

Hesse/Schrader
Carsten Roeleck

Der Pilot **MEHR ERFAHREN**

Testtraining für Piloten, Fluglo
und Flugdienstberater

Mit Tests der
European
Flight
Academy



STARK

Inhalt

Vorwort	11
Einleitung	13
Wichtiger Hinweis	15
Testverfahren verschiedener Organisationen	17
Austrian Airlines	18
Deutsche Flugsicherung	19
European Flight Academy	20
First European Air Traffic Controller Selection Test	22
Swiss und Cargolux	24
Berufsgrunduntersuchung	25
Technisch-physikalisches Verständnis	26
Technisch-physikalische Bildaufgaben	26
Technisch-physikalische Textaufgaben	65
Englischkenntnisse	105
Hörverständnis	106
Wortschatz und Grammatik	113
Rechenfähigkeit und logisches Denken	123
Adaptiver Matrizen-test	123
Balkenwaage	132
Figurenreihen fortsetzen	134
Kopfrechentest	139
Positions-Logiktest	141
Rechenaufgaben	144
Schätzaufgaben	163
Sprachgefühl	165
Zahlenreihen	174

Konzentrationsvermögen und Merkfähigkeit	181
Akustiktest	181
Akustische Merkfähigkeit	182
Anflugtest	186
Approach-Control-Test	186
Balken-Punkt-Reaktion	194
Bildertest	195
Bourdon-Test	195
Buchstaben-Blocktest	198
Buchstabengruppen-Gedächtnis-Test	200
Buchstabengruppen-Tracking-Test	202
Formentest	206
Geometrische Figuren	207
Instrumente-Konzentrationstest	208
Konzentrationsbelastungstest	210
Merkfähigkeits-Gedächtnistest	219
Running-Memory-Span	221
Simultan-Belastungstest	223
Speed-Rechnen	224
Stadtplantest	227
Symboladdition	234
Symbol-Konzentrationstest	237
Symbol-Zahlen-Zuordnung	240
Telefonnummern	242
Türkische Vokabeln	243
Visual Memory Capacity	250
Visueller Merkfähigkeitstest	245
Wegbeschreibung	252
Würfel-Rechentest	253
Zahlenblocktest	260
Zeitungsbericht	262
Wahrnehmungsgeschwindigkeit und Orientierungsvermögen	267
Abwicklungen	267
Balkentest	273
Figuren-Ergänzungstest	277
Figuren-Kognitionstest	282
Figuren-Wahrnehmungstest	285

Figuren-Wiedererkennungstest	283
Flächenvergleichstest	296
Flugzeuglagetest	299
Flugzeug-Positionierungstest	300
Koordinatensystemtest	304
Optischer Aufmerksamkeitstest	305
Optischer Wahrnehmungstest	308
Punkt-Positionstest	310
Raumorientierung	316
Rechts- und Linksabbiegen	320
Relative Punktposition	322
Schlangenlinientest	324
Standard Progressive Matrices	325
Stapeltest	330
Würfelvergleichstest	332
Zeiger-Quadrate-Dreiecke-Test	335
Zweidimensionaler Vorstellungstest	336
Sensomotorische Koordination und Fähigkeit zur Mehrfacharbeit	339
Monitoring-Instrument-Coordination-Test	339
Multiple-Task-Coordination-Test	342
Multitasking-Test	344
Primary-Flight-Display-Test	345
Simultan-Arbeitstest	346
Stresstoleranztest	351
Test für operative Mehrfacharbeit	352
Vigilanztest	354
Wahrnehmungs- und Aufmerksamkeitsfunktionstest	355
Relevante Persönlichkeitsmerkmale	357
Allgemeinwissen	357
Aufsatz	365
Biografische Fragebögen	366
Persönlichkeitstest	369
Group Qualification	389
Assessment-Center	390
Dyadic-Cooperation-Test	414
Dynamic-Aircraft-Control-Test	417

Englisch-Interview	420
Flugstreifentest	421
Simulator	424
Wahl-Reaktionstest	430
Medical	431
Erfahrungsberichte	433
Austrian Airlines	433
Berufsgrunduntersuchung	433
Pilot Instrument Trainer Test	436
Group Qualification	438
Bundeswehr	442
Phase I – ACfÜKrBw	442
Phase II – Flugmedizinisches Institut der Luftwaffe in Fürstenfeldbruck	454
Phase III – Fliegerische Lernprobe in Bückeburg	463
Lufthansa	475
Berufsgrunduntersuchung	475
Group Qualification	490
Medical bei der Lufthansa	501
Lufthansa Aviation Training Pilot Academy	506
Vorbereitung	506
Anreise	507
Die BU	507
Abreise	512
Epilog	513
Swiss	514
Swiss Stufe 1	514
Swiss Stufe II	521
Swiss Stufe III	522
Swiss Stufe IV	524
TUIfly	526
Stufe I – Psychologische Vorauswahl	526
Stufe II – Simulator-Screening	527
Stufe III – Vorstellungsgespräch	531

Weiterführende Informationen	533
Hilfe für Englischtests	533
Adressen & Kontakte	533
Buchempfehlungen	535
Testtraining-Ergebnisbogen	537
Abkürzungsverzeichnis	539
Stichwortverzeichnis	541

Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser,

vor Ihnen liegt die neuste Ausgabe des Pilotentests. Als wir mit diesem Buch vor 20 Jahren starteten, konnten wir den großen Erfolg nicht vorhersehen. In der jetzt vorliegenden aktualisierten Neuauflage stellt der Pilotentest noch immer das Standardwerk zur Vorbereitung für die Auswahlverfahren zum Piloten und Fluglotsen dar – inhaltlich ergänzt um die aktuellen Tests für die **European Flight Academy**, ein Zusammenschluss der Flugschulen und Trainingszentren von Lufthansa Flight Training, Swiss Aviation Training, Pilot Training Network, der Verkehrsfliegerschule Bremen und dem Airline Training Center Arizona.

Auch in dieser Auflage haben wir die Tests aufgrund der Vielzahl der Anbieter von Flugausbildungen nach Firmen zusammengefasst und in die sog. **Berufsgrunduntersuchung** und **Group Qualification** unterteilt. Damit ist es leichter, sich speziell auf die Tests „Ihres“ zukünftigen Arbeitgebers vorzubereiten. Trainieren Sie die vorgestellten Testverfahren eingehend. Das gilt insbesondere für die Bereiche Mathematik, Technik und Physik. Am wichtigsten dabei ist, sich das Prinzip der Anforderungen und Aufgaben zu verdeutlichen, nicht Bestandteile einfach auswendig zu lernen!

Noch ein Hinweis in eigener Sache: Wir freuen uns über aktuelle **Erfahrungsberichte**, die wir in zukünftigen Auflagen veröffentlichen dürfen, und natürlich auch über Anregungen und Kritik. Unsere Kontaktinformationen finden Sie im Impressum (Seite 4) dieses Buchs.

Wir wünschen Ihnen für Ihre Eignungsfeststellungsverfahren von ganzem Herzen viel Erfolg!

Ihr Autorenteam Pilotentest

Einleitung

Die Auswahltests für Berufspiloten gelten als die schwierigsten Einstellungstests überhaupt mit einer Durchfallquote von ca. 90 Prozent. Das vorliegende Buch zeigt, wie man sich am besten auf die einzelnen Testeinheiten vorbereitet. Zunächst gibt es jeweils eine kurze Beschreibung der einzelnen Testverfahren. Aufgrund des außergewöhnlichen Schwierigkeitsgrades einiger Tests haben wir Ihnen dann – wo möglich – eine reichhaltige Auswahl an Übungsaufgaben bereitgestellt. Die Beispiele sind so aufgebaut, dass Sie sich Ihren individuellen Test selbst zusammenstellen können. Sie bestimmen das Lerntempo.

Bedenken Sie, dass viele Tests nur 5–10 Minuten dauern und Sie viele Pausen haben werden, insgesamt aber alleine für die sogenannte **Berufsgrunduntersuchung (BU)** eine reine Testbearbeitungszeit von insgesamt ca. 5 Stunden, verteilt auf eineinhalb Tage, auf Sie zukommt! Wir raten Ihnen dringend, sich darauf angemessen vorzubereiten! Immer wieder erfahren wir, dass einige Bewerber der Meinung sind, mit einer gültigen Segelflugglizenz alle Tests „nebenbei“ bestehen zu können.

