



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers

Factsheet

HET BEROEP VERKEERSVLIEGER

Specialisten in de lucht

FEITEN OVER HET BEROEP VAN VERKEERSVLIEGER

**IEDEREEN HEEFT EEN EIGEN BEELD
BIJ HET BEROEP VERKEERSVLIEGER.**

**EEN VERKEERSVLIEGER IS IN DE
EERSTE PLAATS VERANTWOORDELIJK
VOOR EEN VEILIGE EN COMFORTABELE
VLUCHT, MAAR HET BEROEP BESTAAT
UIT VEEL MEER.**

**VERKEERSVLIEGER IS EEN GEWELDIG
BEROEP, ALTIJD BOEIEND, MET GROTE
UITDAGINGEN EN VERANT-
WOORDELIJKHEDEN. MAAR HET
BEROEP VAN VERKEERSVLIEGER IS
NIET VOOR IEDEREEN WEGGELEGD.
OVER HET BEROEP VAN VERKEERS-
VLIEGER BESTAAN HELAAS OOK VEEL
MISVERSTANDEN.**

**IN DEZE FACTSHEET WORDEN DE
FEITEN BENOEMD.**

De keuze voor het beroep van verkeersvlieger leidt naar een interessante en uitdagende carrière, maar daarvoor moeten eerst een aantal hindernissen genomen worden.

De toelatingseisen tot een opleiding zijn streng. En wanneer men is toegelaten moet de hele opleiding zelf bekostigd worden. De studenten krijgen geen steun vanuit de overheid zoals bij andere opleidingen.

Wanneer de opleiding succesvol is afgerond moet een sterk concurrerende arbeidsmarkt betreden worden. Sommige luchtvaartmaatschappijen maken misbruik van de financieel kwetsbare situatie van vliegers met flinke schulden.

Wanneer wel een baan gevonden wordt bij een eerlijke luchtvaartmaatschappij moet een lange weg met grote verantwoordelijkheden worden afgelegd totdat een vlieger op een gevestigde positie kan komen.

Door een crisis kan de luchtvaartsector hard getroffen worden. Dat heeft ook direct grote impact op de positie van vliegers.

Niettemin is verkeersvlieger een geweldig beroep, altijd boeiend, met grote uitdagingen en verantwoordelijkheden.

Het beroep piloot maakt geen onderscheid tussen man of vrouw, maar voor de leesbaarheid hanteren wij in dit document de hij-vorm.

De factsheet tracht een accuraat beeld te schetsen van de belangrijkste facetten van het beroep verkeersvlieger. Het is geenszins bedoeld een compleet beeld te geven.

INHOUD

Opleiding & eisen

Arbeidsmarkt

Verantwoordelijkheid

Carrièrepad & beloning

OPLEIDING & EISEN

**OM HET BEROEP VAN
VERKEERSVLIAGER TE MOGEN
UITVOEREN MOET EEN LANG EN
UITVOERIG SELECTIE- EN
OPLEIDINGSTRAJECT WORDEN
DOORLOPEN.**

**VOOR TOELATING TOT DE OPLEIDING
WORDEN DE KANDIDATEN OP EEN
BREED PALET VAN EIGENSCHAPPEN
EN VAARDIGHEDEN GETEST EN
GETOETST.**

**DE OPLEIDING IS ZEER INTENSIEF EN
DAARMEE COMPACT. VLEGESCHOLEN
WILLEN DAAROM VOORAF KUNNEN
BEOORDELEN OF KANDIDATEN DE
OPLEIDING BINNEN DE BESCHIKBARE
TRAININGSUREN KUNNEN
DOORLOPEN.**

**DIT OOK MET HET OOG OP DE
STRENGE SOLLICITATIEPROCEDURE EN
VELE TRAININGEN BIJ
LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN.**

▷ Voorselectie

Het opleidingsniveau en het gekozen vakkenpakket bepalen in eerste instantie of kandidaten worden toegelaten tot de selectieprocedure.

Een havo- of vwo-diploma met wiskunde, natuurkunde en Engels is de minimale vereiste om toegelaten te worden.

