

«АРМЕЙСКАЯ АВИАЦИЯ И ПРОБЛЕМЫ ЭКОЛОГИИ»*Шавель А.К.**Военный факультет Гродненского государственного университета имени Янки Купалы*

Актуальность данной статьи, по моему мнению, состоит в необходимости довести до населения не только проблемные вопросы применения армейской авиации, но и положительные стороны в обеспечении экологической безопасности при выполнении мероприятий по боевой подготовке Военно-воздушных сил и войск противовоздушной обороны Республики Беларусь на современном этапе.

Современная военная авиационная техника и обеспечивающие ее работу наземные объекты также способны оказывать сильное негативное воздействие на окружающую среду. Боевые самолеты, вертолеты, аэродромы, склады авиационного горючего, радиолокационные системы являются источниками загрязнения. Выбросы из авиационных двигателей продуктов сгорания в атмосферу могут привести даже к разрушению местного биогеоценоза. Наиболее распространенным топливом являются авиационные керосины, в которых имеется увеличенное содержание циклических и ароматических углеводородов, что в значительной степени повышает токсичность авиационного топлива.[1]

Источниками загрязнения в данном случае являются проливы при заправке, слив остатков из баков топливных систем летательных аппаратов, сброс невыработанного топлива из самолетов в воздух при авариях. Авиационные газотурбинные двигатели дают повышенное дымление только на взлете-посадке, поэтому понятна причина максимального неблагоприятного воздействия на окружающую среду именно в районе аэродромов. При недобросовестном обращении с топливом на аэродромах возникают участки с топливной золой, наземные и подземные лужи керосина и горюче-смазочных средств.[2]

Велики и сами масштабы применения авиационного топлива. Известно, что масса топлива, потребного для обеспечения полета, равна от 30 до 60% взлетной массы самолета. Для современных самолетов невырабатываемый (и несливаемый) остаток топлива при возвращении на базу, как военную, так и транспортную, достигает 3-4% от их полной заправки. Нельзя не заметить тот факт, что военная авиационная техника после совершения полетов при возвращении на аэродром должна «досжигать» невыработанное топливо непосредственно на ВПП (взлетно-посадочной полосе). Еще больший экологический риск возникает в случае использования авиационной техники в специальных режимах — дозаправке в воздухе, осуществлении воздушно-десантных операций и в иных особых случаях. Понятно, что безопасность авиационной техники во многом зависит от исправности подачи топлива в двигатель, правильного управления перекачиванием, заправки-слива топлива на земле или в полете.

Однако, как известно, не только сама авиационная техника, но и последствия использования её, а именно взрывы авиационных бомб, обстрелы из различных видов вооружения: НУРы (неуправляемые ракеты), ракеты воздух-земля, пушки различных калибров, и просто ограждение и охрана определённых территорий используемых для стрельб и бомбометаний, также влияют на экологию полигонов не только с отрицательной стороны, как некоторым может показаться с первого взгляда, но и с положительной стороны.[3]

Вот один из примеров отрицательного влияния армейской авиации на экологию полигонов. Взять, например, 210 авиационный полигон ВВС и войск ПВО «Полесский». Беда состоит в частых пожарах, которые могут возникать и возникают часто в жаркую, засушливую погоду при применении различных средств поражения. Вот что пишет Сергей Золотов, служивший на полигоне в 1986-87 гг.: «В мае 1986 года на полигоне был большой пожар из-за того, что осветительная бомба упала в защитную лесополосу, и для ликвидации пожара привлекались так же и солдаты-ракетчики, т.к. огонь шел в сторону позиций ракет. Сам я прибыл в часть через 5 дней после ликвидации пожара и слышал об этом от сослуживцев».[4]

В то же время нельзя не заметить и положительной стороны в этом вопросе. В некоторой степени полигоны становятся и спасением — он оградил эти места от какой-либо хозяйственной деятельности. Стоит вспомнить, что еще в начале прошлого века Ружанскую пушу начали безжалостно вырубать. Особенно крупный урон был ей нанесен в 1920–1930-е годы, когда лес массово вывозился в Польшу и далее — в Германию, Австрию. Именно по этой причине, а не из-за наличия полигона, появилась на этой территории огромная «проплешина», которой еще не было в середине XIX века.

Говоря о полигонах армейской авиации, трудно не заметить, что данные территории представляют собой ценные природные комплексы с богатым естественным биологическим разнообразием. Благодаря охранному режиму и незначительному воздействию человеческого фактора на полигонах удалось сохранить уникальный генофонд растительного и животного мира. Особенно ценны в этом плане так называемые охранные буферные зоны между непосредственно военным объектом и прилегающими гражданскими землями. Как правило, это участки заповедных лесов и труднодоступных болот, незначительно подверженные военному воздействию и хозяйственной деятельности. С точки зрения охраны природы они являются потенциальными заказниками. Первыми «военными» заказниками республиканского значения стали «Острова Дулебы» и «Ольманские болота», созданные соответственно на территории бывшего Друтского авиационного полигона на Могилевщине и действующего Полесского в Столинском районе. И не случайно. Верховые болота Дулебское и Великое — единственные в своем роде на востоке республики. Благодаря своей труднодоступности они являются местом высокой концентрации водно-болотных видов птиц и копытных животных. Комплекс Ольманских болот — крупнейший в центральной Европе, сохранившийся практически нетронутым. Здесь обитает 25 видов птиц, занесенных в Красную книгу, находится крупнейшая популяция выдры и отмечена европейская норка, находящаяся под угрозой глобального вымирания. Еще один заказник — «Выгонощанский» — занимает значительную площадь заболоченных земель Ивацевичского полигона.[5]

Уникальные ландшафты военных полигонов являются не только потенциальными особо охраняемыми природными территориями, но и могут использоваться в будущем как объекты экологического туризма. Тем более что для этой цели имеется необходимая инфраструктура: развитая дорожная сеть, пустующие жилые постройки, наблюдательные пункты.