Stellen Sie sich Ihr ganz **persönliches Testprogramm** zur Übung zusammen. Viele der Tests bieten sich als Kopiervorlage an. Deren Reihenfolge wird bei den Einstellungsverfahren jedoch variabel gehandhabt. Die Dauer einer Testeinheit sollte 2–3 Stunden inklusive Pausen betragen. Das entspricht ungefähr dem, was später auf Sie zukommt.

Haben Sie die BU geschafft, gehören Sie zu den ausgewählten 20–30 Prozent aller Bewerber, die nochmals anreisen und an der 2- bis 4-tägigen **Group Qualification (GQ)**, der ehemaligen Firmenqualifikation, teilnehmen dürfen. Insgesamt bestehen nur ca. 10 Prozent aller Bewerber beide Testverfahren und erhalten einen der begehrten Plätze im Cockpit bzw. im Tower.

Berufsgrunduntersuchung

Die **Berufsgrunduntersuchung (BU)** stellt die erste große Hürde für viele Berufe im Cockpit bzw. in der Luftfahrt dar. In ihr erwarten Sie verschiedenste Testverfahren, wovon sich viele trainieren lassen, bei einigen ist jedoch auch eine gewisse Grundveranlagung von hohem Vorteil.

Allgemein werden Ihre Fähigkeiten in folgenden Bereichen überprüft (nach European Flight Academy, 2018¹):

- Technisch-physikalisches Grundwissen (einfache technische Systeme, Elektrotechnik, Mechanik, Wärme- und Strömungslehre, Wellenlehre)
- Technisches Verständnis für die Funktionen einfacher Systeme und Vorrichtungen
- Englischkenntnisse (Wortschatz und Grammatik)
- Rechenfähigkeit und logisches Denken
- Konzentrationsvermögen und Merkfähigkeit
- Wahrnehmungsgeschwindigkeit und Orientierungsvermögen
- Sensomotorische Koordination und Fähigkeit zur Mehrfacharbeit in komplexen Situationen
- Relevante Persönlichkeitsmerkmale

Nach Übersendung Ihrer Unterlagen an Ihren potenziellen Arbeitgeber erhalten Sie von diesem im Regelfall bei ausreichenden Schulnoten und entsprechendem Lebenslauf eine Einladung zur BU, für die 300 Euro netto als Eigenanteil zu leisten sind (European Flight Academy, 2018¹). Die nun folgenden Kapitel stellen Ihnen die aktuellen Tests in alphabetischer Reihenfolge vor und sollen ermitteln, ob Sie ausreichende Grundlagen für den von Ihnen ins Auge gefassten Beruf mitbringen (*Stand: Drucklegung Frühjahr 2018*). Bitte schauen Sie unbedingt auch ins Internet, ob neue Tests hinzugekommen sind, alte nicht mehr geprüft werden oder sich Abläufe/Inhalte geändert haben. Alle Unterlagen zur Vorbereitung sind aus urheberrechtlichen Gründen keine Originalaufgaben, sondern diesen nur nachempfunden.

¹ **European Flight Academy:** Voraussetzungen zur Ausbildung von Piloten. (Frühjahr 2018)
<https://www.european-flight-academy.com/voraussetzungen-zur-ausbildung-von-piloten/>

Technisch-physikalisches Verständnis

Der Bereich des technisch-physikalischen Verständnisses verfügt über einen hohen Stellenwert in vielen Berufen der Luftfahrt. Aus diesem Grund sollten die folgenden Aufgaben intensiv geübt und technisch-physikalisches Grundwissen rechtzeitig vor einem Eignungsfeststellungsverfahren wiederholt werden.

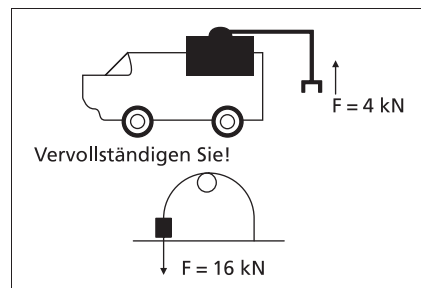
Technisch-physikalische Bildaufgaben

Im folgenden Test sollen Sie komplexe Systeme erklären und auf Funktionsfähigkeit und eventuell nötigen Kraftaufwand hin prüfen sowie technische Detailfragen beantworten. Die Tests beim DLR und diejenigen in diesem Buch werden sich nicht sonderlich unterscheiden, sodass Sie mit einiger Übung diesem Prüfungsabschnitt gelassen entgegensehen können. **Achtung:** Es ist möglich, dass Ihnen Punkte für Fehler abgezogen werden, also Vorsicht beim Raten.

AUFGABEN

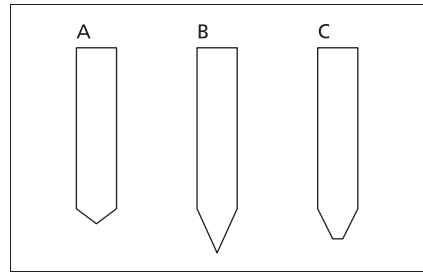
Bitte bearbeiten Sie die folgenden 120 Bildaufgaben zum technischen Verständnis innerhalb der nächsten 90 Minuten.

- 1 Zeichnen Sie eine Flaschenzugvorrichtung, bei der die hydraulische Hebeeinrichtung des Feuerwehrfahrzeugs das Gewicht von 16 kN nur noch mit 4 kN zu heben braucht.



2 Welcher Bohrer ist für hartes Metall am besten geeignet?

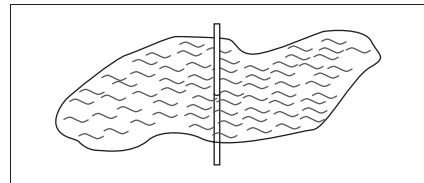
- a Bohrer A
- b Bohrer B
- c Bohrer C



3 Ein abgebrochenes Schilfrohr schwimmt im Wasser.

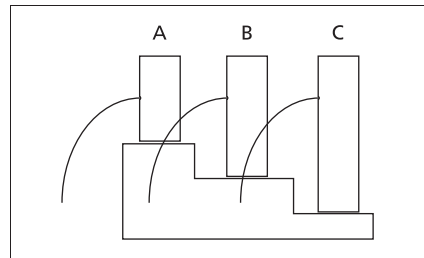
Ist es so richtig gezeichnet?

- a Ja
- b Nein



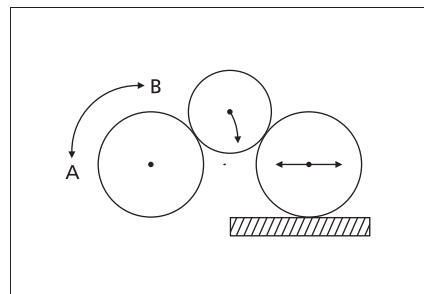
4 Welcher Wasserstrahl tritt mit dem größten Druck heraus?

- a Strahl A
- b Strahl B
- c Strahl C
- d Alle gleich



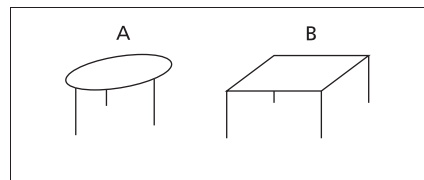
5 In welcher Richtung kann sich die Antriebswelle nur drehen, wenn die beiden anderen Rollen nicht fest montiert sind?

- a Richtung A
- b Richtung B
- c Dreht gar nicht
- d Beide Richtungen



6 Welcher Tisch wackelt bei unebenem Boden?

- a Tisch A
- b Tisch B
- c Kein Unterschied



Technisch-physikalische Textaufgaben

Nun folgen 148 technisch-physikalische Fragen in zwei Blöcken, die Sie in insgesamt 90 Minuten (45 Minuten pro Block) bearbeiten sollen.

