

Odwołane loty i brak pilotów

3 czerwca 2022

Linie lotnicze w Stanach Zjednoczonych, które „wciąż odbudowują załogi po spowolnieniu podróży spowodowanym pandemią COVID-19”, odwołały ponad 2 500 lotów w weekend z okazji Dnia Pamięci (Memorial Day), a oprócz całkowitych odwołań, opóźnionych zostało dodatkowo 2400 lotów – podaje agencja Reuters. Agencja UPI podwyższa te liczby, pisząc o 7 tysiącach odwołanych lotów na świecie, właśnie w ten świąteczny weekend (amerykańskie święto Memorial Day tradycyjnie otwiera sezon letni).

Oficjalne wyjaśnienia – według różnego rodzaju politycznie poprawnych raportów – mówią, że przyczyną były: pogoda, kontrola ruchu lotniczego, przypadki koronawirusa wśród pracowników oraz „inne problemy kadrowe”.

Wyjaśnimy i sprostujemy, co naprawdę kryje się pod tymi tłumaczeniami. Otóż, niewątpliwie warunki pogodowe przyczyniły się w jakiejś części do odwołania lotów, ale zmiany pogodowe, burze, ulewy, są przecież stałą częścią krajobrazu lotniczego i dlatego te zjawiska stały się nagle tak wielką przeszkodą, ma pozostać zagadką. Problemy związane z „kontrolą ruchu lotniczego” brzmią również dosyć enigmatycznie, gdyż nie słychać ostatnio o strajkach czy problemach technicznych, więc można założyć, że zbiega się to z kolejnym punktem. A ten, czyli „przypadki koronawirusa wśród pracowników” rzeczywiście stanowi wielki problem, bowiem po masowym i często obowiązkowym wyszczepieniu pracowników sektora lotniczego, zaczęli oni masowo chorować.

Osobnym, lecz powiązaniem z tzw. pandemią i wyszczepianiem ludzkości problemem, jest brak rąk do pracy, gdyż wiele milionów ludzi stało się ofiarami tzw. szczepionek przeciwko Covid-19. Część z tych ofiar, to zgony poszczepienne (szacuje się, że liczba to może dochodzić nawet do miliona w Stanach

Zjednoczonych), a jeszcze większą grupę stanowią osoby z trwałym uszczerbkiem na zdrowiu, często do tego stopnia, że nie mogą oni powrócić do pracy.

I linie lotnicze na gwałt poszukują pracowników, jednocześnie zmniejszając liczbę połączeń. Na przykład Delta Airlines ogłosiła, że od 1 czerwca do 7 sierpnia odwołuje 100 lotów dziennie. „Bardziej niż kiedykolwiek w naszej historii, różne czynniki mające obecnie wpływ na naszą działalność: pogoda i kontrola ruchu lotniczego, personel dostawców, zwiększona liczba przypadków COVID przyczyniająca się do wyższych niż planowane niespodziewanych nieobecności w niektórych grupach roboczych, skutkują tym, że nasza działalność nie spełnia standardów, które Delta ustanowiła dla branży w ostatnich latach” – napisała Allison Ausband, jedna z szefów (CCE0) Delty, w swoim oświadczeniu.

„Bardziej niż kiedykolwiek w naszej historii...” – a jakież to wydarzenie miało miejsce w ostatnim półtora roku, nieznane w całej historii, jeśli nie wyszczepianie genetycznym preparatem?

Jednocześnie ze zmniejszeniem liczby lotów i spadkiem jakości usług, wzrosły ceny biletów. Według danych firmy Hopper, w Memorial Day weekend średni koszt biletu lotniczego wyniósł ponad 400 USD w obie strony, czyli o 24% więcej niż o tej porze roku 2019 i o 45% więcej niż rok temu.

Wiele dużych linii lotniczych, takich jak Delta, JetBlue Airways i Alaska Airlines, ogłosiło niedawno zmniejszenie liczby lotów tego lata z powodu braku pilotów.

Co się stało z personelem, z pilotami? Czy tylko tymczasowo chorują na jakiś wyimaginowany kowid (czyli dowolny zespół chorób wynikający z osłabienia systemu immunologicznego organizmu po przyjęciu destrukcyjnego preparatu zwanego „szczepionką przeciwko Covid-19”), czy też na tych „chorych na kowid” pracowników, a szczególnie pilotów po prostu nie ma?

Nie ma ich zdolnych do pracy i dlatego przewoźnicy tworzą nowe programy rekrutacyjne, jednocześnie redukując wymagane doświadczenie (np. liczbę wylatanych godzin), co może doprowadzić do wzrostu incydentów i katastrof lotniczych.

Prezes United Airlines Scott Kirby powiedział inwestorom podczas kwietniowej konferencji prasowej, że niedobór pilotów może potrwać nawet kilka lat. „Niedobór pilotów w branży jest realny i większość linii lotniczych po prostu nie będzie w stanie zrealizować swoich planów dotyczących zdolności przewozowych, ponieważ po prostu nie ma wystarczającej liczby pilotów, przynajmniej w ciągu najbliższych pięciu lub więcej lat” – powiedział Kirby.