Een vliegschool mag ook hogere eisen stellen, wat dan ook door diverse Nederlandse vliegscholen wordt gedaan.

▷ Selectieprocedure

Met de juiste vooropleiding mag de selectieprocedure worden doorlopen.

Deze bestaat altijd uit meerdere rondes verspreid over verschillende dagen.

Dit betekent tal van testen om de competenties te toetsen, zoals:

Tijdens deze selectierondes valt tussen de 80 à 85 procent (cijfers 2018) van de kandidaten af.

- cijfermatige- en verbale capaciteiten
- ruimtelijk inzicht
- technisch inzicht
- cognitieve vaardigheden (oog-hand-voet-coördinatie)
- multitasking
- stressbestendigheid
- planning en procedureel handelen
- probleemoplossend vermogen onder complexe condities
- afwijkingsdetectie
- psychologische tests
- leiderschapskwaliteiten en persoonlijkheid (assessment via individuele- en groepssimulaties)

▷ Opleiding

De vliegopleiding bestaat uit een theoretisch en een praktisch gedeelte.

De theorie is zowel breed als specialistisch en geeft de vlieger diepgaande kennis over onder andere:

Na ongeveer twee jaar en circa 200-250 vlieguren is de opleiding afgerond en beschikt de student over een commercieel vliegbrevet (CPL). Daarmee kan de vlieger de functie van eerste officier (copiloot) formeel uitoefenen.

Een andere optie is om via een luchtvaartmaatschappij opgeleid te worden. Dan studeer je voor een MPL-brevet. Dit brevet is specifiek gericht op die luchtvaartmaatschappij en biedt ook baangarantie.

Vaak moet ook bij een luchtvaartmaatschappij nog een opleiding voor het specifieke vliegtuigtype worden afgerond. Deze kosten worden niet altijd vergoed door de werkgever en komen dan dus bovenop de eerder gemaakte financieringskosten van de vliegopleiding (zie pag. 3).

- meteorologie
- vlieginstrumenten
- human-factors
- aerodynamica
- motor-techniek
- navigatie
- wetgeving
- procedures
- (radio)communicatie

Een verkeersvlieger kan zich gedurende zijn loopbaan steeds verder 'specialiseren' op andere (grotere) soorten vliegtuigen (wide body) en functies met meer verantwoordelijkheid.

Daartoe dienen separate opleidingen succesvol afgerond te worden.

Om de verantwoordelijkheid van gezagvoerder te kunnen krijgen is een ATPL-brevet nodig. Voor dit brevet moet de vlieger onder andere ten minste 1500 uur gevlogen hebben en een verzwaard examen doen.

OPLEIDING & EISEN

▷ Een leven lang leren

Piloten zijn nooit uitgeleerd en worden hun gehele loopbaan jaarlijks getest.

Piloten trainen continu in simulators op specifieke vliegomstandigheden en technisch falen van apparatuur in het vliegtuig of op de grond.

Periodiek (ten minste twee keer per jaar) worden via examens hun technische- en vliegcompetenties getoetst.

Ook vinden trainingen plaats op veiligheidsgebied: gevaarlijke stoffen, lastige passagiers en kapingssituaties.

Daarnaast worden periodiek medische testen uitgevoerd die voorwaardelijk zijn voor verlenging van de geldigheid van een vliegbrevet.

Een verkeersvlieger is nooit uitgeleerd en wordt gedurende zijn dienstjaren steeds meer specialist in het vak verkeersvlieger.

▷ Financiering

De kosten van de vliegopleiding moeten volledig zelf gefinancierd worden via een lening bij een bank.

