

ANFRAGE

des Abgeordneten Mag. Gerald Hauser
an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
betreffend **Flugsicherheit nach der mRNA-Impfung**

„Wie sehr sind die Herzen unserer Piloten geschädigt?“, fragte der Podcast #impfgeflüster ([# IMPFGEFLÜSTER - YouTube](#)) und führte weiter aus:

Die Corona-„Impfungen“ wurden für Piloten und fliegendes Personal von vielen Fluglinien und Aufsichtsbehörden als obligatorisch verordnet. Es gab bereits einige sehr besorgniserregende Vorfälle und Herzattacken von Piloten. Führende Kardiologen vermuten, dass etwa ein Drittel der Piloten eine stille Myokarditis haben könnten. [...] Das Besorgniserregende daran ist, dass eine Myokarditis unerkant ohne jegliche Symptome vorhanden sein kann. Herzmuskelentzündungen können tödlich sein und ohne Vorwarnung zu Herzversagen führen. [...] Führende Kardiologen schätzen, dass 30 % der männlichen Geimpften einen Herzschaden davongetragen haben. Sie haben deshalb Reihenuntersuchungen bei Piloten gefordert. Auf Grund der steigenden Anzahl an Herzbeschwerden hat die US Flugaufsichtsbehörde eine sehr eigenartige Maßnahme ergriffen. Um den Flugbetrieb weiterhin aufrecht erhalten zu können, werden einfach die Grenzwerte erweitert. Dadurch kann noch Flugtauglichkeit attestiert werden. Die FAA hat in aller Stille, ohne die Öffentlichkeit zu informieren, die EKG Parameter über den normalen Bereich hinaus erweitert. Und zwar von einem PR-Maximum von 0,2 Sekunden auf 0,3 Sekunden. Normalerweise lautet das PR-Maximum 0,12 bis 0,2 Sekunden. Diese Erweiterung geschah nach der Einführung des Impfstoffes. Was bedeutet die Erweiterung des PR-Intervalls in der Realität? Das PR Intervall im EKG-Befund hat normalerweise eine Dauer von mindestens 0,12 Sekunden und maximal 0,20 Sekunden. Ist das Intervall verlängert, also größer als 0,20 Sekunden, liegt ein AV-Block ersten Grades vor. Das bedeutet eine Herzrhythmusstörung, die durch elektrische Leitungsstörungen des Herzens zwischen Vorhöfen und Herzkammern entsteht. Am 24. Oktober 2022 wurden diese PR-Werte verändert.

Wie den FAA Richtlinien zu Arrhythmien (Störungen des Reizleitungssystems) zu entnehmen ist – ein Update: „AV-Blocks ersten Grades dürfen, bei fehlenden Symptomen, geflissentlich ignoriert werden, wenn das PR-Intervall unter 0,3 Sekunden liegt. Erst bei PR-Intervallen von mehr als 0,3 Sekunden wird eine sogenannte Holter-Untersuchung, das bedeutet ein Langzeit-EKG sowie eine Herzuntersuchung bei Piloten fällig.“ Zum Vergleich: Vor dem 24. Oktober 2022 führte jeder AV-Block mit PR Intervall über 0,2 Sekunden zu Untersuchungen der Herzgesundheit. Nur wenn keinerlei Anzeichen für strukturelle, funktionelle oder koronare Herzerkrankungen gefunden wurden, durfte der Pilot fliegen. Was bedeutet das für die Flugsicherheit? Was bedeutet es für die Menschen, die voller Vertrauen in die Behörden des Gesundheitsministeriums in ein Flugzeug einsteigen? Aber auch alle anderen Bereiche des öffentlichen Verkehrs sind natürlich betroffen! Wie wird das in Österreich gehandhabt? Wie ernst nimmt man die Gesundheit und die Tauglichkeit aller Verkehrsteilnehmer?

Werden Straßenbahnfahrer oder U-Bahn-Fahrer auf ihre Herzgesundheit untersucht? Diese Fragen stellen wir uns. Danke fürs Zuhören!'

