

Auswahl von Verkehrsfliegerkandidaten und das Selektionsmittel des Segelfluges

Erfahrungen bei der niederländischen Verkehrsfliegerschule, der «Reichsluftfahrtschule», während der Periode 1951–1959

Von L. A. DE LANGE, Präsident der OSTIV

1. Einführung

Die Analyse von Unfällen und die Statistiken über Regelmäßigkeit und Zuverlässigkeit durchgeführter Flüge liefern den unzweifelhaften Beweis, daß in bezug auf Sicherheit sowohl des zivilen als auch des militärischen Luftverkehrs das menschliche Element – der Pilot – der entscheidendste Faktor ist.

Das Flugzeug an sich bildet zu einem weitaus geringeren Teil eine Ursache für Unfälle. Trotzdem wird der Auswahl und der Prüfung des im Flugzeugbau verwendeten Materials weit mehr Aufmerksamkeit geschenkt als der Auswahl und Prüfung der Kandidaten für den Pilotenberuf. Bei der im allgemeinen relativ kurzen Zeit, die man der Beurteilung von Pilotenanwärtern schenkt, gilt nach wie vor der Grundsatz: «Wir glauben, daß der Kandidat für den Beruf des Verkehrsfliegers geeignet ist; sollte sich aber herausstellen, daß wir uns geirrt haben, dann wird sich dies im Verlaufe der Ausbildung wohl zeigen, und der Kandidat kann dann immer noch entlassen werden!».

Ich frage mich – in Verfolgung dieses Gedankenganges –, ob wir uns wirklich darüber im klaren sind, welche fatalen Folgen es haben kann, wenn man nicht *sicher* weiß, ob der Anwärter den Anforderungen tatsächlich entspricht. Ein Schüler, der nach einer gewissen Ausbildungszeit «entlassen» wird, kann einen Schock erleiden, über den er nur schwer hinwegkommt. Ich habe es oft erlebt, daß diese Leute einen Minderwertigkeitskomplex bekommen – und dies sehr zum eigenen Nachteil wie auch zum Nachteil für die Umwelt –, den sie nicht oder erst sehr spät überwinden. Und stellt sich die Untauglichkeit eines Kandidaten nicht häufig erst nach der Analyse eines von ihm verursachten Unfalls heraus?

Große Kosten und große Risiken, verlorene Flugstunden, Verluste von Menschenleben und Material sind die Folgen eines mangelhaften Auswahlsystems. Es werden doch im Flugzeugbau auch keine Werkstoffe verwendet, von denen man nicht mit *Bestimmtheit* weiß, daß sie den Anforderungen entsprechen! Die Tatsache, daß die Überprüfung von Werkstoffen leichter ist, da es sich dabei um die absolute Feststellung meß- und errechenbarer Werte handelt, darf natürlich keine Veranlassung sein, die Maßstäbe für die Auswahl von Verkehrsfliegerkandidaten zu senken. Wir sollten vom Schüler, der zur Ausbildung zugelassen wird, mit einer an Bestimmtheit grenzenden Wahrscheinlichkeit wissen, daß er für den Pilotenberuf geeignet ist.

2. Die Auswahl von Verkehrsfliegerkandidaten für die Zulassung zur Reichsluftfahrtschule

Für die Aufnahme in die Reichsluftfahrtschule muß der Kandidat folgenden Anforderungen genügen:

- a) am 1. Juli des Aufnahmejahres nicht jünger als 17 und noch nicht 21 Jahre alt sein;
- b) das Abschlußzeugnis einer Schule besitzen, welches zum Studium der exakten Fächer an einer Universität oder an einer technischen Hochschule (wie z. B. der ETH) berechtigt;

- c) eine solche physische Konstitution besitzen, daß er den Anforderungen der körperlichen Eignung zum Verkehrsfliegerberuf genügt und aller Wahrscheinlichkeit nach auch künftig dauernd entsprechen wird¹;
- d) die Struktur seiner Persönlichkeit muß die Erwartung erwecken, daß er sich zu einem guten und zuverlässigen Flugkapitän in der Zivilluftfahrt entwickeln wird;
- e) eine normale Veranlagung zum Führen eines Flugzeuges besitzen, mit anderen Worten über eine gute «Flughand» verfügen.

Die Verantwortung für das Treffen einer richtigen Wahl aus den Kandidaten, die sich vor dem 1. April eines bestimmten Jahres für die Ausbildung zum Verkehrspiloten gemeldet haben, trägt ein Selektionsausschuß. Dieser Ausschuß ist zusammengesetzt aus dem Direktor der Reichsluftfahrtschule, dem Direktor des Flugbetriebes der KLM, dem Leiter der Prüfungsabteilung des Nationalen Flugmedizinischen Zentrums, einem Fliegerarzt der KLM und dem wissenschaftlichen Direktor des Niederländischen Instituts für Psychotechnik. Als Berater des Ausschusses treten auf: der Leiter der psychotechnischen Prüfung, der Chef-Link-Trainer-Lehrer und der Cheffluglehrer, dem die Flugselektion obliegt.

Da die Anmeldefrist für die Zulassung zur Reichsluftfahrtschule in einem bestimmten Jahr jeweils am 1. April abläuft, werden sich nahezu alle Kandidaten zur Zeit ihrer Anmeldung – gewöhnlich zwischen dem Monat September und dem 1. April – in der Abitur-Examenklasse befinden und daher noch nicht im Besitze eines der unter b) verlangten Zeugnisse sein.

Im Zusammenhang mit dem zeitraubenden Charakter der Eignungsprüfung für die Kandidaten wird jedoch mit jenen, von denen auf Grund guter Zensuren und Auskünfte der Direktion der Schulen erwartet werden darf, daß sie mit guten Noten – besonders für Mathematik und Physik – die Abschlußprüfung bestehen werden, schon kurz nach der Anmeldung mit der Vorselektion angefangen, nämlich mit der flugmedizinischen (*einen* Tag) und mit der psychotechnischen Prüfung (*einen* Tag).

Die übrigen Anmeldungen werden erst behandelt, wenn die Kandidaten die unter b) genannte Bedingung völlig erfüllen.

Es hat sich in der Praxis herausgestellt, daß dieses System die Schulergebnisse der Kandidaten im letzten Jahr des Studiums günstig beeinflusst. Schüler, deren Schulzeugnis zu Weihnachten derart ausfällt, daß ihre Anmeldung noch

¹ Infolge der ungeheuren Beträge, welche der Staat in die Ausbildung und die KLM in den Fortbildungsunterricht des Verkehrspiloten investieren, sowie der schweren Belastung, welche die Pensionskasse der KLM durch Flieger erleiden würde, die nach verhältnismäßig kurzer Zeit dienstunfähig erklärt werden, ist es notwendig, an den Verkehrsfliegeranwärter (mit anderen Worten am Anfang seiner möglichen Fliegerlaufbahn) höhere Anforderungen zu stellen als jene, welche laut Gesetz für den Flugzeugführerschein als Verkehrspilot notwendig sind.

Ein kleiner körperlicher Fehler beim Kandidaten – so geringfügig, daß dieser doch noch vollauf den Anforderungen für körperliche Eignung zum Verkehrspiloten (auch ICAO-Anforderungen für Airline Transport Pilot) genügt –, welcher auf Grund der medizinischen Wissenschaft eine Progressivitätstendenz hat, führt gewöhnlich zu einer Untauglichkeitserklärung für die Zulassung zur Reichsluftfahrtschule, obwohl der Anwärter sich zur Zeit der Untersuchung körperlich noch vollkommen zum Verkehrspiloten eignen würde.

