

gesundheitlichen Verhältnisse dieser Truppe und in die Leistungsfähigkeit des Armeesanitätsdienstes erhalten hat.

Diese Bestrebungen liegen in der Linie einer richtig durchgeführten Präventivmedizin und dürften auch die gruppenmedizinischen Maßnahmen größerer Betriebe und die individualmedizinischen periodischen Untersuchungen, wie sie seit 30 Jahren von einer Reihe schweizerischer Lebensversicherungsgesellschaften ihren Versicherten angeboten werden, fördern helfen. Die engen Beziehungen, die unsere Armee mit dem Zivilleben verbindet, macht die medizinische Prophylaxe zu einem Problem, das über die Armee hinausreicht und das ganze Volk betrifft. Wenn der Armeesanitätsdienst durch die Erfüllung seiner Pflicht gegenüber den Wehrmännern gleichzeitig auch den Gedanken an die Notwendigkeit einer wohldurchdachten Krankheitsprophylaxe ins Volk hinausgetragen und durch die Erfüllung mancher Forderungen ein Beispiel gegeben hat, so dient er damit, wie dies *Reber* mit Recht betont hat, gleichzeitig auch einer seiner Friedensaufgaben.

Zusammenfassung

Die Bemühungen des Armeesanitätsdienstes in den letzten 20 Jahren, vor und während des Militärdienstes die kranken Wehrmänner rechtzeitig zu erfassen und auszumustern, werden kurz dargestellt und ihre Bedeutung für die Volksgesundheit aufgezeigt. Mit der Ausdehnung der Dienstzeit bis zum 60. Altersjahr werden neben der an erster Stelle stehenden Tuberkulosebekämpfung auch die Prophylaxe anderer chronischer Leiden immer mehr in das Arbeitsgebiet des Armeesanitätsdienstes rücken, für deren Durchführung einzelne Erfahrungen mitgeteilt werden.

Résumé

Les efforts du service sanitaire de l'armée pendant les 20 dernières années, de décélérer et éliminer à temps le personnel militaire malade avant et pendant le service, sont brièvement exposés, et leur importance pour la santé de la population est démontré. Avec l'élévation de l'âge de service à 60 ans, la prophylaxie des maladies chroniques, à part la tuberculose qui occupe la première place, commence à devenir un domaine du service sanitaire de l'armée; quelques expériences faites au sujet de la réalisation de cette prophylaxie sont mentionnés.

Adresse: Dr. med. F. Kaufmann, Genferstr. 35, Zürich

Aus dem Fliegerärztlichen Institut der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr
(Chefarzt: Dr. E. Hardmeier)

Die psychische Auslese der Schweizer Militärpiloten*

Major H. K. Knoepfel

Oberstbrigadier Meuli, dem wir zu seinem 60. Geburtstag unsere herzlichsten Glückwünsche entbieten, hat als Oberfeldarzt und oberster fachtechnischer Vorgesetzter durch seine verständnisvolle Förderung wesentlich zur Entwick-

* Dem Oberfeldarzt, Oberstbrigadier H. Meuli, zum 60. Geburtstag

lung der Schweizer Fliegerpsychiatrie beigetragen. Diese Festschrift ist darum eine willkommene Gelegenheit, unsere Arbeitsmethode und vor allem ihre Grundlagen zu umreißen, das Erreichte und das noch zu Leistende zu zeigen. Auslese von Militärpiloten ist eine wehrpsychologische Aufgabe. Sie muß von den *Anforderungen des Krieges, des Fliegens und von den Möglichkeiten des Menschen ausgehen.*

