

**Helmut Leitner**

**„Es gilt die Unschuldsvermutung“**

Kindheit, Berufsleben, Amokfahrt in  
Graz und Hubschrauber-Notlandung

© 2019, Helmut Leitner

Autor: Helmut Leitner

Umschlaggestaltung, Illustration: Helmut Leitner

Druck und Vertrieb im Auftrag der Autorin/des Autors:  
Buchschmiede von Dataform Media GmbH, Wien  
[www.buchschmiede.at](http://www.buchschmiede.at)

ISBN: 978-3-99084-990-3 (Paperback)

ISBN: 978-3-99084-992-7 (e-Book)

Printed in Austria

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages und des Autors unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung.

## **INHALT**

### **Kapitel 1**

**Kindheit, Ausbildung, beruflicher Werdegang**

### **Kapitel 2**

**Militärzeit und Pilotenausbildung**

### **Kapitel 3**

**Selbstständigkeit als Pilot und Flugunternehmer**

### **Kapitel 4**

**Flugbetrieb**

### **Kapitel 5**

**Funktionär der Wirtschaftskammer Steiermark**

### **Kapitel 6**

**Die Veränderung**

### **Kapitel 7**

**Gründung meiner Familie**

### **Kapitel 8**

**Notlandung mit meinem Hubschrauber**

**Kapitel 9**  
**Rechtliche Folgen**

**Kapitel 10**  
**Negative Auswirkung einer**  
**EU-Verordnung auf meine Pilotentätigkeit**

**Kapitel 11**  
**Die Amokfahrt in Graz**

**Kapitel 12**  
**Viele Fragen / wenig Antworten**

**Kapitel 13**  
**Erinnerungen und Highlights**

## **EINLEITUNG**

In meiner Autobiografie beschreibe ich mein Leben beginnend mit der Kindheit bis zur Pension und schildere den Werdegang meiner beruflichen Ausbildung, vom KFZ-Mechaniker zum Betriebsleiter einer größeren Werkstatt, gefolgt von der Ausbildung zum Berufspiloten für Hubschrauber und Flugzeuge bis hin zur Gründung meines eigenen Flugunternehmens und einer Flugschule.

Es gab aber nicht nur Höhen sondern auch Tiefen wie beispielsweise die Amokfahrt von Graz bei der ich und mein Sohn als Opfer lebensgefährlich verletzt wurden und eine kritische Situation bei einer Notlandung die langjährige Verfahren zur Folge hatten und bis zum heutigen Tag wegen Ungereimtheiten in dieser Causa noch nicht abgeschlossen wurden.

Dass die Flugunfalluntersuchungsstelle des Verkehrsministeriums seit 13 Jahren keinen Untersuchungsbericht erstellt hat, macht meine Lage nicht einfacher.

**„ES GILT DIE UNSCHULDSVERMUTUNG“**

## **1.Kapitel**

### **Kindheit, Ausbildung, beruflicher Werdegang**

Ich wurde im Jahr 1954 in Hohentauern im Bezirk Liezen in der Steiermark geboren.

Mein Vater war als Betriebsleiter und Steiger im Bergbau des Magnesit-Werkes tätig. Meine Mutter war Hausfrau und hatte auch meinen jüngeren Bruder und meine ältere Schwester zu versorgen.

Für meine Eltern, im Alter von 25 Jahren, war das Leben mit drei Kindern sicher nicht einfach.

Aus beruflichen Gründen meines Vaters mussten wir drei Jahre später nach Kraubath an der Mur übersiedeln. Wir lebten in einer großen alten, aber sehr schönen Villa und mein Vater war dort wieder als Betriebsleiter im Magnesit-Werk tätig.

Kraubath war für mich ein schöner Ort, aber meine Kindheit war weder glücklich noch angenehm. Es gab nahezu täglich Schläge, meine Eltern verbrachten viel Zeit bei Freunden und die Urlaube meiner Eltern, vorwiegend in Italien, wurden ohne uns Kinder verbracht.

