



Zdjęcie: [Norbert](#) na [Pixabay](#)

Incydenty z udziałem pilotów stają się coraz częstsze i poważniejsze, oraz „nagłe i niespodziewane”

20 maja 2025 r., autor [Dr. Peter F. Mayer](#) czas czytania 4,9 minuty

Kampania szczepień i obowiązkowe szczepienia dla pilotów i personelu pokładowego już dawno minęły. Każdy, kto ma nadzieję, że problemy takie jak nagła niezdolność do pracy i wypadki śmiertelne zmniejszą się z czasem, jest w błędzie. Uszkodzenia spowodowane zastrzykami mRNA są długotrwałe, a nawet trwale bez leczenia.

Piloci są jedną z najściślej monitorowanych grup zawodowych pod względem zdrowia. Jednak liczba incydentów i zgonów od czasu kampanii szczepień nie maleje, wręcz przeciwnie, rośnie, co jest oznaką trwałych uszkodzeń spowodowanych zastrzykami mRNA.

Jak zwykle, [Airliners for Humanity AT](#) publikuje, na swoim kanale Telegram, krótkie wiadomości ze swojej branży, której personel jest w dużej mierze zaszczepiona.

Odnosi się wrażenie, że obecnie jest jeszcze więcej incydentów niż w poprzednim roku. Stowarzyszenia lotnicze, takie jak IATA, naciskają na pełne zaszczepienie personelu. Te same organizacje chcą teraz wymusić na nas cyfrowe identyfikatory i wprowadzić globalny nadzór biometryczny poprzez rozpoznawanie twarzy. Porty lotnicze mają stać się liderem cyfrowego państwa nadzoru, [jak niedawno poinformował TKP](#). Coraz więcej badań wykazuje szkodliwe przeciwciała IgG4, utrzymujące się reakcje zapalne i zwiększoną zachorowalność na raka, utrzymujące się spadki wskaźników urodzeń lub raka, nawet po długim czasie.

Oto fragment incydentów, które stały się znane.

[Lot SQ899 z Hongkongu do Singapuru](#) w dniu 29 marca musiał wystartować z sześciogodzinnym opóźnieniem i załogą zastępczą. Krótco po rozpoczęciu kołowania z bramki na pas startowy, jeden z pilotów poczuł się źle i A350 musiał zawrócić. Chory pilot otrzymał pomoc medyczną i został zwolniony ze służby.

17 kwietnia członek załogi British Airways została znaleziona martwa w swoim pokoju hotelowym podczas służby w San Francisco.

Kiedy stewardesa nie pojawiła się w pracy i nie można było się z nią skontaktować telefonicznie, kierownictwo hotelu otworzyło jej pokój i znalazło ją martwą w łóżku. Lot powrotny z San Francisco do Londynu Heathrow musiał zostać odwołany.

Szczególnie krytyczny incydent miał miejsce 22 kwietnia. Lot FR4038 z Dublina do Mediolanu-Bergamo był już na podejściu do lądowania 22 kwietnia, kiedy kapitan źle się poczuł i ostatecznie stracił przytomność.

Drugi pilot przejął kontrolę nad samolotem, wykonał kilka międzylądowań i ostatecznie wylądował B737-800 w Mediolanie-Bergamo. Zatrzymał samolot na pasie startowym. Kapitan otrzymał pomoc medyczną.

Lotnisko zostało zamknięte na 50 minut, co doprowadziło do wielu objazdowych lądowań.

15 maja [opublikowano](#) aktualizację dotyczącą szczególnie niebezpiecznego incydentu na pokładzie Lufthansy LH1140. W dniu 17 lutego 2024 r. podczas lotu z Frankfurtu do Sewilli, który doprowadził do międzylądowania w Madrycie. Pierwszy oficer, który był pilotem samolotu utracił przytomność podczas, gdy SAM przebywał w kokpicie.

Informację na ten temat podał [Aviation Herald](#): Dochodzenie wykazało, że przyczyną niezdolności drugiego pilota była manifestacja objawu stanu, który nie został wcześniej wykryty przez samego pilota ani podczas badania aeromedycznego.

W raporcie wymieniono następujące ustalenia:

- "Drugi pilot posiadał ważne orzeczenie lekarskie klasy 1 bez ograniczeń.
- Podczas fazy przelotu kapitan opuścił kabinę pilotów z powodów fizjologicznych.

- Krótco wcześniej obaj piloci odbyli rozmowę na temat warunków pogodowych i obsługi samolotu, przy czym kapitan nie zauważył niczego niezwykłego w zachowaniu drugiego pilota.
- Drugi pilot doznał nagłej i poważnej niezdolności do lotu, gdy był sam w kabinie załogi i **nie był w stanie poinformować reszty załogi** o swoim stanie.
- Podczas swojej niedyspozycji drugi pilot nieumyślnie naciskał przełączniki i obsługiwał elementy sterujące lotem.
- Autopilot i system automatycznego ciągu pozostały włączone, a tor lotu został utrzymany.
- Po tym, jak kapitan opuścił kokpit, a drugi pilot doznał nagłej i poważnej niezdolności do lotu, samolot kontynuował lot przez około 10 minut w fazie przelotowej z włączonym autopilotem i bez dodatkowego sterowania przez żadnego z pilotów.
- Aby uzyskać dostęp do kabiny pilotów, kapitan użył kodu awaryjnego.
- Zanim upłynął czas kodu awaryjnego, drugi pilot ręcznie otworzył drzwi do kabiny załogi od wewnątrz.
- W związku z zaistniałą sytuacją awaryjną kapitan podjął decyzję o lądowaniu na najbliższym lotnisku. Pozwoliło to drugiemu pilotowi uzyskać pomoc medyczną tak szybko, jak to możliwe".

Spółka zależna Lufthansy, Swiss, była również jednym z najbardziej zagorzałych zwolenników obowiązkowych szczepień. A teraz brakuje pilotów, co spowodowało [konieczność odwołania 1400 lotów](#) tego lata.

Według linii lotniczej niedobór jest spowodowany szeregiem nieoczekiwanych wydarzeń i zbyt optymistycznym planowaniem. Dotyczy to lotów długodystansowych oraz różnych lotów w sieci krótko- i średniodystansowej. Rzeczniczka Swiss potwierdziła odpowiednie informacje z portalu branżowego "Aerotelegraph". W sumie odwołane loty stanowią 1,5 procent rozkładu lotów między kwietniem a październikiem.

Z wielu badań wiemy, że liczba infekcji i chorób wzrasta z każdym kolejnym zastrzykiem. Układ odpornościowy jest przytłoczony trwałym stanem zapalnym wywołanym przez składniki szczepionki i reaguje wolniej i słabiej na infekcje i choroby w ogóle.

Raport "Aerotelegraph" potwierdza, że niezwykle duża liczba pilotów pozostaje poza służbą przez długi czas. Jest to jednak spowodowane na przykład ciężkimi i wypadkami, których liczba obecnie zaskakująco wzrosła. Lekarze ustalili, że [około 23% pilotów doznało uszkodzeń poszczepiennych](#).