

DE COMPLETE EPST SELECTIEGIDS

Een rustige, overzichtelijke en kandidaatgerichte gids voor fase 1, 2 en 3 van de EPST-selectie.

Inclusief COMPASS-uitleg, technische test, psychologische test, simulator grading, groepsopdrachten, klikgesprek, scorestructuur, medische keuring en praktische voorbereiding.

Waarom deze gids waardevol is

Deze gids is opgesteld door iemand die de EPST-selectie zelf succesvol heeft doorstaan, daarna de geïntegreerde ATPL-opleiding bij Aero Locarno heeft gevolgd en de ATPL-theorie heeft afgerond met een gemiddelde score van 91%.

Daardoor is de uitleg niet alleen theoretisch, maar juist praktisch: wat een kandidaat ziet, waar de druk ontstaat, welke onderdelen vaak onderschat worden en op welke gedrags- en prestatiepunten in de praktijk gelet wordt.

De toon van deze gids is bewust duidelijk en kandidaatgericht gehouden: niet om “trucjes” te verkopen, maar om de selectie begrijpelijk, minder vaag en beter voorbereid in te gaan.

Belangrijk om eerlijk te blijven

Deze gids is onafhankelijk en niet officieel van EPST. Er worden geen geheime testvragen of officiële beoordelingsformulieren gedeeld.

De kracht van de gids zit in herkenning, structuur en voorbereiding op de vaardigheden en situaties die in de selectie terugkomen.

Inhoud

1. De volledige selectieprocedure
2. Fase 1 - de COMPASS-test uitgelegd
3. Technische test, psychologische test en English Aviation
4. Fase 2 - simulator grading en rekenen onder druk
5. Fase 3 - groepsopdrachten en klikgesprek
6. Scorestructuur en minimumeisen COMPASS
7. Medische keuring - EASA Klasse 1
8. Praktische voorbereiding, kosten en dag-van checklist
9. Bronnen en notities

Gratis persoonlijke hulp nodig?

Stuur een mail naar epstselectiehulp@gmail.com voor gratis extra hulp bij je voorbereiding. Vermeld kort je selectiedatum en fase.

1 De volledige selectieprocedure

De EPST-selectie bestaat uit drie hoofdfasen. In fase 1 wordt vooral gekeken naar basisaanleg en cognitieve vaardigheden. In fase 2 wordt dat beeld aangevuld met simulatorwerk, rekenen onder stress en leervermogen. In fase 3 verschuift de nadruk meer naar samenwerking, motivatie, zelfinzicht en professionele houding.

Fase	Wat gebeurt er?	Waar kijkt men naar?
Fase 1	COMPASS, technische test, psychologische test, English Aviation	Aanleg, coördinatie, geheugen, multitasken, rekenen, ruimtelijk inzicht, taal en persoonlijk profiel
Fase 2	Simulatorboekje, rekentoets, simulator grading	Leercurve, taakverdeling, rust onder druk, scanpatroon, coachbaarheid
Fase 3	Groepsopdrachten en klikgesprek	Samenwerking, communicatie, assertiviteit, motivatie en professionele houding

Fase 1 — dagindeling

Stap	Onderdeel	Details
1	Aankomst EPST	Ma-Do 9:00 of 13:00 · vrijdag alleen 9:00 · duur ±4 uur
2	Ontvangst	Coffee corner, uitleg lezen, ID-controle, telefoon uit
3	COMPASS-test	Zes onderdelen, joystick + rudderpedalen, kladpapier aanwezig
4	Technische test	15 MC-vragen technisch inzicht, direct na COMPASS
5	Psychologische test	225 stellingen (CPP), 30-45 minuten
6	English Aviation	Headset, grammatica + luistervaardigheid, 30-45 min
7	Resultaten	Minimum 24 punten COMPASS, geen 1 op vliegaanlegonderdelen

Fase 2 en 3 — dagindeling

Tijd	Onderdeel	Details
08:15	Aankomst en ontvangst	Coffee corner, pak verplicht, ID meenemen
08:30	Test simulatorboekje	15 MC-vragen, 15 minuten, schriftelijk
09:00	Wiskundetest	30 MC-vragen, 30 minuten, geen rekenmachine
09:45	Simulator assessment	45 min per persoon, Boeing 737-800 NG
12:30	Lunch	Zelf meenemen — geen lunchmogelijkheden bij EPST
13:30	Rollenspel 1	Groepsopdracht, twee selecteurs observeren
14:30	Rollenspel 2	Tweede groepsopdracht
15:30	Klikgesprek fase 3	Motivatie en persoonlijkheid, NL of EN
16:30	Naar huis	Telefoontje voor 17:30 als je door bent

Handige praktische punten

Fase 1 is de basisfilter. Wie daar goed doorheen komt, krijgt pas de zwaardere gedragsmatige en praktische onderdelen van fase 2 en 3.