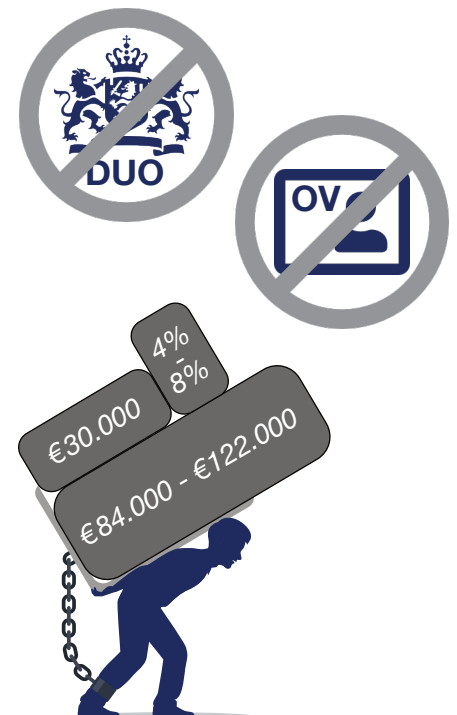
Studenten kunnen geen studiefinanciering of aanvullende beurs van DUO krijgen, en hebben ook geen recht op een OV-studentenkaart.

De totale opleidingskosten van de door ILenT erkende vliegscholen zijn minimaal € 84.000 en kunnen oplopen tot € 122.000.

Over de lening bij een bank moet een marktconforme rente worden betaald van 4 tot 8 procent.

Daar komt vaak nog bij dat geleend moet worden om in levensonderhoud te voorzien. Omdat de opleiding zeer intensief is, blijft er geen tijd over voor een bijbaan.

Vaak moet dan ook nog de eerdergenoemde 'typerating' bekostigd worden. De kosten voor een dergelijke 'typerating' zijn al gauw € 30.000 of meer.



ARBEIDSMARKT

**WANNEER EEN STUDENT DE
VLIEGOPLEIDING HEEFT AFGEROND
KAN HIJ OF ZIJ MET HET
COMMERCIEEL VLEGBREVET DE
ARBEIDSMARKT OP.**

**WAAR DAT VROEGER ERG
OVERZICHTELIJK WAS, IS HET DE
LAATSTE JAREN VERVALLEN TOT EEN
HARDE EN ONZEKERE WERELD WAAR
VERKEERVLIEGERS REGELMATIG
UITGEPERST WORDEN DOOR
ONDEUGDELIJKE BEDRIJVEN.**

► Ontwikkelingen

Tot voor kort werd het voor luchtvaartmaatschappijen steeds lastiger om misbruik te maken van jonge piloten, omdat er krapte was op de arbeidsmarkt. Waar eerst het aanbod van piloten hoog was, was tot voor kort in West-Europa sprake van schaarste.

In tijden van crisis ontstaat in de luchtvaart ook snel ruimte op de arbeidsmarkt (aanslagen 9/11, Golfoorlog, bankencrisis, coronacrisis) en nemen de risico's op sociale misstanden toe.

Jonge piloten met vaak torenhoge schulden zitten met een vliegbrevet dat zonder voldoende vliegreuren 'slechts' 1 jaar geldig blijft. De druk om onder slechte omstandigheden vliegreuren te maken, kan dan ook vaak groot zijn.

Afgestudeerde vliegers zien zich regelmatig geconfronteerd met enkele jaren waarin er geen baan te vinden is. De kosten van de studielening lopen echter wel door.

De luchtvaart in het algemeen, en het vak 'vlieger' ademt bij uitstek mee met de internationale economische ontwikkelingen. Daarbij is de luchtvaart vaak de eerste sector die geraakt wordt door een crisis en de laatste die weer herstelt.

Luchtvaartpersoneel, zoals piloten, ervaren daarvan ook direct de gevolgen ten aanzien van werkgelegenheid en arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden.

Daarnaast, of juist door de sterke fluctuaties in de arbeidsmarkt, zijn sociale misstanden in de luchtvaart een hardnekkig fenomeen. Diverse sociale misstanden hebben grote impact op de arbeidsomstandigheden van piloten en op de vliegveiligheid.

► Pay to Fly

Een bekend ongewenst fenomeen van de laatste jaren heet 'pay to fly'. Dat betekent dat jonge afgestudeerde piloten enorme bedragen moeten betalen om vliegreuren te 'kopen'. Hiermee kunnen zij de noodzakelijke ervaring opdoen om uiteindelijk bij gerenommeerde luchtvaartmaatschappijen een baan te kunnen krijgen.