Regionalny przewoźnik Republic Airways, który lata dla takich gigantów, jak American, Delta i United, zwrócił się do władz lotniczych USA o zezwolenie na latanie dla linii pilotom z 750 godzinami, czyli połową z wymaganych 1500.

W wywiadzie przeprowadzonym przez Steve'a Kirscha, były kapitan Robert Snow, poszkodowany w wyniku przyjęcia obowiązkowych „szczepionek”, mówi o kryzysowej sytuacji w lotnictwie. Kierownictwo American Airlines, dla której to firmy kpt Snow oddał swe talenty, nawet nie zadzwoniło do niego gdy był w szpitalu, czy w domu, chorując i nie mogąc już wykonywać swego ulubionego zawodu. Nikt z szefów „przebudzonej” korporacji nie zadzwonił ani nie odwiedził go, choć mieszka on 10 minut od zarządu firmy.

Sytuacja w Stanach Zjednoczonych z nagłym brakiem pracowników nie jest ani unikalna, ani lokalna, lecz stanowi urywek obrazu realiów na całym świecie w transporcie lotniczym. Podczas niedawnego weekendu na lotniskach w Wielkiej Brytanii miały miejsce niemal dantejskie sceny, gdyż linie lotnicze masowo odwołały loty, a przy brakach personelu lotniskowego pozostawieni sobie pasażerowie koczowali na podłogach.

Jak powiedział Kully Sandhu, dyrektor zarządzający Aviation

Recruitment Network, firmy rekrutującej pracowników: „Moim zdaniem może minąć nawet 12 miesięcy, zanim liczba pracowników na lotniskach wróci do poziomu sprzed pandemii”.

Należy dodać, że za dzisiejsze braki kadrowe w dużej mierze odpowiadają decyzje zarządów linii lotniczych, które w czasie tzw. pandemii wolały zwolnić część pracowników zamiast zatrzymać ich wypłacając pensje. Przeważała linia twardych biznesowych kalkulacji, która mści się teraz, chociaż cenę płacą nie ci, którzy podjęli decyzje, lecz podróżni, i to dosłownie – przepłacając za transport i pogorszenie się warunków podróży. No, ale najważniejsze dla kierownictwa linii lotniczych i „przebudzonych” korporacji, nie jest dbałość o klienta – chyba, że chodzi o tych najbogatszych. Mówiąc o najbogatszych, Lufthansa wyprzedała wszystkie możliwe bilety pierwszej klasy na loty z Frankfurtu do San Francisco, po 24 tysiące dolarów za sztukę.

Dla dzisiejszych zarządów ważniejsze są inne sprawy. I tak, założone przez miliardera Richarda Bransona (skrajnego lewicowca) linie Virgin Atlantic właśnie ogłosiły z dumą, że są pierwszym brytyjskim przewoźnikiem, który zezwolił pracownikom pokładowym na obnażanie się tatuażami na swoich ramionach. Dotychczasowe, tradycyjne, schludne, czyste, estetyczne zasady nie pozwalające na pokazywanie tatuaży, odeszły do historycznego lamusa, bowiem w nowym świecie promuje się obrzydliwe, satanistyczne zwyczaje zeszpecania swojego ciała. Poprzez deformowanie swojego ciała, Virgin – cytaty – „zachęca pracowników do bycia sobą” i „promuje indywidualizm”.

Kolejna brytyjska firma TUI zabroniła swoim pracownikom – pilotom i obsłudze pokładowej – używania normalnych, tradycyjnych formuł zwracając się do podróżnych. Tak jak ogłoszona przez „przebudzoną” (do zła) korporację British Airways, piloci TUI nie zwrócą się już słowami „Dzień dobry, panie i panowie”, lecz „Dzień dobry, pasażerowie”.

Genderowa rewolucja, będąca częścią globalnego „resetu” oczywiście obejmuje Stany Zjednoczone. Już w zeszłym roku firma United Airlines zmieniła wewnętrzne przepisy dotyczących aparycji i ubioru personelu latającego i naziemnego. Ta trzecia największa w USA firma lotnicza dopuściła do noszenia tatuaży, gdyż chcą zapewnić „autentyczną reprezentację ludzi i kultur, które dzisiaj tworzą linie United”. Również i fryzura, dotychczas mająca mieć profesjonalny wygląd, będzie mogła być – cytat – „luźniejsza”, a osoby identyfikujące się jako mężczyźni (tak oni piszą w swoich wewnętrznych biuletynach), będą mogli mieć długie włosy i w praktyce dowolną fryzurę. Na deser zostawiono kolejne szyderstwo ze zdrowego rozsądku, porządku i smaku, czyli zezwolenie na malowanie paznokci – oczywiście przez wszystkich, bez względu na „gender”.

Zarabiająca miliony dolarów współczesna arystokracja skupiająca się w zarządach „przebudzonych” korporacji, nic nie robi sobie ze zdrowego rozsądku, porządku, podstaw naukowych, bezpieczeństwa. Wszystko przyporządkowane zostało wizji ulepiania „nowego człowieka” w „nowym świecie”. Świecie komunistycznego szaleństwa dla mas i obfitego kapitalizmu dla wybranych.

Opracowanie: Bibuła.com