

Wpływ wojny w Ukrainie na realizowanie misji fotogrametrycznych

Most do wolności

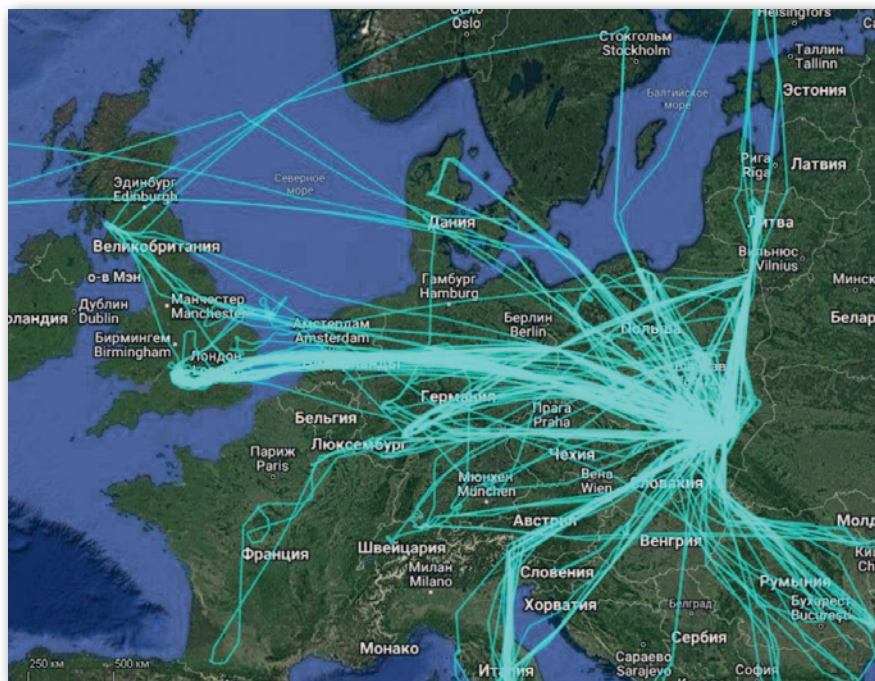
Wybuch wojny w Ukrainie sprawił, że spokojne dotychczas lotnisko w Rzeszowie stało się ruchliwym hubem, przez który 24 godziny na dobę transportowane jest z całego świata wsparcie dla naszego wschodniego sąsiada. Dla bazującej tu floty samolotów MGGP Aero oznaczało to duże zmiany i niepewność.

Witold Kuźnicki

Jeszcze do niedawna port w Rzeszowie obsługiwał raptem kilkanaście operacji dziennie. Jednocześnie miał charakter zdecydowanie cywilny – działały tu bowiem głównie tanie linie lotnicze, aeroklub czy firmy sektora lotniczego. Poza tym swoją bazę oraz centrum badawczo-rozwojowe ma firma MGGP Aero.

Po 24 lutego 2022 r. miejsce to zmieniło się nie do poznania – w ciągu zaledwie kilku dni logistycy postawili tu dosłownie od zera kompletną bazę wojskową. Natowscy, a głównie amerykańscy żołnierze ochrzcili ją jako J-Town – od nazwy miejscowości Jasionka, w której zlokalizowane jest rzeszowskie lotnisko. Tuż po rozpoczęciu rosyjskiej inwazji to właśnie wojsko zdominowało funkcjonowanie lotniska. Okazało się bowiem, że port ma idealną lokalizację i infrastrukturę, by stać się międzynarodowym hubem, przez który szerokim strumieniem płynąć będzie wsparcie z całego świata dla walczącej Ukrainy.