Zij betalen dus feitelijk om te mogen werken.

In de Europese Unie zijn vliegers die bedragen tot wel € 60.000 betalen om 500 vliegreuren te mogen maken, terwijl ze commercieel passagiers vervoeren.

Andere maatschappijen in Europa vragen bedragen tussen € 30.000 en € 50.000 aan vliegers bij indiensttreding van die luchtvaartmaatschappij zonder enige zekerheid dat er ook daadwerkelijk uren gemaakt kunnen worden.

Bepaalde luchtvaartmaatschappijen gebruiken deze praktijk zelfs als bedrijfsmodel.



ARBEIDSMARKT

▷ Social dumping

Een ander probleem waar veel afgestudeerde piloten mee te maken krijgen is 'social dumping'. Daarbij zoeken luchtvaartmaatschappijen de randen op van de wet en overschrijden daarbij sociale normen.

Een voorbeeld is piloten te laten vliegen op een nulurencontract via een 'makelaar'. De verkeersvlieger komt dan niet in dienst van de luchtvaartmaatschappij, maar wordt een soort zzp'er.

De voordelen van een zelfstandige hebben zij echter niet, want het is verboden te werken voor een ander bedrijf. De nadelen hebben ze wel omdat er geen sociaal vangnet is, geen afspraken zijn over een minimum aantal uren, geen pensioen wordt opgebouwd en bij ziekte niet wordt doorbetaald.

Deze arbeidsconstructies zijn bovendien potentieel schadelijk voor de vliegveiligheid. Bij dergelijke constructies kan de drempel voor ziek melden of voor het maken van bepaalde beslissingen in het belang van de veiligheid te hoog zijn.

Dit risico voor de vliegveiligheid is ook geïdentificeerd door de Europese Unie.



→ Bron: Social dumping in the European civil aviation sector - TEN/565-EESC

▷ Vliegers zijn specialisten

Een gemiddelde carrière van een vlieger duurt tussen de 35 en 40 jaar. In die tijd bouwt een vlieger een enorme ervaring op en krijgt een steeds grotere verantwoordelijkheid; qua taken, routes, omvang van het vliegtuig en aantallen passagiers.

Het vliegtuig is een complexe machine in een dynamische omgeving waar weinig ruimte is voor fouten.

Hoewel sommige mensen denken dat tegenwoordig het meeste werk wordt gedaan door de automatische piloot, is dat niet het geval. De start en de landing zijn het meest risicovol en die worden bijna altijd door de vlieger zelf gedaan.

Alleen bij mist moet geland worden met de automatische piloot.

Juist in bijzondere situaties, zoals een technisch probleem of bij storm, kan de automatische piloot niet landen. Dan komt het aan op de kunde van de vliegers.

De vlieger neemt doorlopend beslissingen die eraan bijdragen dat het vliegtuig en iedereen aan boord veilig aan de grond komt. Bij voorkeur op de bestemming, maar wanneer de situatie daarom vraagt op een andere veilige plek.

Gezien deze levenslange carrière en continue training, is een vlieger dan ook met recht een specialist te noemen.

VERANTWOORDELIJKHEID

**OP DE SCHOULDERS VAN EEN
VERKEERSVlieGER RUST EEN GROTE
VERANTWOORDELIJKHEID.**

**JUIST OMDAT TIJDENS EEN VLUCHT DE
BEMANNING EN PASSAGIERS LOS ZIJN
VAN DE GROND, IS DE VERKEERS-
VlieGER AANGeweZEN OM
MEERDERE ROLLEN OP ZICH TE
NEMEN. HET ZIJN TAKEN DIE PASSEN
BIJ ZIJN SPECIALISATIE ALS VlieGER,
MAAR OOK TAKEN DIE GEWOONLIJK
DOOR ANDEREN UITGEVOERD
WORDEN.**

**DE GEZAGVOERDER DRAAGT
DAAROVER TIJDENS DE VLUCHT
EINDVERANTWOORDELIJKHEID, MAAR
HET WERKEN IN TEAMVERBAND IS
ONLOSMAKELIJK VERBONDEN MET
HET VAK.**

▷ Veiligheid

Zonder twijfel de zwaarste verantwoordelijkheid die belegd is bij een verkeersvlieger, is de verantwoordelijkheid om een vlucht veilig uit te voeren.