Krieg heißt für die Schweiz, einen eventuellen Gegner mit Waffengewalt zu zwingen, unsere Unabhängigkeit und Freiheit zu respektieren. Nur wenn der Gegner unsere Abwehrkraft so hoch einschätzt, daß er einen Angriff unterläßt, hat unsere Armee einen vollen Erfolg erzielt. Maßgebend ist dabei nicht einmal die objektive Abwehrkraft, sondern die subjektive Einschätzung durch einen Gegner. Gelingt es uns zum Beispiel, einen materiell und numerisch stark überlegenen, doch relativ starr kämpfenden Gegner durch äußerst bewegliche, wenn auch stark unterlegene Kräfte so zu verwirren, daß er gar nicht dazukommt, die Überlegenheit seiner Massen wirken zu lassen, so können wir trotz materieller und numerischer Unterlegenheit an Kampfkraft weit überlegen sein. Dies ist aber nur möglich, wenn unsere Kämpfer über die nötige geistige Beweglichkeit verfügen, um Schwächen des Gegners festzustellen, und mit genügendem Können, Härte und Konsequenz das als richtig Erkannte durchführen.

Die Flugwaffe eignet sich ausgezeichnet für eine solche Kampfweise. Größte Beweglichkeit verbindet sich bei ihr mit starker Waffenwirkung. Überraschende Schwerpunktbildungen sind für eine gut ausgebildete Flugwaffe – aber nur für eine solche – eine Kleinigkeit. Wenn der Gegner endlich seine Masse beisammen hat, weicht sie aus und läßt ihn ins Leere prallen, um ihn an anderer Stelle zu fassen. Die Flugwaffe ist die beste Waffe des Kleinen. Die Kampfkraft einer Flugwaffe wird in letzter Hinsicht von menschlichen Faktoren bestimmt. Richtige Erkenntnis des Nötigen und zielbewußte Durchsetzung einer zweckmäßigen Ausrüstung schaffen sekundär die materielle Grundlage. Also schon die materielle Grundlage, die Flugzeuge, Waffen, Führungsmittel und Flugplätze werden wesentlich vom Menschlichen her bestimmt. Führung der Verbände und der einzelnen Flugzeuge sowie Wirksamkeit des Waffeneinsatzes sind noch unmittelbarer durch die menschliche Leistung bestimmt. *Maßgebender Faktor der Kampfkraft einer Flugwaffe ist also die menschliche Qualität.* Fehler in der Materialbeschaffung lassen sich viel rascher und leichter beheben als Folgen einer falschen Personalpolitik. Vor allem aber wird eine richtige Personalpolitik materielle Fehler vermindern. Gute Leute lassen sich keine schlechte Ausrüstung aufzwingen.

Der Mensch hält den Krieg aus, das ist eine Binsenwahrheit. Es gibt aber Menschen, die dies besser können als andere, und es gibt solche, die in einem überdurchschnittlichen Maße versagen. Der amerikanischen Idee, daß jeder Kämpfer nach einer gewissen Zeit psychisch zusammenbrechen müßte [1] –

die übrigens von der Praxis der beiden letzten Weltkriege hinweggewischt wurde [2] –, steht die extreme Ansicht gegenüber, daß jedermann unter genügendem Druck eine gute Kampfleistung vollbringe. Die Wahrheit liegt in der Mitte. Leute, die schon in Friedenszeiten psychisch nicht ausgeglichen waren, neigen im Kriege vermehrt zu psychischen Erkrankungen. Je größer die Kriegsbelastung, um so eher brechen solche Personen zusammen. Die Bilanz von Belastung und seelischer Tragfähigkeit entscheidet. Dabei ist noch zu beachten, daß bei einer sehr differenzierten Kampfleistung – wie sie zum Beispiel der Fliegereinsatz darstellt – schon ein geringes Nachlassen der Leistungsfähigkeit untragbarer wird als etwa bei einem Infanterie-Einsatz des ersten Weltkrieges. Daraus ergab sich notwendigerweise die Selektion der Kämpfer, die unter besonderer Belastung besonders differenzierte Kampfleistungen vollbringen müssen, wie zum Beispiel die Flieger.

