



**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**



**Piloot
worden**

Introductie	3
<ul style="list-style-type: none">▪ Opleiding en training▪ Specialistische opleiding▪ Eerst theorie en dan vliegen▪ Nooit uitgeleerd	
Voorwaarden	5
<ul style="list-style-type: none">▪ Basisvoorwaarden▪ Medisch▪ Persoonlijke uitdagingen▪ Alternatieve of aanvullende opleiding	
De weg naar het doel	7
<ul style="list-style-type: none">▪ Inhoud van de opleiding▪ Verschillende opleidingsmodellen▪ Opleidingskosten▪ Opleiding in het buitenland	
Perspectieven, kansen, carrière	9
<ul style="list-style-type: none">▪ Verantwoordelijkheid vs. salaris	
Dagelijkse praktijk	12
<ul style="list-style-type: none">▪ Korte of lange afstanden▪ Charter of lijnvlucht▪ En de vracht?	
Wat geldt voor iedereen	14
<ul style="list-style-type: none">▪ Dienstroosters▪ Beschikbaarheid▪ Weekend▪ Vliegtijd vs. werktijd▪ Risico!	

Iedereen heeft een eigen beeld bij het beroep piloot. En bijna iedereen heeft weleens met een piloot te maken gehad. Een piloot is in de eerste plaats verantwoordelijk voor een veilige en comfortabele vluchtuitvoering, maar het beroep bestaat uit veel meer dan dat. Piloot zijn is een geweldig beroep, altijd boeiend, met grote uitdagingen en verantwoordelijkheden. Maar het beroep is niet voor iedereen weggelegd. Over het beroep van piloot bestaan ook veel misverstanden en vooroordelen. Deze brochure tracht een accuraat inzicht te bieden in wat er allemaal komt kijken bij het beroep van piloot en de mens achter de piloot.

Opleiding en training

Als piloot maak je een veilige, comfortabele en efficiënte luchtvaart mogelijk. Piloten vormen de ruggengraat van de burgerluchtvaart en zijn verantwoordelijk voor de veiligheid van hun passagiers, bemanning, vracht en het vliegtuig. Piloten zijn streng geselecteerde en intensief getrainde professionals, die een goed begrip moeten hebben van het vliegtuig waarmee ze vliegen, van weerpatronen, navigatiesystemen en andere aspecten van de luchtvaart. Ze moeten ook snel beslissingen kunnen nemen en kalm blijven in stressvolle situaties.

Om het beroep van piloot te mogen uitvoeren, moet een intensief en strikt 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. Een opleiding bij een vliegschool duurt gemiddeld 2 tot 2,5 jaar. Vliegscholen 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.

Specialistische opleiding

Het worden van piloot vereist een specialistische opleiding vanwege de complexiteit en intensiteit van het werk in de cockpit. Slechts een klein percentage van de kandidaten slaagt voor de selectie, waarbij een breed scala aan eigenschappen wordt getest. De opleiding omvat strenge tests en examens, inclusief een medisch onderzoek, en vereist uitgebreide kennis van meteorologie, navigatie, en andere vakgebieden. Praktijkervaring omvat het vliegen op hoog niveau in verschillende vliegtuigen, inclusief samenwerking in een multi-pilot crew-opstelling. Strikte procedures en crew resource management stellen piloten in staat om effectief samen te werken, ongeacht hun ervaring met elkaar.

Erst theorie en dan vliegen

De opleiding begint met een theoretisch gedeelte waarin vakken zoals wetgeving, techniek en menselijk gedrag worden onderwezen. Deze kennis wordt getoetst bij het CBR om een wettelijk brevet aan te vragen. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de invloed van de menselijke factor en samenwerking in de cockpit. Na het theoretische gedeelte volgt het praktische deel, waarin training plaatsvindt op simulatoren en echte vliegtuigen. Hier ligt de nadruk op het leren vliegen en het werken in teamverband, zowel in normale als gesimuleerde crisissituaties.