Auch bei dem Guillain-Barré-Syndrom (GBS) wurden Änderungen gemacht. Es ist eine sehr seltene Erkrankung der Nerven. Plötzlich einsetzende Schwäche in den Beinen sowie Schmerzen, Kribbeln und ein taubes Gefühl in den Gliedmaßen sind oft erste Symptome dieser Erkrankung. Im schlimmsten Fall kann es innerhalb weniger Tage zu Lähmungen im ganzen Körper kommen.²

US-Luftfahrtbehörde ändert weitere Richtlinien: Piloten können mit neurologischen Problemen fliegen

Per Änderung vom 25. Januar 2023 werden nun erstmals unter bestimmten Umständen Freigaben für Piloten mit GBS erteilt. Wer nur eine Episode ohne Komplikationen erlebt, sich vollständig erholt habe und seit sechs Monaten stabil sei, solle ein medizinisches Zertifikat erhalten und fliegen können. Fraglich ist freilich, inwieweit Piloten, die um ihren Job fürchten, fortbestehende Ausfallerscheinungen korrekt melden. Wie groß die Angst ist, die Arbeitsstelle zu verlieren, hat die sogenannte Pandemie eindrücklich gezeigt, denn der Großteil der Menschen unterwarf sich dem Impfzwang – und das, obwohl viele die experimentellen Gentherapeutika eigentlich ablehnten. Rund 20 Prozent der GBS-Betroffenen leiden langfristig an neurologischen Ausfällen.³

„Die Vorfälle mit geimpften Piloten reißen nicht ab – „plötzlich und unerwartet““ titelte tkp.at am 10. Dezember 2023:

Studien haben gezeigt, dass die Impf-Spike offenbar permanent im Körper verbleiben, so nicht gezielt ihre Ausleitung vorgenommen wurde. Nachweise wurden jetzt schon bis zwei Jahre nach Impfung geführt, Ende nicht abzusehen. Daher werden auch diese „plötzlich und unerwarteten“ Krankheitsschübe und Todesfälle nicht aufhören. In die Medien schaffen es Sportler, Celebrities und natürlich Piloten, da jeder Vorfall relevant für die Flugsicherheit ist.

Das Fachmedium The Aviation Herald berichtet regelmäßig über solche Vorfälle, und auch Telegram Channels befassen sich gezielt damit, wie die Airliners for Humanity. So etwa über die Ryanair Maschine, die wegen Gesundheitsproblemen eines Piloten nach Faro umgeleitet werden musste. Es war am 5. Dezember, an dem eine Maschine der Ryanair auf dem Flughafen Gago Coutinho in Faro „notlanden“ musste.

Laut CM hatte das Flugzeug das Vereinigte Königreich verlassen und war auf dem Weg nach Marokko. An Bord befanden sich 18 Passagiere. Als der Pilot meldete, dass es ihm nicht gut gehe, wurde am Flughafen der Algarve die Alarmstufe Rot ausgelöst.

1 # IMPFGEFLÜSTER - YouTube

2 Guillain-Barré-Syndrom - GBS | Gesundheitsportal

3 US-Luftfahrtbehörde ändert weitere Richtlinien: Piloten können mit neurologischen Problemen fliegen (report24.news)

American Airlines Copilot erleidet Krampfanfall

Laut AV-Herald erlitt am 29. November der erste Offizier des American Airlines Fluges 755 von Paris nach Philadelphia einen Anfall. Er flog das Flugzeug, das sich im Endanflug befand. Durch den Anfall versteiften sich sein Rücken und seine Beine und seine Füße wurden unter die Ruderpedale geklemmt.

Der Kapitän übernahm sofort die Flugverantwortung, und es kam zu keiner Beeinträchtigung der Flugzeugkontrolle. Der Relief-Pilot, der während der Landung auf dem Flugdeck sein musste, konnte den bewusstlosen Piloten mit Hilfe der Purserin aus dem Sitz entfernen.

Der Relief-Pilot übernahm den Sitz für eine normale Landung und das Rollen zum Gate.

Dr. William Makis : 20 Todesfälle oder Handlungsunfähigkeit

Der kanadische Arzt Dr. William Makis dokumentiert in seinem Substack Artikel 20 Todesfälle oder Handlungsunfähigkeiten von Piloten im Jahr 2022. Unter anderem die tragische Geschichte des 39-jährigen kanadischen Piloten Dan Boken.

Seine Ehefrau klagt an:

„Mein Mann wurde durch COVID-19-Impfvorschriften in Kanada getötet.“

Am 23. Juni 2022: „Ich habe meinen 39-jährigen Mann, Dan Boken, von der lebenserhaltenden Versorgung abgeschnitten. Es war der schlimmste Tag meines Lebens.“ Dan hatte im vergangenen Jahr eine Ausbildung zum Boeing 737-Kapitän bei Canadian North absolviert. „Als Transport Canada eine COVID-Impfpflicht für Mitarbeiter von Fluggesellschaften einführte, stand Dan vor einer schwierigen Entscheidung. Er hatte eine Autoimmunerkrankung und war sich nicht sicher, ob der Impfstoff für ihn sicher ist. Dennoch entschied er sich, sich impfen zu lassen, um für unsere Familie vorzusorgen.“

Aber fast unmittelbar nach seiner zweiten Dosis wurde er schwer krank.