Der Flieger muß aber nicht nur kämpfen, er muß auch *fliegen*. Beim Fliegen erhebt sich der Mensch über seine naturgemäßen Möglichkeiten. Gehen, rennen, kriechen und schwimmen kann er aus sich selbst heraus, beim Fliegen ist er von Werkzeugen abhängig. Versagen diese, so ist er dem Tode geweiht. Der Flieger ist somit schon von jeher gefährdet, oder mit anderen Worten, auch im Frieden lebt er gewissermaßen im Kriege. Wie seine Kameraden der Erdtruppe im Kriege wird er auch mit der Gefährdung im Friedensflug irgendwie fertig und fliegt trotzdem. Es überrascht nun aber nicht mehr, wenn im längeren Friedensflugdienst gerade diejenigen Leute versagen und vorzeitig aus den Frontstaffeln ausscheiden, von denen auch eine schlechte Tragfähigkeit für den Kriegsdienst erwartet werden muß. Dies tritt vor allem für viele Fälle von Charakterstörungen und Neurosen ein. Die Selektion der Piloten drängt sich somit erneut auf. Die Situation des Fliegers ist aber nicht nur aus seiner Gefährdung heraus zu verstehen, denn wegen dieser allein würde es nicht unsere besten Leute zum Fliegen ziehen, wäre das Fliegen nicht eine uralte menschliche Sehnsucht. Im Fliegen liegt das ungeheuer positive Erlebnis der Überwindung der menschlichen Grenzen. Der Pilot übersteigt immer wieder sein irdhaftes Menschendasein und erlebt eine Weitung seiner Persönlichkeit, eine Befreiung. Diese Befreiung im Fluge hat aber auch ihre Gefahren. Sie verlockt zur Disziplinlosigkeit, zur Ungebundenheit, zum Vernachlässigen der Grenzen, welche in der Luft zu bleiben gestatten. Ikarus ist ein glänzendes Beispiel, Tausende sind ihm gefolgt. Aber Daedalus mit seinem pflichtgetreuen Festhalten an den Gegebenheiten hätte zum Fortschritt des Flugwesens wenig beitragen können. Fliegen ist wesensgemäß Konflikt. Daedalus, der Genaue, kämpft mit Ikarus, dem Freien, und dieser Kampf geht in jedem Piloten bei jedem Fluge vor sich. In einer Umgebung größter Freiheit kann sich der Pilot nur dank strengster Disziplin behaupten, und in jeder veränderten Lage muß er eine neue und richtige Entscheidung zwischen Freiheit und Disziplin treffen. Trifft er diese Entscheidung falsch, so kommt es zum Unfall, oder aber der Auf-

trag wird aus Ängstlichkeit nicht erfüllt. Weil aber Fliegen den Menschen immer wieder in diesen Konflikt hineinruft und Bestehen von Konflikten menschliche Aufgabe ist, darum wird Fliegen immer wieder die Besten anziehen. Der Konflikt zwischen Freiheit und Disziplin geht durch alle Belange der Flugwaffe. Begeisterte Flieger sind immer wieder in Gefahr, Pflichten am Boden zugunsten des berausenden Flugerlebnisses zu übersehen. Der ängstliche Führer ist zu wenig in der Luft, der begeisterte zuviel. Fliegen kann zur Sucht werden, mit welcher man der Spannung des Schreibtisches entflieht. Fliegen kann ängstlich vermieden werden, weil der «Papierkrieg» nicht in Ordnung ist.

Der Konflikt zwischen Freiheit und Disziplin findet sich in ganz ähnlicher Form beim Kämpfen. Hier geht es um Selbsterhaltung und Pflicht. Man möchte nicht kämpfen, hat Angst, tut es aber, weil man es für richtig ansieht. Kämpfen und Fliegen sind Möglichkeiten, in denen der Mensch sich messen, bewähren und entwickeln kann. Darum lockt auch immer wieder das Soldatendasein.