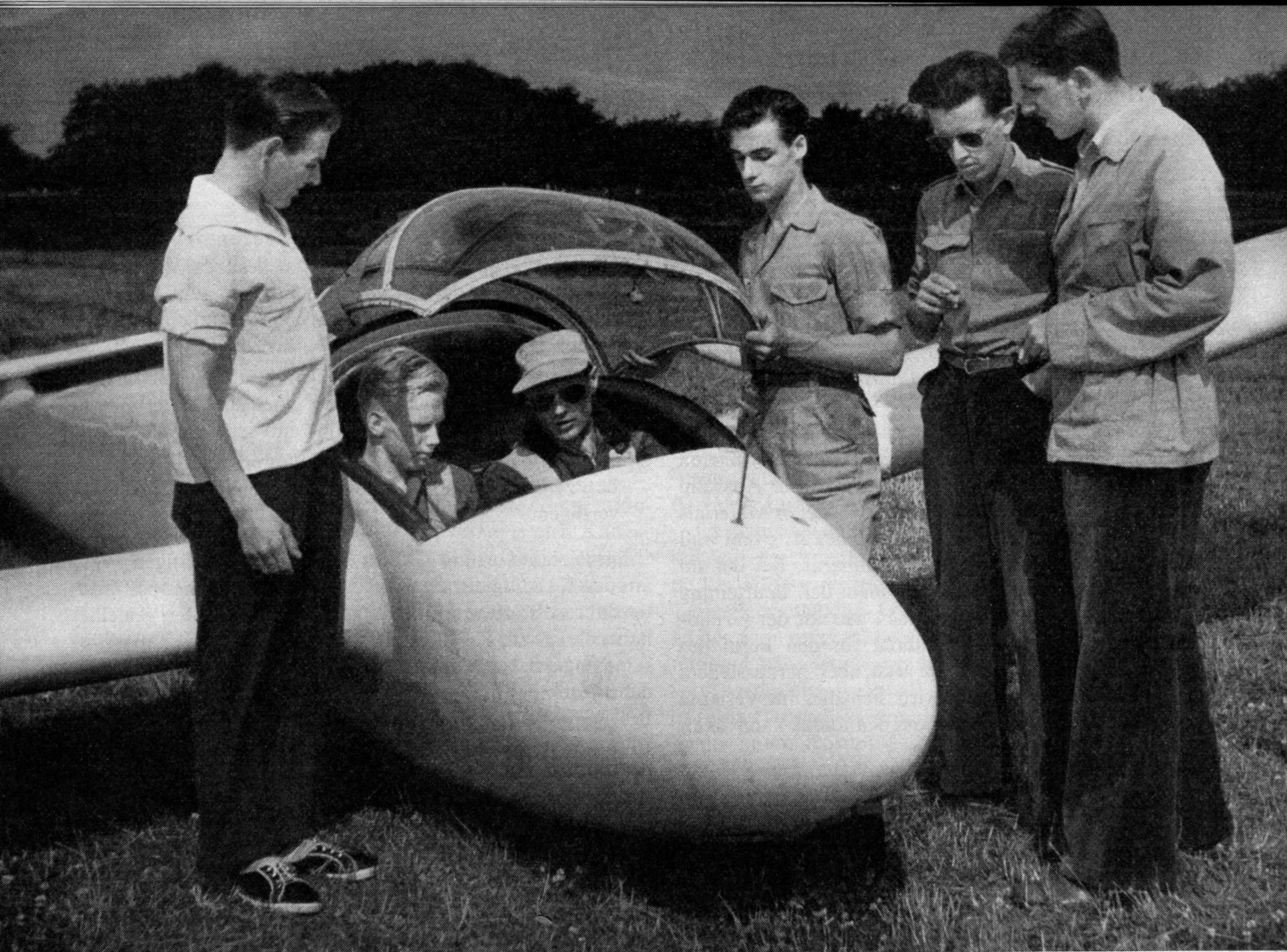


Abb. 1 Segelfliegen ist ein Selektionsmittel par excellence für die Auswahl von Schülern für eine Verkehrsfliegerschule

nicht behandelt werden kann, erscheinen oft mit einem dermaßen verbesserten Zeugnis zu Ostern oder mit einer solch schönen Liste der Abgangsprüfung beim Sekretär des Selektionsausschusses, daß überhaupt keine Bedenken mehr bestehen, mit der Selektion anzufangen.

Es erübrigt sich, zu erwähnen, daß die Selektionsprozedur abgebrochen wird mit jenen «vorgezogenen» Kandidaten, von denen sich hinterher – bei der Abschlußprüfung – herausstellt, daß sie den gehegten Erwartungen nicht entsprechen.

Die auf Grund des bisher Gesagten dafür in Betracht kommenden Kandidaten werden zunächst zum «Nationalen Flugmedizinischen Zentrum» in Soesterberg geschickt, wo sie einer gründlichen Untersuchung in bezug auf ihre *körperliche Kondition* unterzogen werden.

Der Bericht dieser Untersuchung geht an die beiden medizinischen Mitglieder des Selektionsausschusses, die nach gemeinschaftlicher Beratung feststellen, ob der Kandidat der unter c) genannten Anforderung genügt. Sie setzen den Sekretär des Selektionsausschusses sofort von ihrer Entscheidung in Kenntnis, der die Fortsetzung der Selektionsprozedur für die mit gutem Ergebnis beurteilten Kandidaten veranlaßt und die Prozedur für die untauglich befundenen Kandidaten einstellt.

Damit nun unter den körperlich tauglichen Kandidaten die richtige Auswahl getroffen werden kann, muß der Selektionsausschuß sich noch ein Bild von der *Struktur seiner Persönlichkeit* machen können (Anforderung genannt unter

d) und einen Eindruck gewinnen über die *Flugveranlagung* des Kandidaten (Bedingung erwähnt unter e).

Es ist die feste Überzeugung des Verfassers, daß diese Angaben am besten ermittelt werden können während einer *längeren, zwanglosen* Beobachtung in einem *Luftfahrtmilieu*, wo der Kandidat sich aktiv, aus reiner Freude am *Fliegen als Sport* beteiligt.

Ein solches Milieu nun findet man in der Segelfliegergemeinschaft. Am *Segelfliegen* können sich die jungen Leute bereits einige Jahre vor dem Alter, in dem sie zum Motorflieger ausgebildet werden können, beteiligen, während die heutzutage allenthalben angewandte Doppelsitzerschulmethode es den erfahrenen Segelfluglehrern ermöglicht, sich ein gründliches Urteil über die Flugveranlagung und über das fliegerische Gefühl des Kandidaten zu bilden.

Außerdem bieten die verschiedenen Tätigkeiten, welche in einem Segelfliegerklub ausgeübt werden müssen – ein Flugschüler hat dort nicht nur zu fliegen, sondern er muß auch anderen dazu verhelfen (Teamwork) – eine ausgezeichnete Gelegenheit, um die Charaktereigenschaften zu beobachten, welche während des Flugunterrichts in der Luft nicht so leicht entdeckt werden können.

Kurz und gut, vorausgesetzt, daß es für einige Jahre praktiziert wird – und nicht nur im Rahmen eines kurzen Kurses auf einer Segelfliegerschule –, ist das Segelfliegen die Methode par excellence zur Beurteilung und Vorauswahl künftiger Verkehrspiloten.

Eine Ausbildung zum Segelflieger vor der Anmeldung für die Zulassung zu einer Verkehrsfliegerschule bietet dem Kandidaten obendrein noch den Vorteil, daß, falls es sich zeigt, daß er die Voraussetzungen für einen Verkehrspiloten nicht erfüllt oder er feststellt, daß Fliegen ihm nicht das gibt, was er erwartet hat, er sich ohne viel Aufhebens aus der Segelfliegerwelt zurückziehen kann; er gibt dann einen *Sport* auf, ist jedoch für seine Umgebung nicht untauglich für einen *Beruf* befunden.

