



## CZY KOMÓRKI W SAMOLOCIE MOGĄ BYĆ NAPRAWDĘ NIEBEZPIECZNE?

Niedziela, 13 maja 2012, Krzysztof Puzyna

### **Wiele pasażerów, szczególnie tych młodych wątpi w niebezpieczeństwo używania komórek w samolocie.**

Od roku 2004 Federal Communications Commission (FCC - Washington, DC) zabrania używania komórek i innych przyrządów bezprzewodowych podczas lotu. Dodatkowo zabrania też Federal Aviation Administration (FAA - U.S. Department of Transportation)

W roku 2011 praca badawcza na zlecenie organizacji przemysłu lotniczego IATA pokazała, że istnieją mocne przesłanki, zagrożenia bezpieczeństwa lotu przez przyrządy emitujące mikrofałe.

New York – [ABC News](#) poinformował w czerwcu 2011 roku, że praca badawcza na zlecenie organizacji IATA (International Air Transport Association – reprezentuje 240 towarzystw lotniczych) udokumentowała 75 zdarzeń samolotowych, które zostały spowodowane prawdopodobnie przez komórki lub inne urządzenia bezprzewodowe, jak iPady, czy laptopy emitujące mikrofałe i zakłócające podczas lotu nawigację.

### **Stwierdzono zakłócenia w autopilocie, wysokościomierzu oraz danych GPS**

Udokumentowano zdarzenia pomiędzy 2003 i 2009. W 26 przypadkach zostały zakłócone instrumenty kontrolne

autopilota i przyrządy do lądowania. W 17 przypadkach został zakłócony system nawigacyjny i w 15 wypadkach układy telekomunikacyjne. 13 Razy przyrządy zaalarmowały o nieprawidłowościach w funkcjonowaniu. Raporty pilotów i załogi wskazują, że przyczyną zakłóceń z dużym prawdopodobieństwem była elektronika używana przez pasażerów. Na przykład: zakłócenia wysokościomierza i autopilota znikły, jak siedzący w pobliżu kabiny pilota pasażerowie wyłączyli swoje komórki.



## **To są tylko wskazówki, ale żadne dowody (typowy komentarz mafii NWO - porównaj, dlaczego - INDECT)**

Dave Carson, członek delegacji Boeinga badającej interferencje pól mikrofalowych na pokładach samolotów uważa, że komórka może z pewnością spowodować zakłócenia, jeżeli zacznie nadawać w dogodnym miejscu i czasie. Wg raportu IATA szczególnie starsze samoloty, słabo izolowane przed polami elektromagnetycznymi są bardziej narażone na zakłócenia przez pola elektromagnetyczne z zakresu mikrofal. Podobnież iPad jest szczególnie niebezpieczny w samolocie, gdyż nadaje w różnych pasmach, sygnały o niezgłoszonych charakterystykach.

## **Regulacje w Europie**

Od roku 2010 istnieje dyrektywa Komisji Europejskiej przyzwalająca używanie komórek i laptopów podczas lotu, pod warunkiem istnienia odpowiednich technicznych zabezpieczeń chroniących elektronikę pokładową przed zakłóceniami polami elektromagnetycznymi z zakresu mikrofal.

Dopiero od roku 2012 towarzystwa lotnicze na długich liniach zaczynają stopniowo wprowadzać Internet i komórki w samolotach specjalnie do tego celu przystosowanych, w których urządzenia pokładowe są przed mikrofalami dodatkowo zabezpieczone. Wewnętrzna stacja bazowa – samolotu (pikokomórka) zbiera sygnały komórek (maksymalnie 9 jednocześnie) uniemożliwiając w ten sposób, logowanie się komórek z naziemną stacją bazową. Następnie przez antenę samolotu sygnały komórek podawane są do satelity i dopiero satelita kontaktuje się ze stacją naziemną, która rozprowadza rozmowy. Dostęp do Internetu dla laptopów, komórek, smartphone jak Iphone, czy Blackberry następuje także centralnie przez router i sieć bezprzewodową wlan.

**Wg dyrektywy Komisji Europejskiej rozmowy przez komórki są dozwolone dopiero od wysokości 3000 metrów. W dalszym ciągu zabronione jest używanie komórek i innych przyrządów elektronicznych podczas startu i lądowania.**

W samolotach czarterowych koncernów turystycznych, którymi ja czasami też latam, panuje także w roku 2012 całkowity zakaz włączania komórek i laptopów podczas lotu. Wg szacunkowych badań firmy Boeing Commercial Airplanes tylko około 1 procent pasażerów nie wyłącza swoich komórek i laptopów.

**W samolocie Tu-154M śp. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego** nie było sieci wewnętrznej tzw. pikokomórki ze stacją bazową ani dla GSM

nazywanej BTS ani dla umts nazywanej Node B- użytkownicy nie mogli rozmawiać przez komórki będąc na wysokości przelotowej.

