

# Die höchste Stufe gilt für ein Leben

## LBA prüft Englischkenntnisse von Piloten und Fluglotsen

Dem Prüfling wurde die frei erfundene und in englischer Sprache vorgetragene Geschichte wohlwollend abgekauft. Die beiden Zuhörer sind die höchste Instanz in Deutschland, die entscheidet, ob die Story den Anforderungen genügt. Dabei zählt es glücklicherweise mehr, dass alle geschätzten 50 auf Kärtchen präsentierten Wörter flüssig und im Zusammenhang eingesetzt wurden, als der tatsächliche Wahrheitsgehalt des Erzählten.

Aufgrund einer Vorschrift der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde ICAO von 2008 müssen alle Nationen die Englischkenntnisse ihrer Piloten überprüfen und bei bestandener Prüfung nach vorgegebenen Kriterien in drei Klassen einordnen: Stufe vier, fünf und sechs. Die unterscheiden sich im Grad der Sprachkenntnis des Probanden, aber auch in der Häufigkeit, wie oft sie nach der Erstprüfung nachgewiesen werden müssen. Nur der höchste, Level sechs, ist lebenslang gültig. Die Kenntnis der Stufe vier muss für Sichtflug alle vier Jahre (drei bei Instrumentenflug), der Stufe fünf alle acht Jahre (sechs bei IFR) abermals nachgewiesen werden. Will man in Deutschland lebenslang Ruhe vor einem weiteren Verfallsdatum haben, das neben der medizinischen Untersuchung, der Sicherheitsüberprüfung und dem Überprüfungsflug eine der zahlreichen Luftfahrtlizenzen sonst ungültig macht, hilft nur der Nachweis von Level sechs.

Die Amerikaner setzten diese weltweite ICAO-Vorgabe sehr unkompliziert um: Jeder, der schon eine amerikanische Lizenz erworben hat, erhält auf Lebenszeit den Eintrag „English proficient“. Das ist sinnvoll, denn wer in den mindestens 40 Flugstunden vor seiner Prüfung durch amerikanische Lufträume geflogen ist, mit englischsprachigen Lotsen während des primären Erlernens seiner fliegerischen Fähigkeiten kommuniziert und auch die mehrstündigen Theorie- und Praxisprüfungen auf Englisch erfolgreich absolviert hat, der sollte das weltweite Anrecht auf „English proficient“ haben.

Hierzulande sieht man das anders. Auch mit gültiger amerikanischer Lizenz und vielen hundert Flugstunden muss man in Deutschland für die Gültigkeit der parallel laufenden „Deutschen Lizenz“ zur Sprachprüfung antreten. Auch andere internationale, weltweit standardisierte Englischprüfungen wie etwa der „Toefl“ (Test of English as a Foreign Language) zählen bei der Deutschen Luftfahrtbehörde nicht. Der Toefl ist unter anderem Aufnahmevoraussetzung für amerikanische Universitäten, aber auch große Unternehmen schätzen den Nachweis bei der Einstellung von Ausländern. Die mehrstündige Prüfung ist zwar normalerweise nicht luftfahrtbezogen, aber die Kenntnis der englischen Ausdrücke ist in Deutschland weiterhin zusätzlich mit dem Funksprechzeugnis (BZF oder AZF) nachzuweisen. Luftfahrtspezifische Formulierungen sind auch nicht Teil der neu hinzugekommenen Englischprüfung beim (LBA). Der Toefl folgt der vom Luftfahrtbundesamt LBA eigens für den Level sechs entwickelten Prüfung: Sprachgebrauch (Sprache muss klar sein und rhythmisch fließen, wobei nur geringfügige Fehler in Aussprache und Intonation zulässig sind), Bildung von Standpunkten (Gelesenes oder Gesprochenes nachvollziehen und zusammenfassen), sichere Vortragsweise und gute, zusammenhängende Entwicklung von vorgegebenen Themen in einer klaren Gedankensequenz. Nur eben alles wesentlich detaillierter und gründlicher.

Den Toefl als Luftfahrt-Sprachtest zu fordern wäre weit übers Ziel hinausge-

schossen. Wer aber den amerikanischen Test mit einer Punktezahl absolviert hat, dass sich danach Eliteuniversitäten wie Berkeley oder Stanford um den Getesteten bemühen, der sollte von einer weiteren sprachlichen Überprüfung durch die deutsche Behörde befreit werden. Wer den Toefl mit einer hohen Punktezahl absolviert, schafft locker den Level sechs beim LBA. Man fragt sich nur, ob das notwendig ist und man dafür 94 Euro ausgibt sowie eine (Flug-)Reise nach Braunschweig unternimmt.

Die Anforderungen in jeder der drei Stufen sind inhaltlich unterschiedlich, die Prüfungen dazu ebenso. Man sollte sich daher bereits vorher im Internet auf der Website des Luftfahrtbundesamtes ([www.lba.de](http://www.lba.de)) schlau machen, was im jeweiligen Level gefordert ist und wo man sich selbst einordnet. Bei allen Stufen sind Hörverständnis und Sprechfertigkeit gefragt. Die Eingangsstufe vier fordert nach ICAO-Bedingungen bereits ein deutlich höheres Niveau, als ein durchschnittlicher Schüler beim Schulabschluss vorweisen kann. Detaillierte Prüfungsbeispiele einer Modellprüfung kann man auf der LBA-Website unter „Luftfahrtpersonal“ und „Sprachanforderungen“ herunterla-



den. Die Anforderungen an die Qualität der Antworten in den Diskussionen sind bei Stufe fünf höher als bei vier, und es muss zudem ein Foto aus der allgemeinen Luftfahrt besprochen werden. Level 5 sollte für alle erreichbar sein, die beruflich oder privat regelmäßig Englisch sprechen und auch viel Englisch lesen, schreiben und hören. Level sechs setzt realistischerweise einen englischen Muttersprachler voraus oder zumindest, dass der Prüfling längere Zeit im englischsprachigen Raum gelebt und gearbeitet hat.

Ausgenommen vom geforderten Sprachprüfungseintrag sind lediglich Lizenzen für Segelflugzeugführer, die Lizenz für Luftsportgeräteführer (UL) und die Lizenz für Ballonfahrer. Auf der LBA-Website sind alle einschlägigen Einzelprüfer und Schulen aufgelistet. Für Level sechs gibt es zurzeit nur Prüfer in Leer (Papenburg) oder direkt beim Referat L2 beim LBA in Braunschweig. Etliche neu gegründete Institute, Sprachprüfer als Einzelpersonen, aber auch angestammte Sprachschulen und Institute, die sich auf diesem Gebiet profilieren möchten, stehen in den Startlöchern.

Hat man als Privatpilot erst einmal akzeptiert, dass die für die prinzipielle Lizenzausstellung und -verlängerung zuständige Landesluftfahrtbehörde mit der Sprachprüfung nicht beauftragt ist, und will die lebenslange Eignung in Angriff nehmen, dann ist der Rest unkompliziert. Die Terminvereinbarung beim LBA klappte sehr kurzfristig, und auch der Ablauf war ein interessantes und spannendes Abenteuer.

HELGA KLEISNY