Neem op alle selectiedagen een geldig identiteitsbewijs mee en plan de reis vooraf goed.

Tijdens fase 2 en 3 is het slim om eigen lunch en water mee te nemen, zodat energiedalingen geen onnodige rol spelen.

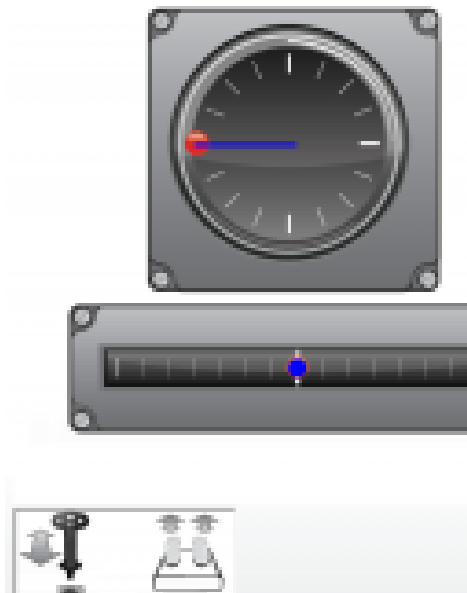
2 Fase 1 - de COMPASS-test uitgelegd

COMPASS staat voor Computerized Pilot Aptitude and Screening System. Het is een verzameling subtests die samen een eerste beeld geven van de typische vaardigheden die voor een piloot belangrijk zijn. Het gaat niet om luchtvaartkennis, maar om basisaanleg en prestatie onder lichte tot stevige mentale belasting.

Onderdeel	Wat wordt gemeten?
Control	Hand-oog-voetcoördinatie en fijne bijsturing
Slalom	Anticiperen, joystickcontrole en koerscorrectie
Memory	Werkgeheugen terwijl andere taken blijven doorlopen
Mathematics	Snel en accuraat rekenen onder tijdsdruk
Orientation	Ruimtelijk inzicht en het lezen van instrumentinformatie
Task Manager	Twee of meer taken tegelijk uitvoeren en prioriteren

Een goede voorbereiding op COMPASS bestaat uit drie dingen: het leren herkennen van de interface, het automatiseren van de basisvaardigheden en het rustig leren omgaan met de tijdsdruk. Hieronder worden de onderdelen één voor één uitgelegd.

Control



Voorbeeldweergave van het onderdeel Control.

Bij Control worden twee taken tegelijk uitgevoerd. Met de joystick wordt een naald rond het midden gehouden. Met het voetstuur wordt een bal of marker op een horizontale lijn gehouden. Het lastige is niet één van beide taken afzonderlijk, maar het feit dat ze gelijktijdig blijven lopen.

De beste aanpak is klein en rustig corrigeren. Grote bewegingen zien er misschien daadkrachtig uit, maar zorgen meestal voor overshoot. De kandidaat die het best presteert, doet meestal juist weinig opvallends: kleine correcties, ontspannen handen en een brede blik op beide meters tegelijk.

Memory

Bij Memory wordt het korte-termijngeheugen getest terwijl er meestal nog een lopende controltaak actief blijft. Een belangrijk detail is dat de moeilijkheid oploopt. In het begin wordt maar één gegeven getoond. Daarna volgen rondes met twee, vervolgens drie en in de laatste ronde vier gegevens. Juist die opbouw maakt het onderdeel verraderlijk: de eerste rondes voelen makkelijk, waarna de belasting snel stijgt.

Ronde	Aantal waarden	Karakter
Ronde 1	1 waarde	Makkelijk — wend aan de interface en het patroon
Ronde 2	2 waarden	Medium — begin scanpatroon bewust toe te passen
Ronde 3	3 waarden	Zwaarder — ritme en vaste volgorde zijn essentieel
Ronde 4	4 waarden	Zwaarst — maximale werkgeheugenbelasting

De slimste aanpak is een vast scanpatroon. Neem de gegevens altijd in dezelfde volgorde op, bijvoorbeeld van links naar rechts en van boven naar beneden. Herhaal de reeks vervolgens kort in het hoofd, liefst in blokjes. Wie chaotisch probeert te onthouden, verliest sneller overzicht zodra er ook nog moet worden gestuurd.

Praktische aanpak voor Memory

Werk met een vaste kijkvolgorde.

Groep de informatie in kleine blokken of een kort ritme.

Accepteer dat niet elke ronde perfect hoeft te gaan; laat de controltaak niet volledig instorten door te veel geheugenstress.

