



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers

Piloot worden





Inhoud

Voorwaarden	5
Basisvoorwaarden	
Eigen inbreng... (basisvaardigheden)	
Medisch	
Persoonlijke uitdagingen	
Alternatieve of aanvullende opleiding	6
De weg naar het doel	6
Inhoud van de opleiding	
Verschillende opleidingsmodellen	
1. Modulair	
2. Ab initio (geïntegreerd)	
Opleidingsduur, opleidingskosten	
Opleiding in het buitenland	
Perspectieven, kansen, carrière	8
Verantwoordelijkheid vs. salaris	
Dagelijkse praktijk	
Korte of lange afstanden	
Charter of lijnvlucht	
En de vracht?	
Wat geldt voor iedereen	
Dienstroosters	
Beschikbaarheid	
Weekend	
Vliegtijd vs. werktijd	
Risico!	
Geld ...	
...of leven	



Sportief en altijd gebruikt. Thuis in de metropolen van de wereld. Werken zoals anderen vakantie vieren. Royale salarissen en snelle auto's.

Dat is bij het grote publiek nog altijd het imago van het beroep piloot. Deze folder rekent af met enkele van deze mythen en geeft tips voor wie op weg wil naar een van de meest uitdagende en fascinerende beroepen ter wereld.

Voorwaarden

Naast de juiste diploma's, een succesvolle geschiktheidstest en een positief resultaat van een officieel onderzoek naar je achtergrond, moet je als sollicitant ook nog andere eigenschappen hebben.

Basisvoorwaarden

- Diploma: geen wettelijke minimumeisen; veel luchtvaartmaatschappijen eisen echter een algemeen (in enkele gevallen ook vakgerelateerd) havo- of vwo-diploma.
- Kennis van vreemde talen is een pre, absoluut noodzakelijk is een perfecte beheersing van het Nederlands en Engels, zowel mondeling als schriftelijk (ICAO Level 4, vergelijkbaar met B2).
- Minimumleeftijd: 18 jaar (bij verwerving van licentie) voor de CPL (IR) en/of MPL.
- Medische geschiktheid klasse I.
- Ook niet wettelijk voorgeschreven, maar in de regel basisvoorwaarde: een geldig paspoort zonder enige beperking.
- Antecedentenonderzoek; hierbij wordt gekeken naar eventuele verkeersovertredingen, veroordelingen (in het bijzonder alcohol- en drugsdelicten) en de algemene achtergrond, eventueel ook de familieachtergrond.

Eigen inbreng... (basisvaardigheden)

Interesse in natuurkunde, wiskunde en techniek (kennis op middelbareschoolniveau) is een voorwaarde. Absoluut noodzakelijk is het snel kunnen opnemen van grote hoeveelheden verschillende informatie.

Als vlieger beschik je over een goed ontwikkeld, gezond verstand, dat helpt bij het oplossingsgericht nemen van beslissingen. Het omgaan met en beheren van complexe systemen, taken en controlelijsten wordt regelmatig getoetst. Een piloot moet zichzelf en de teampartner goed kunnen controleren en moet de prestaties en capaciteiten goed kunnen inschatten.

En uiteraard vereist handmatig vliegen een goede oog-handcoördinatie.

Medisch

Piloten moeten een goede lichamelijke conditie en gezondheid hebben. Maar er wordt niet het onmogelijke geëist. Zo mogen ook brildragers onder bepaalde voorwaarden piloot worden. Geïnteresseerden en beginners op de arbeidsmarkt kunnen eventueel eerst bij een AeroMedical Center (AeMC) onderzoek laten doen naar de persoonlijke geschiktheid bij een vliegmedische keuring.

Een lijst van deze centra is te vinden op de website van de Inspectie Leefomgeving en Transport: <https://www.ilent.nl>

Persoonlijke uitdagingen

Het publiek ziet piloten als de vertegenwoordigers van hun luchtvaartmaatschappij. Vandaar dat de meeste maatschappijen waarde hechten aan een verzorgd uiterlijk en een zekere uitstraling. Zichtbare piercings en tatoeages worden meestal niet geaccepteerd.