„Sein Gesundheitszustand verschlechterte sich monatelang, und als er ins Krankenhaus eingeliefert wurde, wurde bei ihm hämophagozytische Lymphohistiozytose (HLH) diagnostiziert, eine Autoimmunerkrankung, die mit den Nebenwirkungen des mRNA-Impfstoffs Pfizer & Moderna COVID-19 in Zusammenhang steht. Dans Kampf endete mit einer Gehirnblutung, die durch Blutgerinnsel in seinem ganzen Körper verursacht wurde.“

„Ich wartete 14 Monate lang geduldig auf seinen endgültigen Autopsiebericht. Als ich ihn erhielt, bemerkte ich, dass seine Todesursache von einer Gehirnblutung auf COVID-19 geändert worden war. Sein Impfstatus wurde im Bericht nicht einmal erwähnt, obwohl die Verletzung offiziell von zwei verschiedenen Ärzten an Ottawa Public Health gemeldet wurde.“

Dr. Makis: „COVID-19-Impfvorschriften waren eines der größten Verbrechen während der Pandemie.“⁴

4 Die Vorfälle mit geimpften Piloten reißen nicht ab – „plötzlich und unerwartet“ (tkp.at)

Und die Vorfälle hören auch 2024 nicht auf. Hier exemplarisch einige Fälle aus der letzten Zeit:

Der Flug BA2272 von New York (JFK) nach London (LGW) musste am 15. März über dem Nordatlantik umkehren und wurde nach St. John's (YYT), Canada umgeleitet. Einer der Piloten war nicht mehr in der Lage seinen Dienst fortzusetzen. Es wurde ein medizinischer Notfall ausgerufen und die B777 landete etwa 80 Minuten später in St. John's, wo bereits Sanitäter auf das Besatzungsmitglied warteten. Das Flugzeug blieb 36 Stunden am Boden. Vom Gesundheitszustand des Piloten ist nichts bekannt.⁵

Nordamerika: 4 Piloten sterben innerhalb von 3 Wochen Anfang des Jahres 2024.⁶

Auf dem Lufthansa Flug LH1140 am 17. Februar von Frankfurt nach Sevilla, fühlte sich der erste Offizier dermaßen unwohl, dass der Flug nach Madrid umgeleitet werden musste.⁷

Am 15. Jänner 2024 wurde der Kapitän des Fluges UA744 auf dem Weg von Denver nach Santa Barbara handlungsunfähig. Der Copilot deklarierte einen medizinischen Notfall und führte eine Ausweichlandung nach Las Vegas durch.⁸

Am 16. Jänner 2024 wurde auf dem LATAM Flug LA-3744 von Brasilia nach Joao Pessoa, Brasilien, der Kapitän zu Beginn des Landeanfluges handlungsunfähig. Der Airbus A320 wurde nach Salvador umgeleitet. Der Copilot landete das Flugzeug ca. 30 Minuten nach dem Zwischenfall sicher in Salvador.⁹

Das sind nur ein paar Fälle, welche an die Öffentlichkeit kamen, es sind sicher bei weitem nicht alle Fälle, welche in dem ersten Quartal 2024 vorgefallen sind. Die Entwicklung ist besorgniserregend und fand auch medial einen Niederschlag:

Impfkampagne in Luftfahrt führte zum Anstieg des Notfallcodes 7700 um 386 Prozent

⁵ <https://avherald.com/h?article=516586f3&opt=1>

⁶ Quellen:

<https://beechwoodottawa.ca/en/services/anand-acharya>

<https://www.muellerfunerals.com/obituary/matthew-kettler>

[https://www.kroeze-wolffis.com/obituary/Michael-](https://www.kroeze-wolffis.com/obituary/Michael-OLeary#:~:text=Michael%20Leary%20Obituary,(VanDeMore)%20Leary)

[OLeary#:~:text=Michael%20Leary%20Obituary,\(VanDeMore\)%20Leary](https://www.kroeze-wolffis.com/obituary/Michael-OLeary#:~:text=Michael%20Leary%20Obituary,(VanDeMore)%20Leary)

<https://www.frenchandrising.com/obituaries/Geoffrey-John-Brock?obid=30867827>

⁷ <https://avherald.com/h?article=51511d9e&opt=1>

⁸ <https://open.substack.com/pub/drkevinstillwagon/p/another-major-airline-pilot-incapacitated>

⁹ <https://www.aeroflap.com.br/en/Latam-flight-diverted-to-Salvador-after-pilot-fell-ill/>

Mit Beginn der Impfkampagne Ende 2020 wurde klar, dass große Teile der Luftfahrtbranche eine „no jab – no fly“ Politik durchziehen würden. Vorne mit dabei waren die Airlines in Australien, USA, natürlich die in der EU und in allen hochgeimpften Ländern. Und genau die Airlines in diesen Ländern haben eine nicht enden wollende Abfolge von Notsituationen und Todesfällen zu verzeichnen.