BLOCK 1: TECHNISCH-PHYSIKALISCHE AUFGABEN

- 1 Auf welchem Grundstoff basiert die gesamte organische Chemie?**
 - a auf Sauerstoff
 - b auf Wasserstoff
 - c auf Kohlenstoff
 - d auf Stickstoff

- 2 Wie schnell breitet sich der Schall im Vakuum aus?**
 - a ca. 300 m/sek
 - b ca. 1.200 m/sek
 - c ca. 150 m/sek
 - d gar nicht

- 3 Welches Instrument dient zum Messen des Luftdrucks?**
 - a das Barometer
 - b das Thermometer
 - c das Hygrometer
 - d das Spektroskop

- 4 Was versteht man unter der Fluchtgeschwindigkeit?**
 - a die Geschwindigkeit, die ein Gegenstand benötigt, um die Schallmauer zu durchbrechen
 - b als Fluchtgeschwindigkeit bezeichnet man die Geschwindigkeit, die notwendig ist, um die Anziehungskraft eines Himmelskörpers überwinden zu können; für die Erde ist dies 11,2 m/s bzw. 40 320 km/h
 - c die Geschwindigkeit, mit der ein Gas aus einem Raum mit normalem Luftdruck von 1 atm und 0 °C in ein Vakuum entweicht
 - d die Geschwindigkeit, mit der sich ein Blitz durch die Atmosphäre bewegt; sie ist keine Konstante, sondern abhängig von Luftpartikeln (Wasser, Staub)

- 5 Welcher der folgenden Stoffe leitet die Wärme am besten?**
- a Luft
 - b Holz
 - c Glas
 - d Metall
- 6 Wer war der erste Mensch, der ins All flog?**
- a Neil Armstrong
 - b Alan Shepard
 - c Frank Borman
 - d Juri Alexejewitsch Gagarin
- 7 Wie heißt der mechanische Teil, der die Vor und Rückwärtsbewegung eines Kolbens in eine Drehbewegung umsetzt?**
- a Kardanwelle
 - b Zylinder
 - c Pleuelstange
 - d Schiebemuffe
- 8 Welche Frequenz hat Hausstrom in Mitteleuropa?**
- a 220 Hertz
 - b 110 Hertz
 - c 50 Hertz
 - d 85 Hertz
- 9 Was besagt der Satz von Pythagoras?**
- a das Produkt aus der Multiplikation zweier negativer Zahlen ist stets positiv
 - b eine Zahl ist niemals durch null teilbar
 - c die Oberfläche eines Würfels ist gleich dem sechsfachen Quadrat seiner Grundfläche
 - d in einem rechtwinkligen Dreieck ist die Summe der Quadrate über den Katheten gleich dem Quadrat über der Hypotenuse ($a^2 + b^2 = c^2$)

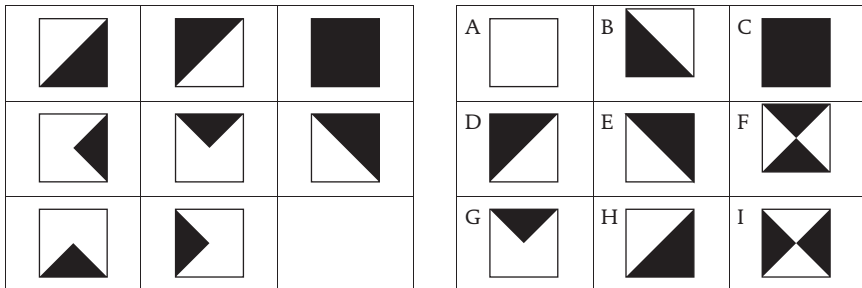
Rechenfähigkeit und logisches Denken

Zur Überprüfung Ihrer Rechenfähigkeit und des logischen Denkvermögens erwarten Sie unterschiedliche Testverfahren, die wir Ihnen im Folgenden vorstellen.

Adaptiver Matrizentest

Der **Adaptive Matrizen-Test (AMT)** ist auch in anderen Testverfahren unter „Sinnvoll ergänzen“ bereits bekannt. Sie sehen ein Rechteck mit 8 Figuren. Welcher der vorgegebenen 9 Lösungsvorschläge (rechts, a–i) passt als Einziger in das freie 9. Feld?

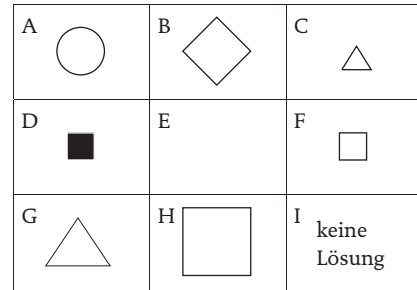
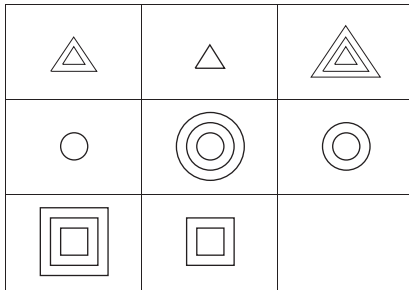
Beispiel 1



Lösung: B

Erklärung: Die schwarze Fläche der ersten Figur, addiert mit der schwarzen Fläche der zweiten Figur, ergibt, sozusagen als Summe, die dritte Figur. Dieses Prinzip gilt sowohl in vertikaler wie in horizontaler Richtung – ein wichtiger Hinweis für die generelle Bearbeitung dieses Aufgabentyps.

Beispiel 2

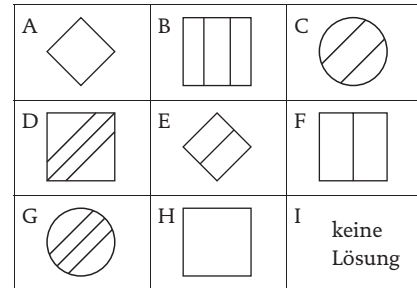
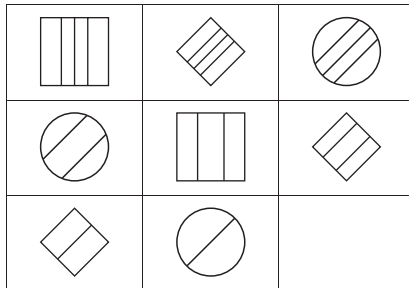


Lösung: F

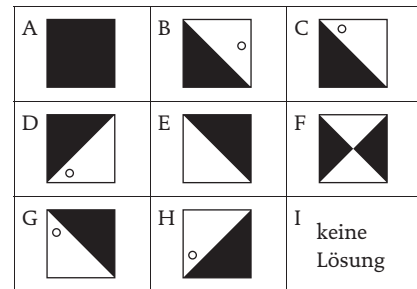
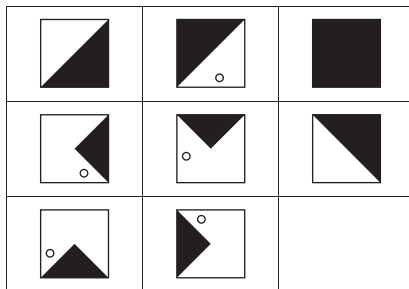
AUFGABEN

Für die folgenden 20 Aufgaben haben Sie 20 Minuten Zeit.

1



2



Positions-Logiktest

Dieser Test funktioniert ähnlich wie **Zahlenreihen-Aufgaben**. Nach einem bestimmten System werden Zeilen und Zeichen (statt Zahlen) aufgebaut. Die Aufgaben bestehen aus fünf Zeilen mit jeweils 24 Punkten.

- 1. Zeile:
- 2. Zeile:
- 3. Zeile:
- 4. Zeile:
- 5. Zeile:

In der **Beispielaufgabe** sehen Sie anstelle einzelner Punkte in den ersten vier Zeilen je ein Sternchen (*). Die Position dieses Sternchens wird durch zwei Regeln bestimmt, und es ist Ihre Aufgabe, diese Regeln zu erkennen. In der Lösungszeile (= 5. Zeile) müssen Sie die richtige Position für das Sternchen bestimmen.

Beispiel 1

- 1. Zeile: * . . .
 - 2. Zeile: *
 - 3. Zeile: * . . .
 - 4. Zeile: *
 - 5. Zeile: . * * . . * . .
- A B C

In diesem Beispiel gibt es nicht nur Punkte, sondern auch Leerzeichen. Sie haben die Funktion, innerhalb einer Zeile mehrere Punktgruppen zu schaffen. In diesem Beispiel stehen in jeder Zeile gleich große 5er-Punktgruppen. Welcher Stern in Zeile 5 (Stern A, B oder C) steht logisch richtig und erfüllt zwei Regeln?

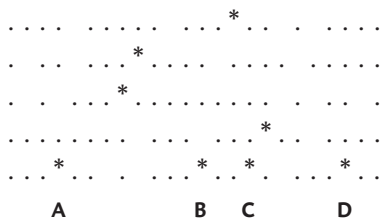
Lösung: C

Diese Lösung erklärt sich durch folgende zwei Regeln:

Regel 1: In jeder Zeile gibt es vier Punktgruppen, und der Stern steht abwechselnd in der 3. und 4. Gruppe.