Verder heb je door de werkstructuur contact met veel verschillende mensen, en collega's uit diverse culturen. Ook wisselen de collega's bij elke dienst. Je moet daarom zeker niet mensenschuw zijn.

De tests die een piloot zijn hele loopbaan lang moet ondergaan, vereisen een zekere stressbestendigheid. Het leren houdt nooit op. Net zo min als de beoordeling van de prestaties. Het is voor een piloot een must om tegen kritiek te kunnen!

Flexibiliteit wordt gevraagd wanneer het gaat om wijzigingen in dienstroosters, vertragingen (bv. vanwege weersomstandigheden) of overplaatsing. Een geregeld gezinsleven is niet vanzelfsprekend.

Ook moet een piloot niet te vatbaar zijn in geval van persoonlijke druk, bijvoorbeeld als gevolg van schulden, taakverbreding en een toenemende door de werkgever op de piloten neergelegde economische aansprakelijkheid.

Alternatieve of aanvullende opleiding

Het is altijd raadzaam om een alternatief plan te hebben. De luchtvaartmarkt kent sterke schommelingen, en wanneer het na het afronden van je opleiding juist weer minder goed gaat, kan het handig zijn om een alternatief achter de hand te hebben. Ook wanneer de medische geschiktheid komt te vervallen (wat al kan gebeuren door gering letsel of niet-ernstige ziekten) of als de werkgever wegvalt (ook dat is afgelopen tijd vaker gebeurd), kun je in elk geval in een ander vakgebied aan de slag.

Er zijn enkele geïntegreerde opleidingen die tegelijk met de pilotenopleiding een academische graad mogelijk maken. In economisch moeilijke tijden kan dit extra zekerheid geven. Bij een voorkeur voor functies binnen het vliegmanagement (technisch piloot, veiligheidspiloot etc.) kan het ook als voordeel gelden. Het beroep van piloot biedt namelijk ook in het latere beroepsleven extra mogelijkheden en uitdagingen.

De weg naar het doel

Inhoud van de opleiding

- Ongeveer 750 uur theorie, te weten: luchtvaartwetgeving, vliegtuigtechniek,

instrumenten, massa- en zwaartepuntberekeningen, vluchtprestaties, vlucht-planning, human performance, meteorologie, navigatie, operationele procedures, aerodynamica en radiocommunicatieprocedures.

- Circa 200 vlieguren, met als zwaartepunten: vliegen op zicht (VFR), instrument-vliegen (IFR), opleiding in tweepersoonscockpit, en bij sommige scholen een typekwalificatie.

Verskillende opleidingsmodellen

1. Modulair

- Afzonderlijke pakketten voor het verkrijgen van de bevoegdverklaring PPL(A), CPL, IR tot ATPL(A).
- Financieel meest gunstige alternatief.
- Duurt lang, grote zelfdiscipline nodig.
- Zelf in te plannen, flexibel, nevenactiviteit, ook afstandsonderwijs mogelijk.
- Eigen financiering.

2. Ab initio (geïntegreerd)

- Compleet pakket, direct voor CPL (IR), ATPL-theorie ('frozen ATPL', basisvoorwaarde voor de activering van een actuele ATPL zijn 1.500 vlieguren aan ervaring).
- Kostbaar, eventuele financieringsmodellen zijn lastig te vinden. In veel gevallen wordt een hoge mate van financiële ondersteuning vanuit familie/kennissenkring gevraagd.
- Snelste manier.
- Georganiseerd door FTO (flight training organisation), net als school fulltime.