Oefen eerst losse geheugentaken en combineer die pas daarna met een stuur- of rekenopdracht.

Mathematics

N4155W is chasing N322MA. If they are separated by 52 miles and N4155W is traveling at 420 mph and N322MA is traveling at 300 mph, when will closure occur?

Answer: min

Apply

Voorbeeldweergave van het onderdeel Mathematics.

Mathematics bevat snelle rekensommen zoals optellen, aftrekken, vermenigvuldigen, delen, percentages, snelheden en eenvoudige “closing speed”-vragen. De kern is niet diepe wiskunde, maar snel redeneren. Typische voorbeelden zijn: “Vliegtuig A vliegt 420 mph, vliegtuig B 300 mph, ze liggen 52 mijl uit elkaar en vliegen dezelfde kant op — wanneer vindt de inhaalactie plaats?” of juist twee vliegtuigen die in tegengestelde richting naar elkaar toe vliegen.

Praktische aanpak voor Mathematics

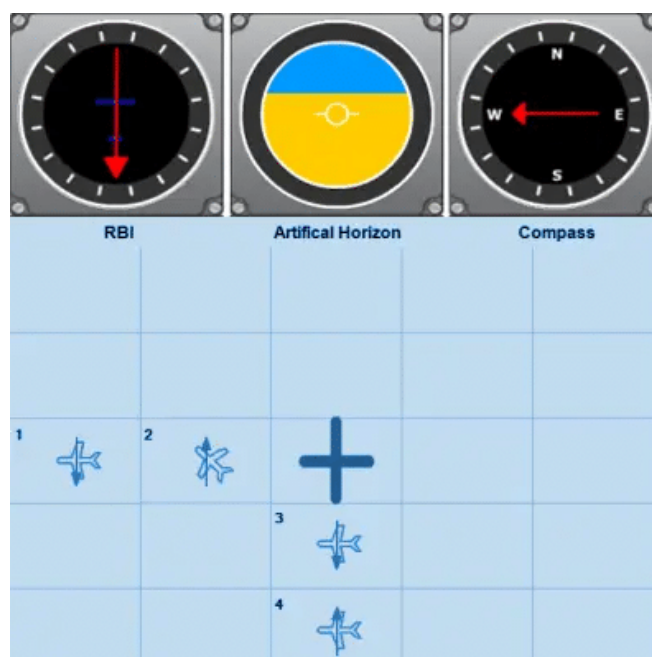
Ken de basisformules: afstand = snelheid × tijd · tijd = afstand / snelheid · snelheid = afstand / tijd.

Bij closing-speed-vragen tel je snelheden op als twee objecten naar elkaar toe bewegen; bij inhalen trek je ze van elkaar af.

Werk percentages via eenvoudige verhoudingen uit; veel vragen zijn sneller met logisch redeneren dan met formele algebra.

Oefen dagelijks een paar minuten; automatisering is belangrijker dan moeilijkheid.

Orientation



Voorbeeldweergave van het onderdeel Orientation.

Orientation test ruimtelijk inzicht. De kandidaat ziet een combinatie van instrumentinformatie — bijvoorbeeld een kunstmatige horizon, kompasinformatie of een relatieve peiling — en moet vervolgens bepalen welke vliegtuigstand daarbij hoort.

Een bruikbare aanpak is om altijd in dezelfde volgorde te kijken. Eerst: helt het vliegtuig links of rechts? Daarna: klimt of daalt het? En pas dan: welke positie of welk antwoord hoort daarbij? Een vaste volgorde maakt het onderdeel overzichtelijker.

Praktische aanpak voor Orientation

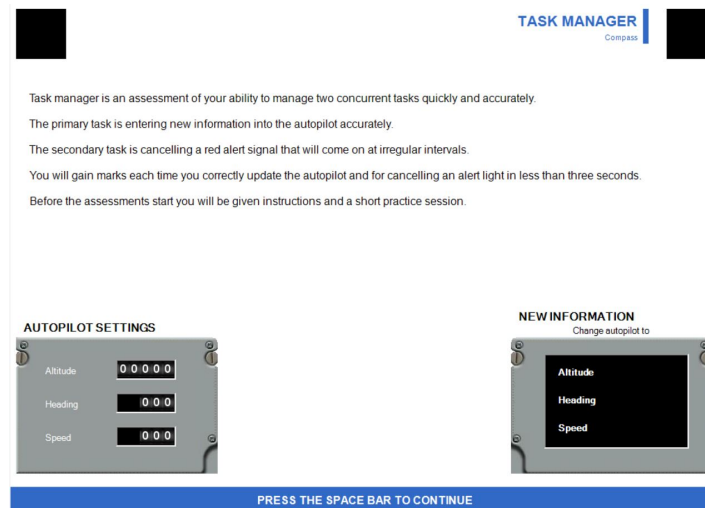
Werk met een vaste volgorde: bank - pitch - richting.