Dat is meer dan een theoretische verantwoordelijkheid. De gezagvoerder is daadwerkelijk persoonlijk verantwoordelijk voor de veiligheid van alle bemanningsleden en passagiers. De gezagvoerder is bij een calamiteit dan ook de laatste die het vliegtuig verlaat.

En wanneer hij die taak niet goed uitvoert, dan kan de verkeersvlieger juridisch aansprakelijk worden gesteld.

Die grote verantwoordelijkheid start vanaf het moment dat de gezagvoerder aan boord van een vliegtuig stapt. En begint dus al op de grond bij de vluchtvoorbereiding.

De gezagvoerder is, ongeacht of hij daadwerkelijk de stuurorganen bedient of niet, ervoor verantwoordelijk dat de uitvoering van de vlucht geschiedt in overeenstemming met de bij of krachtens deze wet gestelde regels.

Wet Luchtvaart - artikel 5.7

Wanneer een vlieger fouten maakt zal hij dit rapporteren aan zijn bedrijf. Dit om zijn collega's ook de kans te geven van zijn fouten te leren.

Een vlieger voelt zich veilig om zo'n melding te doen, omdat hij daarvoor in principe niet vervolgd zal worden. Dit principe heet 'Just Culture' en heeft de luchtvaart mede zo veilig gemaakt als het nu is.

▷ Operatie

Veelvuldig moet een gezagvoerder voor en tijdens de vlucht keuzes maken die het verloop van de operatie bepalen. Het gaat daarbij om een diversiteit aan onderwerpen.

De keuzes kunnen te maken hebben met: ➔

De gezagvoerder beslist bijvoorbeeld op basis van informatie hoeveel (extra)brandstof meegenomen wordt, stippelt de route uit en verwittigt zich van de goederen en gevaarlijke stoffen die mogelijk aan boord zijn en beslist op basis van alle informatie en omstandigheden of hij de vlucht kan uitvoeren.

Beslissingen van een gezagvoerder kunnen grote consequenties hebben. Niet alleen voor de passagiers en het vliegtuig, maar ook voor het gehele bedrijf.

- techniek
- meteorologie
- weersomstandigheden
- navigatie
- netwerk (doorverbindingen)
- kostenafwegingen
- individuele gevolgen voor passagiers
- efficiency
- en vele andere zaken

Dat blijkt uit het feit dat een vlucht verzekerd kan zijn voor een miljard euro of meer. Operationele beslissingen door een gezagvoerder, zoals het uitwijken naar een ander vliegveld, hebben grote financiële consequenties voor het bedrijf.

Uiteindelijk ligt ook die verantwoordelijkheid bij de gezagvoerder.

▷ Ambassadeur van het bedrijf

De luchtvaartmaatschappij vliegt voor haar klanten. Het is mede aan de verkeersvlieger om ervoor te zorgen dat naast alle andere overwegingen die rondom de vlucht een rol spelen, juist ook die klant tevreden is.

Daarin speelt de gezagvoerder een belangrijke rol, zeker wanneer een vlucht niet volgens planning verloopt.

Op zulke momenten kan de gehele crew, onder leiding van de gezagvoerder, het verschil maken. En dat wordt ook van hem of haar verwacht.

VERANTWOORDELIJKHEID

▷ Vlieguitoefening & techniek

Het daadwerkelijke vliegen (van start tot en met landing) wordt normaal gesproken tussen de gezagvoerder en de eerste officier verdeeld, waarbij één verkeersvlieger het vliegtuig vliegt (pilot flying), en de ander de overige taken uitvoert (pilot monitoring).