Opleidingsduur, opleidingskosten

- Afhankelijk van het model, 80.000 tot 120.000 euro pure opleidingskosten.
- Afhankelijk van de werkgever onder bepaalde omstandigheden bovendien tot 35.000 euro extra voor een typekwalificatie.
- Kosten voor de vliegmedische keuring.
- In de tijd tussen het afronden van je opleiding en het in dienst treden bij een maatschappij dien je rekening te houden met het bekostigen van je eigen training en jaarlijkse examens om je brevet geldig te houden.

Opleiding in het buitenland

Een pilotenopleiding in het buitenland, met name in de Verenigde Staten, lijkt vaak aantrekkelijker en sneller dan in Europa, omdat de weersomstandigheden daar gunstiger zijn. Het vliegbrevet uit de VS is in Europa echter niet geldig. Omzetten van het brevet, als dit al mogelijk is, vergt hoge kosten en extra tests.





Perspectieven, kansen, carrière

IATA (International Air Transport Association) gaat nog steeds uit van een groeiende luchtvaart op de middellange termijn. De opkomende markten zijn echter verschoven naar Afrika (lange termijn) en Oost-Azië (middellange termijn). Daar worden in de regel ervaren piloten gezocht met ten minste duizend uren vliegervaring en een goede kennis van de landstaal. De erkenning/omzetting van het Europese brevet is mogelijk door middel van extra kwalificaties en kosten. Vaak worden goedbetaalde, maar tijdelijke contracten (drie tot vijf jaar) met korte opzegtermijnen aangeboden. Regelingen voor verblijfs- en werkvergunningen in het desbetreffende land moeten zeer zorgvuldig worden gecontroleerd.

De economische crisis die in 2008 begon heeft de luchtvaart hard geraakt. Veel maatschappijen kwamen in zwaar weer terecht en moesten flink bezuinigen. Gelukkig is de banenmarkt voor beginnende verkeersvliegers, de zogenaamde ab initio's of low timers, niet meer zo slecht als tien jaar geleden. Er zijn binnen Europa een aantal maatschappijen (vooral low cost-maatschappijen) die ab initio's aannemen. Het is echter nog te vroeg om te stellen dat het economisch herstel, en daarmee de baankans, structureel is. Nog steeds worden voor de meeste vacatures voor verkeersvliegers ervaringseisen gesteld vanaf 500 uur op een type vliegtuig.

Wanneer een zelf gefinancierde typerating niet leidt tot het in vaste dienst treden bij een maatschappij heet dit Pay to Fly. Pay to Fly biedt op korte termijn de mogelijkheid om vliegreuen te maken, maar verbetert op de lange termijn het vooruitzicht op een baan niet. Het kost vooral heel veel geld.

Freelance vliegen gebeurt hoofdzakelijk in de zakenluchtvaart. De luchtvaartmaatschappij sluit dan met de piloot een flexibel contract. Wanneer er opdrachten zijn, wordt een vlucht aangeboden. De piloot is zelfstandig en wordt uitsluitend beloond op basis van de gevlogen uren.

Een Contractor Pilot lijkt hier qua model sterk op, maar zou met het oog op schijnzelfstandigheid problemen kunnen geven met de Belastingdienst.

Verantwoordelijkheid versus salaris

De gezagvoerder is verantwoordelijk voor de volledige vluchtuitvoering. Dit behelst de staat van het vliegtuig, de juistheid en volledigheid van vluchtdocumenten en documentatie aan boord, de veilige uitvoering van de vlucht, de correcte werkzaamheden van cockpit- en cabinepersoneel en het welzijn van passagiers en bemanning. De verantwoordelijkheid voor de bemanning geldt voor de totale dienst; de gezagvoerder neemt daarbij de functie van werkgever in. Bepaalde taken inzake controle, bewaking en uitvoering worden in de regel gedelegeerd aan eerste officieren (copiloten) en pursers (hoogste lid cabinepersoneel). De gezagvoerder blijft altijd eindverantwoordelijk.

Nauwkeurige kennis van wetgeving en uitvoeringsverordeningen, van bedrijfsspecifieke voorschriften en van de bijzonderheden van het vliegtuig, de vliegroute en de luchthaven van bestemming is essentieel.