Nooit uitgeleerd

Een verkeersvlieger is nooit uitgeleerd. Jaarlijks moeten piloten slagen voor tests en examens op het gebied van vliegtuigtechniek, theorie en medische gezondheid. Gedurende een carrière van gemiddeld 30 tot 40 jaar bouwen piloten enorme ervaring op en krijgen ze toenemende verantwoordelijkheid. Ze trainen regelmatig in simulatoren voor specifieke vliegomstandigheden en technische storingen, en hun competenties worden periodiek getoetst. Medische testen zijn essentieel voor het behoud van de geldigheid van het vliegbrevet. Zonder medisch brevet kunnen piloten hun werk niet doen.



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: er zijn geen wettelijke minimumeisen; veel luchtvaartmaatschappijen eisen echter wel een algemeen (in enkele gevallen ook vakgerelateerd) havo- of vwo-diploma.
- Taal: kennis van vreemde talen is een pre. Absoluut noodzakelijk is een goede beheersing van het Nederlands en Engels, zowel mondeling als schriftelijk (ICAO Level 4, vergelijkbaar met B2).
- Techniek: kennis van of een (middelbareschool-)diploma wiskunde B en natuurkunde is vaak een voorwaarde.
- Minimumleeftijd: voor het verwerven van een Commercial Pilot License met Instrument Rating (CPL- IR) en/of Multi Pilot License (MPL) is de minimumleeftijd 18 jaar.
- Medische geschiktheid: een Medical Class-I is een vereiste.
- Paspoort: ook dit staat niet wettelijk voorgeschreven, maar in de regel is het in het bezit zijn van een geldig paspoort zonder beperkingen een basisvoorwaarde.
- Antecedentenonderzoek: hierbij wordt gekeken naar eventuele verkeersovertredingen, veroordelingen (in het bijzonder alcohol- en drugsdelicten) en de algemene achtergrond, eventueel ook de familieachtergrond.

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.

Hiernaast vereist handmatig vliegen een goede oog-handcoördinatie.

Medisch

Piloten moeten een goede lichamelijke en mentale gezondheid hebben. Maar er wordt niet het onmogelijke geëist. Zo kunnen brildragers in de meeste gevallen piloot worden. Bepaalde afwijkingen, zoals kleurenblindheid, kunnen een belemmering vormen voor het verkrijgen van een medisch brevet. Echter, afhankelijk van de afwijking en van de ernst daarvan, zijn sommige condities toegestaan. Om voorafgaand aan je selectie reeds meer duidelijkheid te krijgen over je medische geschiktheid is het, in voorkomende gevallen, raadzaam om vliegmedisch advies in te winnen of om een vliegmedisch onder-

zoek te ondergaan bij een AeroMedical Center (AeMC). Tijdens deze klasse 1 vliegmedische keuring wordt jouw lichamelijke en je mentale conditie beoordeeld aan de hand van de geldende regelgeving. Een alcohol- en drugsscreening maken deel uit van de eerste keuring. Hierbij wordt gekeken naar (de mate van) gebruik in de voorliggende periode. Een lijst van deze centra is te vinden op de website van de Inspectie Leefomgeving en Transport: www.ilent.nl.

Persoonlijke uitdagingen

Het publiek ziet piloten als de vertegenwoordigers van hun luchtvaartmaatschappij. Vandaar dat de meeste maatschappijen waarde hechten aan een representatief voorkomen. 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 zomin als de beoordeling van de prestaties. Het is voor een piloot een must om tegen feedback en kritiek te kunnen! Flexibiliteit wordt gevraagd wanneer het gaat om wijzigingen in dienstroosters, vertragingen (bijvoorbeeld 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 economisch 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 het bedrijf waar je werkt failliet gaat (ook dat is in het verleden 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 et cetera) kan het ook als voordeel gelden. Het beroep van piloot biedt namelijk ook in het latere beroepsleven extra mogelijkheden en uitdagingen.

