

**Zeitschrift:** Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen

**Herausgeber:** Schweizerischer Fourierverband

**Band:** 43 (1970)

**Heft:** 3

  

**Artikel:** Der fliegerärztliche Dienst unserer Armee

**Autor:** Kurz

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-518029>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 06.02.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Der fliegerärztliche Dienst unserer Armee

Keine Truppengattung der Armee ist so sehr wie die Fliegertruppe auf eine gründliche medizinische Betreuung ihrer Angehörigen angewiesen. Diese militärärztliche Sorge setzt bereits im ersten Augenblick ein, in welchem der künftige Flieger zum erstenmal mit der Fliegerei in Berührung kommt, und sie dauert bis zu dem Zeitpunkt, in welchem der Mann die Fliegertruppe, insbesondere seine Funktion als Militärflieger verlässt. Die Gründe hiefür sind einleuchtend. Die Flugwaffe ist nicht nur die weitaus teuerste aller Waffen unserer Armee, sie ist auch die Waffe, welche an das technische Können, die geistige und seelische Bereitschaft und die körperliche Fitness ihrer Angehörigen, d. h. also der Piloten, mit Abstand die grössten Anforderungen stellt. Unser Land gibt alljährlich beträchtliche Summen aus, um eine Flugwaffe aufzubauen und zu unterhalten, die den Anforderungen des modernen Krieges gewachsen ist, und welche die Aufgaben, die einer Flugwaffe im Rahmen unserer militärischen Landesverteidigung zugedacht sind, mit grösstmöglichem Wirkungsgrad zu erfüllen vermag. Aber der Besitz einer modernen Hochleistungsflugwaffe und ihrer komplizierten technischen Infrastruktur allein genügt nicht. Trotz der in der Flugwaffe verwirklichten modernen Supertechnik — oder vielleicht gerade *wegen* ihr, ist die Flugwaffe auch heute noch auf den hochqualifizierten Piloten angewiesen. Dem im Cockpit eines Kampfflugzeuges sitzenden Mann, seinem fliegerischen und taktischen Können, seinem Mut und Geistesgegenwart und seiner seelischen und körperlichen Widerstandskraft kommt eine Bedeutung zu, die noch weit grösser ist als jene des toten Materials.

Die ärztliche Sorge um den Menschen, dem die komplizierten, wichtigen und teuren Maschinen anvertraut sind, muss aus diesen Gründen eine der vordringlichen Aufgaben unseres Militärsanitätsdienstes sein. Ihr dient ein besonderer Zweig unserer Militärmedizin, nämlich das *Fliegerärztliche Institut*, das eine fachärztliche Institution auf dem Gebiet der Fliegermedizin ist. Die schweizerische Armee war eine der ersten der Welt, welche die ausserordentliche Wichtigkeit der Fliegermedizin und ihre grosse Bedeutung für die Personalselektion und die Erhaltung der Flug- und Kampfbereitschaft des fliegenden Personals in ihrer ganzen Tragweite erkannt hat. Bereits im Jahre 1924 wurde in Dübendorf ein erstes *Fliegerärztliches Zentrum* gegründet, das sich im Verlauf der Jahre erfreulich weiter entwickelt und vergrössert hat. Im Jahre 1950 wurde das ursprüngliche Zentrum zum heutigen *Fliegerärztlichen Institut* erweitert. Heute verfügt das in Dübendorf stationierte Fliegerärztliche Institut über einen Mitarbeiterstab von 17 Personen (12 Ärzte und 5 Sekretariats- und Laborangestellte) und ist mit den leistungsfähigsten medizinischen Installationen ausgerüstet. Das Institut wird von einem Chefarzt geleitet; es gliedert sich im wesentlichen in einen medizinischen, psychiatrischen und psychologischen Dienst, der von je einem Oberarzt geleitet wird.

Eine Verfügung des Eidgenössischen Militärdepartements vom 11. Juli 1962 weist dem Fliegerärztlichen Institut insbesondere folgende *Aufgaben* zu:

- die fliegerärztliche Eignungsuntersuchung zum Piloten für Kandidaten der zivilen fliegerischen Vorschulung des Eidgenössischen Luftamtes sowie für Pilotenanwärter der Fliegertruppen;
- die Überwachung und Förderung der Gesundheit und der Flugtauglichkeit der Pilotenanwärter und Piloten und Beobachter der Fliegertruppen sowie der Berufs- und Einflieger der Dienststellen des Eidgenössischen Militärdepartements;
- die fliegerärztliche Abklärung der Flugtauglichkeit des fliegenden Militärpersonals;
- die fliegermedizinische Instruktion an das fliegende Militärpersonal;
- die Mitarbeit auf dem Gebiet der Flugsicherheit und im besonderen der Flugunfallverhütung der Fliegertruppen;
- die Bearbeitung von physiologischen und medizinisch-technischen Fragen der Schutz- und Rettungsausrüstung des fliegenden Militärpersonals;
- Bearbeitung und Erlass von fachtechnischen Vorschriften an das fliegende Militärpersonal und an Fliegerärzte;
- die Auswahl und fliegermedizinische Ausbildung des fliegerärztlichen Nachwuchses sowie die Fortbildung der Fliegerärzte;
- die wissenschaftliche und praktische Bearbeitung aller fliegermedizinischen Probleme, die zur Erfüllung der genannten Obliegenheiten dienen.