W efekcie liczba operacji lotniczych wzrosła drastycznie, a konwoje wyładowane pomocą humanitarną i sprzę-



Wizualizacja lotów, jakie odbyły się do Rzeszowa w ciągu tylko jednego wojennego miesiąca

tem wojskowym dzień i noc opuszczają J-Town pod eskortą policji, kierując się ku pobliskiemu Lwowowi. Do tego należy jeszcze doliczyć korowód VIP-owskich maszyn przywożących prezydentów i premierów z wielu krajów świata, którzy z przesiadką na pociąg w pobliskim Przemyśle wciąż pielgrzymują do Kijowa do Wołodymyra Zełenskigo. Pierwszymi politykami, którzy w warunkach wojennych udali się na Ukrainę, byli premierzy Polski, Czech i Słowenii (15 marca 2022 r.), a najsłynniejszym gościem rzeszowskiego lotniska był oczywiście przywódca USA Joe Biden, który wyładował tu na pokładzie swojego Air Force One 25 marca 2022 r.

Wobec tak gwałtownej zmiany profilu lotniska władze nad nim przejęły służby wojskowe, a wokół portu szybko wyrosły wyrzutnie rakiet Patriot chroniące to miejsce przed ewentualnymi rosyjskimi atakami raketowymi. Dodatkowo w promieniu kilkudziesięciu kilometrów od Rzeszowa nie sposób było nie zauważyć (i usłyszeć) armady nowoczesnych śmigłowców, myśliwców, tankowców czy samolotów rozpoznawczych z różnych armii krajów NATO. Krótko mówiąc, Jasionka stała się jednym z najpilniej strzeżonych portów lotniczych w Europie.

Było dla nas oczywiste, że tak daleko idące zmiany w funkcjonowaniu lotniska nie mogą pozostać bez wpływu na bieżącą działalność MGGP Aero. Ale nawet w najgorszych snach nie przypuszczaliśmy, co nas czeka. Szok nastąpił już wkrótce po wybuchu wojny, a dokładnie przed przylotem Air Force One. Otrzymaaliśmy wówczas niespodziewaną informację, że mamy raptem 48 godzin na całkowite opuszczenie swojego hangaru, gdyż

25 marca 2022 r. na lotnisku w Rzeszowie lądował Air Force One z prezydentem Joe Bidenem na pokładzie. W tle hangar i Centrum Badawczo-Rozwojowe MGGP Aero



Fot. K. Pampel/Reuters/Forum



Baterie Patriotów wzdłuż ogrodzenia rzeszowskiego lotniska

w tych warunkach jakakolwiek realizacja projektów fotolotniczych będzie niemożliwa. W praktyce dało nam to raptem kilka godzin na zmobilizowanie naszych pilotów oraz przeniesienie maszyn i sensorów w alternatywne miejsce. Dla naszych klientów najważniejsze jest to, że ani razu nie wykorzystaliśmy tej sytuacji jako tzw. siły wyższej, by usprawiedliwić opóźnienia w realizacji projektów. Szczęśliwie kilka miesięcy po tym, jak musieliśmy opuścić nasz hangar, pozwolono nam powrócić do Jasionki. Na lotnisku obowiązuje wprawdzie kilka nowych procedur, a wokół krążą wszędobylskie wojskowe pojazdy Humvee, ale przynajmniej funkcjonujemy już w miarę normalnie. „W miarę”, bo kołowanie czy podejście do lądowania po udanej misji fotogrametrycznej wciąż nastęrcza trudności, a wszelkie lotnicze procedury, które muszą być wspólnie uzgadniane przez stronę cywilną i wojskową, trwają teraz znacznie dłużej.

Ale utrudnienia związane z wojną w Ukrainie wcale nie ograniczyły się wyłącznie do J-Town. Po wybuchu konfliktu zamknięto bowiem dla ruchu cywilnego blisko połowę przestrzeni powietrznej w naszym kraju, co w oczywisty sposób komplikowało realizację misji fotogrametrycznych. Najwięcej ograniczeń wprowadzono wzdłuż naszej wschodniej granicy.