Meine Geschwister Willi, Inge und Ich (von li. nach re.)



Rückwirkend betrachtet war es so, dass ich als Kind dieses Leben als normal wahrgenommen habe und dass ich es genossen habe, viel Zeit mit Kindern aus der Nachbarschaft im Ort zu verbringen. Das Landleben hatte für uns Kinder aber auch abseits vom Elternhaus schöne Momente. Beispielsweise waren wir Kinder bei den ansässigen Bauern meist gerne gesehen, so durften wir am Bauernhof mitarbeiten, bei der Heuernte helfen und auch manchmal mit dem Traktor fahren.

Mit meinen Freunden und Geschwistern war ich auch bei allen Aktivitäten im Ort dabei, gleichgültig ob es Feste, Begräbnisse oder andere Veranstaltungen waren.

Mit großem Interesse beobachtete ich stets die Überflüge der Militärflugzeuge und Hubschrauber in Richtung des nahegelegenen Militärflugplatzes Zeltweg. Deshalb war mein Wunsch Pilot zu werden schon im Alter zwischen fünf und sechs Jahren latent.

Ich erinnere mich an eine Diskussion mit meinen Freunden anlässlich eines Begräbnisses, welches wir vor der Kirche als Zaungäste beobachtet haben.

Wir Kinder waren der Meinung, dass ein Fahrer eines Leichenwagens ewig leben muss, um die Toten zum Friedhof zu bringen.

Die Vorstellungen meiner Freunde waren unterschiedlich, aber ich war der Meinung, dass ich Pilot werden möchte und daher lieber normal sterbe.

Im Alter von sechs Jahren besuchte ich die Volksschule in Kraubath, die ich jedoch nach der zweiten Klasse wieder verlassen musste, da mein Vater, nachdem der Magnesitabbau in Kraubath eingestellt wurde, als Betriebsleiter in das Magnesitwerk nach Oberdorf an der Laming versetzt wurde.

Es begann für mich die schlimmste Zeit meines Lebens. Meine Schulzeit beendete ich in Oberdorf, St. Katharein an der Laming und in Bruck an der Mur.

Am Lebensstil meiner Eltern hat sich nichts geändert und ich verbrachte die meiste Zeit im Wald mit meinem Hund.



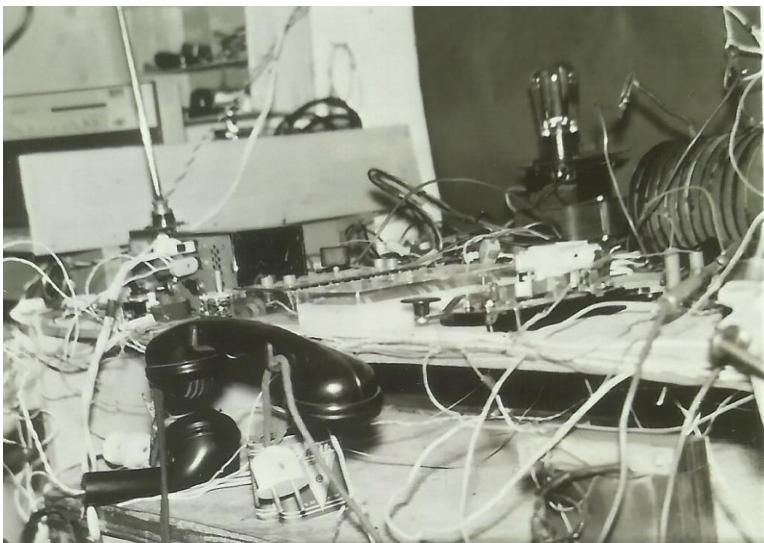
Drei Monate nach meinem 13. Geburtstag starb meine Mutter im Alter von 37 Jahren.