Regel 2: Die Position des Sterns wechselt zwischen der 2. zur 3. Position innerhalb einer Punktgruppe.

Beispiel 2



Nach welchem System sind die Zeilen aufgebaut und welche Regel bestimmt die Position des Sternchens? Ist in der letzten Zeile Sternchen A, B, C oder D richtig?

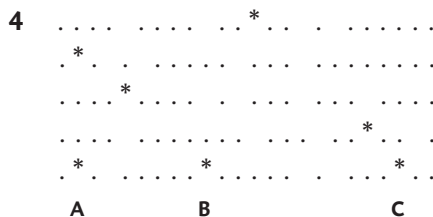
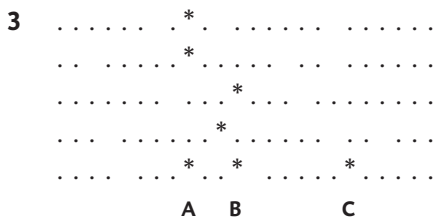
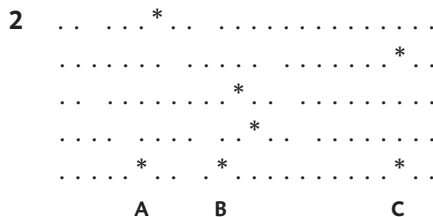
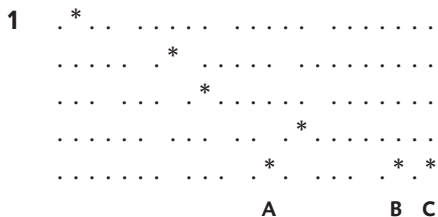
Lösung: B

Regel 1: Das Sternchen befindet sich immer in der 3. Punktgruppe.

Regel 2: Die Position innerhalb einer Punktgruppe für das Sternchen ist Platz 4.

AUFGABEN

Versuchen Sie, die folgenden 10 Aufgaben in 20 Minuten zu lösen.



Konzentrationsbelastungstest

Der **Konzentrationsbelastungstest** besteht aus zwei Teilen, die zeitlich so bemessen sind, dass Sie den Test unter normalen Umständen nicht schaffen können. Mit einiger Übung gelingt Ihnen trotzdem ein gutes Ergebnis.

Teil 1

Der erste Teil Ihrer Aufgabe besteht nun darin, dass Sie bestimmte Symbole aus einem Suchfeld in Zahlen umwandeln, diese addieren und dann mit einem Lösungsvorschlag vergleichen müssen. Ist Ihr errechnetes Ergebnis kleiner als die Lösungsvorschlagszahl, so müssen Sie das linke Antwortfeld markieren; sind beide identisch, so markieren Sie das mittlere, und ist Ihr Ergebnis höher, das rechte Antwortfeld. Sie merken sich das zuletzt umgewandelte Symbol und wandeln dann das nächste um. Die Ergebnisse werden wieder addiert und mit der zwischen den Symbolen stehenden Zahl verglichen.

Beispiel

Unten sehen Sie ein kleines Feld mit 4 Symbolen und den Zahlen 1 bis 4. Jede Zahl ist einem Symbol zugeordnet.

ξ	ψ	ζ	χ
1	2	3	4

Betrachten Sie nun das Aufgabenbeispiel:

ψ 4 ζ 6 ζ 8 χ

☐ ☐ ☒ ☐ ☒ ☐ ☒ ☐ ☐

Übersetzen Sie die ersten beiden Symbole in Zahlen, so erhalten Sie die 2 und die 3. Wenn Sie diese beiden Zahlen nun addieren, so ist das Ergebnis 5. Die 5 ist größer als die zwischen den Symbolen stehende 4, daher muss das rechte Lösungsfeld (hier schwarz ausgefüllt) angekreuzt werden. Behalten Sie die Zahl des letzten Symbols (die 3) im Kopf. Bei der nächsten Aufgabe addieren Sie die gemerkte Zahl (3) mit der Zahl des neuen Symbols (ebenfalls die 3) und erhalten als Ergebnis 6. Da Ihr Ergebnis mit dem angebotenen Ergebnis identisch ist, müssen Sie das Feld in der Mitte markieren. Bei der letzten Beispielaufgabe erhalten Sie die 7. Da diese Zahl kleiner als die angebotene Zahl ist, markieren Sie das linke Lösungsfeld.

Beginnen Sie nun mit den Übungsaufgaben. Insgesamt haben wir Ihnen drei Blöcke mit jeweils 40 Aufgaben zusammengestellt. Pro Aufgabenblock haben Sie nur zwei Minuten Zeit!

AUFGABEN

Block 1

Suchfeld

>	≥	≠	≠	↑	≠	≠	≠	*
1	2	3	4	5	6	7	8	9

≠ 8 ≥ 9 ≠ 10 ↑ 10 ≠ 4 ≠
☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

↑ 10 ↑ 10 * 10 ≥ 6 ≠ 16 ≥
☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

≠ 16 * 18 * 12 ≠ 11 * 9 ≠
☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

* 7 > 4 ≠ 9 > 11 > 11 ≠
☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

≥ 4 ≠ 11 > 9 ↑ 7 ≠ 15 *
☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

≠ 12 ≥ 3 * 16 ≠ 7 ↑ 10 ≠
☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

≠ 12 ≠ 9 ≠ 11 ≠ 9 ≥ 12 ≠
☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

* 15 ≠ 10 ≠ 16 > 12 ≠ 14 ≠
☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

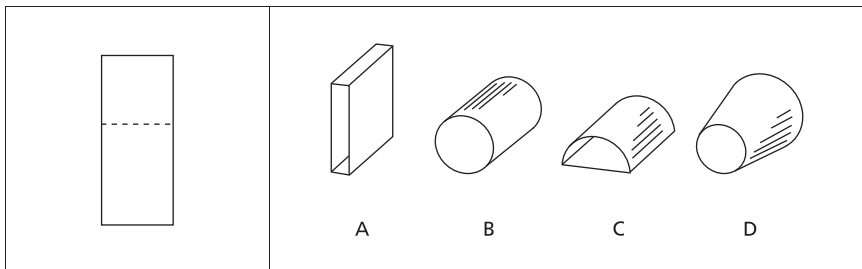
Wahrnehmungsgeschwindigkeit und Orientierungsvermögen

Im Folgenden werden Ihnen verschiedene Tests zur Überprüfung Ihrer Wahrnehmungsgeschwindigkeit und Orientierungsvermögen vorgestellt.

Abwicklungen

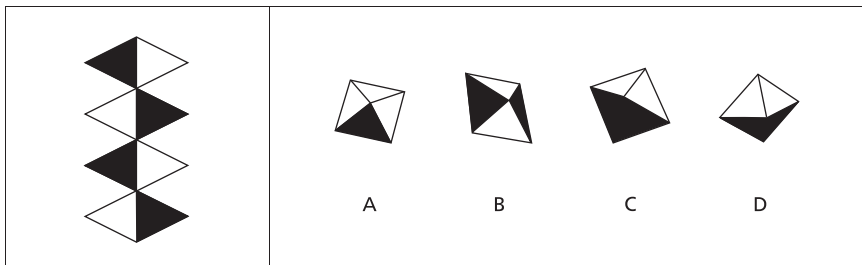
Bei diesem Test geht es um Ihr Vorstellungsvermögen: Welcher der vier dargestellten Körper kann aus der gegebenen Faltvorlage gebildet werden? Die Faltvorlage stellt immer die Außenseite des Körpers dar.