Luchtvaartmaatschappijen verwachten ook oog voor het economische doel bij de uitvoering van de vlucht, ofwel er moet geld mee worden verdiend. Tegelijkertijd stijgt de werkdruk door het overnemen van extra taken voor de afhandeling, vluchtplanning en het onderhoud. Bovendien betekenen nieuwe regels voor de vliegdiensstijden meer taken en minder vrije tijd tussen de diensten.

Elk jaar staan er drie tot vijf trainings- en beoordelingsvluchten in het vliegtuig en de simulator gepland. Naast de vliegvaardigheid worden ook managementvaardigheden en kennis van de steeds veranderende voorschriften en werkinstructies gecontroleerd. Als tegenprestatie krijgt de piloot een salaris dat overeenkomt met de zwaarte van het werk.

Gangbare salarisbestanddelen zijn:

- Basissalaris.
- Bestanddelen gebaseerd op vliegreuen, toelage bij extra vliegreuen.
- Vakantiegeld.
- Prestatiegerelateerde salarisbestanddelen en bonussen.
- Ploegendiensttoeslag.



De betalingsmodellen van luchtvaartmaatschappijen verschillen onderling sterk. Zo zijn er modellen waarbij wordt betaald naar vliegdienst- of werktijd. Meestal is het salaris echter gebaseerd op de pure vliegtijd, dus exclusief de voorbereidingstijd en tijd voor het afwickelen van de vluchten, bestuderen van voorschriften, opleidingsactiviteiten, periodes van beschikbaarheid etc. Het basissalaris varieert sterk. En dat geldt ook voor de vergoede vlieguren. Dit betekent dat bij een gering aantal inclusieve uren in de drukke zomermaanden een goed salaris kan worden verdiend, maar dat men in de rustigere maanden (winter, vakantie) of bij ziekte rekening moet houden met een veel lager inkomen. Dat kan vooral problemen geven wanneer van het toch al lage aanvangssalaris een studielening van tot wel 150.000 euro moet worden betaald. Ook moet rekening worden gehouden met kosten voor een dringend geadviseerde ongeschiktheidsverzekering (Loss of License, circa 300 euro) en een toereikend (overgangs-)pensioen. Want hoewel men tegenwoordig tot 65 jaar kan blijven vliegen, neemt met de leeftijd ook het risico toe van niet medisch goedgekeurd worden.

In het algemeen kan een eerste officier rekenen op een bruto maandsalaris van 1.500 tot 5.000 euro. Een gezagvoerder verdient 3.000 tot 10.000 euro, waarbij de duur tot bevordering tot gezagvoerder afhankelijk is van de grootte van de luchtvaartmaatschappij en de marktontwikkeling.

In de regel wordt bij de promotie voor de opleiding tot gezagvoerder rekening gehouden met het aantal dienstjaren (senioriteit). De daadwerkelijke geschiktheid voor de functie van gezagvoerder wordt uiteraard vooraf getest.

Dagelijkse praktijk

Korte of lange afstanden

Op de korte afstanden worden meerdere dagvluchten gevlogen, tot wel zes op een dag. Hoge tijdsdruk, korte omlooptijden en drukke dienstroosters zorgen voor piekbelastingen, maar ook voor een ruime vliegervaring in verschillende omgevingen. 's Avonds is men in de regel weer thuis of overnacht kort in een hotel. Vliegtuig en bemanning wisselen soms meerdere keren op een dag. Binnen zeven dagen is wettelijk



zestig uur vliegdiensttijd toegestaan. Steeds meer vliegmaatschappijen plannen ook op dit maximum. Vliegdiensten kunnen onder bepaalde voorwaarden tot veertien uur per dag worden ingepland, en bij uitzondering tot vijftien uur opgerekt.