Am Begräbnistag musste ich, wie es damals üblich war, vier lange Kilometer von Oberdorf bis zum Friedhof in St. Katharein hinter dem Sarg meiner Mutter zu Fuß zurücklegen.

Meine Kindheit endete an diesem Tag. Im Wissen, dass ich nun auf mich allein gestellt sein werde, versuchte ich irgendwie zu funktionieren. Ich blieb alleine in der Wohnung, meine Schwester zog zu ihrem Freund, mein Vater verbrachte die meiste Zeit bei seiner neuen Frau in Kapfenberg und mein Bruder musste auch dort einziehen.

Nun war ich auf mich alleine angewiesen und um mein Taschengeld zu verdienen, begann ich Bücher über Elektrotechnik zu lesen, um in der Lage zu sein, Radios und Fernsehgeräte in meinem Dorf zu reparieren.

## Meine Elektrowerkstatt



Es war eine schwere Zeit und ich beschloss so schnell als irgendwie möglich ins Berufsleben einzusteigen, um finanziell über die Runden zu kommen.

Ich begann eine Ausbildung als Automechaniker, die ich mit Auszeichnung abgeschlossen habe.

Dadurch hat sich zwar meine finanzielle Situation gebessert, jedoch war der Weg zur Volljährigkeit von 21 Jahren noch weit.

Ich war 18 Jahre alt als mein Vater im Alter von 43 Jahren starb. Erneut musste ich vier lange Kilometer von Oberdorf bis zum Friedhof in St. Katharein zu Fuß hinter dem Sarg zurücklegen.

Wieder musste ich versuchen, irgendwie mit der Situation fertig zu werden. Das Problem war, dass ich erst in drei Jahren volljährig geworden wäre. Deshalb war ich gezwungen, die Bestellung eines Vormundes zu verhindern, um weiter meine Entscheidungen für mein Leben selbst treffen zu können.

Ich stellte den Antrag auf Ausstellung einer Volljährigkeitserklärung beim Bezirksgericht in Bruck an der Mur. Eine Richterin gab mir die Möglichkeit, meine Situation darzulegen. Der Antrag wurde positiv entschieden und ich wurde für volljährig erklärt.

Somit war der Weg frei, mich in Deutschland beim VW-Werk in Wolfsburg zwecks Ausbildung zum VW-Spezialisten zu bewerben.

Da ich die Ausbildung zum KFZ-Mechaniker in Österreich mit Auszeichnung abgeschlossen habe und meine Englischkenntnisse gut waren, wurde ich aufgenommen. Nach Abschluss dieser technischen Spezialausbildung hatte ich nun die Möglichkeit eine Führungsposition in der Branche zu erhalten.

Von VW wurde mir ein Managervertrag für Sambia (Afrika) oder für Saudi-Arabien angeboten.

Aufgrund dieser Ausbildung in Deutschland erhielt ich auch mehrere Angebote in der KFZ-Branche als Meister und Betriebsleiter in Österreich.

Wegen der Verpflichtung, für die VW Organisation mindestens drei Jahre tätig zu sein, entschied ich mich bis zur Einberufung zum Militärdienst als Betriebsleiter bei einem VW-Betrieb in der Steiermark tätig zu sein.

Nach Beendigung meiner Tätigkeiten in der KFZ-Branche, war ich meinem Ziel „Traumberuf Pilot“ ein großes Stück näher gekommen und deshalb nutzte ich die Zeit bis zum Beginn des Militärdienstes um Geld für die geplante Pilotenausbildung zu verdienen.

Die Aufbringung der zusätzlichen finanziellen Mittel war notwendig, da vom Militär nur ein Teil der Ausbildung finanziert wurde.

Mein Plan war die Übernahme einer geschlossenen Tankstelle in Leoben, um diese erneut aufzubauen und hoch zu puschen, sodass ich die Möglichkeit hatte, diese Tankstelle gewinnbringend wieder abzugeben.