Inhoud van de opleiding

- Ongeveer 750 uur theorie, te weten: luchtvaartwetgeving, vliegtuigtechniek, instrumenten, massa- en zwaartepuntberekeningen, vluchtprestaties, vluchtplanning, human performance, meteorologie, navigatie, operationele procedures, aerodynamica en radiocommunicatie.
- Circa 200 vliegreuren, met als zwaartepunten: vliegen op zicht (VFR), vliegen op instrumenten (IFR), opleiding in tweepersonscockpit en bij sommige scholen een typekwalificatie.

Verskillende opleidingsmodellen

1. *Modulaire Airline Transport Pilot License (ATPL)*

- Afzonderlijke pakketten voor het verkrijgen van het brevet. Private Pilot License (PPL A), Commercial Pilot License (CPL), Instrument Rating (IR) tot ATPL(A).
- Financieel het meest gunstige alternatief.
- Duurt lang, grote zelfdiscipline benodigd.
- Zelf in te plannen, flexibel, nevenactiviteit, ook afstandsonderwijs mogelijk.
- Eigen financiering.

2. *Geïntegreerde Airline Transport Pilot License (ATPL voor Ab initio)*

- Compleet pakket, direct voor CPL (IR), ATPL-theorie ('frozen ATPL', basisvoorwaarde voor de activering van een actuele ATPL zijn 1.500 vliegreuren 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 een ATO (Approved Training Organization). Net als school is dit fulltime.

3. *Geïntegreerde Multi Pilot License (MPL Ab initio)*

- Vergelijkbaar met de geïntegreerde ATPL-opleiding.
- De opleiding voor een Multi Pilot License (MPL) verschilt van die voor een CPL/ATPL en is specifiek gericht op het werken als copiloot voor een luchtvaartmaatschappij. Met een MPL mag je alleen vliegen als copiloot op vliegtuigen die een multi-pilootbemanning vereisen. Nadat je de Airline Transport Pilot License (ATPL) hebt behaald (automatisch na een paar jaar vliegen), vervalt deze beperking. De eisen voor het behalen van een MPL en ATPL zijn vergelijkbaar. Bij een MPL is er meer focus op het trainen in een simulator en zijn er minder echte vliegreuren vereist. Echter, extra

training is vereist na het behalen van de ATPL voor wie ook commercieel wil vliegen op eenpersoonsvliegtuigen.

Opleidingskosten

Om piloot te worden, moeten studenten de kosten van de vliegopleiding volledig zelf financieren via een lening bij een bank of maatschappij. Er is geen studiefinanciering, aanvullende beurs van DUO of recht op een ov-studentenkaart beschikbaar. De opbouw van de opleidingen en de bijbehorende opleidingskosten bij de verschillende vliegscholen varieert. De investering is aanzienlijk en brengt financiële risico's met zich mee, vooral vanwege de



volatiele internationale arbeidsmarkt.

- Afhankelijk van de opleidingsvorm € 65.000 tot € 135.000 pure opleidingskosten. Afhankelijk van de werkgever kan onder bepaalde omstandigheden een extra bijdrage gevraagd worden tot € 35.000 voor een typekwalificatie.
- Kosten voor de vliegmedische keuring.
- In de tijd tussen het afronden van de 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.
- Huisvesting gedurende de opleiding.

Opleiding in het buitenland

Een pilotenopleiding in het buitenland, met name in de Verenigde Staten, lijkt soms 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.

De luchtvaart in het algemeen 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 herstelt.

IATA (International Air Transport Association) gaat uit van een groeiende luchtvaart op de korte en lange termijn (referentie maart 2024). 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 uur 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 coronapandemie 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 sterk aangetrokken. Er zijn binnen Europa een aantal maatschappijen (vooral low cost-maatschappijen) die ab initio's aannemen. Nog steeds worden echter voor de meeste vacatures voor verkeersvliegers ervaringseisen gesteld vanaf 500 uur op een type vliegtuig.

Wanneer een zelf gefinancierde typering 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. In feite betaal je je eigen salaris.

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. Daarom wordt er vaak bij ziekte niet uitbetaald.

