовлений заряд закріпили на вхідних дверях із зовнішньої сторони дверних замків за допомогою скотчу, а ініціювання здійснили електродетонатором ЕДП. Вага вибухового заряду становить 60 г.



Для встановлення наскільки потужними будуть фактори вибуху у вагоні, одного із співробітників залишили у першому купе вагона. Двері із тамбура у вагон залишили відкритими.



У процесі вивчення результатів вибуху встановлено, що замки від входних дверей зруйновані не повністю, двері злегка заклинило. Уламки від ручки дверного замка відлетіли на 20 метрів від вагону. Співробітник, що знаходився в першому купе вагону, вплив ударної хвилі та надлишкового тиску на організм не відчув.

Співробітник, що знаходився під вагоном на відстані трьох метрів від заряду і здійснив його підрив також був неушкоджений.

На цьому прикладі було отримано негативний результат. Для отримання позитивного результату необхідно збільшити довжину заряду, що призведе до збільшення ваги вибухової речовини, тому застосування третього варіанту під час проведення спеціальних заходів на залізничному транспорті є не ефективним.

Варіант 4

Відкривання входних дверей цільнометалевого купейного (ЦМК) вагона за допомогою подовженого заряду вибухової речовини

Для відкривання входних дверей цільнометалевого купейного вагона застосували подовжений заряд вибухової речовини ЕВВ-11 із заряду СЗ-1Є довжиною 60 см і шириною 1 см. Двері у вагон закрили на три замки. Виготовлений заряд закріпили за допомогою скотчу у щілину між дверима та кор-

пусом вагона, а ініціювання здійснили електродетонатором ЕДП. Вага вибухового заряду становить 60 г. Для встановлення наскільки потужними будуть фактори вибуху, у вагоні залишились двоє співробітників: один - в купе провідника, а інший - в першому купе вагона. Двері для входу із тамбура у вагон залишили відкритими.



Вибуховий заряд

**Відкривання дверей,
що відокремлюють купе провідника від купе пасажирів
цільнометалевого купейного (ЦМК) вагона
(виробництва Німецької Демократичної Республіки)**

**Відкривання дверей, що відокремлюють купе провідника
від купе пасажирів цільнометалевого купейного (ЦМК) вагона
за допомогою заряду вибухової речовини**



Двері, що відокремлюють
купе провідника від купе пасажирів

Дверний замок

Варіант 1

Для відкривання дверей, що відокремлюють купе провідника від купе пасажирів цільнометалевого купейного (ЦМК) вагона застосували два відрізки детонуючого шнура ДШВ загальною довжиною 80 см. Вага вибухової речовини (ТЕН) підривного заряду становить 10 г. Ініціювання заряду здійснили за допомогою електродетонатора із купе провідника.

Для встановлення наскільки потужними будуть фактори вибуху всередині вагону, одного із співробітників було залишено в другому купе вагона.



Під час вивчення результатів вибуху встановлено, що дверний замок зруйнований неповністю. Співробітник, що знаходився в другому купе вагона, вплив ударної хвилі та надлишкового тиску на організм не відчув. Для досягнення позитивного результату необхідно збільшити вагу вибухової речовини. Після одного удару ногою двері відчинились.

Варіант 2

Для відкривання дверей, що відокремлюють купе провідника від купе пасажирів цільнометалевого купейного (ЦМК) вагону застосували подовжений заряд вибухової речовини ЕВВ-11 із заряду СЗ-1Є довжиною 40 см і шириною 1 см. Двері у вагон закрили на замок. Виготовлений заряд закріпили за допомогою скотча до щілини між дверима та корпусом вагона, а ініціювання здійснили електродетонатором ЕДП. Вага вибухового заряду становить 40 г.

Для встановлення наскільки потужними будуть фактори вибуху, у другому купе вагона залишився одного співробітника, який був одягнений у захисний шолом. Двері в купе вагона залишили відкритими.

Під час вивчення результатів вибуху встановлено, що дверний замок зруйнований повністю. Співробітник, що знаходився в другому купе вагону, вплив ударної хвилі та надлишкового тиску на організм не відчув. Уламки



від дверного замка та дверей розлетілись на відстань до 5 метрів від дверей. Відкривання дверей, що відокремлюють купе провідника від купе пасажирів у вагоні вибуховим способом можливе тільки у цільнометалевому купейному вагоні за умови, якщо всі двері купе будуть закриті. Більш ефективним способом відкриття дверей є вибивання.