Wir sind nun schon mitten in der Frage nach den *Möglichkeiten und dem Wesen des Menschen*. Der naturwissenschaftlichen Betrachtung, welche den Menschen als Synthese von vielen Einzelfunktionen betrachten will, ihn zu diesem Zwecke gern mit Funktionssystemen, Mechanismen und ähnlichem vergleicht, hängt ein grundlegender Mangel an. Sie kann nie erklären, warum der Mensch zu sich selbst eine Beziehung hat. Diese Beziehung zu sich selbst ist aber ganz typisch menschlich, und wenn eine Betrachtungsweise das Typischste nicht erklären kann, so darf man sie für das Verständnis vom Wesen des Menschen ruhig über Bord werfen, auch wenn sie zur Funktionsanalyse durchaus brauchbar bleibt, wie zum Beispiel in der Medizin. Das daseinsanalytische Denken von *Heidegger* [3], das mir vor allem durch *Bally* [4/5/6] und *Boß* [7] vermittelt wurde, faßt den Menschen anders auf. Es sieht ihn in unmittelbarem Kontakt mit seiner Umwelt, die von ihm nicht getrennt werden kann. Er sieht sein Wesen darin, ähnlich einem Licht die Welt erscheinen zu lassen. Je heller es ist, um so mehr Welt erscheint. Es sieht seine Aufgabe darin, seine menschlichen und weltlichen Möglichkeiten – diese beiden Begriffe fallen zusammen – zu entwickeln, zu realisieren, verantwortlich zu übernehmen und zu einer rechten Anwendung zu bringen. Es will kein wildes Ausleben, sondern ein verantwortliches Anwenden. Der Mensch soll für seine gegensätzlichen Möglichkeiten, zum Beispiel für Haß und Liebe, Freiheit und Disziplin, gleicherweise offen sein, soll die Spannung dieser Konflikte aushalten und rechte Entscheidungen treffen. Je offener und freier der Mensch in dieser Beziehung geworden ist, um so gesünder, reifer oder entwickelter darf er genannt werden. Zuletzt soll er auch für die letzte Möglichkeit, den Tod, offen werden und nach einem richtig gelebten, das heißt verantwortlich ergriffenen Leben seinen eigenen, guten Tod sterben. Kurz zusammengefaßt, der Mensch soll mutig inmitten seiner Konflikte stehen, diese aushalten, nicht neurotisch verdrängen, nicht süchtig verdecken und auch nicht unselbständig hinter Autoritäten Deckung

nehmen. Psychische Krankheit ist in dieser Sicht des Menschen die Einengung seiner Möglichkeiten. Psychosen und Neurosen werden zu quantitativen Unterschieden der Befreiung, und das Maß für Krankheit, Gesundheit und Entwicklung wird die menschliche Freiheit in der Verantwortung. Sind die menschlichen Möglichkeiten in einer als krankhaft bezeichneten Weise, das heißt sehr stark eingeengt, so muß die Psychotherapie die Entwicklung freilegen. Im normalen Bereich müssen Erziehung und Selbsterziehung zur Weitung der Persönlichkeit führen. Damit sehen wir klar, daß der Konflikt im Flieger, der zwischen Freiheit und Disziplin sich ausspannt, wesensgemäß ein rein menschlicher Konflikt ist und gar nichts mit einem Mensch-Maschine-System zu tun hat, wie gerne angenommen wird. *Wenn wir Piloten selektionieren, müssen wir Menschen suchen, die Konflikte und Spannungen aushalten können und wollen.*

Seit Diogenes mit seiner Laterne einen ersten erfolglosen Versuch, Menschen zu finden, unternahm, hat sich Verschiedenes geändert. Für die Pilotenselektion haben sich zwei Arbeitsweisen herausgearbeitet: Psychometrische und ganzheitliche Methoden. Die *Psychometrik oder Psychotechnik* mißt psychische Leistungen und setzt diese mit dem fliegerischen Erfolg in Beziehung. Dabei wird bewußt auf ein Verständnis des Menschen verzichtet. Man stellt nur auf die statistische Korrelation ab. Ist das experimentelle Ergebnis einer Methode statistisch mit dem fliegerischen Erfolg, zum Beispiel in der Ausbildung, korreliert, so wird mit ihr selektioniert. Brauchbar ist dieses Vorgehen nur bei großen Untersuchungszahlen und bei guten Erfolgskriterien. Der Erfolg in der Fliegerausbildung ist nun aber ein zweifelhaftes Kriterium. Intellektuelles Ungenügen kommt meist schon in der Ausbildung zum Vorschein. Mangelhafte psychische Stabilität und Belastbarkeit aber zeigt sich erst nach Jahren des Friedensdienstes oder vielleicht sogar nur im Kriege. Psychotechnische Methoden leisten denn auch viel zur intellektuellen Selektion und wenig zur Erfassung der affektiven Seite. Beinahe alle großen Flugwaffen haben das amerikanische Stannine-System übernommen, teilweise in Abänderung [8/9]. Vorteilhaft ist, daß Psychotechnik mit Hilfspersonal ausgeführt werden kann, vergleichbare, «objektive» Resultate gibt und deswegen auch leicht an Hand von Bewährungsproben überprüft werden kann.