Op de terugweg worden dan de rollen meestal omgedraaid. De piloten zijn in de eerste en laatste plaats verantwoordelijk voor een veilige, comfortabele en efficiënte vlucht voor passagiers en omgeving.

Dat vraagt ook een specialistische kennis van de werking van het vliegtuig, de techniek en noodsituaties.

In geval van technische mankementen is de gezagvoerder samen met zijn collega's verantwoordelijk om het probleem vast te stellen, het mankement op te lossen, risico's te mitigeren en een beslissing te maken over het verloop van de rest van de operatie.

Nu de boordwerktuigkundige niet meer aan boord is, heeft de verkeersvlieger die verantwoordelijkheid en taak over het vliegtuig. Vroeger bestond een basisbemanning uit vijf personen.

- 2 vliegers
- 1 boordwerktuigkundige
- 1 radiotelegrafist
- 1 navigator

Nu worden alle taken uitgevoerd door twee vliegers.

Beslissingen over het doorvliegen bij 'bird- en dronestrikes' of schade anderszins ligt bij de gezagvoerder. Daarbij worden vele factoren, technisch en niet-technisch, meegewogen.

De piloot speelt ook een belangrijke rol in het brandstofverbruik. Het zo comfortabel, veilig en zuinig mogelijk vliegen zijn belangrijke uitgangspunten in de vlieguitoefening.

▷ Atypische rollen

Zodra de deuren dicht zijn, is het vliegtuig een stukje Nederlands grondgebied en is de gezagvoerder 'het gezag' in de lucht.

Wanneer de veiligheid in het geding is, is de gezagvoerder dan ook bevoegd opdracht te geven iemand te arresteren en desnoods in de boeien te slaan.

De verantwoordelijkheid om iemand de vrijheid te ontnemen is groot, maar helaas door agressieve passagiers meerdere keren per jaar nodig.

Daarnaast krijgt ongeveer 1 op de 600 vluchten te maken met een medisch incident. De gezagvoerder moet dan een keuze maken over het verloop van de vlucht.

Wordt er doorgevlogen naar de bestemming of moet worden uitgeweken?

Hierbij maakt de gezagvoerder het besluit op basis van, wanneer beschikbaar, kennis van medisch experts op de grond en/of aanwezige medisch professionals aan boord.

In de lucht is de gezagvoerder ook ambtenaar van de burgerlijke stand. Bij een geboorte of overlijden, kan bij de gezagvoerder aangifte gedaan worden.

Ook is de gezagvoerder in de lucht bevoegd een testament op te stellen.

▷ Vakmanschap

Hoewel het veilig vliegen van A naar B de primaire taak is van een verkeersvlieger, komt er dus veel meer bij kijken.

Daarom is de selectieprocedure voor de opleiding ook zo streng en divers. Een veelvoud van verantwoordelijkheden en taken wordt verenigd in één persoon.

Juist daarom vergt dit vakmanschap.

CARRIÈREPAD & BELONING

'DE VERKEERSVLIAGER' BESTAAT NIET.

IN DE LUCHTVAART IS EEN

VERKEERSVLIAGER ZEKER NIET

DIRECT GEZAGVOERDER.

MET HET AANTAL VLEGUREN

(DIENSTJAREN) NEEMT DE ERVARING,

HET SPECIALISME EN DAARMEE

VERANTWOORDELIJKHEID VAN DE

VERKEERSVLIAGER TOE.

DE BELONING VAN EEN VERKEERS-

VLIAGER HANGT AF VAN VEEL

FACTOREN EN VERSCHILT BOVENDIEN

TUSSEN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN

EN SOMS ZELFS BINNEN LUCHTVAART-

MAATSCHAPPIJEN.