Het dagelijkse werk op de lange afstanden is in de regel één vlucht per dag. Soms, wanneer de maximale vliegdiensttijd dit toelaat, met maximaal twee korte extra trajecten. De werktijd kan bij meer bemanningsleden (drie piloten) naar 18 uur normale arbeidsduur gaan, en in uitzonderingsgevallen tot 21 uur. De minimale rusttijden hangen af van het tijdzoneverschil tussen start- en landingsluchthaven. In de regel start de terugvlucht na 24 uur. De tijd van een lang verblijf op een bestemming is ook bij de chartervluchten grotendeels voorbij.

De heen- of terugvlucht vindt meestal 's nachts plaats. Piloten op langeafstandvluch-



ten maken meestal één tot vijf landingen per maand. Soms moeten in de simulator landingen worden ingehaald om aan het wettelijke aantal (drie in negentig dagen) te voldoen.

Charter of lijnvlucht

De chartermarkt vliegt hoofdzakelijk op vakantiebestemmingen. Dit betekent niet alleen sprookjesachtige eilanden en andere exotische oorden. Vaak zijn dit ook moeilijk te bereiken, slecht uitgeruste luchthavens met een middelmatige luchtverkeersleiding. De drukste periode is wanneer anderen vakantie vieren. Dit betekent dat de mogelijkheden om zelf op reis te gaan tijdens deze vakantieperiode meestal beperkt zijn. Dat is onder bepaalde omstandigheden moeilijk met een gezinsleven te combineren. In de winter heeft de piloot veel vrije tijd, wat afhankelijk van het betalingsmodel kan leiden tot financiële beperkingen. Ook kunnen spontane aanpassingen van het vliegplan vaak leiden tot aanpassingen in het dienstrooster.

Bij lijnvluchten richt men zich op economische centra en grote steden. Dit betekent drukke, maar meestal goed uitgeruste luchthavens (Afrika uitgezonderd), een overvol luchtruim, lange wachttijden, een goede infrastructuur op de overnachtingslocatie. De werkverdeling varieert minder per seizoen. Een belangrijk doel is zich houden aan het vliegplan, wat zorgt voor relatief stabiele dienstroosters.

En de vracht?

Het cliché dat vrachtvliegtuigen alleen 's nachts in de lucht zijn, komt niet overeen met de werkelijkheid. Meestal vliegt men anticyclisch, dat wil zeggen tegen de gebruikelijke verkeersstromen in. Er zijn zowel eenvoudige heen- en terugvluchten als rondreizen met meerdere tussenstops op verschillende bestemmingen. De lengte van een dienst varieert van een aantal dagen tot in het meest extreme geval 21 dagen van huis. Dienstroosters zijn vaak niet erg stabiel.



Wat geldt voor iedereen

▪ **Dienstroosters**

De invloed op het persoonlijke dienstrooster is beperkt. Een rooster geldt voor een maand of roulerend voor de volgende twee tot vier weken.

Er zijn verschillende mogelijkheden waarbij men kan verzoeken om een bepaalde vlucht, diensten van meerdere dagen of langere diensten, vrije dagen of dagblokken. Toekenning gebeurt op grond van het aantal dienstjaren of een rechtvaardigheidsbeingsel.

▪ **Beschikbaarheid**

Naast vliegdiensden en training zijn er ook nog beschikbaarheidsdiensten (standby), die dienen om onregelmatigheden op te vangen.

Na een telefonische melding moet de vlieger binnen een vooraf bepaalde tijd klaar voor vertrek op de luchthaven verschijnen. Er is onderscheid tussen kortetermijnbeschikbaarheid, met wachttijden van één tot drie uur, en langetermijnbeschikbaarheid, waarbij de wachttijden tussen de zes en twaalf uur liggen. Andere luchtvaartmaatschappijen kennen helemaal geen beschikbaarheidsdiensten en verwachten permanente bereikbaarheid en de bereidheid om te reageren op veranderingen in de planning op korte termijn.