Beispiel 1



Lösung: C

Beispiel 2

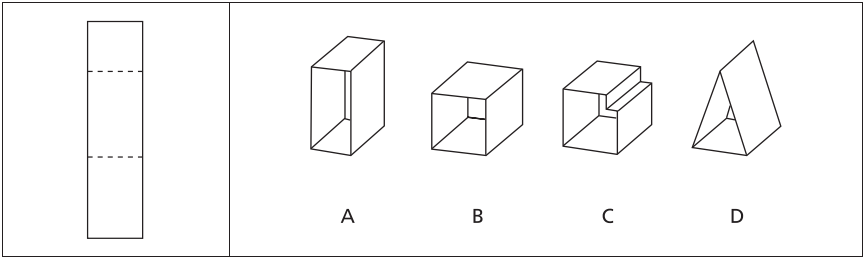


Lösung: B

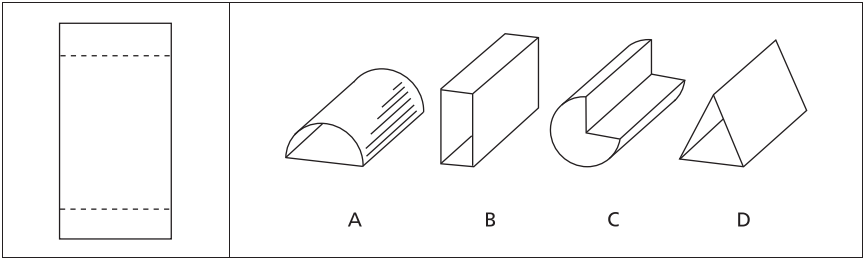
AUFGABEN

Für die folgenden 19 Aufgaben haben Sie 10 Minuten Zeit.

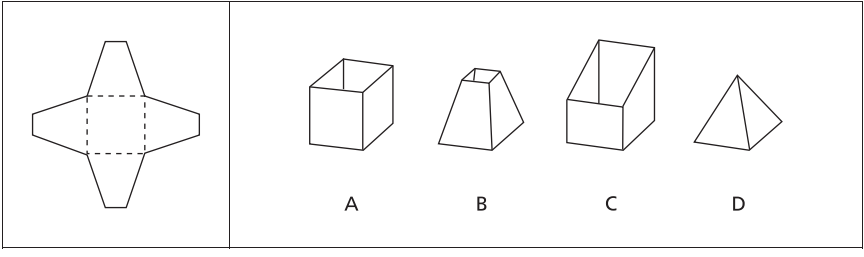
1



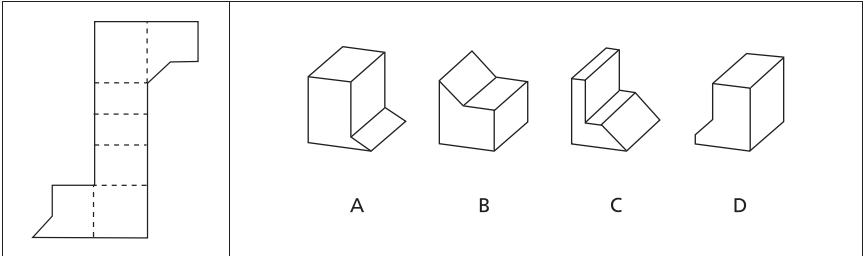
2



3



4



Sensomotorische Koordination und Fähigkeit zur Mehrfacharbeit

Die Tests zur Mehrfacharbeit und sensomotorischen Koordination vereinen in diesem Buch bereits vorgestellten Testverfahren, so z. B. zur Konzentrationsfähigkeit, Rechenfähigkeit, sensomotorischen Koordination usw. Während bislang nur einzelne Bereiche getestet wurden, geht es hierbei nun um eine komplexe Aufgabenstellung, bei der mehrere Testteile parallel zu bearbeiten sind.

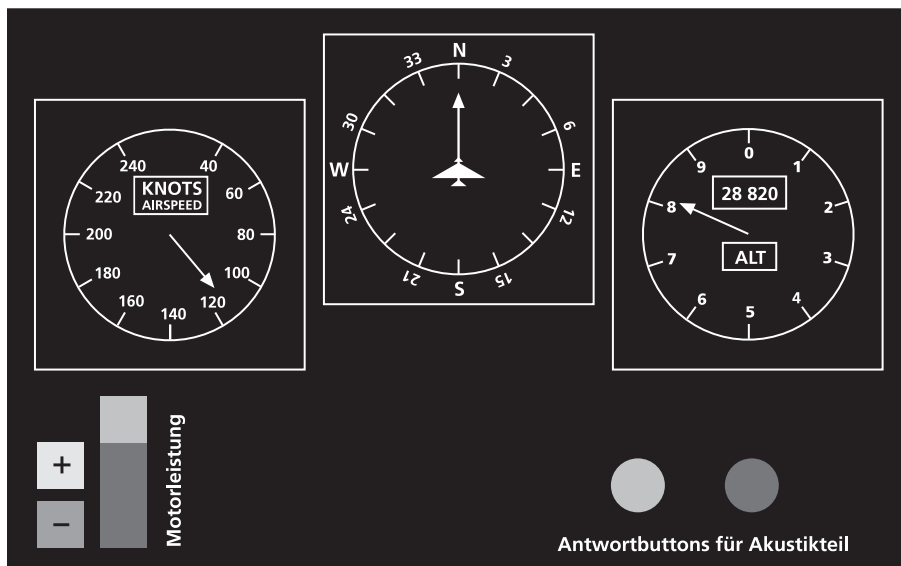
Monitoring-Instrument-Coordination-Test

Der **Monitoring-Instrument-Coordination-Test (MIC)** testet Ihre Mehrfachbelastbarkeit in einer Cockpitsimulation.

Beim MIC werden Ihnen ein Kompass, ein Höhenmesser und ein Geschwindigkeitsmesser präsentiert, die Sie anfangs getrennt, später in Kombination bedienen sollen. Die Steuerung erfolgt bei diesem Test über einen (sehr trägen) Joystick, der wie bei einem realen Flugzeug funktioniert. Wenn Sie den Joystick in Richtung Ihres Körpers bewegen, steigt das Flugzeug, in die entgegengesetzte Richtung sinkt es. Wenn Sie den Joystick nach links bewegen, fliegt das Flugzeug nach links und umgekehrt. Parallel dazu müssen Sie eine Akustikaufgabe bearbeiten, bei der Sie Ihre Antworten über den Touchscreen eingeben müssen.

Der Kompass zeigt Ihnen Ihren aktuellen Kurs an. N steht dabei für North/Norden und einen Steuerkurs von 360° , W steht für West/Westen (270°), S für South/Süden (180°) und E für East/Osten (90°). Auf dem Kompass sehen Sie ein kleines Flugzeug und eine Pfeilspitze. Die Pfeilspitze bewegt sich nicht, sondern zeigt immer gerade nach oben. Bei Kursänderungen bewegt sich dann die gesamte Kompassskala. Wollen Sie eine Linkskurve fliegen, so bewegen Sie den Joystick nach links, bis Sie die gewünschte Drehrate erreicht haben. Das Flugzeug wird dann so lange eine Linkskurve fliegen,

bis Sie den Joystick nach rechts bewegen und das Flugzeug damit wieder in die Neutralstellung bringen.



Der Höhenmesser zeigt Ihnen Ihre aktuelle Flughöhe (Altitude = ALT) in Fuß (ft) an. Bei dem im MIC verwendeten Höhenmesser sehen Sie eine Digitalanzeige und eine Analoganzeige. Die Digitalanzeige gibt Ihre aktuelle Flughöhe an, in unserem Beispiel 28 820 ft, die Analoganzeige nur die letzten drei Stellen Ihrer Flughöhe, hier also 820 ft. Ziehen Sie den Joystick zu sich heran, so steigen Sie und der Analoganzeiger dreht sich rechts herum, also im Uhrzeigersinn. Um zu sinken, drücken Sie den Joystick von sich weg und der Analoganzeiger läuft links herum, also gegen den Uhrzeigersinn. Gleichzeitig sehen Sie auf der Digitalanzeige immer die aktuelle Flughöhe. Ähnlich einem Kurvenflug bleibt die durch Sie eingeleitete Steig- oder Sinkrate konstant, wenn Sie den Joystick in die Neutralstellung zurückbewegen. Erst eine Gegenbewegung bringt Ihr Flugzeug dann wieder in die Neutralstellung.

Der Fahrtmesser zeigt Ihnen Ihre Geschwindigkeit in Knoten (kt), d. h. Nautischen Meilen pro Stunde an. Sie wird über einen Schubregler, den Sie über den Touchscreen bedienen, geregelt. Die Taste „+“ bedeutet, dass Sie an Geschwindigkeit zulegen, mit der Taste „-“ bauen Sie Fahrt ab. Gleichzeitig wird Ihre Geschwindigkeit durch Ihre aktuelle Fluglage beeinflusst. Steigen Sie, so verringern Sie bei gleicher Motorleistung Ihre Fahrt, sinken Sie, so

werden Sie bei gleicher Motorleistung automatisch schneller. Im Test könnte Ihnen die Aufgabe gestellt werden, auf eine bestimmte Höhe zu steigen und gleichzeitig eine bestimmte Geschwindigkeit zu halten.