Wenn der Kandidat während des letzten Teils der Periode, da er aktiv am Segelfliegen teilnimmt – vor seiner Anmeldung zur Verkehrsfliegerschule –, eine Ausbildung im *Instrumentfliegen* unter Verwendung eines Linktrainers erhält (z. B. in einem Kurs von 10 bis 12 Stunden), wobei ich vorausschicken möchte, daß der Unterricht für die Kandidaten und die Durchführung des Beobachtungssystems durch oder unter Aufsicht von *Linktrainerlehrern mit Erfahrung in der Ausbildung von Verkehrsfliegern* zu geschehen hätte, dann hat man mit dem Segelfliegen meines Erachtens das denkbar beste und wirksamste Selektionssystem.

Es hat sich nämlich gezeigt, daß ein sachverständiger Linktrainerlehrer mit Hilfe des Linktrainers schon frühzeitig wahrnehmen kann, ob ein Schüler, der im übrigen ein elementares Schulflugzeug zufriedenstellend fliegen kann, auch auf den komplizierteren Flugzeugen der fortgeschrittenen Ausbildung – wo die Zahl der zu verrichtenden Handlungen so viel größer und das Instrumentenbrett so viel komplizierter ist – durchkommen wird.

Gerade weil man mit Hilfe eines Linktrainers ersehen kann, ob ein Kandidat auch ein optisches Feld von großem Umfang und großer Differenzierung wird beherrschen können – was sich beim Fliegen mit den im allgemeinen wenig komplizierten Segelflugzeugen nicht herausstellt –, bildet die Einführung eines Linktrainingkurses während der Segelflugperiode eine ausgezeichnete Ergänzung zur Beurteilung des Kandidaten.

Zur Einführung eines solchen Linktrainingkurses während des Segelfliegens ist man jedoch auch in den Niederlanden im allgemeinen noch nicht gekommen.

Kehren wir zur Selektionsprozedur der Reichsfluffahrtsschule zurück, so sei noch erwähnt, daß der Selektionsausschuß schließlich jährlich zwischen den Monaten Juli und September einige Male zur Beurteilung der Resultate der in der Selektion übriggebliebenen Kandidaten zusammenkommt (d. h. Kandidaten, welche die vollständige Selektionsprozedur mit einem scheinbar nicht ungenügenden Endergebnis absolviert haben¹), um daraus – u. a. unter Berücksichtigung des künftigen Bedarfes an Verkehrspiloten bei der KLM – eine Wahl zu treffen.

Die «Übriggebliebenen» müssen in diesen Sitzungen vor dem Selektionsausschuß erscheinen, damit die Mitglieder des Ausschusses – *in einem Gespräch von etwa 15 Minuten* – noch einen persönlichen Eindruck von den Kandidaten gewinnen können, aus denen sie letzten Endes ihre Wahl treffen².

¹ Falls die vorherigen Untersuchungen zu einem ausgesprochen ungenügenden Resultat geführt haben, wird die Selektionsprozedur mit dem Kandidaten eingestellt.

Segelflieger-Kandidaten, deren Segelflugausbildung günstig beurteilt wurde und die genügende Resultate bei der psychotechnischen Untersuchung und dem Linktrainingstest erreicht haben, brauchen seit 1957 *nicht mehr an den Flugproben teilzunehmen*, da ein solcher Kandidat in den vorhergehenden Jahren niemals ein ungenügendes Ergebnis bei den Flugproben zu verbuchen hatte.

² Die Kosten der verschiedenen Untersuchungen, einschließlich der damit verknüpften Reisen, gehen auf Rechnung der Reichsfluffahrtsschule.

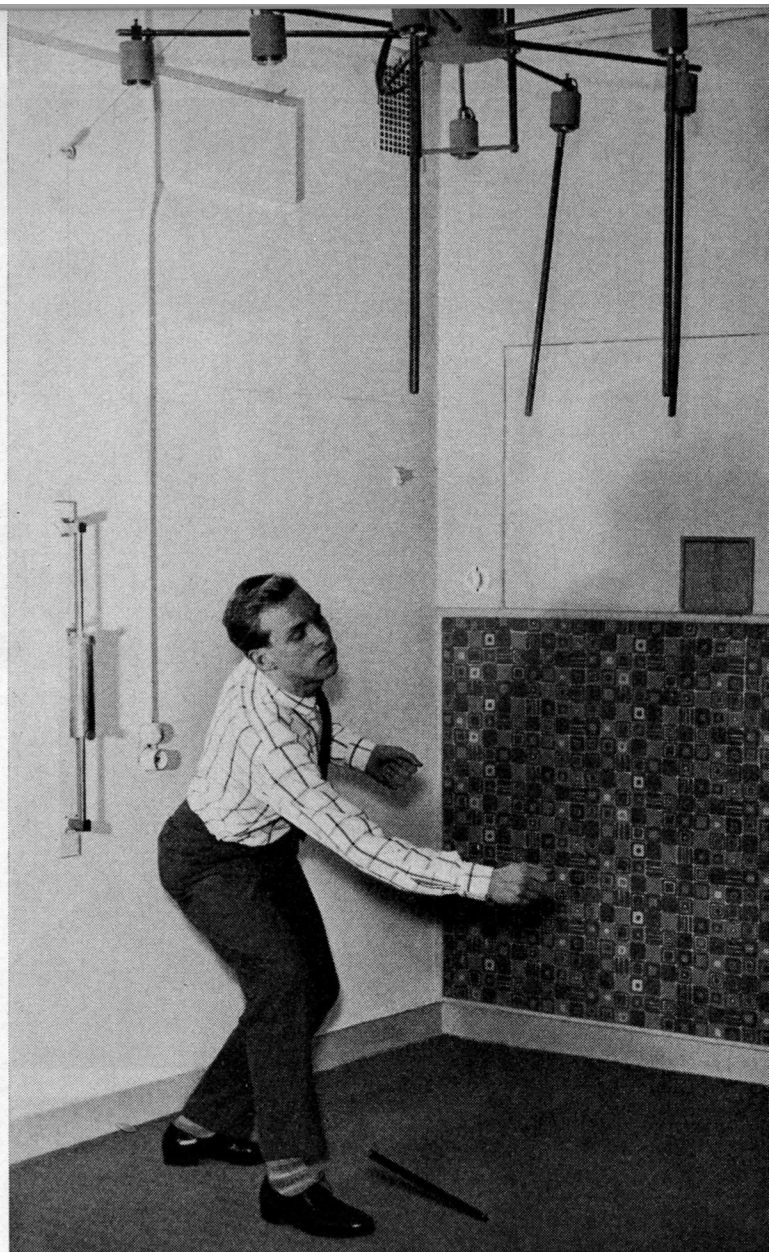


Abb. 2. Die Fallstabprobe der psychotechnischen Untersuchung

Die *eigentliche Selektion*, d. h. die Durchführung einer Untersuchung jener Kandidaten, die *theoretisch genügend vorgebildet* (Anforderung b) und *medizinisch geeignet* (Anforderung c) sind, findet in drei aufeinanderfolgenden Etappen statt:

- a) Psychotechnische Untersuchung;
- b) Linktrainingstest;
- c) Flugproben.

3. Die Untersuchungen der Selektion

a) Psychotechnische Untersuchung

In den ersten 30 Jahren der Fliegerei begnügte man sich im allgemeinen mit der Beantwortung der Frage: «Ist der Kandidat *körperlich* zum Verkehrsfliegerberuf geeignet und hat er eine genügende *Veranlagung zum Führen* eines Flugzeuges?»

