

Wposażenie

12 września 2009

Mechanik samolotowy omawia wyposażenie zraszające chemtrails na pokładzie samolotów komercyjnych.

Ze względów, które zrozumiecie po przeczytaniu tego tekstu, nie mogę ujawnić swojej tożsamości.

Jestem mechanikiem samolotów dużych linii lotniczych. Pracuję przy utrzymywaniu jednej z baz znajdujących się w dużym porcie lotniczym. Myślę, że pewne informacje, które tutaj znajdziecie są ważne. Po pierwsze, chciałbym powiedzieć coś na temat "dziobania porządku" wśród mechaników. Jest to ważne dla tej historii z przyczyny, którą powinieneś odgadnąć sam.

Mechanicy pragną pracować przy 3 rzeczach: przy awionice, silnikach lub przy kontroli lotu. Przez mechaników te czynności uznawane są za najistotniejsze. Na samym dole hierarchii zajęć jest praca przy systemach unieszkodliwiania odpadów.

Żaden mechanik nie chce pracować przy pompach, zbiornikach i rurach, które są używane do przechowywania odpadów z toalet. Ale na każdym lotnisku, gdzie pracowałem, zawsze znajdowało się 2-3 takich którzy 'na ochotnika' pracowali przy tych systemach.

Pozostali mechanicy są szczęśliwi oddając im to zajęcie. Z tego powodu na jednym lotnisku tego typu rzeczy wykonuje tylko 2-3 mechaników. Nikt nie zwraca szczególnej uwagi na tych facetów, inni mechanicy nie utrzymują kontaktu z tymi, którzy pracują przy systemach odpadów.

Faktem jest, że nigdy nie myślałem wiele o tej sytuacji, dopóki nie zdarzenie z ostatniego miesiąca. Podobnie jak większość linii lotniczych mamy wzajemne porozumienia z innymi liniami, które korzystają z naszego lotniska. Jeśli mają

problem ze swoimi samolotami, nasi mechanicy zajmą się tym.

Podobnie, jeśli jeden z naszych samolotów ma problem w innym porcie lotniczym, naprawią go.

Pewnego dnia zostałem przywołany z bazy do pracy w samolocie innego przewoźnika. Otrzymałem telefon od Dyspozytora, który nie wiedział na czym polega problem. Gdy dotarłem do samolotu okazało się, że problemem jest system usuwania odpadów. Nie było innego wyjścia niż się wczłgać i rozwiązać problem.

Gdy wsiadłem do zatoczki zdałem sobie sprawę, że coś było nie w porządku. Było więcej zbiorników, pomp, rur niż powinno. Z początku zakładałem, że zmieniono cały system. 10 lat temu pracowałem na dokładnie tym samym modelu samolotu.

Chcąc zlokalizować problem, szybko zdałem sobie sprawę z tego, że dodatkowe rurki i zbiorniki nie były podłączone do systemu unieszkodliwiania odpadów, w ogóle. Właśnie to odkryłem, gdy pojawił się inny mechanik z mojej firmy . Był to jeden z tych, którzy zwykle pracują na tym rodzaju samolotu. Z wdzięcznością oddałem mu swoje zadanie.

Gdy wychodził spytałem go o dodatkowe wyposażenie. Powiedział mi abym: "martwił się o swoją część samolotu, a on będzie martwić się o swoją!"

Następnego dnia, na firmowym komputerze, oglądałem schematy instalacji. Kiedy tam byłem postanowiłem sprawdzić schematy dodatkowego wyposażenia. Ku mojemu zdziwieniu schematy nie pokazywały instalacji, które widziałem na własne oczy dzień temu. Nawet w plikach producenta niczego nie było. Byłem już zdeterminowany aby dowiedzieć się to to wykonał.

W kolejnym tygodniu mieliśmy okresową kontrolę trzech z naszych samolotów. Jest dużo mechaników czołgających się po samolocie w trakcie takich inspekcji. Właśnie skończyłem swoją zmianę i postanowiłem rzucić okiem na system odpadów jednego z naszych samolotów.

Uznałem, że wśród wszystkich mechaników na pokładzie nikt nie zauważy jednego dodatkowego. Jak można się było spodziewać samolot, który wybrałem miał dodatkowe wyposażenie!

Zacząłem iść tropem systemu rur, pomp i zbiorników. Znalazłem to, co wydawało się być jednostką sterowania dla systemu. Wyglądała jak standardowa jednostka kontrolna awioniki, ale nie miała oznaczeń żadnego rodzaju.

Mógłbym wytropić przewody kontrolne z jednostki do pomp i zaworów, ale nie było tam żadnych obwodów elektrycznych wchodzących do jednostki. Jedyne kable z jednostki były podłączone do głównego zasilacza samolotu. System miał duży zbiornik 1 i 2 mniejsze zbiorniki. Trudno było powiedzieć w ciasnym pomieszczeniu, ale to wyglądało że duży zbiornik może mieć około 50 galonów pojemności (1 galon UK ma ok 4,5l x50 = 225l, USA (mokry) ma ok 3,8l = 190; przyp. Airbag). Zbiorniki były podłączone do zaworu wypełniania i opróżniania przechodzącym przez kadłub samolotu dokładnie za zaworem opróżniania dla systemu odpadów.

Kiedy miałem okazję by poszukać połączenia pod samolotem znalazłem to sprytnie ukryte za panelem pod panelem używanym do uzyskania dostępu do spływu odpadków.

Zacząłem podążać tropem rurek biegnących od pompy. Te rurki prowadziły do sieci małych rureczek, która kończyła się na końcu krawędzi skrzydła, na poziomie stabilizatorów horyzontalnych .