Gleichzeitig gründete ich ein Handelsunternehmen und eröffnete ein Geschäft zum Handel mit Wein und Spirituosen im Detail und Großhandel in Trofaiach.

Ich hatte keine Ahnung von Spirituosen, trank auch keinen Alkohol, aber es gelang mir dieses Geschäft zu gründen, aufzubauen und so wie die Tankstelle gewinnbringend wieder abzugeben.

## **2.Kapitel**

### **Militärzeit und Pilotenausbildung**

Ich erhielt den Einberufungsbefehl zum Militärdienst und leistete diesen bei der „Luftwaffe-Überwachungsgeschwader“ ab.



In dieser Zeit begann ich mit der Pilotenausbildung. Ich erwarb alle erforderlichen Piloten-Lizenzen, wie die Privat-Pilotenscheine für Hubschrauber und Flugzeuge, die Berufs-Pilotenlizenzen für Hubschrauber und Flugzeuge und die Berechtigungen für Nachtflüge und Instrumenten-Flüge (IFR).

Nach drei Jahren und acht Monaten endete die Militärzeit und es begann ein neuer Abschnitt in meinem Berufsleben.

Ich versuchte eine Anstellung in Österreich als Berufspilot zu bekommen und bewarb mich bei allen mir bekannten Flugunternehmen. Zum damaligen Zeitpunkt war dies sehr schwer und oft blieben meine Bewerbungsschreiben unbeantwortet.

Um meine Möglichkeiten und Chancen für Bewerbungen als Pilot auch am internationalen Markt in der Luftfahrt-Branche zu erhöhen, war es erforderlich auch die amerikanischen Piloten-Lizenzen zu erwerben.

Da meine finanziellen Mittel für eine zusätzliche Ausbildung in Amerika nicht ausreichten, war ich gezwungen, das Geld für die Ausbildung in den USA in einer kurzen Zeit zu erarbeiten.

Ausgestattet mit wenig finanziellen Mitteln, aber mit guter Ausbildung auch in der KFZ-Branche und der Bereitschaft Tag und Nacht zu arbeiten, machte ich mich mit meinem VW Käfer auf den Weg nach München.

Ich wusste, dass die Autoindustrie in der Urlaubszeit einen Personalmangel hat und auf Ferialarbeiter angewiesen war. Deshalb habe ich mich bei einem LKW-Hersteller beworben. Ich hatte die Absicht, drei Monate als Ferialarbeiter zu arbeiten. Aufgrund meiner technischen Ausbildung im KFZ-Bereich wurde ich auch eingestellt.

Ich arbeitete sehr hart im Schichtbetrieb Tag und Nacht, schließt die ersten Wochen auf einem Parkplatz im Auto, verzichtete auf regelmäßiges Essen und sparte jeden Pfennig.

Ich erinnere mich, dass ich eines Tages sehr großen Hunger hatte. In einem Inserat wurde ich auf eine Führung durch eine Brauerei in München aufmerksam. Ich nahm an dieser Führung teil und freute mich auf ein Maß Bier und ein Brezel nach der Besichtigung. Ich habe diese Führung ein zweites Mal gemacht und so sparte ich Geld für das Essen der nächsten drei Tage.