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 eindverantwoordelijk 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 (senior) 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 streven naar financieel rendement tijdens vluchten, wat betekent dat ze winstgevend moeten zijn. Van piloten wordt verwacht dat ze hier oog voor hebben bij de vluchtuitvoering. Tegelijkertijd stijgt de werkdruk door het overnemen van extra taken voor de afhandeling, vluchtplanning en het onderhoud. Bovendien zorgen nieuwe regels voor de vliegdiensttijden voor 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 vlieguren, toelage bij extra vlieguren.
- Vakantiegeld.
- Prestatie gerelateerde 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 (Flight Duty Period). Dit houdt in dat er niet uitbetaald wordt voor de voorbereiding en afwikkeling van de vluchten, het bestuderen van de voorschriften, opleidingsactiviteiten, de periodes waarin de vlieger beschikbaar staat etc.

Ook zit er een grote variatie in het basissalaris en de vergoede vlieguren. Zo kan het zijn 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 startsalaris een studietoelening tot wel € 150.000 moet worden betaald. Ook moet rekening worden gehouden met kosten voor een dringend geadviseerde ongeschiktheidsverzekering (Loss of License, circa € 300) en een toereikend (overgangs-)pensioen. Want hoewel men tegenwoordig tot 65 jaar kan blijven vliegen, neemt met de leeftijd ook het risico toe van medisch afgekeurd te worden.

In het algemeen kan een eerste officier rekenen op een bruto maandsalaris van € 1.500 tot € 5.000. Een gezagvoerder verdient € 3.000 tot € 10.000, 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 vaak vooraf getest.

Foto: Daan van der Heijden



Korte of lange afstanden

Op de korte afstanden worden meerdere vluchten 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 vliegdiensstijd toegestaan. Steeds meer vliegmaatschappijen plannen ook op dit maximum. Vliegdienssteden 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. Wanneer de maximale vliegdiensstijd het toelaat, kunnen er maximaal twee korte trajecten aan deze langeafstandsvlucht worden toegevoegd. De werktijd kan bij meer bemanningsleden (drie, soms zelfs vier 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.



Foto: Ard Jan Ottewanger

De heen- of terugvlucht vindt ook vaak 's nachts plaats. Piloten op langeafstandsvluchten maken meestal twee tot vijf landingen per maand. Soms moeten er in de simulator extra landingen worden uitgevoerd om te voldoen aan het wettelijke minimumaantal van drie landingen in een periode van negentig dagen.

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 vaak meer 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 (uitzonderingen zoals enkele vliegvelden in Afrika daargelaten), een overvol luchtruim, lange wachttijden, een goede infrastructuur op de overnachtingslocatie. De werkverdeling varieert minder per seizoen.

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 werktrips met 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.

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 rechtvaardigheidsbeginsel.

Beschikbaarheid

- Naast vlieg- en trainingsdiensten zijn er ook nog beschikbaarheidsdiensten (stand-by of reserve), 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 korte termijn beschikbaarheid, met wachttijden van één tot drie uur en lange termijn beschikbaarheid, 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

Europese wetgeving 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 – in vergelijking met ‘normale’ werknemers – meer vakantiedagen (bijvoorbeeld 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 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 et cetera 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!

Financieel

Er zijn twee belangrijke economische risico's voor piloten: het verlies van hun vliegbevoegdheid, bijvoorbeeld door medische problemen, wat automatisch leidt tot werkloosheid en het faillissement van luchtvaartmaatschappijen. Dit laatste brengt vaak een groot aantal werkzoekenden met vergelijkbare kwalificaties op de arbeidsmarkt met zich mee.

Privéleven

De werkgerelateerde fysieke en psychologische belasting voor piloten omvat zaken als langdurig zitten, nachtdiensten en een onregelmatig rooster, wat resulteert in een minder flexibel sociaal leven. Daarnaast kan het grote aantal verschillende tijdzones een uitdaging vormen voor het behoud van een stabiel bioritme.

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 2014 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 zet de VNV (Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers) zich onder meer in 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.

Denk echter wel goed na of je bereid bent je hier volledig voor in te zetten.



Voor meer informatie kunt u onze website bezoeken
op www.deverkeersvlieger.nl of www.vnv.nl.
uitgave 2024