Probeer niet te gokken op gevoel; lees de aanwijzingen systematisch af.

Rustig blijven is belangrijk: te snel antwoorden geeft vaak simpele interpretatiefouten.

SkyTest is vooral nuttig voor dit onderdeel omdat de visuele stijl vergelijkbaar is met veel aptitude-opgaven.

Task Manager



Voorbeeldweergave van het onderdeel Task Manager.

Task Manager is het onderdeel waarin de belasting duidelijk omhoog gaat. In deze taak moet nieuwe informatie in een systeem worden ingevoerd, terwijl tegelijkertijd rode signalen of waarschuwingen snel moeten worden weggewerkt. De bedoeling is niet om te kijken of iemand letterlijk alles perfect kan doen, maar of iemand prioriteiten kan stellen en niet blokkeert zodra er meerdere eisen tegelijk op hem of haar afkomen.

Veel kandidaten doen het hier beter zodra ze beseffen dat rust en volgorde belangrijker zijn dan haast. Wie elk lampje paniekerig achterna gaat, maakt vaak meer fouten dan iemand die eerst de primaire taak op orde houdt en daarna pas de secundaire signalen afwerkt.

Praktische aanpak voor Task Manager

Bepaal wat de primaire taak is en laat die niet los.

Reageer snel op alerts, maar zonder de hoofdtak volledig te vergeten.

Werk in een vaste scan: hoofdtak - signaal - terug naar hoofdtak.

Het doel is gecontroleerd blijven wanneer de werkdruk omhooggaat.

3 Technische test, psychologische test en English Aviation

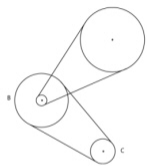
Technische test

Na of rond de COMPASS-onderdelen volgt een technische test met vragen over eenvoudige mechanica en logisch-technisch redeneren. De voorbeelden in de bijlagen laten goed zien wat voor soort vragen kunnen voorkomen: katrollen en riemen, hefboomen en momenten, tandwielen en draairichtingen. Van de 15 vragen moet je er minimaal 10 goed hebben.

Minimumscore

Van de 15 technische vragen moet je er minimaal 10 goed hebben. Dit is een harde grens — ook als je COMPASS-totaal hoog is.

Which wheel is the slowest?



- a) A
- b) B
- c) C

Voorbeeld 1: riemen en draaisnelheden.

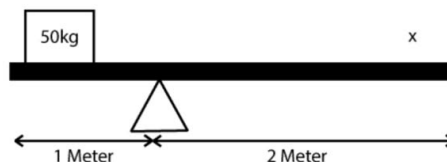
Bij vragen over riemen en wielen draait het meestal om twee ideeën: welke schijf draait het langzaamst of snelst, en welke kant draait iets op. In het algemeen geldt dat grotere wielen bij dezelfde bandsnelheid langzamer draaien dan kleine.

Task: 11 / 20

Mechanics

PAUSE EXIT

How many kg are necessary on the right side to balance the pair of balances?

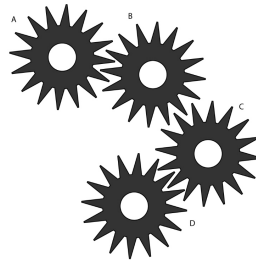


- a) 50 kg
- b) 100 kg
- c) 150 kg
- d) 25 kg

Voorbeeld 2: hefboom en momenten.

Bij hefboomen is de basisregel heel bruikbaar: $\text{moment} = \text{kracht} \times \text{arm}$. Een kleiner gewicht kan een groter gewicht in evenwicht houden als de arm langer is.

Gearwheel A turns clockwise, in which directions turns gearwheel D?



a) Clockwise

b) Anti-clockwise

Voorbeeld 3: tandwielen en draairichting.

Bij tandwielen draait elk tandwiel de richting van het volgende om. Een keten van vier tandwielen eindigt dus weer in dezelfde richting als het eerste; een keten van drie eindigt in de tegenovergestelde richting. Zulke vragen lijken technisch, maar zijn vooral een test van rustig logisch doorredeneren.

Praktische aanpak voor de technische test

Oefen de basis van hefboomen, tandwielen, riemen, katrollen en eenvoudige elektrische principes. Teken desnoods kort de richting van elk tandwiel of de momenten links en rechts van een steunpunt. De vragen zijn meestal beter op te lossen met logisch inzicht dan met zware theorie. Wie HAVO-niveau natuurkunde en gezond technisch redeneren beheerst, heeft hier meestal genoeg aan.