Die rasche Entwicklung moderner Flugzeuge mit ihren hohen Geschwindigkeiten, der Unzahl von Instrumenten und der große Fortschritt, der auf dem Gebiet der Verbesserung von Navigation und Bodeneinrichtungen gemacht wurde, welche die Durchführung von Langstreckenflügen unter schlechtesten Wetterbedingungen ermöglicht, haben



Abb. 3. Die vielen Instrumente, Knöpfe und Hebel der Beechcraft D-18-S, zweimotoriges Ausbildungsflugzeug der Reichsluftfahrtschule

Abb. 4. Linktrainingstest



dazu geführt, daß der charakterlichen Eignung immer mehr Bedeutung für Sicherheit und Regelmäßigkeit im Luftverkehr beigemessen werden muß.

In den Niederlanden wurde vom «Niederländischen Institut für Psychotechnik» in Utrecht, durch Überprüfung einer großen Zahl von erfolgreichen, weniger erfolgreichen und als ungeeignet befundenen Verkehrsfliegern und eine Analyse dieser Versuchsergebnisse wertvolle Arbeit geleistet für die Ermittlung derjenigen Elemente der Persönlichkeitsstruktur – und die daran zu stellenden Anforderungen –, welche für einen zuverlässigen Flugkapitän maßgebend sind.

Der erste Schritt der *eigentlichen Selektion* ist denn auch die Untersuchung der Persönlichkeitsstruktur im Laboratorium des Niederländischen Instituts für Psychotechnik.

Das Resultat dieser Untersuchung, welche, wie gesagt, einen Tag in Anspruch nimmt, wird in einem Bericht niedergelegt, wobei zuerst ein allgemeines Bild vom Charakter des Kandidaten gegeben wird und man sich, wenn möglich, über seinen Sinn zur Wirklichkeit, über seine emotionelle Reife und über sein Verhältnis zu sich selber und seinen Mitmenschen äußert.

Darauf folgt dann eine Beschreibung der Persönlichkeitsstruktur anhand folgender Punkte:

1. Intelligenz

- a) Verstandesschärfe, Klarheit des Denkens, Phantasie, Vorstellungsvermögen, Auffassungsgabe;
- b) Common Sense (gesunder Menschenverstand), praktischer Sinn;
- c) geistige Rührigkeit, Koordinationsgabe.

2. Anpassungsvermögen und Qualitäten

- a) Verkehr mit Menschen, Schnelligkeit der Anpassung;
- b) Schnelligkeit der Umstellung, Gabe, sich wechselnden Verhältnissen und Ereignissen anzupassen;
- c) Panik.

3. Verteilung der Aufmerksamkeit

Übersicht, Integration (Organisierung des Wahrnehmungsfeldes), Bewußtseinsgrad (Maß der Kontinuität in unbewußter Konzentration angesichts des Wahrnehmungsfeldes).

4. Verantwortungsbewußtsein

Ernsthaftigkeit, Rechtschaffenheit, Loyalität.

5. Selbstvertrauen

Moral, Sicherheit des Auftretens und Handelns.

6. Ausgeglichenheit

Solidität der Charakterstruktur, Vitalität, Nervosität.

7. Einstellung gegenüber der Aufgabe

Begeisterung.

Der Bericht des Niederländischen Instituts für Psychotechnik schließt immer mit der Wiedergabe der Erwartung in Hinsicht auf die Resultate während der *Ausbildung* sowie hinsichtlich der Eigenschaften des Kandidaten als *Verkehrsflieger* bzw. als *Flugkapitän*.

b) Linktrainingstest

Bis 1951 wurde die Veranlagung für den Verkehrsfliegerberuf außer psychotechnisch nur während der Flugproben auf dem elementaren Ausbildungsflugzeug der Reichsluftfahrtschule geprüft, welche 10–12 Stunden in Anspruch nahmen.



Abb. 5. Das künftige Selektions- und einmotorige Schulflugzeug der Reichsluftfahrtschule, SAAB-Safir 91 D mit 4-Zylinder-Lycoming 0-360-A1A, 180 PS und Luftschaube mit gleichbleibender Drehzahl

Es hatte sich aber in den vorhergehenden Jahren herausgestellt, daß manche Schüler, die ein gutes Resultat auf den einmotorigen Flugzeugen (Tiger Moth und Harvard) verbuchten, nach etwa eineinhalb Jahren auf dem zweimotorigen Flugzeug Beechcraft D 18-S ungenügende Fortschritte erzielten.

Ein Studium dieses Phänomens förderte zutage, daß gerade diese Schüler schon während der ersten Monate ihrer Ausbildung ungenügende Zensuren beim Linktraining bekamen.

Diese Schüler, die eine «gute Flughand» besaßen – wodurch sie unter VFR-Umständen und bei der Steuerung von Flugzeugen, welche nicht mit vielen Instrumenten, Knöpfen und Hebeln ausgerüstet waren (Abb. 3), normale Resultate verbuchten –, verfügten nicht über die erforderlichen Fähigkeiten zur Beherrschung eines optischen Feldes von großem Umfang und Differenzierung; ihnen fehlte das notwendige Koordinationsvermögen, schnell und wirksam zu handeln.

Auf Grund dieser Erfahrung wurde ab 1951 in die Selektion – vor den Flugproben – ein Linktrainingstest eingeführt, bei welchem die Aufgaben anfänglich sehr einfach sind (Flugzeug in horizontaler Lage halten, einen bestimmten Kurs halten, eine Kurve ersten Grades ausführen usw.), sich jedoch nach und nach erschweren.

Während des Linktrainingstests von 10 Stunden (täglich höchstens eine Stunde) werden nicht nur die Resultate der Aufgaben beurteilt, sondern auch die Art und Weise, in welcher der Kandidat an diese herangeht, eine Art pseudo-psychotechnischen Tests mit dem Linktrainer als Testgerät.

Im Bericht, den die Linktrainerabteilung der Reichsluftfahrtschule über den Kandidaten erstattet, werden – außer einem allgemeinen Eindruck der Persönlichkeit des Kandidaten und einer Prognose über die Eignung des Kandidaten zum Verkehrsfliegerberuf – nachfolgende Punkte besonders betrachtet:

1. Koordinationsvermögen;
2. Antizipierendes Vermögen;
3. Reaktionsvermögen;

4. Organisationsvermögen (Planung);
5. Initiative (Unternehmungslust, Entschlußkraft);
6. Selbstvertrauen;
7. Motorik;
8. Intelligenz;
9. Haltung in bezug auf die Arbeit;
10. Ordnungssinn.

c) Flugproben

Je nach den beim Segelfliegen, bei der psychotechnischen Untersuchung und beim Linktrainingstest erzielten Ergebnissen haben sich die Kandidaten – während 0–12 Stunden – Flugproben auf dem einmotorigen Schulflugzeug der Reichsluftfahrtschule zu unterziehen (in den kommenden Jahren auf dem SAAB-Safir 91 D)¹.

Anhand eines festen Ausbildungsschemas werden folgende Punkte beurteilt und in einem Bericht für den Selektionsausschuß niedergelegt:

Beurteilungspunkte	Bewertung	Beurteilungspunkte	Bewertung
1. Fliegerisches Gefühl		8. Verteilung der Aufmerksamkeit	
2. Start und Steigen		9. Initiative	
3. Kurven allgemein		10. Begeisterung	
4. Circuit und Anflug		11. Persönlichkeit	
5. Landen		12. Betragen	
6. Steuerbewegungsfeinheitsgefühl		13. Luftkrank	
7. Reaktion			

Schließlich wird in einer Schlußfolgerung ein allgemeiner Eindruck des Kandidaten gegeben und eine Prognose

¹ Erfahrungsgemäß beträgt die Flugdauer bei den Flugproben für Nicht-Segelflieger durchschnittlich 7 Stunden 25 Minuten und für Segelflieger 5 Stunden 20 Minuten, wodurch außer einer Kostenersparnis auch noch eine geringere Beanspruchung der Flugschule in den vollbeschäftigten Sommermonaten erzielt wird.