Innerhalb dieses umfangreichen Kataloges von Obliegenheiten kommt gewissen Aufgabengruppen ausserordentliche Bedeutung zu, auf die besonders hingewiesen sei.

1. Im Vordergrund steht die *Selektion*, das heisst die medizinische Auswahl der für den Flugdienst geeigneten Anwärter. Angesichts der durch unser Milizsystem bedingten, langen Dienstzeiten — der Pilot steht bis 15 Jahre in den Frontstaffeln und wird während weiteren 15 Jahren für Spezialaufgaben der Flugwaffe verwendet — muss die Prognose für mindestens 15 Jahre gestellt werden, was ein von andern Luftwaffen abweichendes Selektionsverfahren notwendig macht.

a) In einer kollektiv durchgeführten *Vorselektion* werden Sehschärfe, Farbsehvermögen, Intelligenz, Leistungsvermögen unter Zeitdruck, räumliches Vorstellungsvermögen und allgemeiner Bildungsstand der Anwärter geprüft. Bereits in dieser Vorselektion müssen rund 50 % aller Anwärter abgelehnt werden, weil sie die Voraussetzungen nicht besitzen, um eine Ausbildung auf einem Hochleistungsflugzeug erfolgreich zu bestehen. Allein wegen ungenügender Sehschärfe müssen rund 10 % und wegen ungenügendem Farbsehvermögen rund 5 % der Anwärter von vornherein auf eine Pilotenkarriere verzichten.

b) In der *psychiatrischen Selektion*, die von Fachärzten für Psychiatrie vorgenommen wird, werden im Durchschnitt weitere rund 15 % aller Kandidaten wegen ungenügender psychischer Eignung ausgeschieden.

c) Die *medizinische Selektion* prüft den körperlichen Gesundheits- und Trainingszustand, wobei besonderes Gewicht auf die Funktion der Sinnesorgane gelegt wird.

Röntgenaufnahmen der Lungen, der Wirbelsäule und der Zähne, sowie elektrokardiographische und elektroencephalographische Untersuchungen sind im Routineprogramm begriffen. Diese Untersuchung dauert in der Regel 1 1/2 Tage. Die Ausscheidungsrate liegt hier noch bei rund 10 % aller Kandidaten.

Diese sehr strengen Untersuchungen, in deren Verlauf rund 75 % aller Bewerber ausscheiden, erfolgen im 17. und 18. Altersjahr. Anschliessend besucht der erfolgreiche Anwärter die beiden 14tägigen Kurse der Fliegerischen Vorschulung, wo die rein *fliegerische Selektion* vorgenommen wird. Vor der Rekrutenschule werden diejenigen Kandidaten, welche sich für die Militärfliegerei entschieden haben, nochmals psychiatrisch und medizinisch nachkontrolliert. Erfahrungsgemäss müssen zu diesem Zeitpunkt nochmals gegen 20 % der verbliebenen Anwärter ausgeschieden werden, so dass schliesslich noch 5 % der ursprünglichen Bewerber übrig bleiben.

2. Die zweite wichtige Aufgabengruppe des Fliegerärztlichen Institutes besteht in den laufenden *Flugtauglichkeitsuntersuchungen* und in der *fliegermedizinischen Betreuung der Piloten*.

a) Der Gesundheitszustand des ausgebildeten Piloten muss dauernd und sehr gründlich überwacht werden, denn jede Störung, selbst eine scheinbar kleine und banale Indisposition des Einzelnen kann schwerwiegende Folgen haben. Infolge von Schlafmangel, Erkältungen oder Einnahme von Medikamenten kann z. B. der Blutdruck geringfügig, aber doch soweit herabgesetzt werden, dass die Beschleunigungsfestigkeit im Fluge herabgesetzt wird und die Gefahr eines Kreislaufversagens oder einer Ohnmacht besteht. Sämtliche Piloten haben deshalb einmal im Jahr (Berufspiloten zweimal) eine eingehende *Kontrolluntersuchung* zu bestehen. Ausserdem müssen sie jede Krankheit und jeden Unfall dem Fliegerärztlichen Institut melden. Nach erfolgter Heilung muss sich der Pilot, vor seiner Wiederaufnahme des Flugdienstes, wiederum einer gründlichen Untersuchung unterziehen, bei welcher die Flugtauglichkeit erneut festgestellt werden muss.