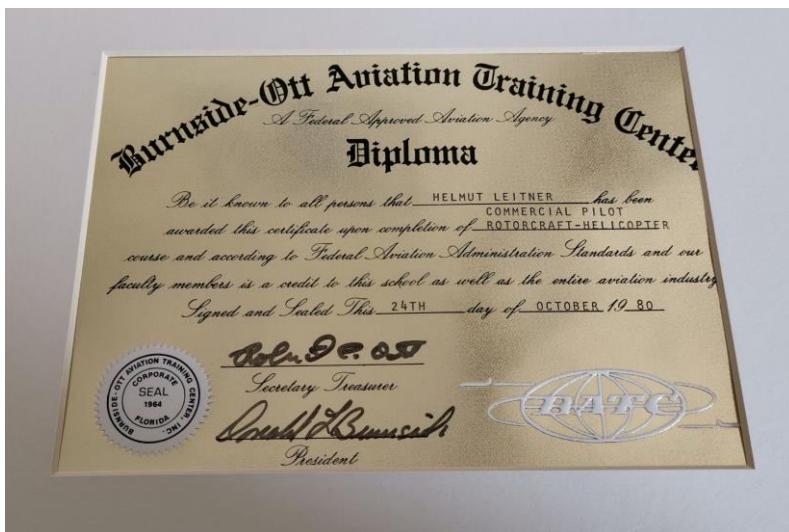
Nach drei Monaten schuften, hatte ich das Geld für die Ausbildung in Amerika.

Ich fuhr zurück nach Österreich, kaufte mir sofort ein One way ticket und buchte einen Flug nach Florida in den USA.

Es begann wieder eine sehr harte Zeit für mich. Nach Ankunft in Miami suchte ich eine Flugschule die meinen Vorstellungen entsprach und musste jedoch leider zur Kenntnis nehmen, dass die Ausbildung teurer als erwartet angeboten wurde.

Deshalb war sparen angesagt. Für Lebensmittel hatte ich nur jeden zweiten Tag zwei USD zur Verfügung und die Unterkunft musste ich mir durch Nachhilfestunden in den Gegenständen Navigation, Technik und Wetterkunde für Flugschüler aus Guatemala und Mexico finanzieren.

Am Ende absolvierte ich erfolgreich alle Prüfungen und flog mit der amerikanischen Berufspiloten-Lizenz in der Tasche zurück nach Europa.



Meine Bemühungen geprägt von Entbehrungen und harter Arbeit hatten sich gelohnt. Ich erhielt meine erste Anstellung als Hubschrauberpilot bei einer Schweizer Firma mit Sitz in Österreich und flog für dieses Unternehmen sechs Jahre.

Nun hatte ich die Absicht, ein eigenes Flugunternehmen zu gründen. Deshalb buchte ich erneut einen Flug nach Florida, um noch einige Ausbildungskurse auf Turbinen-Hubschrauber zu absolvieren.

Nach Rückkehr reiste ich in die Schweiz, um an einem Lehrgang für Flüge mit Außenlasten im Hochgebirge teilzunehmen.

Somit hatte ich als Pilot alle erforderlichen Fluglizenzen und Berechtigungen zur Gründung meines eigenen Flugunternehmens.

### **3. Kapitel**

#### **Selbstständigkeit als Pilot und Flugunternehmer**

Jetzt begann für mich ein „Neuer Abschnitt“ in meinem Berufsleben.

Die Selbstständigkeit als Pilot und Flugunternehmer.

Um keine Zeit zum Aufbau meines eigenen Unternehmens zu verlieren, gründete ich einen Flugverein und mietete für die ersten Flüge einen Hubschrauber und ein Flugzeug.

Dies war der Grundstein zur Gründung meines eigenen gewerblichen Flugunternehmens.

Wie alles im Leben war auch die Realisierung dieses Planes nur mit ausreichend finanziellen Mitteln möglich. Und so begann ich wieder intensiv zu arbeiten, um mein Ziel der Finanzierung meines Vorhabens zu erreichen.

Im Wissen, dass in Österreich nur wenige Ausbildungskurse für die Erlangung eines Sprechfunk-Zeugnisses für den Flugfunkdienst für Piloten angeboten werden, stellte ich bei der Luftfahrtbehörde den Antrag auf Erteilung der Bewilligung für die gewerbliche Ausbildung zwecks Erlangung der Sprechfunkbewilligung für Piloten für das gesamte Bundesgebiet.

Nach behördlicher Prüfung aller Voraussetzungen inklusive meiner fachlichen Fähigkeiten, erhielt ich die