У процесі вивчення результатів вибуху встановлено, що замки від входних дверей зруйновані повністю. Співробітники, що знаходились в купе провідника та першому купе вагона, вплив ударної хвилі та надлишкового тиску на організм не відчували. Уламки від ручки дверного замка відбилися від вагона, який стояв на сусідній колії і нанесли легке ушкодження співробітнику що знаходився під вагоном на відстані трьох метрів від заряду. Застосування засобів захисту, для штурмової групи є обов'язковим.

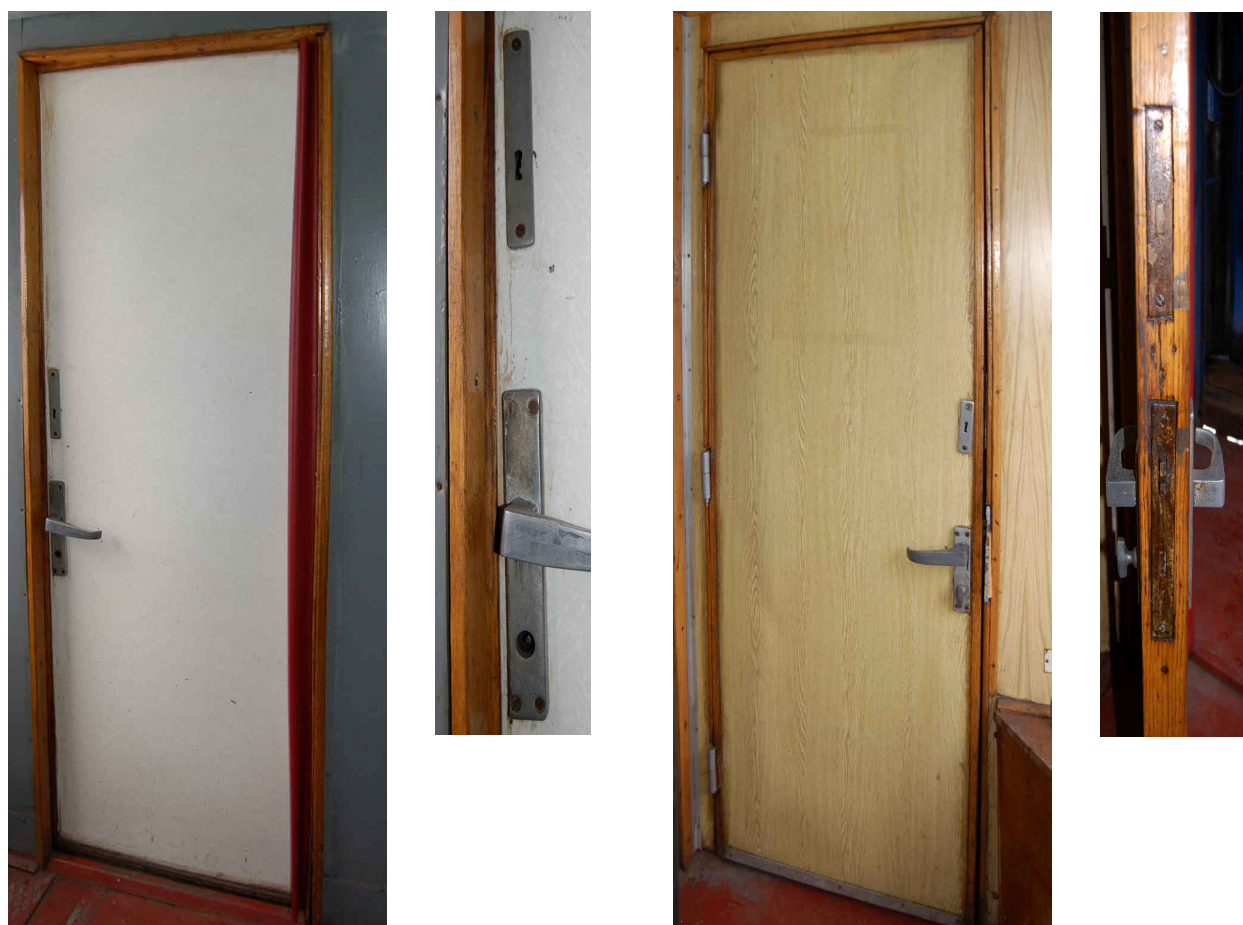
Вважаємо, що найбільш ефективним способом відкривання входних дверей за допомогою заряду вибухових речовин є варіанти 1 та 4.