Psychologische test (CPP / personality profile)

A. Personality profile

The Personality profile shows the candidate's results on the 15 personality traits, which are measured by the CPP. The scores are obtained by comparing the candidate's outcomes to a norm group consisting of other applicants. Thus, these results are not absolute and only indicative in relation to the relevant norm. The following indications can be used for the interpretation of the test outcomes.

Low			Med			High		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
very low	low	below average	low average	average	high average	above average	high	very high

Personality Profile

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Resilience									
Stress tolerance									
Impulse control									
Ambition									
Accuracy									
Perseverance									
Dominance									
Persuasiveness									
Assertiveness									
Teamwork									
Helpfulness									
Empathy									
Autonomy									
Openness									
Need for variation									

Voorbeeld van een profielweergave uit de psychologische test.

De psychologische test bestaat uit veel stellingen waarbij voorkeuren, werkstijl en gedragsneigingen worden gemeten. De uitkomst laat geen “goed” of “fout” enkel antwoord zien, maar bouwt een profiel op. Toch betekent dat niet dat alles gelijkwaardig is: de test kijkt wel degelijk of iemand eigenschappen laat zien die passen bij professioneel cockpitgedrag, zoals samenwerking, accuratesse, stressbestendigheid en consistentie.

De verstandigste aanpak is niet het spelen van een rol, maar eerlijk en consistent antwoorden. Kandidaten die extreem wenselijke antwoorden proberen te geven, worden vaak juist inconsistent. Ook kan het profiel later worden vergeleken met gedrag in de groep en tijdens het interview.

Praktische aanpak voor de psychologische test

Lees elk item rustig en antwoord spontaan maar niet achteloos.

Probeer geen “perfect profiel” te construeren; consistentie is belangrijker dan sociaal wenselijk antwoorden.

Denk aan professioneel gedrag: samenwerken, verantwoordelijkheid nemen, zorgvuldig zijn en onder druk beheerst blijven.

Als een kandidaat in de test heel sociaal en assertief lijkt, maar in fase 3 volledig passief is, valt dat op.

English Aviation en verbal reasoning

English Aviation en verbal reasoning worden gebruikt om te kijken of een kandidaat teksten en opdrachten in het Engels snel en correct begrijpt. Het niveau is doorgaans goed te doen voor kandidaten met redelijk schoolengels, mits zij rustig lezen en de vraag precies nemen zoals die er staat.

Praktische aanpak voor English Aviation

Lees luchtvaartteksten in het Engels en wen aan basisvocabulary.

Luister af en toe naar luchtvaart- of ATC-fragmenten om het tempo van Engels onder tijdsdruk te normaliseren.

Verbal reasoning is vaak meer begrijpend lezen dan luchtvaartkennis.

4 Fase 2 - simulator grading en rekenen onder druk

Voor fase 2 ontvangt de kandidaat vooraf een simulatorboekje. Dat boekje is belangrijk, omdat het de basis legt voor hoe de instrumenten worden gelezen en welke logica in de simulator terugkomt. Op de dag zelf volgt eerst een korte toets op het boekje en een afzonderlijke rekentoets, waarna de simulator grading begint.

Opbouw van de simulator grading

Fase	Inhoud	Wat de instructeur beoordeelt
1 — Basis	Klimmen naar hoogte en afvangen. Initieel maakt het niet uit wat je doet; het gaat om leren en compenseren.	Bereidheid tot leren. Reactie op eerste feedback.
2 — Bochten	Bochten maken met een bepaalde bankhoek. Uitdraaien op een koers.	Vloeiend sturen. Overshoot vermijden. Koers stabiliseren na de bocht.
3 — Combinaties	Hoogte houden én bocht maken tegelijk. Nieuwe hoogte aanvliegen tijdens een koers.	Taakverdeling. Instrumentenscan. Rust bewaren bij meerdere eisen.
4 — Multitasking	Alle bovenstaande taken terwijl de instructeur reken- of denkvragen stelt.	Reactie onder cognitieve stress. Denken en vliegen tegelijk.

Rekenvragen tijdens het vliegen

Een typisch extra rekenvoorbeeld in de simulator kan heel alledaags zijn, juist om te zien hoe iemand onder belasting reageert. Voorbeelden:

- “Utrecht is 60 kilometer van je huis. Als je gemiddeld 80 km/u rijdt, hoe lang doe je erover?” — antwoord: 45 minuten.
- “Je vliegt 20 minuten op 180 km/u. Hoeveel km heb je afgelegd?” — antwoord: 60 km.
- “Twee vliegtuigen vliegen op elkaar af: 300 en 250 km/u, afstand 275 km. Wanneer ontmoeten ze elkaar?” — antwoord: 33 minuten.