Während Sie auf Ihre Instrumente achten, werden Sie parallel eine Akustikaufgabe lösen müssen. Sie hören eine Endloszahlenreihe und müssen immer dann eine bestimmte Taste drücken, wenn

- a die dritte gerade Zahl in Folge vorgelesen wird (grüne Taste) oder
- b die dritte ungerade Zahl in Folge vorgelesen wird (rote Taste).

(Diese Aufgabenstellungen können sich natürlich jederzeit ändern.)

Beispiel

6 5 3 8 6 4 5 7 7 9 8 6 5 4 8 2 5 3 2 4

Hier hätten Sie jetzt zwischen der 9 und der 8 die rote Taste und zwischen der 2 und der 5 die grüne Taste drücken müssen.

Nach einer Übungsphase von ca. einer Stunde (der eigentliche Test dauert nur ca. 15 Minuten) lösen Sie verschiedene Teilaufgaben, die mit der Zeit immer komplexer werden. Zu Anfang müssen Sie vielleicht nur in einer bestimmten Höhe fliegen oder einen neuen Kurs ansteuern. Dann sollen Sie sinken, einen neuen Kurs einnehmen, die Geschwindigkeit drosseln und letztlich die Akustikaufgabe lösen. Es ist ratsam, die Koordination der drei Instrumente mit einem Flugsimulator zu üben, so dass Sie die Grundfunktionen beherrschen. Dazu eignen sich auch schon günstige Flugsimulatoren ohne besondere Funktionen oder detailgetreue Grafiken.

Bewerbertipp:

„Zum Üben würde ich gängige Flugsimulatoren verwenden, jedoch nicht zu lange, da man sich zu schnell an die Steuerung gewöhnt und dann schnell im Test Probleme bei der Umgewöhnung bekommen kann.“

Group-Qualification

Haben Sie Ihre Berufsgrunduntersuchung beim DLR bestanden, so werden Sie im zweiten Schritt zur sogenannten Lufthansa Group Qualification (GQ) eingeladen. Hier sollen Sie nun die ganz spezifischen Firmenanforderungen Ihres künftigen Arbeitsgebers erfüllen.

Getestet werden dabei insbesondere (European Flight Academy, 2018²):

- Kooperationsverhalten
- Koordinations- und Steuerungsfähigkeiten
- Selbstreflexion
- Belastbarkeit
- Zuverlässigkeit und Disziplin
- Engagement und Motivation

Die meisten dieser Tests werden in Form eines Assessment-Center geprüft, dessen Inhalte in den folgenden Kapiteln vorgestellt werden.

² **European Flight Academy:** Voraussetzungen zur Ausbildung von Piloten. (Frühjahr 2018)
<https://www.european-flight-academy.com/voraussetzungen-zur-ausbildung-von-piloten/>

Assessment-Center

Das **Assessment-Center (AC)** macht den Hauptteil der Group-Qualification bzw. der Haupttests aus. Laut Definition ist das AC ein Verfahren in dem es insbesondere um die Einschätzung und Beurteilung von Verhaltensleistungen bzw. Verhaltensdefiziten geht. Dabei wird eine Gruppe von AC-Kandidaten von mehreren Beobachtern (Assessoren) in Bezug auf vorher definierte Anforderungen bei der Bearbeitung von Aufgaben beobachtet. Hier erwarten Sie beim DLR im Wesentlichen folgende Aufgaben und Tests:

- Gruppendiskussionen
- Rollenspiele
- Präsentationen
- Einzelinterviews

Das DLR wendet das AC teilweise als „stand-alone“, teilweise in der „mixed form“ an. Das bedeutet für Sie, dass Ihr Test mal nur unter der Überschrift „Gruppendiskussion“ läuft, oder aber, dass Sie zusammen mit einem anderen Testteilnehmer einen Gerätetest absolvieren, bei dem es im Wesentlichen auch auf Ihr Verhalten unter- und zueinander ankommt.

Ein AC kann ein paar Stunden oder aber mehrere Tage dauern. Sie erwartet eine bunte Mischung aus Gerätetests, dem reinen AC und der „mixed form“. Über diesen Zeitraum hinweg werden Sie als Bewerber dabei von den DLR-Psychologen genau unter die Lupe genommen. Wer es bis in den letzten Test schafft, der lernt auch noch die Damen und Herren der LH bzw. DFS kennen, die sich persönlich ein Bild von Ihnen machen wollen. Unter Umständen begegnen Ihnen auch sogenannte Moderatoren, deren Aufgabe es ist, die jeweiligen Tests einzuleiten und das eine oder andere Späßchen zu machen, um die Stimmung etwas aufzulockern.

Erfolgskriterien

Ob Sie sich nun bei der Lufthansa, der DFS, der AUA oder woanders beworben haben, eines haben alle Firmen gemeinsam: Sie müssen erst das AC bestehen, bevor Sie Ihre Ausbildung anfangen können. Ziel der Firmen ist es, mithilfe des ACs die Bewerber herauszufiltern, die am besten zu den Firmen-grundsätzen passen. Dabei werden im Wesentlichen drei Kriterien zurate gezogen:

1 Ihre Persönlichkeit

Passen Sie zur Firma? Sind Sie sympathisch?
Inwieweit sind Sie anpassungsfähig?

2 Ihre Leistungsmotivation

Sind Sie engagiert? Haben Sie Biss? Sind Sie wirklich lern-, einsatz- und arbeitswillig? Können Sie sich mit den Aufgaben des Unternehmens identifizieren?

3 Ihre Kompetenz

Haben Sie bereits berufsrelevante Erfahrungen, Kenntnisse, Eigenschaften, Fähigkeiten?

Übrigens: Nicht zufällig haben wir Persönlichkeit und damit Sympathie an erster Stelle genannt. Persönlichkeit und auch die Kommunikationsfähigkeit zählen zu den wichtigsten Einstellungskriterien – und das nicht nur in der Luftfahrt.

Es geht zunächst also um den berühmten ersten Eindruck, durch den bei Gesprächspartnern, die sich bisher unbekannt waren, die Weichen in eine positive (Sympathie) oder negative (Antipathie) Richtung gestellt werden. Das trifft sowohl auf die Beziehung Auswähler/Auszuwählender als auch auf die Gruppensituation unter den Kandidaten zu. Spezielle AC-Aufgaben beziehen sich sogar ganz konkret auf dieses Sympathiethema („Wem aus der Gruppe würden Sie am ehesten ein gebrauchtes Auto, Moped oder Ähnliches abkaufen?“).

Manch einer mag glauben, dass Sympathie zwischen zwei Menschen entweder einfach vorhanden ist oder eben nicht, und dass sich daran wenig ändern lässt. Dem ist jedoch nicht so. Sie können durchaus Sympathie für sich mobilisieren, und zwar immer dann, wenn Ihr Gegenüber den Eindruck und die Hoffnung gewinnt, dass Sie einen Beitrag zu seiner Bedürfnisbefriedigung (Erfolg, Macht etc.) leisten. Im Folgenden sehen Sie eine Aufstellung der Eigenschaften und Merkmale, durch die Sympathie und Antipathie geweckt werden.

Lufthansa

Berufsgrunduntersuchung

Ich bin im schönen Hamburg und komme gerade von den Tests beim DLR in meinem Hotel an. Mit diesem Rapport möchte ich allen künftigen Probanden, die für eine Eignungsuntersuchung beim DLR eingeladen sind, eine kleine Hilfestellung zum Abbauen etwaiger Ängste und zum allgemeinen Überblick über das Prozedere geben.

Zu meiner Anreise und Bleibe

Ich bin mit dem Flugzeug angereist und kann den Service der Lufthansa nur jedem empfehlen (wäre ja auch schlimm, wenn dem nicht so wäre, in Anbetracht von meiner Bewerbung bei selbigem Konzern). Insbesondere für diejenigen unter euch, die von weit her anreisen, ist ein Flug die sicherste, schnellste und zudem kräftesparendste Alternative zu einer um einiges teureren Bahnfahrt, die mit wesentlich mehr Aufwand und längerer Reisezeit verbunden ist. Der Hamburger Airport ist zudem einer der mit Abstand übersichtlichsten, modernsten und am besten beschilderten Flughäfen in ganz Deutschland. Meine Maschine flog mich am Vortag meiner BU von Frankfurt in nur 1 Stunde nach Hamburg. Einmal angekommen, ist es nicht mehr weit bis zum DLR und den Hotels. Es empfiehlt sich zudem unbedingt, mindestens 1 Tag vor seinem Testtermin schon vor Ort zu sein, um sich des „Anreisestresses“ gänzlich zu entledigen und etwaige Verspannungen oder Ermüdungen vom Anreiseprozedere auch wirklich auszuschlafen.