**Відкривання дверей, що ведуть із тамбура у вагон
ціЛЬНОметалевого купейного (ЦМК) вагона
(виробництва Німецької Демократичної Республіки)**

**Відкривання дверей, що ведуть із тамбура у вагон
ціЛЬНОметалевого купейного (ЦМК) вагона
за допомогою подовженого заряду вибухової речовини**

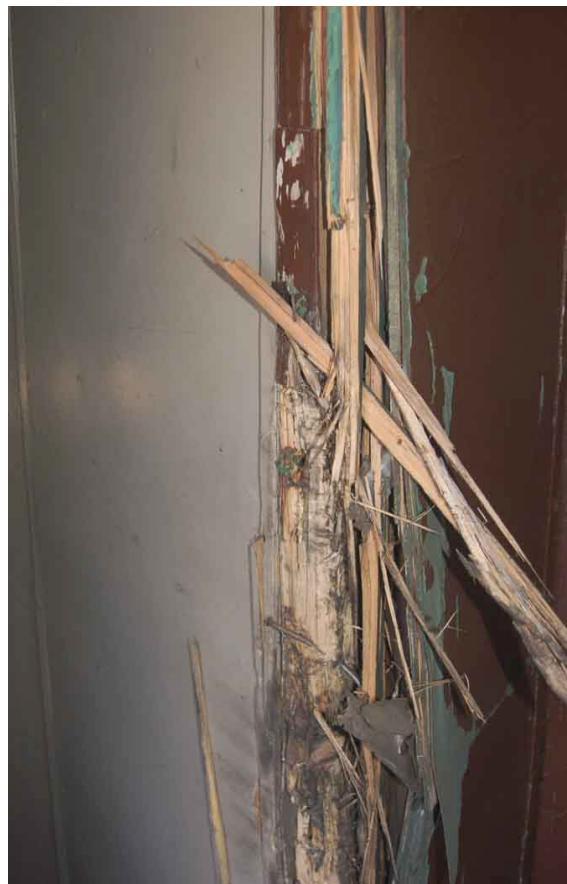
Для відкривання дверей, що ведуть із тамбура в середину вагона, застосували подовжений заряд вибухової речовини ЕВВ-11 із заряду СЗ-1Є. Двері у вагон закрили на два замки. Виготовлений заряд закріпили на вхідних дверях за допомогою скотчу, а ініціювання здійснили електродетонатором ЕДП. Вага підривного заряду розмірами довжиною 50 см і шириною 1см становить 50 г.

Одного із співробітників було залишено в купе першого вагона, для встановлення наскільки потужними будуть фактори вибуху всередині вагона. Двері, що відділяють купе провідника від купе пасажирів, закрили на замок.



Приклад розташування вхідної двері у вагон зі сторони тамбура та влаштування дверних замків.

Виготовлений заряд закріпили за допомогою скотча в щілину між дверима та каркасом, а ініціювання здійснили електродетонатором ЕДП.



Під час вивчення результатів вибуху встановлено, що замки від входних дверей були повністю зруйновані. Одне вікно у вагоні було вибито ударною хвилею, а на підлозі тамбура лежали залишки замка та дверей.

Співробітник, що знаходився в першому купе вагона, вплив ударної хвилі та надлишкового тиску на організм не відчув. Цей варіант є достатньо ефективним і може бути застосований під час проведення спеціальних заходів на залізничному транспорті.

**Цільнометалевий купейний вагон (ЦМК)
російського виробництва (Тверь) зі швидкістю руху до 130 км/год,
введений в експлуатацію на Укрзалізниці**

Вагон російського виробництва введено в експлуатацію на Укрзалізниці. Принцип механізмів закривання зовнішніх дверей вагона є аналогічний механізмам вагонів старого зразка.



Схема входних дверей у пасажирський вагон та влаштування дверних замків.