Wat instructeurs willen zien

Criterium	Toelichting
Luisteren	Aanwijzingen direct proberen toe te passen — niet afwachten.
Dezelfde fout niet herhalen	Eén keer is menselijk. Twee keer is een patroon. Dit is de meest genoemde kerneis.
Niet dichtklappen	Kalm blijven als de taak moeilijker wordt. Niet in paniek raken.
Leercurve	Elke nieuwe opdracht hoeft niet perfect te gaan, maar er moet wel vooruitgang in zitten.
Instrumentenscan	Systematisch scannen in plaats van willekeurig kijken.
Fout herstellen	Wie een fout maakt maar meteen herstelt, laat juist een sterkere professionele houding zien.

Praktische aanpak voor fase 2

Bestudeer het simulatorboekje zorgvuldig en meer dan één keer.

Oefen instrumentlogica: hoogte, koers, pitch en bank moeten betekenis krijgen.

Werk aan een vaste scan en eenvoudige prioriteiten: eerst vliegtuig onder controle, daarna de rest.

Simulatorsoftware thuis kan helpen voor gewenning, maar overdrijf niet: de kern is leren en aanpassen.

5 Fase 3 - groepsopdrachten en klikgesprek

Na de technische en cognitieve onderdelen volgt een deel waarin gedrag veel zichtbaarder wordt. In de groepsopdrachten gaat het er niet om wie de slimste of luidste is, maar wie zich gedraagt als iemand met wie anderen veilig en prettig zouden willen samenwerken.

Groepsopdracht 1 - overlevingsscenario (bergen)

Je bent neergestort in de bergen met een gecrasht vliegtuig. Samen met je groepje stel je een top 10 op van spullen die je moet meenemen, in volgorde van prioriteit. Eerst individueel (± 10 min), daarna samen als groep ($\pm 20-30$ min). Het doel is niet om precies het “goede lijstje” te hebben, maar om te laten zien hoe iemand luistert, argumenteert, samenvat en toewerkt naar een gezamenlijk besluit.

Prioriteit	Item	Reden
Hoog	Lucifers / aansteker	Vuur voor warmte en seinen — essentieel in de bergen
Hoog	Mes	Multifunctioneel gereedschap voor overleven
Hoog	EHBO-kit	Behandeling van verwondingen na de crash
Hoog	Signaalfluit / spiegel	Reddingsdiensten seinen is prioriteit boven zelf overleven
Midden	Water / waterfilter	Drinkwater kritisch binnen 24-72 uur
Laag	Voedsel	Mensen overleven weken zonder voedsel

Waar op gelet wordt

Actief luisteren in plaats van alleen wachten op eigen spreektijd.
Assertief zijn zonder dominant te worden.
Constructief meedenken, ook als het eigen idee niet gekozen wordt.
Tijdsbewust blijven en helpen structuur aan te brengen.

Groepsopdracht 2 - brug bouwen

Je bouwt met de groep een brug van materialen die aan een bepaalde eis moet voldoen. Eerst mag verbaal overlegd worden. Daarna volgt een fase waarin non-verbaal doorgewerkt moet worden — alleen met gebaren of impliciete taakverdeling.

Kernpunt

Het maakt niet uit of de brug technisch perfect staat. De selecteurs kijken naar hoe je communiceert, bemiddelt, en of je niet te dominant of te passief bent.

Een kandidaat maakt hier meestal een goede indruk door initiatief te nemen waar nodig, maar ook ruimte aan anderen te laten. Te dominant, te stil of te defensief reageren op tegenspraak werkt vaak negatief.

Klikgesprek / interview

In het klikgesprek wordt gekeken of de kandidaat als persoon past bij het beroep en de opleiding. De vragen gaan vaak over motivatie, realisme, zelfreflectie en omgang met verantwoordelijkheid. Na het klikgesprek betaal je EUR 250 bij de officemedewerkster voordat je vertrekt.

Vraagtype	Aanpak
Waarom piloot?	Zorg dat jouw antwoord concreet en persoonlijk is. Twee minuten, met een concreet moment, een persoonlijke eigenschap en een blik op de toekomst.
Drukzettingvraag (“je MAVO-achtergrond...”)	Blijf rustig. Erken je achtergrond, benoem wat je sindsdien hebt laten zien. Defensief reageren kost punten.
Onregelmatige werktijden	Laat zien dat je dit hebt besproken met naasten en bewust voor deze keuze staat.
CRM: “wat doe je als de captain het fout heeft?”	Benoem je bezwaar duidelijk één keer. Als hij het niet overneemt en het geen veiligheidskwestie is: voer uit. Bij veiligheid: grijp in.
Hoeveel motoren heeft een A380?	Vier. Leer de basis van gangbare vliegtuigtypen — dit zijn bekende testquestions.