Neben der Psychotechnik gibt es *ganzheitliche Methoden*. In der Schweiz wurde der Boden von *Meier* [10] vorbereitet, während *Kuhn* [11] die eigentliche Aufbauarbeit leistete. Die Methode samt ihren Weiterentwicklungen wurde schon zweimal eingehend beschrieben [12/13]. Später hat die französische Marineflugwaffe sich zum Teil an unsere Erfahrungen angelehnt [14]. *Bustin* [15] in Israel hat völlig unabhängig ähnliche Methoden und Auffassungen entwickelt. Die noch nicht publizierte Selektionsmethode der Swissair, die von *Ungricht* und seinen Mitarbeitern geschaffen wurde, versucht, Schweizer ganzheitliche Prinzipien mit psychometrischen Arbeitsweisen zu kombinieren.

Die ganzheitliche Methode verzichtet auf Messung und Statistik, will den Menschen im Flugzeug verstehen und aus diesem Verständnis heraus jeden Einzelfall einmalig und individuell entscheiden. Die Methode ist «subjektiv», hängt vom Können des Selektionierenden ab, ist schwer zu erlernen und Nachkontrollen sind nicht einfach. Die ganzheitliche Methode eignet sich aber ausgezeichnet für kleine Untersuchungszahlen und braucht auch nur geringe materielle Aufwendungen. Sie stellt dagegen hohe personelle Anforderungen. Nach unseren Erfahrungen können nur Fachärzte der Psychiatrie, wenn möglich mit psychotherapeutischer Erfahrung, gute Arbeit leisten und brauchen zudem noch eine lange Lehrzeit.

Unsere heutigen Selektionsprinzipien verlangen vor allem einen Menschen, der in der geschilderten Konfliktsituation von Fliegen und Krieg frei genug bleibt, um mit guter Qualität das Richtige zu tun. Intelligenz und Bildung, psychische Stabilität, kämpferische und fliegerische Motivierung sind die Säulen der Selektion. Diese Begriffe dürfen jedoch nicht als isolierte Funktionen eines «seelischen Mechanismus» verstanden werden, sie sind viel eher Facetten eines Kristalles, den man von verschiedenen Seiten her beleuchten kann. Sind diese Grundlagen vorhanden, so kann der Mensch zu einem Militärpiloten erzogen werden. Ohne Erziehung ist er aber noch lange kein Pilot, auch wenn er Kriegsflugzeuge fliegen könnte.

In bezug auf die *Intelligenz* müssen wir heute Leute verlangen, die einem Technikum oder einer Mittelschule gewachsen wären. Weniger Intelligente haben immer wieder versagt. Praktisch heißt dies, daß bei allen Pilotenanwärtern intelligenzmäßig Offiziersniveau vorhanden ist. Die Bildung muß höher sein als dem Abschluß der Sekundarschule entspricht. Wohl verlangt man heute in der Schweiz im Gegensatz zu vielen ausländischen Flugwaffen keine höhere Schulung als Sekundarschule und Gewerbeschule; wenn aber der Mann sich nicht selbst weiterbildet, wird er kaum genügen. Auch diese Forderung zur Weiterbildung kam aus der Praxis. Bei Mittelschulbildung haben wir kaum je Schwierigkeiten. Das mangelnde technische Wissen wird von Maturanden meist leicht eingeholt. Leute ohne Mittelschulbildung sollten über gute technische Kenntnisse verfügen.