Jeśli spojrzysz uważnie, na skrzydłach dużego samolotu widać zestaw drutów, o wielkości palca, rozciągający się od opadającej powierzchni boku skrzydła. Są to knoty rozładowujące statyczność. Są one używane do rozpraszania statycznego ładunku elektrycznego, który tworzy się na samolocie w locie.

Odkryłem, że rurki z tego tajemniczego systemu prowadzą do tych knotów (1 na 3 knoty). Zostały "wydrażone" w celu

umożliwienia przepływu wszystkiego co dostało się do środka i wypuszczenia tego za pomocą tych fałszywych knotów .

Kiedy byłem na skrzydle, jeden z kierowników dostrzegł mnie. Wyprosił mnie z hangaru mówiąc, że moja zmiana się skończyła i nie jestem autoryzowany do pracy w nadgodzinach.

Następne dni były bardzo pracowite i nie miałem czasu na kontynuowanie mojego śledztwa. Późnym popołudniem, dwa dni od mojego odkrycia, zostałem przywołany do wymiany czujnika temperatury silnika w samolocie mającym startować w przeciągu 2 godzin. Skończyłem pracę i sporządziłem dokumentację.

30 minut później zostałem przywołany do Dyrektora Naczelnego. Gdy wszedłem do jego biura, spostrzegłem, że nasz przedstawiciel związkowy i dwóch nieznanych mi już na mnie czekali. Powiedział mi (przed. zw; przyp. Airbag), że został odkryty poważny problem. Powiedział, że zostałem umieszczony w sprawozdaniu za składanie fałszywych dokumentów.

Zawiesił mnie dyscyplinarnie stwierdzając, że złożyłem fałszywą dokumentację z czujnika temperatury silnika, który zainstalowałem kilka godzin wcześniej. Byłem zupełnie zaskoczony i zacząłem protestować. Mówiłem im, że jest to śmieszne i że wszystkiego dopilnowałem.

W tym miejscu Przedstawiciel Związkowy zarekomendował oględziny samolotu abyśmy mogli wszystko wyjaśnić. Następnie spytał o dwóch mężczyzn obecnych w biurze. DN powiedział mi, że to inspektorzy bezpieczeństwa linii lotniczych, ale nie poda ich nazwisk.

Podążyliśmy do samolotu, który powinien być w powietrzu a był zaparkowany na ziemi. PZ otworzył silnik i odpiął czujnik z numerem seryjnym, ten, który zainstalowałem. Poinformowano mnie, że zostałem zawieszony na tydzień, bez wynagrodzenia, i że mam natychmiast opuścić miejsce.

Pierwszego dnia mojego zawieszenia siedziałem w domu i

zastanawiałem się co u lich mi się przydarzyło. Wieczorem otrzymałem telefon. Głos powiedział do mnie: "Teraz już wiesz, co dzieje się z mechanikami, którzy grzebią w czym nie powinni. Następnym razem, gdy zaczniesz grzebać przy systemach nie podlegających Tobie, stracisz pracę! Wspaniałomyślnie, mam nadzieję, że będziesz mógł wrócić wkrótce do pracy" KLIK.

Ponownie musiałem zbierać się z podłogi. Przebiegło mi przez myśl, że to co mi się właśnie przydarzyło musi być bezpośrednio połączone z moim tropieniem sieci tajemniczych rurek.

Następnego ranka DN wezwał mnie. Powiedział, że z powodu mojej doskonałej zawodowej przeszłości zawieszenie zostało zredukowane do jednego dnia, i że powinienem wracać natychmiast do pracy. Jedyne o czym mogłem wtedy myśleć to "co oni próbują ukryć" i "kim ONI są"!

Tego dnia w pracy było jak by się nic się nie stało. Żaden z innych mechaników nie wspomniał o zawieszeniu a mój PZ powiedział mi abym o tym nie rozmawiał. Tej nocy zalogowałem się w Internecie, aby spróbować znaleźć odpowiedzi.

Nie pamiętam już jak do tego doszło ale znalazłem się na stronie wspominającej o chemicznie poskręcanych contrails.

To był moment kiedy wszystko dla mnie się zbiegło. Lecz następnego ranka znalazłem w mojej zamkniętej szafce notatkę. Mówiła: "Ciekawość zabija kota. Nie odwiedzaj stron internetowych, które Ciebie nie dotyczą.

To jest to. Teraz wiem, że mnie obserwują.

Chociaż nie wiem co pryskają, mogę powiedzieć, jak oni to robią. Doszedłem do wniosku, że używają "miodowych ciężarówek". To ciężarówki opróżniające odpady ze zbiorników toalet.

Porty lotnicze zazwyczaj zawierają umowy na tego typu prace i nikt nie jest w pobliżu tych ciężarówek. Kto chciałby stać

obok ciężarówki pełnej gówna. Wydaje się sensowne, że podczas opróżniania tych zbiorników ci faceci mogą łatwo napełniać zbiorniki systemu spryskiwania .

Znają trasę lotu samolotów więc prawdopodobnie programują jednostkę kontrolną, aby rozpocząć opryski w jakiś czas po osiągnięciu przez samolot odpowiedniej wysokości.

Dysze spryskiwania w fałszywych knotach są tak małe, że nikt w samolocie nie będzie w stanie nic zobaczyć.

Boże, pomóż nam wszystkim.

Autor: Zaniepokojony Obywatel

Źródło oryginału: [Educate-Yourself](#)

Źródło polskie: [Truthinfo](#)