Praktische aanpak voor fase 3

Bereid een heldere en persoonlijke motivatie voor; geen ingestudeerde slogans.

Laat zien dat de keuze realistisch en doordacht is.

Blijf in groepsopdrachten constructief, niet dramatisch of competitief.

Bij lastige interviewvragen: rustig erkennen, nuanceren en daarna concreet antwoorden.

Schrijf je personal statement eerst in Word, controleer spelling en schrijf het daarna handgeschreven over in het Engels.

6 Scorestructuur en minimumeisen COMPASS

Elke COMPASS-subtest levert maximaal 7 punten op. Het minimum om door te gaan naar fase 2 is een totaal van 24 punten over alle zes subtests samen. Bovendien mag je geen 1 scoren op de vliegaanlegonderdelen.

Onderdeel	Wat wordt gemeten	Score	Minimum
Control	Hand-oog-voetcoördinatie	1-7	2
Slalom	Joystickprecisie en anticipatie	1-7	2
Memory	Werkgeheugen onder druk	1-7	2
Mathematics	Hoofdrekenen onder tijdsdruk	1-7	2
Orientation	Ruimtelijk inzicht	1-7	2
Task Manager	Multitasking en prioriteren	1-7	2
TOTAAL	Minimaal 24 punten vereist	7-42	24

Betekenis van de scores

Score	Betekenis
7 - 5	Boven gemiddeld — goed tot uitstekend
4	Gemiddeld — voldoende
3	Net onder gemiddeld — voldoende als totaal op 24+ uitkomt
2	Laag — minimaal acceptabel; meer dan twee scores op dit niveau is een signaal
1	Onvoldoende — niet acceptabel op vliegaanlegonderdelen

Belangrijk

EPST erkent dat iedereen een slechte dag kan hebben door nervositeit of ziekte. Herkansen na minimaal 3 maanden is mogelijk voor EUR 50.

De technische test kan eerder herkanst worden dan de COMPASS.

Scoreinterpretatie van EPST zelf: scores van 7, 6 of 5 liggen boven het gemiddelde. Een 4 is gemiddeld. Een 3 ligt net onder gemiddeld. Scores van 2 en 1 geven lage prestaties aan — meer dan één of twee scores op dit niveau is een signaal om je carrièrekeuze serieus te heroverwegen.

7 Medische keuring - EASA Klasse 1

Na een succesvolle fase 3 ontvang je van EPST een e-mail voor het aanvragen van een medische keuring. De keuring vindt plaats bij het Aeromedical Expert Center in Bosschenhoofd en levert een EASA Klasse 1 medisch certificaat op.

EPST schrijft je in ook als je nog geen Klasse 1 hebt. Je krijgt maximaal drie maanden na de start van de opleiding om het te halen. Als je geen Klasse 1 kunt halen wordt EUR 18.000 van de inschrijfkosten terugbetaald.

Onderdeel	Details en aandachtspunten
Bloedonderzoek	Glucose, cholesterol, leverfuncties — nuchter gaan
ECG	Hartfilmpje — kleine onregelmatigheden bij jongeren niet automatisch diskwalificerend
Gehoortest	Zet muziek een week van tevoren zachter — gehoorverlies is een veelgemaakte valkuil
Oogonderzoek	Visus en gezichtsveld — tot $\pm 0,50$ geen probleem — correctie is toegestaan
Longinhoud	Standaard spirometrie
Bloeddruk	Binnen normale grenzen vereist
Lichamelijk onderzoek	Volledig lichamelijk onderzoek door een arts

Vorbereiding medische keuring

Nuchter gaan — alleen water of thee voor de keuring.

Goed slapen de nacht ervoor.

Een week van tevoren muziek zachter zetten — gehoorverlies is een veelgemaakte valkuil.

Geen zware inspanning de dag ervoor.

Contactlenzen of bril meenemen als je die hebt.

Plan de keuring ruim voor je gewenste startdatum — bloedresultaten en ECG-beoordeling kunnen twee weken duren.

8 Praktische voorbereiding, kosten en dag-van checklist

Goede voorbereiding hoeft niet extreem lang te duren, maar wel gestructureerd te zijn. Voor de meeste kandidaten is twee tot drie weken gerichte oefening al nuttig, mits die oefening regelmatig gebeurt. Korte sessies werken meestal beter dan een paar uitputtende marathontreinings.