In bezug auf *Affektivität* brauchen wir Leute, die psychisch frei genug sind, um die geschilderten Spannungen auszuhalten. Neurotische Persönlichkeiten haben sich nicht bewährt und werden streng ausgeschlossen. Maßgebend ist aber nicht die Nomenklatur, die angesichts der verschiedenen Auffassungen über Charakterbildung – wie sie sich in den Diskussionen über Charakterneurosen und Psychopathien abzeichnen – sowieso fragwürdig geworden ist. Diese Fragwürdigkeit kommt daher, daß der klassische Konstitutionsbegriff, welcher der Psychopathie zugrunde liegt, unhaltbar geworden ist. Für die fliegerärztliche Praxis ist es wichtig, das zum Fliegen nötige Maß an affektiver Freiheit oder Reife zu kennen. Dieses Maß läßt sich nicht exakt wissenschaftlich bestimmen,

aber – wie die Praxis zeigt – mit gutem Erfolg abschätzen. Fluglehrer und Kommandanten sind mit den positiven Pilotenanwärtern zufrieden, und unter den Negativen sind wenig Aussichtsreiche, die durch eine zu strenge Beurteilung verloren gehen könnten. Die Swissair konnte zum Beispiel von 80 negativen Pilotenanwärtern der Armee nur 2 Leute in Ausbildung nehmen. Weil die ganzheitliche Methode keine meßbaren, zahlenmäßigen Resultate liefert, ist es besonders wichtig, ständig Bewährungskontrollen vorzunehmen. Bisher konnte dies noch nicht im notwendigen Maße geschehen, wenn auch erfreuliche Anfänge vorhanden sind [16/17/18/19/20/21/22/23/24/25/26/27/28].

Für die *Zukunft* stellt sich vor allem die Aufgabe, diese Bewährungskontrollen stark zu erweitern, die Persönlichkeiten besonders guter Piloten mit denen von Versagern zu vergleichen und die großen Möglichkeiten des Rorschachtestes [29] weiter auszubauen, was besonders zeitraubend ist.

Die Erforschung der fliegerischen Motivierung ist zu vertiefen, wofür wir vor allem *Bustin* [30] dankbar sein müssen, der uns mit einem vielversprechenden Verfahren, das er in Anlehnung an den Thematic Apperception Test von Murray entwickelt hat, bekannt machte. Ganz in die Ferne weist der Versuch, auf ganzheitlich-psychologischem Wege das fliegerische Gefühl zu erfassen, was aber mangels Mitarbeit eines psychologisch geschulten Fliegerinstruktionsoffiziers vorläufig aussichtslos erscheint.

Die *militärisch-kämpferische Motivierung* läßt sich an den Leistungen in der Rekrutenschule, aber auch an der ganzen Lebensbewahrung, der Zielstrebigkeit, dem Einsatz im Studium und Sport ermessen. Wichtig ist vor allem, festzustellen, ob es sich um eine freie Motivierung handelt, nicht um eine neurotische Not, nicht um ein Kompensationsstreben, um dadurch Selbstsicherheit, Geltung oder soziale Stellung zu erwerben. Die gleichen Überlegungen gelten für die Betrachtung der *fliegerischen Motivierung*. Einmal ist die Stärke des Flugwunsches abzuschätzen. Diese erkennt man am besten aus dem Ausmaß der fliegerischen Realisation, gemessen an den Möglichkeiten und Widerständen. Im Zivilliegen kann heute nur, wer Geld hat oder verdient. Aber basteln, lesen oder technische Fragen des Fliegens studieren kann jeder. Die Prüfung der flugtechnischen Kenntnisse wird damit zu einer Motivforschung. Zur Motivforschung können auch die Flugträume mithelfen. Das Material ist noch bei weitem nicht gesichert. Aber es sieht aus, als ob wirklich positive Anwärter nicht vom Fliegen träumen, weil sie es irgendwie leben. Mittlere Anwärter haben Träume von störungsfreien Flügen mit oder ohne Maschine, und Leute, die aus neurotischen Gründen fliegen wollen, erleben im Traum Ängste und Abstürze, die sie sich bewußt nicht zugeben wollen. Neben der Stärke des Flugwunsches muß sein Charakter abgeklärt werden. Positiv sind gesunde Flugwünsche, welche den Mann in die Spannung des Fliegerlebnisses bringen wollen, welche die menschliche Aufgabe, inmitten von Konflikten zu stehen, im Fliegen erweitern wollen. Negativ sind Flugwünsche, welche im Gegensatz die mensch-