Psycho- technik	Link- training	Flug- proben	Anzahl				%
			1955	1956	1957	Total	
☐☐☐☐	☐☐☐☐	☐☐☐☐	7	25	39	71	24
☐☐☐☐	☐☐☐☐	■	3	1	4	8	3
☐☐☐☐	■	☐☐☐☐	2	10	24	36	12
☐☐☐☐	■	■	13	18	22	53	18
■	☐☐☐☐	☐☐☐☐	3	22	20	45	15
■	☐☐☐☐	■	0	5	6	11	4
■	■	☐☐☐☐	1	12	12	25	8
■	■	■	6	32	10	48	16
			35	125	137	297	100

Psycho- technik	Link- training	Flug- proben	Anzahl				%
			1955	1956	1957	Total	
☐☐☐☐	☐☐☐☐	☐☐☐☐	7	25	39	71	24
■	■	■	6	32	10	48	16
			13	57	49	119	40
☐☐☐☐	☐☐☐☐		10	26	43	79	27
■	■		7	44	22	73	24
			17	70	65	152	51
☐☐☐☐		☐☐☐☐	9	35	63	107	36
■		■	6	37	16	59	20
			15	72	79	166	56
	☐☐☐☐	☐☐☐☐	10	47	59	116	39
	■	■	19	50	32	101	34
			29	97	91	217	73

☐☐☐☐ genügend ■ ungenügend

Abb. 6. Die Korrelation zwischen den unterschiedlichen Selektionsresultaten, auf Grund von Erfahrungen mit Kandidaten, welche die vollständige Selektionsprozedur in den Jahren 1955, 1956 und 1957 durchlaufen haben.

über seine Eignung für die Ausbildung zum Verkehrsflieger an der Reichsluftfahrtschule aufgesetzt.

Abbildung 6 zeigt die Wechselbeziehung, welche – auf Grund von Erfahrungen mit Kandidaten, welche die vollständige Selektionsprozedur in den Jahren 1955, 1956 und 1957 durchlaufen haben – zwischen den Selektionsresultaten besteht.

Sogleich kann schon gefolgert werden, daß 12% der Kandidaten, welche die *psychotechnische* Untersuchung und die *Flugproben* erfolgreich durchstanden, beim Linktrainingstest versagten.

Überdies zeigt sich, daß nur für 40% der Kandidaten eine eindeutige Übereinstimmung in der Bewertung der verschiedenen Untersuchungen besteht (24% genügend; 16% ungenügend).

Da 24% der Kandidaten, welche die vollständige Selektionsprozedur durchlaufen haben, eine zu geringe Anzahl Schüler ergibt, wird in den meisten Fällen auf Grund einer *Abschätzung* (Diskussion im Selektionsausschuß) der *positiven* und *negativen Ergebnisse* eine Wahl getroffen werden müssen, und es wird denn auch aus diesem Grunde – wenigstens vorläufig nicht – auf keine der Selektionsuntersuchungen verzichtet werden können.

4. Erfahrungen bei der Reichsluftfahrtschule mit Segelfliegern und Nicht-Segelfliegern bei der Selektion und während der Ausbildung in der Periode 1951–1959

Obwohl das Segelfliegen nicht zur eigentlichen Selektion für die Zulassung zur Reichsluftfahrtschule gehört – der Kandidat nimmt ja freiwillig am Segelfliegen teil – und die Kandidaten, die eine Ausbildung zum Segelflieger bekommen haben, derselben Selektionsprozedur unterzogen werden wie die Nicht-Segelflieger (ausgenommen der Fall erwähnt in der Fußnote auf der dritten Seite), berücksichtigt der Selektionsausschuß selbstverständlich auch die Beurteilung der Segelfluglehrer, niedergelegt in einem Bericht des Königlich-niederländischen Vereins für Luftfahrt (KNVvL).

In diesem Bericht werden folgende Punkte besonders gewertet:

Beurteilungspunkte	Bewertung	Beurteilungspunkte	Bewertung
1. Selbstvertrauen		7. Fliegerisches Gefühl	
2. Verantwortungsbewußtsein		8. Reaktion	
3. Interesse		9. Verteilung der Aufmerksamkeit	
4. Kameradschaftsgeist		10. Koordination	
5. Initiative		11. Praktische Intelligenz	
6. Betragen		12. Technische Einsicht und technisches Interesse	

Eine kurze Beschreibung seiner Laufbahn als Segelflieger wird gegeben und eine Prognose über die Eignung des Kandidaten für die Ausbildung zum Berufspiloten aufgestellt, während häufig die Möglichkeit von Verkehrsflieger- oder Militärliegerausbildung einzeln betrachtet wird.

Durch einen langjährigen Vergleich der Resultate von *Segelfliegern* und *Nicht-Segelfliegern*, sowohl angesichts der Auswahl als auch im Hinblick auf die Fortschritte an der Reichsluftfahrtschule, kann man schon heute einen Eindruck des Wertes des Segelfliegens als Selektionsmittel gewinnen. Es ist dabei ein glücklicher Umstand, daß sich unter den Kandidaten mehr und mehr Segelflieger befinden.

Dadurch, daß sie dieselbe Selektionsprozedur zu absolvieren haben wie die Nicht-Segelflieger, erhält man wertvolle statistische Angaben und werden sich zweifelsohne noch viele Unvollkommenheiten im jungen System der Segelflugbeurteilung aufdecken, welche zu einer Perfektion desselben führen können.

Während der Periode 1951 bis einschließlich 1958 haben sich für die Zulassung zur Reichsluftfahrtschule gemeldet:

1877 Nicht-Segelflieger und 360 Segelflieger.

Von diesen genügten – zu Anfang oder kurz nach dem Beginn der eigentlichen Selektion¹ – entweder nicht der in Abschnitt 2 unter b) erwähnten Anforderung in bezug auf die *theoretische* Vorbildung oder der in Abschnitt 2 unter c) genannten Anforderung im Hinblick auf die *körperliche* Eignung oder haben sich vor oder auf halbem Weg der eigentlichen Selektion zurückgezogen 870 Nicht-Segelflieger und 148 Segelflieger, so daß in Selektion genommen wurden:

1037 Nicht-Segelflieger und 212 Segelflieger.

Von diesen konnten als Schüler zur Reichsluftfahrtschule zugelassen werden:

179 Nicht-Segelflieger und 121 Segelflieger.

In nachstehender Tabelle sind die Selektionsergebnisse der Kandidaten «Nicht-Segelflieger» und der Kandidaten «Segelflieger», welche in den einzelnen Jahren der Reihe 1951 bis einschließlich 1958 erzielt wurden, ausgedrückt in Prozenten, wiedergegeben.

Außerdem sind in diese Tabelle die Prozentsätze Schüler-«Segelflieger» aufgenommen, berechnet bezüglich der

Gesamtzahl, welche in jenen Jahren zur Reichsluftfahrtschule zugelassen werden konnte.

In Abbildung 7 sind die in der vorangehenden Tabelle enthaltenen Zahlenwerte graphisch wiedergegeben.

Aus dieser graphischen Darstellung ist zunächst ersichtlich, daß der Verlauf der fett gezeichneten Kurve (*Segelflieger*) dem der dünn gezeichneten Kurve (*Nicht-Segelflieger*), was die Schwankungen betrifft, ziemlich gut folgt. Wäre das Selektionsresultat der Kandidaten «Segelflieger» im Jahre 1957 nicht so hoch gewesen (74,4 %), sondern zum Beispiel 50 %, dann hätte sich dies noch deutlicher gezeigt.