Oefenplan

Periode	Praktische focus
6 weken voor fase 1	Aanmelden via EPST. Informatiedag bijwonen. Beginnen met COMPASS-oefensoftware via pilotest.com. Herhaling HAVO-wiskunde en natuurkunde opstarten.
2-3 weken voor fase 1	Begin met COMPASS-oefeningen, vooral control, slalom, orientation en rekenen. Herhaal basismechanica voor de technische test.
1 week voor fase 1	Verhoog de frequentie van korte oefensessies. Combineer losse vaardigheden: rekenen met tijdsdruk of geheugenopdracht na coördinatetaak.
Na fase 1	Lees het simulatorboekje grondig. Oefen basisinstrumenten, eenvoudige rekensommen en denk alvast na over groepsgedrag en motivatievragen.

Oefensoftware

Software	Wat is nuttig?
pilotest.com	Meest gebruikte COMPASS-voorbereiding · alle 6 onderdelen · joystick-ondersteuning · meest vergelijkbare interface · ongeveer EUR 20-60
skytest.com	Uitgebreide suite · bijzonder goed voor Orientation · Windows en Mac · ongeveer EUR 60-100

Handig oefenprincipe

Begin geïsoleerd: eerst losse taken leren snappen.

Voeg daarna combinatie toe: rekenen terwijl er lichte tijdsdruk is.

Eindig met realisme: korte sessies waarin meerdere kleine stressoren tegelijk spelen.

Stop op tijd: overoefenen vlak voor de selectie maakt sommige kandidaten juist stijver en vermoeider.

Kostenoverzicht

Onderdeel	Kosten
Fase 1 COMPASS-test	Gratis bij aanmelding
Herkansing COMPASS	EUR 50 — na minimaal 3 maanden
Technische test herkansing	Gratis — eerder mogelijk dan COMPASS-herkansing
Fase 2 en 3 selectiekosten	EUR 250 — te betalen na afloop fase 3
Extra simulatortraining + retake	EUR 250 in totaal
Medische keuring EASA Klasse 1	Circa EUR 425 excl. btw
Oefensoftware pilotest / skytest	EUR 20 - EUR 100 afhankelijk van pakket

Dag-van checklist

Voor fase 1: geldig paspoort of ID-kaart meenemen, pak aantrekken, op tijd vertrekken, telefoon uitzetten en de avond ervoor goed slapen.

Extra voor fase 2 en 3: eigen lunch en voldoende water meenemen, pinpas meenemen voor de EUR 250 selectiekosten, simulatorboekje bestudeerd hebben en personal statement / motivatievideo tijdig opsturen.

Overnachting dicht bij Utrecht boeken voor de avond ervoor kan rust geven.

Ouders kunnen niet bij EPST wachten — dit veroorzaakt aantoonbare psychologische druk bij kandidaten. Stuur hen liever naar een andere locatie in de buurt.

9 Bronnen en notities

Deze gids is samengesteld als onafhankelijke kandidaathandleiding. De inhoud is gebaseerd op publieke informatie over de EPST-selectie, algemene COMPASS-uitleg, kandidaatervaringen en de aangeleverde demonstratie-afbeeldingen per onderdeel.

Voor deze versie zijn uitsluitend de aangeleverde bijlagen gebruikt als visuele voorbeelden: Control, Slalom, Mathematics, Orientation, Task Manager, psychologisch profiel en de drie technische-testafbeeldingen. De tekst is herschreven naar een algemene stijl voor selectiekandidaten, zonder persoonlijke verwijzingen in het inhoudelijke gedeelte.

Belangrijk

Selectieprocedures kunnen veranderen. Gebruik deze gids als voorbereiding en oriëntatie, maar controleer altijd de meest actuele procedure, kosten en praktische details bij EPST zelf. Bel 030-2383232 of mail officesupport@epst.nl.

Wie de selectie ingaat met begrip van de onderdelen, een rustig oefenplan en een professionele houding, heeft niet alleen meer kans om goed te presteren, maar beleeft de dag ook met meer controle en minder onnodige spanning.

Gebaseerd op officiële EPST-documenten, de COMPASS-uitleg van Willem de Vries (Manager Selection and Training), kandidaatervaringen via Airwork Forum en persoonlijke blogs van Paulo Kuyper, Gertjan van den Bosch, Manon van de Meent en Bart van Leeuwen.

Wil je na deze handleiding gratis persoonlijke hulp?

Deze gids geeft je een sterke basis. Wil je daarnaast gericht weten waar jouw risico's zitten, welke onderdelen je moet oefenen en hoe je jouw voorbereiding slimmer opbouwt?

Stuur een mail naar epstselectiehulp@gmail.com. Vermeld kort je selectiedatum, de fase die eraan komt en je grootste onzekerheid. Dan kan ik gericht met je meedenken over jouw voorbereiding.

Onafhankelijke voorbereiding - niet verbonden aan of erkend door EPST.