▪ **Weekend**

De Europese vliegdiensttijdregeling bepaalt dat een rustperiode van 36 uur moet aanvangen na een werkperiode van zeven achtereenvolgende dagen. Deze periode kan op elk gewenst moment beginnen; de vrije dagen vallen daarom meestal niet in het weekend. Vakantieperiodes, feestdagen, Pasen en Kerstmis zijn normale werkdagen. Sommige luchtvaartmaatschappijen compenseren dit met – vergeleken met 'normale' werknemers – meer vakantiedagen (bv. 28-42 dagen per jaar, om tot 4-6 weken vakantie te komen).

Vliegtijd versus werktijd

Naast de pure vliegtijd omvat de werktijd alle voorbereidende werkzaamheden en de met de vlucht samenhangende activiteiten, zoals doornemen van de dienstpost, doorlezen en bewerken van de vluchtdocumentatie, briefings met cockpit- en cabinepersoneel, voorbereiding van het vliegtuig, afsluiting van de vlucht nadat de passagiers van boord zijn gegaan, aanvulling van de documentatie, verplaatsing en afsluitende bespreking. Dit alles past vaak niet binnen de tijd die is vastgesteld voor alle voorbereidingen en zaken die na de vlucht afgehandeld dienen te worden. Voor de berekening van de uit te betalen uren geldt meestal alleen de tijd tussen het starten en het uitschakelen van de motoren. Wachttijden wegens stakingen, slechte weersomstandigheden, ontbrekende passagiers etc. worden niet vergoed. Een klassieke rusttijdenregeling, zoals in andere beroepen, bestaat niet.

Het bestuderen van de voorschriften en de voorbereiding op vluchten, evenals trainingen en controles, gebeuren vaak in de vrije tijd.

Risico!

▪ ***Geld...***

De grootste economische risico's voor piloten zijn het intrekken van de vliegbevoegdheid (bijvoorbeeld vanwege een medisch probleem) – wat automatisch leidt tot verlies van je baan als piloot – en het faillissement van de luchtvaartmaatschappij, omdat hierbij tegelijkertijd een groot aantal werkzoekenden met dezelfde kwalificaties op de arbeidsmarkt verschijnt.

▪ ***...of leven***

Werkgerelateerde fysieke oorzaken, zoals droge lucht, lawaai, ongunstige lichtomstandigheden, zittend beroep, nachtdiensten, jetlag, taakverruiming en korte rusttijden, vormen een even grote belasting als psychische oorzaken van stress. Vaak wisselende collega's, afwezigheid van vrienden en familie, slechte verenigbaarheid van dienstrooster en sociaal leven, slechte planbaarheid van het privéleven, grote verantwoordelijkheid bij toenemende economische druk en permanente tijdsdruk belasten de afzonderlijke personen in verschillende mate.

Piloten behoren als gevolg van de kosmische straling wereldwijd tot de beroepsgroepen met de grootste stralingsbelasting. De effecten van deze stralingsblootstelling op de gezondheid zijn door epidemiologische studies nog niet definitief vastgesteld. Daarom moet de individuele stralingsdosis worden bewaakt. Sinds iets meer dan tien jaar zijn de luchtvaartmaatschappijen wettelijk verplicht om de stralingsdoses te registreren. De rekenmodellen die op dit moment worden gebruikt voor het vaststellen van de dosis geven slechts in beperkte mate de daadwerkelijke stralingsblootstelling weer. Daarom heeft de VNV (Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers) zich onder meer ingezet voor een dosisregistratie met behulp van meetapparaten.



**Ondanks alle uitdagingen en veranderingen wacht
beginnende piloten nog altijd een unieke baan vol
interessante en veelzijdige aspecten. Je moet alleen wel
goed nadenken of je bereid bent je hier
volledig voor in te zetten.**



Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers

Postbus 192

1170 AD Badhoevedorp

+31 (0)20 4498585

www.vnv.nl

uitgave 2018