Der ziemlich wechselnde Verlauf der beiden Kurven ist die Folge eines in den letzten acht Jahren variierenden Bedarfes an Verkehrsfliegern, der bei der KLM bestand, und dessen Ursache sich aus Faktoren ergab wie den Schwierigkeiten mit den Garuda Indonesian Airways, denzufolge kurzfristig viele KLM-Flieger aus Indonesien in die Heimat zurückkehren mußten, wie auch die ziemlich unerwartete Vergrößerung der KLM-Luftflotte, die Ende 1955/Anfang 1956 beschlossen wurde, und der befürchtete internationale Rückgang in den Jahren 1957/1958.

Bezeichnung in Abbildung 7	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	Im Durchschnitt
Die Anzahl Kandidaten «Nicht-Segelflieger», welche zur Reichsluftfahrtschule zugelassen werden konnte, ausgedrückt als Prozentsatz der Anzahl Kandidaten «Nicht-Segelflieger», welche die Selektion durchlief ¹ .	28,0	22,8	13,8	6,3	3,4	29,4	21,6	10,0	17,3 %
Die Anzahl Kandidaten «Segelflieger» ² , welche zur Reichsluftfahrtschule zugelassen werden konnte, ausgedrückt als Prozentsatz der Anzahl Kandidaten «Segelflieger», welche die Selektion durchlief.	90,9	82,4	63,2	48,3	41,7	63,3	74,4	30,2	57,1 %
Die Anzahl Kandidaten «Segelflieger», welche zur Reichsluftfahrtschule zugelassen werden konnte, ausgedrückt als Prozentsatz der Gesamtzahl Kandidaten ³ , die in die Reichsluftfahrtschule aufgenommen werden konnten.	25,0	28,0	36,4	60,9	83,3	38,8	44,6	46,4	40,3 %

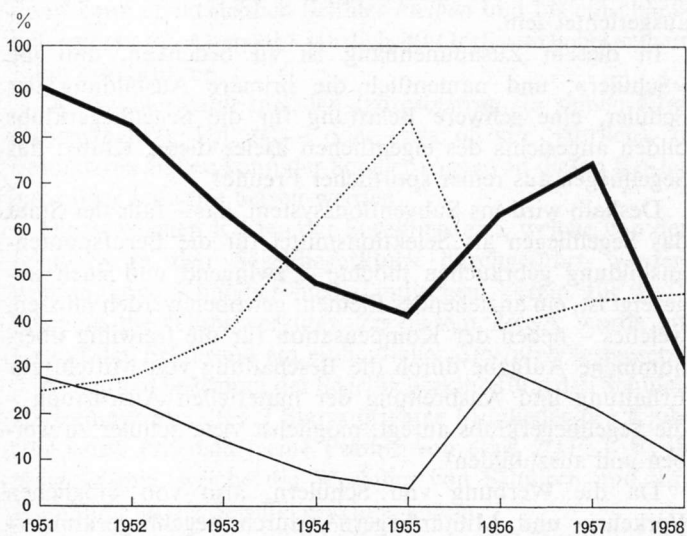


Abb. 7

¹ Unter Selektion werden hier psychotechnische Untersuchung, Linktrainingtest und Flugproben verstanden.

² Kandidaten, die vom Königlich-niederländischen Verein für Luftfahrt für die Ausbildung zum Verkehrsflieger empfohlen wurden.

³ Es betrifft dies die Gesamtzahl der «Nicht-Segelflieger» und der vom Königlich-niederländischen Verein für Luftfahrt empfohlenen Segelflieger.

Der nahezu parallele Verlauf der beiden Kurven weist darauf hin, daß die «Wahlgrenze» durchwegs erhöht oder erniedrigt wurde, so daß diese Einflüsse in beiden Kandidatenkategorien ihren Widerhall fanden.

Es gibt selbstverständlich einen Zusammenhang zwischen den oben erläuterten Kurven und der punktierten Kurve. Diese Kurve nämlich bestimmt folgenden Vergleich:

$$z = \frac{100}{1 + b/a \cdot Y/X} \%$$

In diesem Vergleich bezeichnet b/a das Verhältnis der Ordinaten der dünn bzw. der fett gezeichneten Kurve, während Y/X das Verhältnis zwischen der Anzahl der in Selektion genommenen Kandidaten «Nicht-Segelflieger» (Y) und «Segelflieger» (X) darstellt.

Bei einem gleichbleibenden Verhältnis Y/X müßte die punktierte Kurve *ansteigen*, wenn das Verhältnis b/a *kleiner* wird oder – wenn wir den nahezu gleichen Verlauf der fett und der dünn gezeichneten Kurve betrachten ($a-b$ nahezu *konstant*) – sogar wenn diese *beiden* Kurven eine *Senkung* zeigen.

Obwohl das Verhältnis Y/X nicht vollständig konstant war, ist dieser «entgegengesetzte» Verlauf doch wahrzunehmen, und zwar bis 1956, einem Jahr, nach welchem die fett

und die dünn gezeichnete Kurve *nicht* länger denselben Verlauf zeigen.

Die Zahlen in der letzten Spalte der vorangehenden Tabelle deuten darauf hin, daß im Durchschnitt die Aussicht auf Aufnahme in der Reichsluftfahrtschule für Kandidaten, die eine Segelflugvorbildung und jene, die keine solche gehabt haben, bestimmt wird durch die Verhältniszahl:

$$\frac{57,1}{17,3} = 3,3$$

Daher hat ein Kandidat «Segelflieger» eine *3,3mal* größere Aussicht, die Selektion erfolgreich zu bestehen als ein Kandidat «Nicht-Segelflieger».

Während der Periode 1951 bis einschließlich 1954¹ sind der Ausbildung an der Reichsluftfahrtschule enthoben worden wegen:

	Nicht-Segelflieger	Segelflieger
1. ungenügender theoretischer Fortschritte	4,2 %	4 %
2. körperlicher Untauglichkeit	5,2 %	4 %
3. ungenügender Fliegerveranlagung	7,3 %	2 %
	16,7 %	8 %

Diese Resultate sind durchaus erklärlich:

- Zu 1: Es gibt keinen Grund, weshalb Segelflieger eine bessere theoretische Veranlagung als Nicht-Segelflieger haben sollten.
- Zu 2: Segelflieger werden auch bereits während der Segelfliegerausbildung medizinisch geprüft (siehe Abschnitt 5, Seite 347); ihre Eignung ist also nicht von einer an einem beliebigen Tag unter bestimmten Umständen stattfindenden Prüfung abhängig.
- Zu 3: Die dauernde Beobachtung des Segelfliegers während seiner «Laufbahn» als Segelflieger verbürgt eine bessere Selektion, als dies – während der verhältnismäßig kurzen Beobachtungsperiode – an der Reichsluftfahrtschule möglich ist.

Ergebnis²

Nur $(1,000 - 0,167) \times 17,3 = 14,4\%$

der in Selektion genommenen *Nicht-Segelflieger* erwerben den Flugzeugführerschein als Verkehrspiloten.

Dieser Prozentsatz beträgt für *Segelflieger*:

$$(1,00 - 0,08) \times 57,1 = 52,5\%$$

5. Organisation und Finanzierung des Selektionsmittels Segelfliegen

Will man vom Segelfliegen als Selektionsmittel für die Ausbildung zum Verkehrspiloten den größtmöglichen Nutzen haben, so wird es im ganzen Lande blühende *Segelfliegerklubs* geben müssen, welche, ausgerüstet mit gutem Material und unter der Leitung tüchtiger Fluglehrer, als Auffangzentren für junge Leute dienen können, also für «Schüler»

¹ Von der zweiten Gruppe der Jahresklasse 1955 (im März 1956 zur Ausbildung gekommen) haben noch nicht alle Schüler die Reichsluftfahrtschule verlassen.