Die beliebtesten Hotels für ATPL-Probanden befinden sich etwa 5 km vom Flughafen entfernt auf der Alsterkrugchaussee und sind größtenteils auch diejenigen, die vom Rekrutierungs-Team der Lufthansa empfohlen werden. Das Hotel, in welchem ich genächtigt habe, ist das MotelOne Hamburg-Airport und hat ein luxuriöses Innenleben sowie moderate Preise, die mit den übrigen bekannten Hotelketten durchaus mithalten können. Aber auch hier gilt es, sich frühzeitig ein Zimmer zu reservieren (am besten gleich, wenn das Einladungsschreiben in der Post liegt und man seine BU-Termine kennt), weil die Hotels zu meiner Zeit wegen einer Pokermesse in Hamburg bereits sehr gut ausgebucht waren.

Zum Weitertransport vom Hamburger Airport bis zum Hotel eurer Wahl sei hier noch ein kleines Wort der Warnung gegeben: Ein Taxi sollte man sich wirklich nur dann nehmen, wenn das Gepäck nicht aus eigener Kraft getragen werden kann! Wer beispielsweise einen ziehbaren Trolley besitzt, kann auch problemlos den Bus vom Flughafen bis zur Röntgenstraße nehmen und die restlichen 50 m zu Fuß laufen. Denn wer tatsächlich in einem Hotel in unmittelbarer Flughafennähe gebucht hat, macht sich unter Taxifahrern keine Freunde, da sie am Flughafen sehr lange auf einen Fahrgast warten müssen.

Zu meiner Vorbereitung

Da ich meinen ersten BU-Termin verschieben musste, hatte ich insgesamt 8 Monate Zeit zur Vorbereitung. Davon habe ich vor allem die letzten 3 Monate intensiv und bis zum allerletzten Tag genutzt, um mein Detailwissen in den relevanten Bereichen von Physik, Mathe und Englisch auf die Höhe zu bringen. Letztlich waren die gesamten Sommerferien vertan, aber dafür hatte ich eine Prüfungsreife in mir, die es mir regelrecht erlaubt hätte, das Abitur noch mal zu schreiben und diesmal mit 1,0 zu bestehen. Hilfsmittel waren bei mir ganz klar die CBTs (diese sind auch enorm wichtig, um das Prüfungsprinzip kennenzulernen), das Physikbuch *Physik für Schule und Beruf*, die Software *Hesse/Schrader Testtraining plus* und eine Ausgabe von *Der Pilotentest*.

Zum Trainieren der motorischen Fähigkeiten (Gedächtnis, Reaktionszeit, Konzentrationsvermögen) sind die CBTs völlig ausreichend. Die eigentliche Herausforderung jedoch ist es, bei den CBTs für Technik, Englisch und Mathe (Textaufgaben) nach einer adäquaten Lösung für die Beispielaufgaben zu recherchieren, falls man sie nicht selbst weiß und man auch keinen Lehrer mehr in Greifnähe hat, den man fragen könnte. Und wenn wir nicht gerade in einem hoch technisierten Zeitalter lebten, in welchem man diverse Zusammenhänge problemlos auch online recherchieren kann, wäre der Aufwand zur Recherche einer Lösung dieser CBTs sicherlich nahe der Unzumutbarkeit. Deshalb ist hier eindeutig zu empfehlen, sich das Wunderwerk „Internet“ auch wirklich zunutze zu machen, falls man bei einer CBT-Frage nicht vorankommen sollte, und sich separat dazu ein handfestes Skript zu erstellen (so habe ich es gemacht!), um damit plastischer – also notfalls auch ohne PC – arbeiten zu können. Es klingt vielleicht ein wenig schwer nachvollziehbar, aber das menschliche Langzeitgedächtnis wird besser zur Abspeicherung an-

geregelt, wenn man sich eines Stiftes bedient und die Aufgaben mal auf einem Papier abschreibt, sie (evtl. mit Hilfe) löst und nachrechnet (das gilt insbesondere für das TVT- und das RAG-CBT). Hierbei hat es mir vor allem geholfen, nebst den Aufgaben und Lösungen auch meine eigenen Gedankengänge und Lösungswege mit zu vermerken. Man verwendet hierzu am besten verschiedenfarbige Stifte und Marker, um auch visuell kenntlich zu machen, was von Bedeutung ist. Man sollte sich einen 8 cm dicken Ordner NUR für seine Lernfortschritte in Bezug auf die Eignungsuntersuchungen für die LH anlegen und mit Trennblättern die Teilgebiete der verschiedenen Aufgaben sorgfältig einteilen. Diesen Ordner sollte man mitführen, wenn man für längere Zeit außer Haus ist und keinen PC mit CBTs zur Verfügung haben wird. Auch ich habe meinen Ordner mitgeführt, als ich zum Flughafen gefahren bin. Das ist zwar zusätzliches Gewicht, aber dafür kann man die Wartezeit sinnvoll überbrücken und unbehelligt lernen, auch ohne sich von einem PC abhängig zu machen, denn so technisiert wir in unserer heutigen Zeit auch sein mögen, ist und bleibt zu bedenken, dass es in höchstem Maße unklug wäre, sein gesamtes Leben nur einem Häuflein elektronischer Platinen anzuvertrauen. Also versucht bitte in eurem eigenen Interesse so viele Lernfortschritte, wie ihr nur könnt, auf handfestes Papier zu bringen! Ihr werdet den Unterschied, den die mechanische Schreibarbeit zur Tastaturbedienung macht, sehr schnell feststellen können.

Nachdem ihr die CBTs vollständig gelöst habt, ist es wichtig, euch selbst zu belohnen, also nehmt euch auch mal einen Tag frei und packt in dieser Zeit alles weg, was euch an die Vorbereitungen zu euren Tests erinnert. Nach einer ausreichenden Ruhephase nehmt ihr euch die CBTs wieder vor und versucht sie mal – bitte OHNE in euren Unterlagen nachzusehen (denn das wäre Selbstbetrug) – vollständig aus eigener Kraft zu lösen. Notiert euch unbedingt eure Stärken und Schwächen und trainiert diejenigen Aufgaben, die ihr nicht auf Anhieb korrekt lösen konntet, öfter. Und dieses Spiel wiederholt ihr dann am besten so lange in regelmäßigen Intervallen, bis ihr in sämtlichen Teilbereichen zu einer über 90 Prozentigen – wenn nicht gar vollständigen – Sicherheit gelangt seid. Das hört sich jetzt für den ein oder anderen sicherlich nach viel Arbeit an ... aber ich kann euch versichern: Das ist es auch!!!

Letztlich werdet allerdings ihr diejenigen sein, die vom intensiven Lernen profitieren, weil ihr dies allein für euch macht und für niemand sonst. Und auch wenn es manchmal schwerfällt, ist es zur Selbstdisziplinierung ungemein wichtig, sich stets sein Ziel – also den Grund, warum ich mir die ganze

Mühe machen sollte – vor Augen zu halten! Wer die Fluglizenz und eine Karriere im Cockpit bei der LH wirklich ernsthaft erreichen möchte, dem wird es stets auch leichterfallen sich zu den aufwendigen Lernpraktiken und eventuellen Kürzungen im Privatleben zu disziplinieren.

Was ich außerdem auch als sehr hilfreich empfunden habe, war, Seiten zu diversen Testverfahren aus dem Buch *Der Pilotentest* zu kopieren und diese unter Zeitdruck zu lösen, und das mehrmals in regelmäßigen Abständen. So was hilft ungemein, zum einen, um sein eigenes Niveau realistisch einzustufen, und zum anderen, um seine Lernfortschritte auch ordentlich zu dokumentieren, indem man die Tests von Zeit zu Zeit wiederholt und sich seine Lernkurve vor Augen führt. Die gelösten Blätter werden dann sauber katalogisiert in eurem LH-Lernordner abgeheftet, um sie später noch mal nachschlagen zu können. Euren Ordner samt allen Unterlagen sowie das gesamte CBT-Programm solltet ihr auf jeden Fall kurz vor euren BU-Terminen noch mal komplett durchgehen! – Mehr geht nicht! Mein Fazit aus all der Lernerei: Wer systematisch vorgeht und seine Defizite zeitig erkennt und ausräumt, wird bei der BU für diesen Fleiß auch entlohnt.