Далее хотелось бы рассказать о работе, которая проводится в Вооруженных Силах Республики Беларусь по обеспечению экологической безопасности на авиационных полигонах.

Мероприятия по обеспечению экологической безопасности на авиационных полигонах организуются и проводятся в соответствии с требованиями природоохранительного законодательства Республики Беларусь, приказов и директив руководителей органов исполнительной власти, имеющих в подчинении подразделения государственной авиации.

На авиационных полигонах в целях экологической безопасности и рационального природопользования проводятся следующие мероприятия:

- экологическое нормирование и паспортизация объектов в соответствии с действующим законодательством;

- широкая разъяснительная работа среди военнослужащих, гражданского персонала, членов их семей и местного населения по бережному отношению к природе и соблюдению требований безопасности на авиационном полигоне;

- ведение строго учета неразорвавшихся боеприпасов на территории авиационного полигона;

- регулярное проведение очисток территории авиационного полигона от неразорвавшихся боеприпасов и других взрывоопасных предметов;

- поддержание в исправном состоянии очистных сооружений, насосных станций, моек, бензомаслоулавливателей, складов ГСМ, мест заправки техники и других коммунальных сооружений, не допуская загрязнения почвы, водоемов и атмосферного воздуха;

- работы по охране леса и ведение лесного хозяйства в лесах, закрепленных за авиационными полигонами (осуществляются под руководством военных лесничеств в соответствии с порядком ведения лесного хозяйства, использования, охраны, защиты и воспроизводства лесов, расположенных на землях Министерства обороны Республики Беларусь);

- обеспечение охраны лесов от пожаров и самовольных порубок, привлечение личного состава к тушению лесных пожаров;

своевременное предупреждение военных лесхозов (военных лесничеств) о проведении занятий с боевыми стрельбами и применением боевых средств;

согласование с военными лесхозами (военными лесничествами) планов действий, проводимых воинскими частями за пределами специально отведенных для этих целей площадей, если эти действия могут нанести вред лесному хозяйству;

соблюдение требований по охране животного мира и среды обитания животных, согласование сроков и мест проведения учений, боевых стрельб и бомбометаний с государственными природоохранными органами с учетом районов и периодов размножения животных и птиц, нереста ценных пород рыб и проведения сельскохозяйственных работ;

соблюдение правил прохода через заповедные зоны (недопущение превышения установленной скорости движения, подачи звуковых сигналов, выполнения боевых упражнений);

сведение к минимуму нарушений почвенного покрова и загрязнения водных объектов при передвижении на местности, форсировании водных преград, фортификационном оборудовании занимаемых войсками позиций, рубежей и районов;

организация и проведение работ по рекультивации почвы;

соблюдение чистоты и порядка в границах авиационного полигона, в зонах отдыха, исключение неорганизованных свалок мусора и других отходов;

оборудование (при строительстве, реконструкции и ремонте) котельных, работающих на твердом топливе, газоочистными установками;

ведение учета участков авиационного полигона, утративших хозяйственную ценность, подверженных водной и ветровой эрозии, участие в разработке местными администрациями планов по рекультивации этих участков;

составление плана работы по обеспечению экологической безопасности деятельности авиационного полигона;

ведение установленной документации по организации экологической безопасности.[6] Воинские части, использующие авиационные полигоны для занятий по боевой подготовке, должны выполнять требования по обеспечению экологической безопасности на авиационном полигоне, изложенные в инструкции по проведению полетов на авиационном полигоне.

В заключении хотелось бы сделать следующий вывод: проблемы авиации и экологии в начале XXI в. встают наиболее остро и требуют принятия безотлагательных и действенных мер со стороны не только Беларуси, но и мирового сообщества в целом.

ЛИТЕРАТУРА

1. Булатов, В.И. Россия: экология и армия / В.И.Булатов. – Москва: Новый мир, 1999. – 168 с.
2. Боголюбов, С.А. Защита экологических прав / С.А.Боголюбов. – Москва : Свет, 1996. – 225 с.
3. Гладков, Д.И. Авиационное вооружение / В.М.Балуев, П.А.Семенов – Москва : Воениздат, 1987. – 199 с.
4. Федоров, И. 210 авиационный полигон / И.Федоров // Общественно-политическая газета «МАЯК». – 2009. – 5 декабря. – С.4.
5. Сикиржицкий, В. Военные полигоны сменили погоны / В. Сикиржицкий // Газета «Рэспубліка». – 2005.– 5 августа. – С. 5.
6. Приказ об авиационных правилах по организации полигонной службы в ВС РБ: утв. Министерством обороны Республики Беларусь 25.10.2001. – Минск, 2001. – 47 с.