



**LET'S TALK:** Das Gespräch ist ebenso wie ein Fragentest Bestandteil der Prüfung.

ICAO-Sprachtest

## How gut is your English?

Mit dem Ablauf der Übergangsregelung zum Ende des Jahres 2010 wird es Ernst beim Thema ICAO-Sprachtest. Wir haben beim DAeC die Prüfung gemacht.

Neun Jahre Schulenglisch von Mr. Cooper und seinem Taxi bis hin zu Harold Pinter. Zehn Jahre Berichterstattung in einer Branche, die sich meist der Weltsprache „falsches Englisch“ bedient. Dazu seit 2001 eine FAA-Lizenz mit regelmäßiger Flugpraxis in den USA. Eigentlich müsste die ICAO-Prüfung Level 4 ein Klacks sein, geht es mir im Vorfeld durch den Kopf. Beim DAeC in Braunschweig folgt die Praxisprobe.

Die Prüfung an sich erinnert an eine Mischung aus Schultest und Vorstellungsgespräch. DAeC-Generalsekretär Günter Bertram und seine Mitstreiter halten das Ganze aber erfreulich praxisnah, genau so soll auch der Ansatz in den kommenden Monaten in den Vereinen sein.

Der DAeC hat inzwischen durch das Luftfahrt Bundesamt (LBA) die Zulassung für die Sprachprüfungen, will diese Kompetenz auch in die Ver-

eine tragen, um den Luftportlern die Prüfung zu ermöglichen. Im DAeC sind insgesamt zehn leitende Sprachprüfer tätig. Sie sind berechtigt, interne Sprachprüfer, beispielsweise Fluglehrer, zu qualifizieren. Ziel ist es nach Angaben des Verbandes, mit einem dichten Netz an Prüfern allen DAeC-Piloten die Möglichkeit zu bieten, den Nachweis einfach und preiswert zu erwerben.

### Aufpassen beim „Hörverstehen“

Bei der Prüfung für Sprachlevel 4 geht es um das so genannte Hörverstehen: „Anfänger“ müssen bei der Erstprüfung zwölf „Fragen“ beantworten, Wiederholer nur acht. Im Multiple-Choice-Verfahren gibt es drei mögliche Antworten.

Formal zähle ich zu den Anfängern, also zwölf Fragen. Diese klingen wie von der Sprach-

## Level 4, Level 5 oder Level 6?

Beim ICAO-Sprachtest wird die Sprachkompetenz in Stufen oder „Level“ eingeordnet. Piloten, die den Flugfunk in englischer Sprache abwickeln, müssen nachweisen, dass sie über ausreichende Englischkenntnisse verfügen. Die Details der Zuordnung sind in der LuftPersV (§ 125) nachzulesen. Hier ist vor allem auch auf Ausnahmefälle und Sonderregelungen zu achten. So gibt es zum Beispiel andere Zeitintervalle für IFR-Piloten. Grob zusammengefasst bedeuten die Level folgendes:

**Level 4:** Diese Stufe wird als Mindestniveau vorausgesetzt. Spätestens nach vier Jahren ist eine Wiederholungsprüfung fällig. Der Bewerber sollte in der Lage sein, Zusammenhänge auf Englisch zu verstehen und sich flüssig zu unterhalten. Dabei werden aber kleine Fehler bei Wortschatz und Grammatik akzeptiert.

**Level 5:** Hier erhöhen sich die Intervalle für die Wiederholungsprüfung auf bis zu acht Jahre. Das Niveau ist insgesamt höher, so sollte der Kandidat nahezu flüssig auf Englisch reden können.

**Level 6:** Die Sprachfähigkeiten sind auf der Stufe eines Muttersprachlers, was zum Beispiel Grammatik, Verständnis und Ausdrucksvermögen angeht. Ein Akzent wird aber toleriert. Der Nachweis ist unbefristet gültig.

Kassette im Englischunterricht vor 20 Jahren – kommen inzwischen aber per Soundkarte vom Laptop.

Die Sprechgeschwindigkeit ist langsam, die Aussprache deutlich und präzise; nicht zu vergleichen mit dem Genuschel oder dem schnellen Slang mancher US-Fluglotsen. Tückisch sind eher die Inhalte und Zusammenhänge. So geht es in einer Situation um die PPL-Schulung; ein Lehrer beschreibt den Übungsflug mit Platzrunden, dann einen Motorsausfall und die Sicherheitslandung auf dem Acker neben dem Platz. Die Frage zielt dann aber nur auf die Platzrunden selbst, der blumig ausgeschmückte Notfall ist reines Verwirrspiel. Fazit für diesen Teil: Akustisches Verständnis ist kein Problem, inhören ist bei den Details gefragt, bevor das Kreuzchen auf den Zettel kommt.

Dann folgt als zweiter Teil ein Interview. Hier sitzen die Sprachprüfer gemeinsam mit dem Kandidaten an einem Tisch. Nach einem Leitfaden mit verschiedenen fliegerischen Themen soll sich ein Gespräch entwickeln. Das beginnt bei der Flugerfah-

rung, geht über außergewöhnliche Situationen bis hin zur Beschreibung eines Bildes. Dabei ist nun wieder Luftfahrwissen gefragt. Der Prüfling soll detailliert beschreiben, was er auf dem Bild sieht: einen Flugplatz mit Vorfeld, Piste, eine Baustelle und die Beschaffenheit der Wolke darüber. Auch das ist kein Problem, wenn etwas mehr als Fingerzeig und Vokabelkenntnisse vorhanden sind.

Als ich Günter Bertram ins Gespräch über die einzelnen Flugzeugtypen auf dem Bild verwickelte, schaut dieser schon zur Uhr: Zeit abgelaufen, Prüfung bestanden!

Fazit: Solide Englischkenntnisse sind in der Fliegerei ein Sicherheitsfaktor. Über das Prüfverfahren lässt sich streiten. Das Konzept des Sprachtests auf der Basis der rechtlichen Vorgaben des Bundesverkehrsministeriums (BMV) und des LBA, und umgesetzt vom DAeC, gibt Anlass zur Hoffnung, dass es insbesondere für die Luftsportler und Freizeitpiloten ein pragmatischer Weg ist, die Sprachkenntnisse nachzuweisen und gegebenenfalls aufzufrischen. **20**

Heiko Stolzke