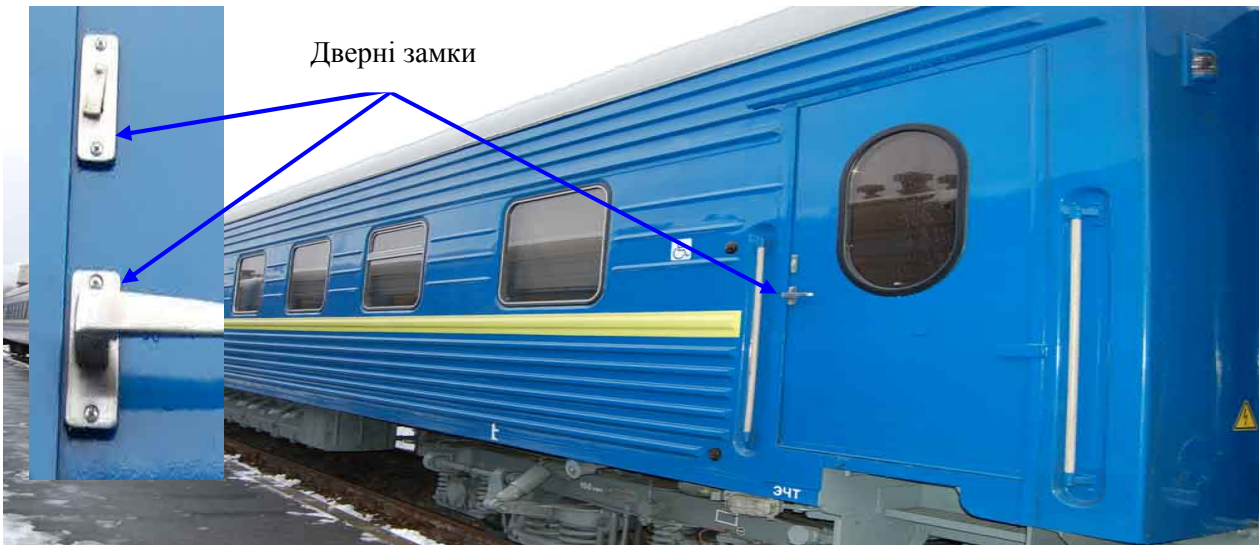


Двері для входу із тамбура в середину цільнометалевого купейного вагона (ЦМК) російського виробництва (Тверь) та влаштування дверних замків

Двері для переходу між вагонами. Застосування заряду вибухових речовин для відкривання цих дверей є недоцільним

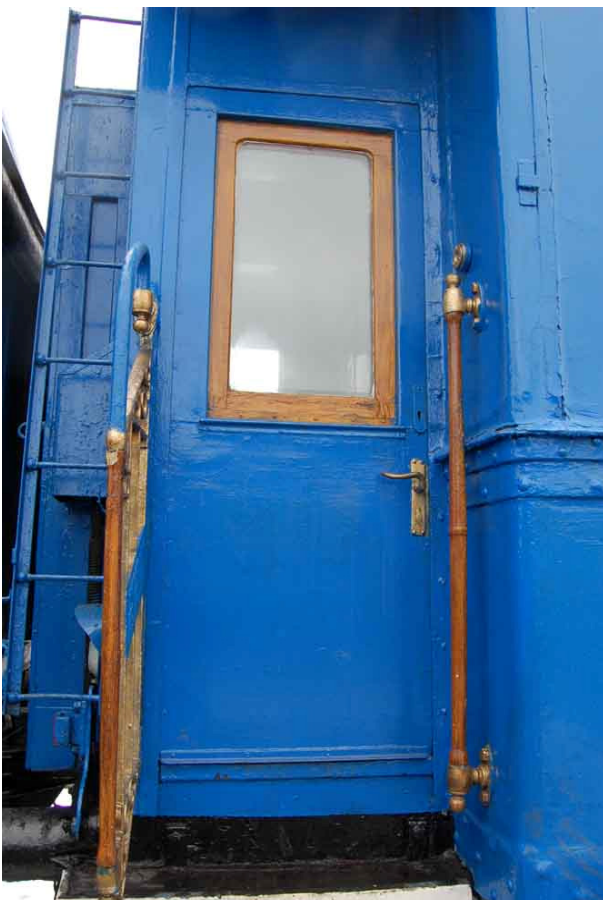
**Вагон для інвалідів російського виробництва (Тверь)
зі швидкістю руху до 130 км/год,
введений в експлуатацію на Укрзалізниці**

Вагон для інвалідів російського виробництва, який введено в експлуатацію на Укрзалізниці. Принцип механізмів закривання зовнішніх дверей вагона є аналогічний вагоном старого зразка.