Tag 1

Ich hatte es von meinem Hotel wirklich nicht weit, deshalb bin ich pünktlich zum DLR gegangen und nicht zu früh. Jedem anderen Probanden möchte ich auch dringend anraten, sich auf keinen Fall wegen der Wegstrecke verrückt zu machen! Man sollte den Weg vom Hotel zum DLR einen Tag im Voraus am besten unmittelbar nach der Ankunft im Hamburger Hotel mal durchspielen, um sich mit der Strecke vertraut zu machen. Aber auf keinen Fall sollte man am BU-Tag deutlich zu früh vor Ort sein, wenn in der Einladung von 12.30 Uhr die Rede ist, weil es unglücklicherweise immer Testkandidaten geben wird, die sich selbst verrückt machen und schon seit 11.00 Uhr im Warteraum Zwiegespräche suchen, um ihre Endzeitstimmung auf andere zu übertragen. Solche „Panikgespräche“ steigern den Puls und den Stressfaktor ungemein, nur leider vollkommen unnötig! Ebensolche Faktoren sind meist die Ouvertüre zu einer geistigen Resignation noch vor Testantritt. Die Wahrscheinlichkeit, den Test bei so viel verbaler Nonsense-Hetze noch zu bestehen, minimiert sich analog zum Pulsanstieg. Also tut euch selbst einen Gefallen, schläft aus, geht entspannt duschen und frühstücken und dann lauft so zeitig vom Hotel zum DLR rüber, dass ihr nicht zu hetzen braucht, sondern gerade pünktlich zu eurem Testtermin um 12.30 Uhr erscheinen könnt. Für den

Austausch mit den anderen Testteilnehmern bleibt in den Pausen oder besser noch nach den Tests genügend Zeit, zumal sie alle irgendwo in eurer Nähe nächtigen müssen, da die Tests am nächsten Tag fortgesetzt werden. Also geht zu eurem Termin, macht euer Ding und beschäftigt ausnahmsweise mal nur mit euch und eurer eigenen Situation anstatt mit anderen Dingen oder dem, was andere Leute vielleicht erzählen mögen! Auch wenn es schwerfällt und einen gewissen Grad an Ignoranz erfordert, sein Umfeld in dieser Konsequenz auszublenden, letzten Endes wird jeder von euch seinen eigenen Pool an Testaufgaben eigenständig bestehen müssen und kann hierzu von niemandem in irgendeiner Weise Hilfe empfangen; ergo sollte der Fokus eures primären Interesses hier ganz klar einzig und allein euch selbst gewidmet sein! Ihr werdet es euch danken, sowie ihr das Testergebnis mitgeteilt bekommt.

Was ihr ebenfalls auf keinen Fall vergessen solltet, ist, genügend Essen (ausreichend belegte Brötchen, Schokolade) und Trinken zum leiblichen Wohl mitzunehmen, auch wenn man vor dem Test vor Aufregung noch sicher ist, dass man keinen Appetit haben wird.

Im Prüfungssaal 48 finden bei maximaler Auslastung 48 Probanden Platz. In meinem Falle waren nur 44 Plätze belegt. Jeder Platz ist bereits mit Namen und Geburtsdatum auf dem Touchmonitor zugeteilt. Es folgt die Begrüßung durch die DLR-Mitarbeiterinnen und die Vorführung eines Einführungs-videos. Gezeigt wird ein Pilot im Cockpit, der als Kapitän für LH Cargo arbeitet. Der Mehrwertgehalt dieses Videos erschließt sich mir noch nicht so ganz; zusammengefasst erklärt dieser Kapitän lediglich, dass er uns für das Bestehen unserer Tests viel Erfolg wünscht. Und dann wurde es auch schon ernst.

VMC – Visual Memory Capacity

Der visuelle Merkfähigkeitstest war gleich zu Beginn eine harte Anforderung an die Konzentration. Ich hätte nach meinen Übungserfahrungen mit dem CBT eher mit einer stark eingeschränkten Schwierigkeitszunahme gerechnet. Tatsächlich aber kamen hier alle Schwierigkeitsstufen dran bis einschließlich 5-back! Bei den ersten beiden Stufen (2- und 3-back) ist es sicherlich noch realistisch, sie korrekt zu lösen. Aber bei 4-back und erst recht bei der anschließenden Endstufe 5-back schaltet irgendwann der Konzentrationspegel automatisch herunter auf ein resignatives Raten. – Jetzt stellt sich natürlich die Frage nach dem „Warum?“. Warum beginnt das DLR das Auswahlverfahren mit so einem kräfteraubenden „Gute-Laune-Killer“? Dies kommt nicht von ungefähr, sondern ist in der Psychologie begründet. Man möchte die

Stressresistenz des Probanden testen, um zu erkennen, ob der Kandidat die Nerven behält, wenn's drauf ankommt. Wer also stattdessen zu Beginn schon dem Irrglauben verfällt, gänzlich versagt zu haben, weil er sich von den Gefühlen seines mageren Abschneidens beim Auftakttest leiten lässt, begibt sich so auf einen Abweg, der ihm für die übrigen Tests nicht zu empfehlen ist und sich garantiert auf das Ergebnis auswirken wird. Hier sind ganz klar die „Realität“ und etwaige „Gefühle“ auseinanderzuhalten! Volle Konzentration und volle Ausdauer auf ganzer Linie bei sämtlichen Tests lautet hier die Devise! Euer schlechtes Gewissen oder die gedankliche Vorkorrektur eurer Ergebnisse solltet ihr rigoros abstellen! Es bringt nichts, sich selbst zu verfluchen! Und apropos Fluchen: Auch mir ist es schon passiert, dass ich vorschnell eine falsche Lösung eingegeben habe und dann nicht mehr zurückkonnte. So hart die Tests auch manchmal für euch sein mögen, tut euch selbst einen Gefallen und unterlasst das Fluchen zu jeder Zeit! Ihr werdet beobachtet!

TVT – Technik

Direkt im Anschluss folgte mal etwas Angenehmeres: Der Wissenstest zur technisch-physikalischen Allgemeinbildung mittels Multiple-Choice-Bildaufgaben. Dies war der einzige Test, bei welchem ich mir 100 Prozentig sicher war, sämtliche Vorbereitungsmöglichkeiten durch *Testtraining plus*, *Der Pilotentest* und CBT ausgeschöpft zu haben. Als jedoch die Bildaufgaben dann über den Monitor flimmerten, musste ich feststellen, dass ich – in Bezug auf die Erfordernisse, die speziell dieser Test an mich stellt – sehr wohl noch Nachholbedarf im Physikbereich habe. Das CBT eignet sich nur bedingt zur Vorbereitung, weil nicht nur die Lösungen zu den CBT-Aufgaben und deren Nachvollziehen erforderlich sind, sondern eher ein regelrechter Rundumschlag durch die darin tangierten Teilbereiche der Physik und Technik vonnöten ist, um gut vorbereitet in diesen Test zu gehen! Was mir bei diesem Test besonders im Gedächtnis haften geblieben ist, war die abstruse Zielsetzung einiger Aufgaben, die wirklich völlig am Thema vorbeigeht, und das offenbar bewusst. Man möchte einzig und allein herausfinden, inwieweit das elementare Verständnis für physikalische Größen und technische Systeme bereits vorhanden ist. Es handelt sich um 40 Bildaufgaben mit einer Bearbeitungszeit von 28 Minuten. Von Vorteil ist hier die Übersichtsfunktion, mit welcher man sich ein Inventar aller bereits gelösten und noch ausstehenden Aufgaben anzeigen lassen und beliebig zu einer gewünschten Aufgabe zurückkehren kann. Die Lösungsreihenfolge und die Bearbeitungszeit pro



© **STARK Verlag**

www.stark-verlag.de
info@stark-verlag.de

Der Datenbestand der STARK Verlag GmbH
ist urheberrechtlich international geschützt.
Kein Teil dieser Daten darf ohne Zustimmung
des Rechteinhabers in irgendeiner Form
verwertet werden.

STARK