² Aus den Erfahrungszahlen der *Königlich-niederländischen Luftwaffe* über dieselbe Periode geht hervor, daß dort nur 21,3 % der in Selektion genommenen «Nicht-Segelflieger» das Brevet als Militärflieger erwerben, während dieser Prozentsatz für «Segelflieger» auf 44,8 % beziffert wird.

von 15 bis 19 Jahren, die den Segelflugsport betreiben möchten.

Obendrein wird es eine *zentrale Segelfliegerschule* mit fähigem *Berufspersonal* geben müssen, wo die Segelfluglehrer der unterschiedlichen Klubs theoretisch und praktisch auf ihre «Qualifikationsaufgabe» vorbereitet werden können, und wo diesen Lehrern Einheitlichkeit im Lehr- und Qualifikationssystem beigebracht werden kann.

Wird der Standort einer solchen Segelfliegerschule so gewählt, daß gute meteorologische Perspektiven für die Ausführung von Leistungsflügen bestehen, so kann sie zugleich als Hochschule für das Segelfliegen im betreffenden Lande nützlich sein.

Mit den obenerwähnten «Schülern» sind Schüler von Unterrichtsanstalten gemeint, die – wenn sie erfolgreich absolviert werden – den Anforderungen genügen, welche von der Verkehrs- und/oder der Militärluftfahrt bezüglich der Zulassung zu den unterschiedlichen Fliegerausbildungen gestellt werden.

Diese Schüler werden – damit der besondere Vorteil des Segelfliegens gegenüber den anderen Selektionsmitteln, nämlich der Möglichkeit, die Schüler in einer zwanglosen Sphäre und während längerer Zeit zu beurteilen, nicht zum größten Teil verloren geht – ihre primäre Ausbildung zum Segelflieger in einem Segelfliegerklub bekommen und auch im Klubverband noch einige Jahre nachher den Segelflugsport weiter betreiben müssen.

Gehen wir vom Grundsatz aus, daß letzten Endes nur die Geeigneten aus dem Volke zum verantwortungs- und anspruchsvollen Beruf des Verkehrsfliegers zugelassen werden dürfen, so wird der *Wohlstand* der Eltern *keine Rolle* spielen dürfen beim Wunsch der jungen Leute, zu einem Schülerkurs zugelassen zu werden. Auch dürfen – wenn sich die Eignung herausgestellt hat – die weniger günstigen finanziellen Verhältnisse, in denen sich die Eltern möglicherweise befinden, die weitere Ausübung des Segelfliegens im Klubverband nicht hemmend beeinflussen.

Die Organisation wie die Finanzierung des Segelfliegens muß auf eine Verwirklichung obenerwählter Grundsätze ausgerichtet sein.

In diesem Zusammenhang ist zu bedenken, daß die «Schüler», und namentlich die primäre Ausbildung der Schüler, eine schwere Belastung für die Segelfliegerklubs bilden angesichts des eigentlichen Zieles dieser Klubs: das Segelfliegen aus reiner sportlicher Freude!

Deshalb wird ins Subventionssystem, das – falls der Staat das Segelfliegen als Selektionsmittel für die Berufspilotenausbildung gebrauchen möchte – zwingend und auch angezeigt ist, ein anziehendes Element gewoben werden müssen, welches – neben der Kompensation für die freiwillig übernommene Aufgabe durch die Beschaffung von Mitteln zur Erhaltung und Ausbreitung der materiellen Ausrüstung – die Segelfliegerklubs anregt, möglichst viele Schüler zu werben und auszubilden¹.

Da die Werbung von Schülern, also von möglichen Verkehrs- und Militärfliegern², durch Segelfliegerklubs – auf Grund ihrer Kenntnis der *örtlichen* Verhältnisse – im allgemeinen wirksamer als durch eine *zentral* organisierte

¹ Im Jahre 1958 verhielt sich in den Niederlanden die Zahl der Schülerstarts zur Zahl der Privatstarts = 1 : 5.

² Aus den offiziellen Statistiken geht hervor, daß sich in den Niederlanden von den bis einschließlich 1958 mit gutem Erfolg ausgebildeten Schülern 75 % für die Zulassung zur Reichsluftfahrtschule oder zur Militärfliegerausbildung angemeldet haben.

Werbung geschehen kann, zeigt es sich, daß die Unterstützung seitens der Regierung – durch die Einschaltung eines Attraktionselementes für die Segelfliegerklubs in die Regelung der Subvention – nicht nur ein nützliches Selektionsmittel ergibt, sondern außerdem die Werbekraft fördert.

Es darf dabei nicht vergessen werden, daß die Antipathie (Furcht vor Gefahren?), welche viele Eltern nach wie vor gegen den Fliegerberuf haben, viel leichter überwunden wird, wenn ihre Söhne zuerst – spielend und in sehr jungem Alter – Segelfliegen als *Sport* betreiben. Sie werden dann *allmählich* und *automatisch* mehr mit dem Begriff «*sichere Luftfahrt*» vertraut.

Zum Schluß dieses Artikels sei nun ein Bild vermittelt von der Art und Weise, in der diese Gedanken in den Niederlanden verwirklicht wurden.

In etwa zwanzig Segelfliegerklubs – über das ganze Land zerstreut – werden jährlich 250–300 neue «Schüler» aufgenommen, die im *ersten* Jahr ihrer Ausbildung 50 Gratisstarts durchführen dürfen¹.

Diese Schüler – also Schüler von Unterrichtsanstalten, die, wenn sie erfolgreich durchlaufen werden, der theoretischen Vorbildung für die Zulassung zur Reichsluftfahrtschule (siehe Abschnitt 2, Anforderung unter b) oder zur Militärliegerausbildung genügen, und Jünglinge, nicht jünger als 15, aber noch nicht 19 Jahre alt, – müssen sich vorher als «Schüler» bei einem örtlichen Büro für medizinische Sportuntersuchungen untersuchen lassen. Die Anforderungen für diese «Schüleruntersuchungen» sind vom «Nationalen Flugmedizinischen Zentrum» in Soesterberg zusammengestellt und richten sich nach den Anforderungen für die Zulassung zur Reichsluftfahrtschule und zur militärischen Luftfahrt.

Wenn ein Schüler sein erstes Ausbildungsjahr mit einer günstigen Beurteilung seiner Segelfluglehrer beendet hat und es sich zeigt, daß er Lust hat, später zur Reichsluftfahrtschule oder zur Militärluftfahrt überzugehen, dann *muß* er sich zuerst beim *Nationalen Flugmedizinischen Zentrum* in Soesterberg untersuchen lassen.

Genügt er auch dort den Anforderungen für die Zulassung zur Reichsluftfahrtschule bzw. zur militärischen Luftfahrt, dann kann er tatsächlich Schüler *bleiben* und bis einschließlich seinem 18. Altersjahr jährlich 40 Gratisstarts bei seinem Klub durchführen.

Der Schüler zahlt nur den Jahresbeitrag für seinen Klub (Höchstbeitrag Hfl. 60.— oder etwa 65 sFr. jährlich). In besonderen Fällen kann der Schüler sogar von diesen Kosten ganz oder teilweise befreit werden.

Die wirklichen Kosten der Segelflugstarts, welche von den Schülern in den Segelfliegerklubs durchgeführt werden, werden vom Königlich-niederländischen Verein für Luftfahrt an die Klubs vergütet. Zu diesem Zweck wurde auf Grund der Erfahrung ein einheitlicher *Startpreis* festgesetzt.

Außerdem bekommt der Segelfliegerklub für jeden Schülerstart eine Prämie für 3 Starts privater Mitglieder des Klubs (für jeden Privatstart eine Prämie von etwa 2 sFr.). Es ist *diese* Prämie, welche die Werbung von Schülern und ihre Aufnahme in die Segelfliegerklubs anregt.