► Carrière

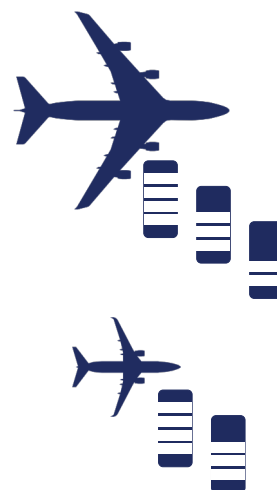
Piloten starten ongeveer op een leeftijd van 25 jaar en werken circa 35 tot 40 jaar. De pensioenleeftijd verschilt per maatschappij, maar ligt in de praktijk tussen de 62 en de maximale brevetleeftijd van 65 jaar.

Het carrièreperspectief van een verkeersvlieger is niet bij elke luchtvaartmaatschappij hetzelfde. Dit is afhankelijk van diverse factoren, waaronder of de luchtvaartmaatschappij internationale of alleen Europese operaties uitvoert. Of zij wide-body vliegtuigen (zoals de Boeing 747, 777, 787 of Airbus A330 en A380, etc. met veel passagiers en lange vliegafstanden) of alleen met narrow-body vliegtuigen (Boeing 737, Embraer 190 of Airbus A320 met minder passagiers en kortere afstanden) operaties uitvoeren. En of zij passagiers- en/of vrachtluchten uitvoeren.

Zo wordt bij easyJet alleen met narrow body vliegtuigen gevlogen en vliegt KLM met zowel narrow- als wide-body vliegtuigen. Dat betekent dat het carrièrepad en de beloning bij KLM er anders uitziet dan bij easyJet.

Als een maatschappij opereert met wide-body toestellen, kan een verkeersvlieger na het afronden van zijn opleiding zijn carrière bijvoorbeeld als second officer (twee strepen) starten. Gedurende deze periode vult hij de basiscrew van de captain (vier strepen) en een first officer (drie strepen) aan op lange vluchten en is hij van de eerste dag in dienst de derde in rang aan boord.

Alternatief kan de carrière starten als (junior) First Officer (drie strepen) op kortere vluchten op een kleiner toestel.



Aan boord van het vliegtuig is de gezagvoerder (vier strepen) eindverantwoordelijke voor het vliegtuig. Maar daar gaan veel vliegers en trainingen aan vooraf. Zo komt het bijvoorbeeld bij KLM veel voor eerst gezagvoerder te worden op een narrow-body vliegtuig alvorens (senior) First Officer te worden op een wide-body vliegtuig. Daarna kunnen First Officers na aanvullende trainingen en examens gezagvoerder worden bij een wide-body vliegtuig. Als die uiteindelijke positie wordt bereikt, is dat vaak pas na 25 jaar ervaring en specialisatie.

Vanwege de verschillen tussen maatschappijen is het nadrukkelijk geen zekerheid dat iedere piloot gezagvoerder kan worden op een wide-body vliegtuig. Bovendien wil niet elke piloot een gezagvoerder worden op een wide-body vliegtuig: ICA (internationaal vliegende)-piloten slapen gemiddeld 138 dagen per jaar van huis en gezin.

► Senioriteit

Senioriteit is een belangrijk principe binnen de luchtvaart.

Binnen een maatschappij bouwt een verkeersvlieger senioriteit op. Bij een overstap naar een andere luchtvaartmaatschappij raakt hij dat kwijt.

Een verkeersvlieger dient dan veelal opnieuw 'onderaan' te starten bij een nieuwe werkgever. De senioriteit is dus onlosmakelijk verbonden met het moment dat de vlieger in dienst komt.

Dat betekent dat piloten vaak langdurig zijn verbonden aan een luchtvaartmaatschappij en daarmee een sterk gedeeld belang hebben met de onderneming bij het voortbestaan van de luchtvaartmaatschappijen.

Het senioriteitsprincipe reguleert sterk de volgorde van promoties naar hogere functies of grotere toestellen.

Het draagt daarmee bij aan rust in de werkrelatie in de cockpit.

CARRIÈREPAD & BELONING

► Beloning

De beloning van vliegers in Nederland loopt in de pas met de salarissen van de internationale markt waar de Nederlandse verkeersvlieger actief is en staat in verhouding met andere Europese landen en functies met soortgelijke verantwoordelijkheden in een private, concurrerende markt.