liche Freiheit und Spannung vermindern wollen, soziale Sicherheit, Kompensation von Minderwertigkeitsgefühlen oder Schutz vor Verantwortung in der autoritären militärischen Situation suchen. Menschen, die fliegen wollen, um ihre Freiheit zu erweitern, um noch mehr Spannungen richtig auszuhalten, um unter stärksten Versuchungen zur Disziplinlosigkeit diszipliniert zu bleiben, werden gute Piloten. Wer fliegen will, um Spannungen, Ängsten, sozialen Schwierigkeiten und Verantwortungen auszuweichen, wird ein schlechter Pilot. Er kann dem Fliegen nicht als Aufgabe dienen, sondern muß seine eigenen Nöte im Fliegen kompensieren oder verdecken, muß an sich selbst denken statt an seine Aufgabe und hat nie die innere Freiheit, die ein guter Militärpilot braucht. Die Selektionshypothese wird einfach: *«Sucht ganze Männer und Ihr bekommt ganze Piloten»*. Die Selektion kann aber nur die Grundlagen feststellen. Niemand mit 20 Jahren ist ein ganzer Mann. Man ist es auch nicht mit 40. Erst beim Tode entscheidet sich, ob man gelebt, gewagt und verantwortet oder ob man sich vor den menschlichen Verantwortungen und Freiheiten gedrückt hat. Immer wieder muß der Mensch um sein Menschsein ringen, und der junge kann dies nicht ohne Anleitung und Erziehung. Die Selektion muß diejenigen Leute herausfinden, welche zu Piloten erzogen werden können. Die Instruktion muß die Leute erziehen. Arbeiten Auslese und Erziehung in dieser Weise zusammen, so wird es auch gelingen, die menschliche Qualität der Flugwaffe so zu steigern, daß sie einer materiellen Überlegenheit eines Gegners gewachsen sein wird.

Zusammenfassung

Fliegen und Kämpfen sind Situationen, in denen der Mensch über viele seiner üblichen Begrenzungen hinausschreiten kann. Sie stellen einen wesentlichen Konflikt zwischen Freiheit und Disziplin dar, bedingen erhöhte Spannungen und locken Menschen, welche die urmenschliche Aufgabe – Spannungen auszuhalten und sich Möglichkeiten anzueignen – anzieht. Solche Menschen können zu freien und verantwortlichen Piloten, zu Dienern an der Sache, werden. Die Selektion muß diejenigen herausfinden, die sich so entwickeln könnten. Die Instruktion muß diese Entwicklung erzieherisch realisieren. Entscheidend für die Kampfkraft einer Flugwaffe bleibt die menschliche Qualität, welche sich dann die nötigen materiellen Mittel beschafft. Fliegen lockt aber auch Leute, die nur Freiheit, meist in Form der Ungebundenheit oder nur Disziplin, oft in Form der Sicherheit vor Verantwortung und sozialer Not, suchen. Solche Menschen müssen – oft aus neurotischer Not – eigennützige Ziele verfolgen, können der Sache nicht treu dienen und sollten durch die Selektion vom Militärfliegen abgehalten werden.

Résumé

Voler et combattre permettent à l'homme de dépasser ses propres limites normales. Cette situation crée un conflit entre la liberté et la discipline. Engendrant des tensions psychiques, elle attire des hommes qui aiment le devoir humain de supporter de telles tensions et qui désirent acquérir de nouvelles possibilités de vivre. De tels hommes peuvent vraiment se développer et devenir des libres et responsables pilotes. La sélection a pour tâche de trouver ceux qui seraient susceptibles de parvenir à ce développement. Mais l'instruction et l'éducation doivent réaliser ce développement. La valeur combattive

d'une Armée de l'Air dépend surtout de la qualité humaine. Le vol attire parfois, il est vrai, des éléments qui ne recherchent souvent qu'un besoin de liberté tout en espérant pouvoir s'évader de toute responsabilité. D'autres ne désirent rien que de vivre au sein d'une discipline, souvent dans l'espoir d'atteindre une sécurité sociale exempte de toute responsabilité. Ces deux catégories, fréquemment poussées par une anxiété névrotique, doivent poursuivre des buts égoïstes et arrivent à négliger l'intérêt de l'arme. La sélection doit les empêcher de devenir pilote militaire.