WHO und Luftfahrt-Behörden drängten von Beginn an auf eine komplette Durchimpfung des gesamten fliegenden Personals, nur so könne das Vertrauen der Passagiere ins Fliegen erhalten werden. Geimpfte Flugbegleiter würden ja die Passagiere nicht mehr anstecken können. Und natürlich mussten jahrelang Masken im Flieger getragen werden.

Wie anfällig die Branche für Schwachsinn von der WHO ist, durfte ich vorgestern auf einem Flug der South African Airways von Windhoek nach Johannesburg feststellen. Noch vor dem Start besprühte ein Flugbegleiter beide Reihen von Passagieren mit irgendeinem von der WHO empfohlenen Mittel. Just von der WHO empfohlen, die als größte Pharmalobby Organisation für die Todesfälle und Notsituationen in der Luftfahrtbranche erheblich mitverantwortlich ist.

Aber zurück zu den Notsituationen. Laut Airliners for Humanity AT berichtet das französische Luftfahrtmagazin „Piloter“ in seiner neuesten Ausgabe 104 (März/April 2024) von einem Anstieg der Verwendung des Transpondercodes 7700 in der internationalen Luftfahrt.

Dieser Code wird in einer Notsituation abgesetzt. Seit 2022 kommt es zu einer Zunahme um 272%. In der Saison 2022/2023 sogar eine Steigerung um 386%.

Dieser Anstieg erfolgt damit zeitlich parallel zur Covid-Impfkampagne. In Ländern mit geringerer Impfrate und in kleineren Unternehmen, die die Impfung nicht forciert haben, wird kein Anstieg beobachtet.

Wie früher berichtet, hat der Kardiologe Dr. Peter McCullough abgeschätzt, dass etwa 30% der Piloten unter Herzschäden leiden würden. Interessenverbände sagen, dass diese Piloten gezwungen sind, über ihre Gesundheitsprobleme zu schweigen – und dass ein weitaus größerer Prozentsatz von ihnen wahrscheinlich darunter leidet, als die US-Luftfahrtbehörde (FAA) zugeben möchte. Pilotenverbände warnen schon frühzeitig, dass die Folgen der Impfkampagne die Flugsicherheit beeinträchtigen würden.

Wie berichtet wurden 2022 von der US Luftfahrtbehörde die Anforderungen an die EKG-Parameter für Piloten gesenkt um den Flugbetrieb aufrechterhalten zu können. Seit Jänner 2023 gibt es auch die Möglichkeit für einige Piloten, die zuvor mit dem Guillain-Barre-Syndrom diagnostiziert wurden, zu fliegen.

Die Airliners for Humanity AT bringen auch wieder vier Berichte über Piltoen in Nordamerika, die innerhalb von drei Wochen starben.¹⁰