Ebenso wie die *wirklichen* Kosten der Schülerstarts wird auch *diese* Prämie an die Klubs durch den Königlich-niederländischen Verein für Luftfahrt ausbezahlt.

¹ Wenn ein Schüler z. B. am 15. April 1959 zu einem Segelfliegerklub zugelassen wird, dann wird ihm seitens des Königlich-niederländischen Vereins für Luftfahrt ein *Markenheftchen* mit 50 Gutscheinen für je einen Start ausgehändigt; diese Starts müssen dann vor dem 15. April 1960 ausgeführt sein.

All diese Kosten werden aus der Subvention bestritten, welche der Staat dem Königlich-niederländischen Verein für Luftfahrt gewährt.

Diese Subvention beträgt Hfl. 300 000.— pro Jahr (etwa 330 000 sFr. jährlich), daher $\frac{3}{100}$ sFr. pro Einwohner oder $\frac{7,5}{100}$ sFr. pro *steuerpflichtigen* Einwohner.

Außer dieser Subvention hat die niederländische Regierung – im Rahmen eines sogenannten Zehnjahresplanes – dem Königlich-niederländischen Verein für Luftfahrt einen Betrag von Hfl. 1 526 000.— (etwa 1 700 000 sFr.) für Kapitalausgaben, wie die Neuanschaffung von Segelflugzeugen, Winden, Jeeps, Hallen usw., zur Verfügung gestellt¹.

Abgesehen von den oben erwähnten finanziellen Beiträgen seitens der Regierung gewährt die Königlich-niederländische Luftwaffe den örtlichen Segelfliegerklubs, welche auf militärischen Flugplätzen üben (bis heute 10 Klubs), zusätzliche Vergünstigungen in mancherlei Form (Jeeps, Winden, Schleppflugzeuge mit Piloten, Benzin usw.).

Das Militärpersonal auf solchen Flugplätzen, vereinigt in einem militärischen Segelfliegerklub, kann dann zu leichten Bedingungen an der Aktivität eines solchen Zivilsegelfliegerklubs teilnehmen. (Vereinbarung zwischen dem Chef der Luftwaffe und dem Königlich-niederländischen Verein für Luftfahrt vom 18. August 1954).

Die Königlich-niederländische Luftwaffe ist nämlich der Meinung, daß es nützlich ist, wenn auch der nichtfliegende Teil des Personals weiß, was fliegen heißt. Aus diesem Grunde begrüßt sie es, daß diesem Personal – auch infolge der oben erwähnten Vereinbarung – die Gelegenheit zur Teilnahme am Segelfliegen geboten wird und es dadurch in verhältnismäßig wenig kostspieliger Weise mehr Verständnis für das Fliegen an sich bekommen wird.

Schließlich verfügt der Königlich-niederländische Verein für Luftfahrt auf der schönen und ausgedehnten Heide von Terlet (in der Nähe von Arnheim) über eine modern eingerichtete zentrale Segelfliegerschule, von der aus u. a. Lacheny und Toutenhoofd am 27. Mai 1957 einen Langstreckenflug von 737 bzw. 561 km durchführten, und von der aus einmal an einem Tag sogar 5755 km zurückgelegt wurden.

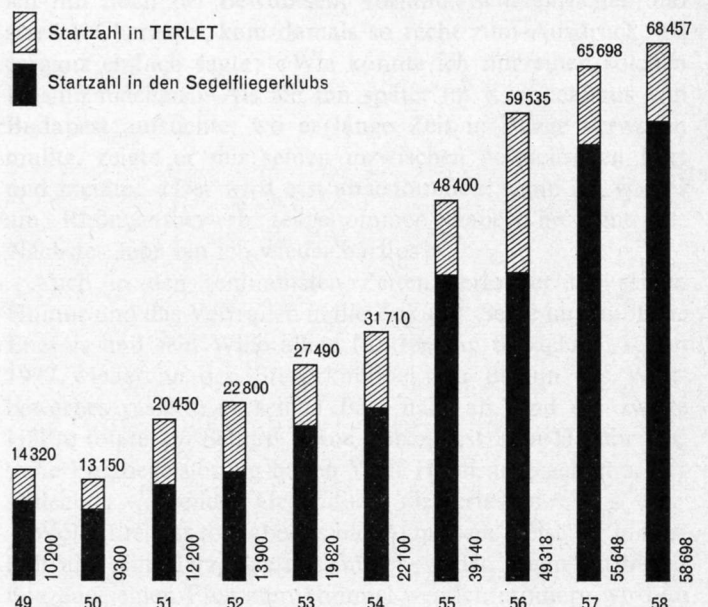


Abb. 8. Startproduktion in den Jahren 1949–1959

¹ Heute ist man daran, einen *zweiten* Zehnjahresplan aufzustellen, u. a. in der Absicht, durch Erneuerung und Ausbreitung der materiellen Ausrüstung die *Werbekraft* und den *Selektionswert* des Segelfliegens zu steigern.

Obwohl der Hauptzweck dieser Schule mit der Zielsetzung einer zentralen Segelfiegerschule, wie sie im Anfang dieses Abschnittes umschrieben ist, übereinstimmt, wird zwischen- durch noch eine Anzahl Schüler ausgebildet, deren Wohnort zu weit von einem bestehenden Segelfiegerklub entfernt ist.

Aus Abbildung 8 ist die Wirkung des Zehnjahresplanes auf den Umfang des Segelfliegens deutlich ersichtlich, diesmal in der Startproduktion zum Ausdruck gebracht, doch selbstverständlich auch in der Anzahl Schüler, welche in Ausbildung steht (91 im Jahre 1950 und 355 im Jahre 1958).

Mit Hilfe der Zahlen aus Abschnitt 4 können wir berechnen, daß, wenn wir die Anzahl Verkehrsflieger, welche die Reichsluftfahrtschule in einem bestimmten Jahr abliefern muß, X nennen, sich

$$12,50 X \text{ Nicht-Segelflieger}$$

oder

$$3,25 X \text{ Segelflieger}$$

für den betreffenden Kurs bei der Reichsluftfahrtschule angemeldet haben müßten.

Die KLM bedarf auf Grund ihrer Planung in der nahen Zukunft jährlich 40–60 neuer Flieger. Für 40 von der Reichs-

luftfahrtschule zu stellende Verkehrsflieger werden sich also 500 Nicht-Segelflieger oder 130 Segelflieger anmelden müssen.

Da es kaum denkbar ist, daß in den Niederlanden je eine Anzahl von 500 Nicht-Segelfliegern mit genügender theoretischer Vorbildung zur Verfügung stehen wird¹, ist allein schon hiermit für dieses Land die Unentbehrlichkeit einer blühenden Segelfiegerorganisation nachgewiesen.

Obwohl die Verhältnisse in den verschiedenen Ländern zweifelsohne nicht immer mit den niederländischen zu vergleichen sind und die Erfahrungszahlen nicht ohne weiteres auf andere Länder übertragen werden können, muß jedoch auf Grund dieser Zahlen die Schlußfolgerung gezogen werden, es müsse allgemein zutreffen, daß das Segelfliegen für die Ausbildung zum Verkehrsflieger ein *hervorragendes* Selektionsmittel ist und *große* Werbekraft besitzt.

¹ In den Niederlanden kommen 89 % der Schüler der Reichsluftfahrtschule von der «Hogere Burgerschool B» (naturwissenschaftliche Richtung der Oberrealschule), welche jährlich 3000–3500 Abiturienten auf den Markt bringt.

Ein ziemlich hoher Prozentsatz dieser Abiturienten ist Brillenträger, welcher sich schon im voraus nicht anmeldet. Es ist denn auch erklärlich, daß sich selten mehr als 250 Nicht-Segelflieger für die Zulassung zur Reichsluftfahrtschule melden.