Literatur

- [1] *Walter-Büel*: Vierteljahrsschrift für schweiz. Sanitätsoffiziere, 1951, 1:20.
- [2] *Bleuler*: Vierteljahrsschrift für schweiz. Sanitätsoffiziere, 1954, 3:138.
- [3] *Heidegger*: Sein und Zeit, Niemeyer Verlag, Tübingen, 1953.
- [4] *Bally*: Zur Anthropologie der Kriegszeit. Schweizer Archiv für Neurologie und Psychiatrie, 1948.
- [5] *id.*: Die eheliche und familiäre Gemeinschaft heute. Geistige Hygiene, Forschung und Praxis. Dr. Maria Pfister-Ammende. Verlag Benno Schwabe, Basel, 1955.
- [6] *id.*: Das Schuldproblem und die Psychotherapie. Schweizer Archiv für Neurologie und Psychiatrie, Band LXX, Heft 2, Seite 235, 1955.
- [7] *Boß*: Psychoanalyse und Daseinsanalytik, Verlag Huber, Bern, 1957.
- [8] *Flanagan* und Mitarbeiter: The Aviation Psychology Program in the Army Air Forces Vol. 1-19, US Government Printing Office Washington 25, DC 1948.
- [9] *Gerathewohl*: Die Psychologie des Menschen im Flugzeug. J.A. Barth, München, 1954.
- [10] *Meier*: Sch. Med. Wochenschrift 1936, 1:149.
- [11] *Kuhn*: Vierteljahrsschrift für schweiz. Sanitätsoffiziere, 1949, 2:65.
- [12] *Knoepfel*: La Médecine Aéronautique 1954, 4:381.
- [13] *id.*: Allg. Schweiz. Militärzeitung 1956, 9:649.
- [14] *Fages*: Une Méthode d'examen psychologique des candidats pilotes de l'Aéronautique naval. Imprimerie Delbrel Bordeaux 1954.
- [15] *Bustin*: Persönliche Mitteilungen.
- [16] *Bütikofer*: Vierteljahrsschrift für schweiz. Sanitätsoffiziere, 1950, 3:110.
- [17] *Châtelain*: Monatsschrift für Psychiatrie und Neurologie, 1953, 125:2.
- [18] *Gartmann*: Monatsschrift für Psychiatrie und Neurologie, 1953, 125:5-6 (Festschrift Kläsi).
- [19] *Hardmeier* und *Knoepfel*: Médecine Aéronautique 1955, 4.
- [20] *Knoepfel*: Siehe 9,10.
- [21] *id.*: Flugwehr und Technik, 1950, 2.
- [22] *id.*: Médecine Aéronautique, 1955, 4.
- [23] *id.*: Aeromedica acta, Special Edition 1956.
- [24] *Müller*: Vierteljahrsschrift für schweiz. Sanitätsoffiziere, 1951, 4:259.
- [25] *id.*: Vierteljahrsschrift für schweiz. Sanitätsoffiziere, 1953, 1:39.
- [26] *id.*: Schweizer Archiv für Neurologie und Psychiatrie, 1955, 75:172.
- [27] *Mumenthaler*: Vierteljahrsschrift für schweiz. Sanitätsoffiziere, 1955, 1:12.
- [28] *Ott*: Vierteljahrsschrift für schweiz. Sanitätsoffiziere, 1949, 2:46.
- [29] *Fokkema*: Psychologische Beschouwingen over het Leren Vliegen en over het onderzoek naar de Geschiktheid als Vlieger. Wolters Groningen, 1954.
- [30] *Bustin*: Persönliche Mitteilung.