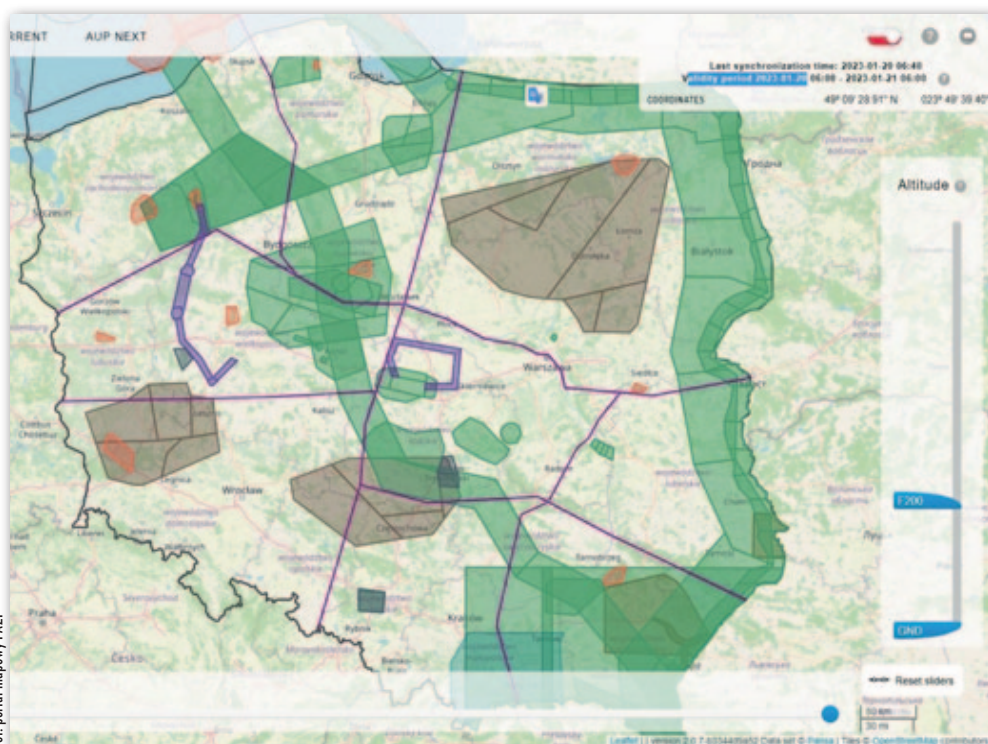
Wprawdzie od tego czasu liczba obostrzeń znacznie spadła, ale mapa prezentująca stan z początku roku do-

bitnie uzmysławia, że droga do normalności jest jeszcze wciąż bardzo daleka. Tym bardziej że wprowadzanie nowych ograniczeń przestrzeni powietrznej dosłownie z dnia na dzień wciąż nie jest rzadkością.

Dodatkowym utrudnieniem jest zmieniająca się ostatnio jak w kalejdoskopie lista terenów zastrzeżonych ze względu na bezpieczeństwo państwa. Jako że w praktyce jest ona ważna tylko w dniu wydania, to w każdym projekcie procedurę jej pozyskania musimy przechodzić kilkakrotnie – przynajmniej przed podpisaniem kontraktu, przed nalotem, podczas obróbki danych oraz przed ich dostarczeniem klientowi.

Dodatkowym źródłem komplikacji jest niedawne porozumienie między GUGiK-iem a Ministerstwem Obrony Narodowej. Jednym z jego najbardziej widocznych skutków jest konieczność zamaskowania fragmentów ortofotomap w PZGiK dla wybranych obiektów. Na ich liście jest też oczywiście rzeszowskie lotnisko i nasz hangar, choć akurat na Mapach Google oba te miejsca wciąż są widoczne w świetnej rozdzielczości.

Kolejna część tego artykułu może się ukazać w jednym z następnych wydań GEODETY... choć mam nadzieję, że nie będzie już powodów do kontynuowania tego tematu. ■



Fot. portal mapowy PAZP

Strefy ograniczonego ruchu lotniczego do wysokości 20 tys. stóp obowiązujące na dzień 20 stycznia 2023 r.