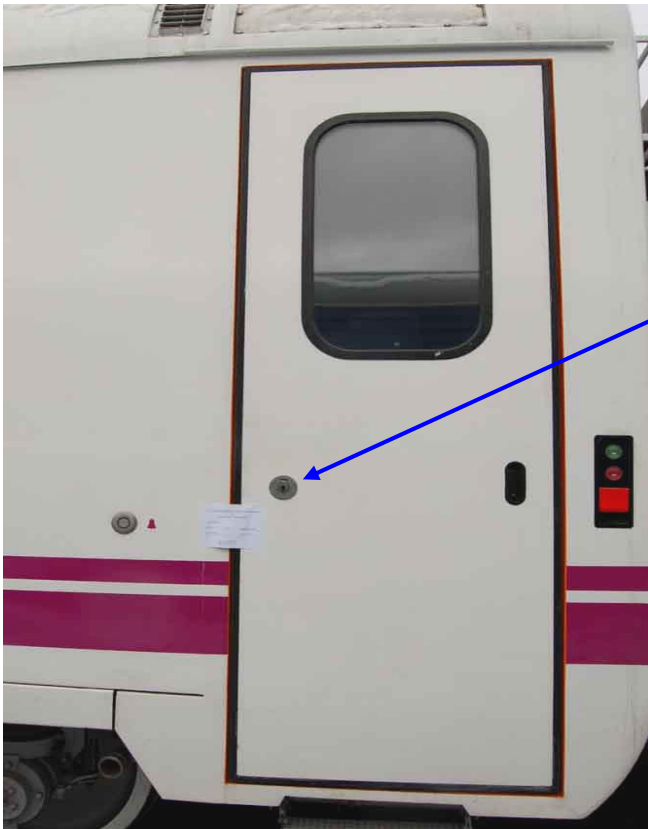
**Вагон для вищих посадових осіб,
спроектований та виготовлений у 20-ті роки XX ст. у СРСР**

Вагон радянського виробництва, який спроектований та виготовлений в 20-ті роки XX століття в СРСР, що є у розпорядженні Укрзалізниці.



**Експериментальний вагон на 63 місця
зі швидкістю руху до 130 км/год**

Вагон російського виробництва, проходить випробування на Укрзалізниці і є дослідним зразком. Принцип механізмів закривання зовнішніх дверей вагона є аналогічний вагонам старого зразка.



Зміст

Вступ	3
I. Загальний устрій та планування пасажирських вагонів різних модифікацій	5
II. Конструктивні особливості залізничного вагона як об'єкта проведення спеціальних заходів	6
III. Організація та порядок проведення спеціальних заходів у залізничному вагоні	7
IV. Порядок та особливості використання спеціальних засобів під час проведення штурму залізничного вагона	11
V. Підготовка та порядок проведення штурму залізничного вагона.....	12
VI. Методичні рекомендації щодо порядку та організації проведення тактико-спеціальних занять на залізничному вагоні.....	24
Додатки	26

Землянський Ігор Юрійович,
старший викладач кафедри тактико-спеціальної підготовки
Львівського державного університету внутрішніх справ

Йосипів Юрій Романович,
кандидат юридичних наук, доцент
завідувач кафедри тактико-спеціальної підготовки
Львівського державного університету внутрішніх справ

Курляк Мар'ян Дмитрович,
старший викладач кафедри тактико-спеціальної підготовки
Львівського державного університету внутрішніх справ

Особливості затримання озброєних злочинців у залізничному вагоні

(Тактика високого ризику)

Методичні рекомендації

Підписано до друку 05.04.2017.
Формат 60x90/8. Папір офсетний. Гарнітура Times New Roman.
Обл.-вид. арк. 5,11. Наклад 100 прим. Зам. 31/17.

Друк ФО-П «Кулешик А.В.»
Україна, 790024, м. Львів, вул. Богдана Хмельницького, 186.
ДК № 2009 від 14.09.2004 р.