Logowanie było możliwe w standardzie telefonii komórkowej UMTS od wysokości 500 metrów w dół i od prędkości poniżej 500 km/godz., w odległości poniżej 20 km od stacji bazowej naziemnej (BTS). Te parametry musiały być zachowane, gdyż nadajniki kierunkowe stacji BTS lub Node B nie mają charakterystyk promieniujących w niebo. Nadajniki są nawet lekko pochylone do poziomu ziemi (w danych technicznych anten jest to tzw. tilt.)

### **Tutaj dochodzę do decydującego punktu mojej oceny.**

W kwietniu 2010 jeszcze pisałem, że [piloci zauważyliby fałszywą pracę przyrządów](#). Z pracy IATA wynika, że tylko w 13 przypadkach na 75 wypadków przyrządy wskazały niewłaściwe funkcjonowanie pod wpływem promieniowania mikrofalowego. **To znaczy przyrządy mogły bez zwrócenia uwagi źle funkcjonować.** Dla mnie stało się teraz bardzo pewne, po rozmowach z Polakami, po przypomnieniu sobie ich zepsutej mentalności, oraz założeniu

1. -, że staryTu-154M nie ma ochrony przed interferencjami pól elektromagnetycznych ze źródeł na pokładzie jak komórki.
2. -, że nie można było się zalogować z własnych komórek na wysokości lotu
3. - nikt z jaśnie państwa własnych komórek nie wyłączał
4. -, że telefon satelitarny na pokładzie był tylko jeden
5. -, że nikt nie poinformował pasażerów o zakazie włączania i używania komórek i laptopów podczas startu i lądowania.
6. -, że nikt z jaśnie państwa generalicji i innych osobistości takiego zakazu, jeśli został on w ogóle wygłoszony, nie wziął na poważnie.
- 7. -, że doszło w odległości, w której komórki wskazywały zasięg do masywnych prób logowania ponad 20 komórek i telefonowania na pokładzie samolotu z konsekwencją zakłóceń elektroniki nawigacji i sterowania samolotu Tu-154M.**

Tak twierdzili już przeciwnicy telefonii komórkowej parę dni po katastrofie. Ja uważałem na podstawie własnych doświadczeń jako pasażer samolotowy, że Polacy są równie zdyscyplinowani jak inne narody i nie będą telefonowali przy lądowaniu i ryzykowali zakłóceń elektroniki pokładowej.

Na całym świecie prawie we wszystkich towarzystwach lotniczych był w roku 2010 zakaz telefonowania własnymi komórkami przy podejściu do lądowania. Jak ja leciałem czarterem w roku 2010 to nie tylko obsługa uważała i prosiła każdego pasażera z osobna by przed fazą lądowania

wyłączać komórki i laptopy, ale i sami pasażerowie troszczyli się i kontrolowali swoich sąsiadów- nawiasem także w latach 2011 i 2012.

Dlatego po licznych kontaktach z Polakami w latach 2010-2012, po [oszustwach wyborczych 2011](#), lewych głosowaniach w parlamencie takich jak [13 maja 2011 roku](#), po poznaniu historii dwóch Bolków i innych przekrętach, dotarła do mnie wreszcie **katastrofalna degrengolada społeczeństwa polskiego.**

Teraz jestem przekonany, że pasażerowie wszyscy na raz podczas podejścia do lądowania próbowali zalogować się do ruskich sieci by połączyć się z Polską, gdyż albo ignorowali zakazy albo nawet o nich nic nie usłyszeli. Takie nieustanne próby logowania pewnie zapoczątkowane jeszcze w fazie lotu i kontynuowane w fazie podejścia zmuszało komórki do pracowania z maksymalnymi mocami. Jest to o tyle prawdopodobniejsze, że w czasie lotu nie mogli w ogóle telefonować ze swoich komórek – tylko przez jeden telefon satelitarny. Wyszukiwanie numeru w komórce i przepisywanie, czy wystukiwanie ręczne długich numerów małymi przyciskami by telefonować przez telefon satelitarny, nie jest dla starszych osób łatwe. Dlatego telefonowanie przez satelitę na pewno zostało uznane przez ważnych ludzi na pokładzie, jako rozwiązanie niepraktyczne. Jaśnie państwo czekało, aż ich własne komórki przelogują się i wskażą zasięg. O wyłączeniu komórek w fazie startu i podejścia na pewno nikt z nich nie pomyślał. Zasięg pokazały komórki z pewnością w fazie lądowania.

**Na podstawie wyników pracy IATA twierdzą teraz, że masowe próby logowania się komórek oraz telefonowanie ponad 20 komórek pasażerów samolotu w fazie podejścia i lądowania spowodowały katastrofalne zakłócenia w autopilocie, sterującym wysokością, kursem i ciągiem prezydenckiego Tu-154M.**

Mgr inż. Krzysztof Puzyna  
webmaster@iddd.de