Belangrijke factoren om de hoogte van de beloning te bepalen zijn:

- de mate van verantwoordelijkheid,
- de vliegreizen,
- aantal passagiers/vliegtuiggewicht,
- businessmodel werkgever
- de internationale markt.

In sommige andere landen geldt ook de kruissnelheid van het vliegtuig als factor om de beloning te bepalen.

De volgende gemiddelden geven een beeld van de beloning van piloten in Nederland:

Een startende verkeersvlieger (met een studieschuld tussen de circa € 90.000-150.000) verdient in Nederland gemiddeld in zijn eerste jaren circa € 45.000 bruto per jaar (incl. vakantiegeld en eindejaarsuitkering).

Gezagvoerders met minimaal 15 à 20 jaar vliegervaring verdienen gemiddeld circa € 145.000 bruto per jaar (incl. Vakantiegeld en eindejaarsuitkering). Het salaris kan na circa 25 à 30 jaar vliegervaring van gezagvoerders op wide-body vliegtuigen oplopen tot maximaal € 250.000 bruto per jaar (incl. vakantiegeld en eindejaarsuitkering).

Een copiloot bij KLM verdient gemiddeld ongeveer € 112.000 bruto per jaar (incl. vakantiegeld en eindejaarsuitkering). De meerderheid van alle piloten bij KLM is copiloot.

De (netto)salarissen voor gezagvoerders in Europa liggen lager dan in bijvoorbeeld de Verenigde Staten, het Midden-Oosten en China. De salarissen voor gezagvoerders kunnen daar zelfs oplopen tot circa \$ 500.000 per jaar met vaak lagere belastingen.



1 BEGINNENDE PILOOT
 ± 0-5 jaar ervaring
 € 45.000 per jaar*
 (gemiddeld €120.000 studieschuld)

2 GEZAGVOERDER NARROW-BODY
 ± 15-20 jaar ervaring
 gemiddeld € 145.000 per jaar*
 150-200 passagiers



3 GEZAGVOERDER WIDE-BODY
 ± 25-30 jaar ervaring
 max. € 250.000 per jaar*
 300-400 passagiers



*Indicatie op basis van gemiddelden.
 Verschillen per maatschappij mogelijk

OVER DE VNV

De Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) is uit barre noodzaak 90 jaar geleden geboren. De risico's van het vliegen waren in het jaar van oprichting – 1929 – aanzienlijk groter dan nu. De werkomstandigheden waren vaak erbarmelijk.

De VNV heeft in haar 90-jarige bestaan een groot aandeel gehad in de belangenbehartiging en professionalisering van de beroepsgroep. Wij hebben als doelstelling om goede arbeidsvoorwaarden te creëren en de veiligheid in de luchtvaart te bevorderen. Daarnaast ondersteunen wij onze leden individueel.

Als beroepsvereniging zet de VNV zich in voor een voortdurende verbetering van de vliegveiligheid en de professionaliteit van verkeersvliegers. Dat is naast een technische eveneens een vakinhoudelijke aangelegenheid. De VNV is daarvoor een up-to-date kenniscentrum. De actieve inbreng komt van diverse commissies die zich in het bijzonder bezighouden met bijvoorbeeld vliegtechnische zaken, werk- en rusttijden, training en beoordeling, vliegmedische zaken en accident/incidentonderzoeken.

De VNV is de beroepsvereniging voor verkeersvliegers en helikoptervliegers werkzaam bij luchtvaartmaatschappijen met een basis in Nederland. De VNV voert haar doelstellingen uit gesteund door ruim vijfduizend leden.

Zie voor meer informatie www.vnv.nl

Voor vragen of informatie kan contact worden opgenomen met de VNV.

info@vnv.nl

Het factsheet is met de grootst mogelijke zorg samengesteld.
Er kunnen geen rechten aan worden ontleend.

Alle rechten voorbehouden.
Niets uit deze uitgave mag zonder voorafgaande toestemming
van de VNV worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt.

De meest actuele versie van dit document is te vinden op onze website