In diesem Zusammenhang richtet der unterfertigte Abgeordnete an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Wie sicher ist das Fliegen derzeit, nachdem die in der Begründung genannten Fakten berücksichtigt werden?
2. Wie hoch ist die Impfquote mit den Covid-19-„Impfungen“ beim Flugpersonal weltweit?
 - a. Wie hoch ist die Impfquote bei den Piloten weltweit?
 - b. Wie hoch ist die Impfquote beim Flugpersonal in Österreich?
 - c. Wie hoch ist die Impfquote bei den Piloten in Österreich?
 - d. Wie hoch ist die Impfquote bei Flugbegleitern in Österreich?
3. Gab es weltweit Vorfälle, wo eine mögliche Corona-Impfungsnebenwirkung zu Problemen während des Fluges führte?
 - a. Gab es Notlandungen wegen möglicher Corona-Impfungsnebenwirkung?
 - i. Wie oft kam es weltweit vor?
 - ii. Wie oft kam es in Österreich vor?
 - b. War einer der Piloten wegen einer möglichen Corona-Impfungsnebenwirkung handlungsunfähig und der Flug wurde durch den verbleibenden Piloten allein fortgesetzt?
 - i. Wie oft kam es weltweit vor?
 - ii. Wie oft kam es in Österreich vor?
 - c. Welche anderen Vorfälle gab es in Zusammenhang mit einer möglichen Corona-Impfnebenwirkung während eines Fluges (egal ob im Cockpit, bei den Flugbegleiterinnen und Flugbegleitern oder unter den Passagieren)?
 - i. Wie oft kam es weltweit vor?
 - ii. Wie oft kam es in Österreich vor?
4. Wie viele Piloten sind seit dem Beginn der Corona-Impfungen in Österreich nicht mehr „Fit to Fly“?
5. Wie viele Piloten sind seit dem Beginn der Corona-Impfungen weltweit nicht mehr „Fit to Fly“?
6. Wie hat sich die Zahl der Piloten, welche nicht mehr „Fit to Fly“ sind, in Österreich in den letzten 5 Jahren entwickelt?
7. Wie hat sich die Zahl der Piloten, welche nicht mehr „Fit to Fly“ sind, weltweit in den letzten 5 Jahren entwickelt?
8. Wie viele Piloten wurden, weil sie nicht mehr „Fit to Fly“ waren, in Österreich seit dem Beginn der Corona-Impfungen entlassen?
9. Wie viele Piloten wurden, weil sie nicht mehr „Fit to Fly“ waren, weltweit seit dem Beginn der Corona-Impfungen entlassen?
10. Wie hat sich die Personalsituation in der Flugbranche seit dem Beginn der Corona-Krise in Österreich und weltweit entwickelt?

¹⁰ Impfkampagne in Luftfahrt führte zum Anstieg des Notfallcodes 7700 um 386 Prozent (tkp.at)

11. Wie hat sich die Personalsituation in der Flugbranche in Österreich und weltweit seit dem Beginn der Corona-Impfungen entwickelt?
12. Welches Personal fehlt derzeit an den Flughäfen in Österreich?
13. Wie viele Personen muss man an den Flughäfen in Österreich nachbesetzen?
14. Welches Personal fehlt derzeit bei den Fluggesellschaften in Österreich?
15. Wie viele Personen muss man bei den Fluggesellschaften in Österreich nachbesetzen?
16. Gibt es ein Entschädigungsfonds für die Opfer der Nebenwirkungen beim Flugpersonal?
17. Gibt es ein Entschädigungsfonds für Passagiere, welche durch die Nebenwirkungen beim Flugpersonal zum Schaden kommen?
18. Ist nach den mRNA-Spritzen dieselbe Sicherheit im Flugverkehr wie davor gegeben?
 - a. Falls ja, auf welche Daten stützen Sie ihre Aussage?
 - b. Falls nein, welche Folgen hat dies?
 - c. Falls nein, wird die Öffentlichkeit über die Risiken aufgeklärt?
19. Im Flugverkehr wird nach dem Prinzip „Safety first“ gehandelt, wie ist es mit der Verabreichung von mRNA-Impfstoffen vereinbar?
 - a. Ist die Corona-Impfung sicher für das Flugpersonal (das Flugpersonal ist erhöhter körperlicher Belastung ausgesetzt)?
 - b. Wurden die mRNA-Impfstoffe an Personen getestet, welche einer erhöhten körperlichen Belastung ausgesetzt sind?
 - c. Wie wird trotz der vielen Nebenwirkungen nach den mRNA-Impfungen die Sicherheit im Flugverkehr sichergestellt?
 - d. Sind die Flugreisen nach dem das Flugpersonal gegen Corona geimpft wurde gleich sicher wie vor der Corona-Zeit?
 - e. Wer hat die Risiko-Nutzen-Analyse des Einsatzes der mRNA-Impfstoffe im Flugverkehr durchgeführt?
 - i. Wo ist diese nachzuschlagen?
 - ii. Was waren die Ergebnisse?
 - iii. Wann wurde die Analyse zuletzt evaluiert?
 - f. Bis jetzt ist die Wirksamkeit und Sicherheit der Corona-Impfstoffe nicht nachgewiesen, warum wird dann das Flugpersonal geimpft?
20. Wer trägt die Verantwortung für ein Flugunglück, welches durch eine Nebenwirkung der Corona-Impfungen verursacht wird?
 - a. Wer entschädigt die Betroffenen?
 - b. In welcher Höhe?
21. Wie viele Personen wurden wegen der Nichtbereitschaft sich impfen zu lassen in Österreich entlassen?
 - a. Wie viele davon waren in der Flugbranche beschäftigt?
 - b. Welche Position können derzeit in der Flugbranche nicht nachbesetzt werden und was sind die Gründe dafür?