b) Auf Grund der medizinischen Forschungen des Fliegerärztlichen Institutes sind besondere *fliegermedizinische Weisungen* erlassen worden, die von den Piloten im Sinn von Präventivmassnahmen befolgt werden müssen. So muss z. B. die minimale Nachtruhe vor einem Flug 7 Stunden betragen und es darf 8 Stunden vor einem Flug kein Alkohol getrunken werden. Gewisse Nahrungsmittel sind für die Morgen- und Mittagsverpflegung nicht zugelassen. Nach der Einnahme von Medikamenten und nach ärztlichen und auch zahnärztlichen Eingriffen bestehen bestimmte Sperrvorschriften.

3. Ein weiteres, sehr wichtiges Aufgabengebiet des Fliegerärztlichen Institutes liegt in der *Unfallverhütung*, soweit diese mit menschlichen Faktoren zusammenhängt. Hieher fallen vor allem:

a) Die *fliegermedizinische Ausbildung der Piloten* muss dazu führen, dass die Piloten die physiologischen Auswirkungen der Beschleunigungen, der Druckdifferenz und des Unterdruckes sowie des Sauerstoffmangels kennen. Sie müssen in der Lage sein, die am eigenen Organismus auftretenden Störungen wahrzunehmen und richtig zu interpretieren und sofort die zweckmässigen Schutzmassnahmen zu ergreifen. Zu diesem Zweck wird vom Fliegerärztlichen Institut in den Schulen ein fliegermedizinischer Theorieunterricht erteilt; auch werden praktische Demonstrationen (z. B. Sauerstoffmangelversuch in der Unterdruckkammer) durchgeführt.

b) *Medizinisch-technische Schutzmassnahmen* werden vom Fliegerarzt in Zusammenarbeit mit dem Flugtechniker beantragt. Sie bestehen insbesondere in der Beschaffung geeigneter Schutzrüstungen (z. B. Helm, Anti-g-Anzug, Druckanzug, Sauerstoffnotanlagen, Schleudersitz usw.).

c) Die *Flugunfallabklärung* besteht darin, dass bei jedem tödlichen Flugunfall ein fliegerärztliches Gutachten erstellt wird. Gegebenenfalls werden auf Grund dieses Gutachtens neue Weisungen an die Besatzungen erlassen oder technische Verbesserungen angeordnet.

4. Ein weiteres, wichtiges Arbeitsfeld des fliegerärztlichen Dienstes liegt in seiner Mitwirkung an der *flugmedizinischen Forschung*. Zu dieser wissenschaftlichen Forschungsarbeit ist das Institut, dank seiner engen Zusammenarbeit mit der Praxis, in hohem Masse befähigt. Ohne Übertreibung darf gesagt werden, dass das fliegerärztliche Institut auf seinem Gebiet Pionierleistungen erbracht hat.

Die Piloten sind die medizinisch bestbetreuten Männer der Schweiz. Der bedeutende Aufwand, den unsere Armee für die fliegerärztliche Betreuung seiner Piloten erbringt, lohnt sich aber, und zwar nicht nur menschlich, indem er zur Erhaltung von Menschenleben beiträgt, sondern auch finanziell und militärisch, indem er dazu beiträgt, die Unfall- und Verlustquote der Flugwaffe, soweit sie menschlich bedingt ist, ausserordentlich niedrig zu halten. Die Statistiken des Institutes sprechen eine deutliche Sprache; sie zeigen, dass es dank seiner Anstrengungen gelungen ist, einen grossen Teil jener Unfälle, die sich nach menschlichem Ermessen vermeiden lassen, auszuschalten. Damit leistet das Institut einen sehr wertvollen Beitrag zur Erhaltung der Schlagkraft unserer Flugwaffe und gleichzeitig unserer Armee.

*Kurz*

## **Delegiertenversammlung des SFV in Basel**

Vier wichtige Zeitpunkte an der diesjährigen Delegiertenversammlung:

*Samstag, 25. April*

1400 – 1630 Delegiertenschiessen im Schiessstand Allschwilerweiher

1700 Delegiertenversammlung in der Aula der Universität  
anschliessend gemeinsames Nachtessen

*Sonntag, 26. April*

0930 Übergabe der neuen Sektionsfahne in der Aula des Völkerkundemuseums

1045 Platzkonzert auf dem Barfüsserplatz durch das Spiel Inf Rgt 22  
anschliessend Bankett im Stadtcasino