



HERORIËNTATIE VAN PILOTEN



VOORSTELLING PARTNERS

Onshore bv werd in 2008 opgericht en biedt gespecialiseerde diensten voor de luchtvaart aan waaronder het geven van opleidingen. **De zaakvoerder is lijnpiloot.**

VIVES, Hogeschool VIVES is een **hogeschool in West-Vlaanderen**. De naam verwijst naar de Spaans-Brugse humanist Juan Luis Vives. VIVES is het resultaat van een fusie in 2013 tussen KATHO en KHBO. De hogeschool is de grootste van West-Vlaanderen en bestaat administratief uit VIVES-Zuid en VIVES-Noord.

Connecting.You, is een **besloten vennootschap dat consultancy activiteiten** aanbiedt, zoals subsidiologie, projectmanagement, zaakvoerder is sterk geïnteresseerd in de luchtvaart.

PROMOTOR AAN HET WOORD

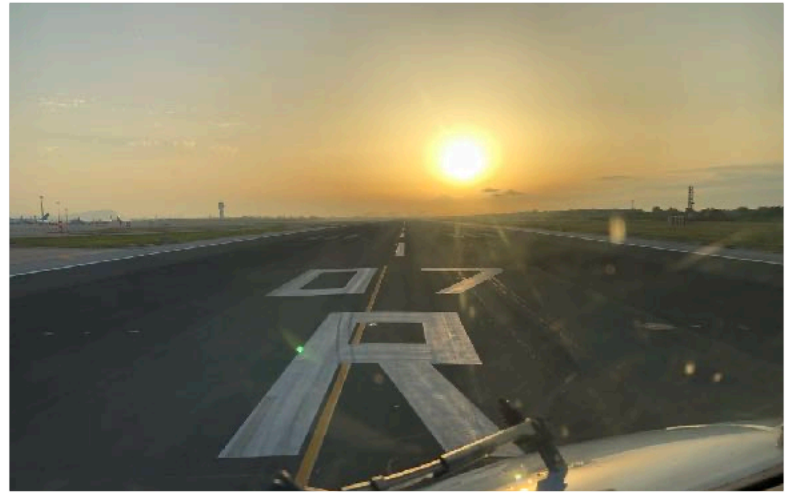


Bart Cluytens

.....
Begin jaren 90 startte ik mijn eerste vliegopdracht als piloot voor Piloten zonder Grenzen in Afrika. Daarna vloog ik op verschillende toestellen en werd ik in 1999 gezagvoerder op Boeing 737 bij Sabena. Momenteel vlieg ik met cargo-vliegtuigen.

Naast het vliegen ben ik sportlesgever en vanuit die interesse haalde ik enkele jaren geleden een Educatieve Bachelor Lichamelijke Opvoeding.

Vanuit een engagement om iets te kunnen bijdragen aan de arbeidsomstandigheden van piloten werkte ik graag aan dit project.



Vliegen

Een basisdroom van velen...

Door de technologische vooruitgang is het vliegen noodzakelijk geworden voor onze maatschappij. De industrie heeft nog steeds veel piloten nodig om, in samenspel met de andere professionals zoals luchtverkeersleiders, techniekers, bagageladers, weerkundigen, de vliegtuigen in alle veiligheid naar hun bestemming te loodsen.

De piloten hebben de functie die het meest tot de verbeelding spreekt. Zij zien vanachter de cockpitvensters de wereld voorbijgliden en hebben controle over de besturing van de grote metalen vogel.

Voor dat gevoel hebben velen bijna alles over.

Zij volgen de dure en uitdagende opleiding van piloot zonder waarborg op succes.

Vliegen

Niet zonder risico's...



De risico's zijn nochtans duidelijk aanwezig:

Heel je carrière dien je examens af te leggen om je vergunning te houden. Maatschappijen komen en gaan, basissen sluiten, sociale implicaties van het werkritme zijn verregaand, vele dagen van huis, oneigenlijke contracten, leningen. Regelmatig zijn er wereldwijde gebeurtenissen die een rechtstreekse invloed hebben op het reisgedrag van de mensen en daardoor ook onmiddellijk op de vraag naar en/of werkzekerheid van piloten. Economische crisissen, oorlogen, en sinds kort ook een pandemie zijn slechts enkele voorbeelden van factoren die het luchtverkeer tijdelijk verstoren.

Op lange termijn doet de luchtvaart het goed en blijft voorsnog groeien. Maar voor de individuele piloot is er dikwijls een reële kans op ontslag zonder vooruitzichten.

De piloot als individu sterker maken is het doel van dit project. Wanneer deze zich tijdelijk of permanent wenst of dient te heroriënteren is het nodig de eigen competenties en kwalificaties te kennen, en deze zelfs uit te breiden.

De vergunning van piloot is geen diploma, en in tegenstelling tot de meeste Europese landen is België er tot op heden niet in geslaagd een duidelijke gelijkstelling met een studieniveau volgens het BaMa-stelsel te voorzien. De opleiding van piloot omvat een theoretisch gedeelte dat voornamelijk technisch georiënteerd is. Zowel theorie als praktijk leveren een set competenties op die veel breder inzetbaar zijn dan enkel het uitvoeren van de functie van piloot.

Deze zijn echter onbekend voor de meeste werkgevers buiten de luchtvaart en heel dikwijls ook voor de piloot zelf. Het is dus belangrijk deze competenties te kunnen inschatten en te valoriseren naar werknemers en opleidingsinstellingen buiten de luchtvaart. Daarom werden deze opgesomd en vergeleken met deze vereist voor inhoud-gerelateerde beroepen, knelpuntberoepen en opleidingen in de vorm van een competentiematrix.

Een eerste diploma blijft belangrijk voor tewerkstelling buiten de luchtvaart. Daarom werden op basis van analyse van de competenties en een bevraging over de interesses van piloten enkele opleidingen gekozen die daarbij aansluiten en goede kans op interessant werk bieden.

Hierbij werden de drempels tot studeren in kaart gebracht en waar mogelijk verlaagd.

Deze inzichten en hulpmiddelen zullen dan ook ter beschikking gesteld worden van de piloten die er vandaag of in de toekomst van gebruik willen maken om hun carrière van koers te laten veranderen of deze een hoger niveau te laten bereiken.



VOORSTELLING KLANKBORDGROEP

DGLV, **Het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV)** is een onderdeel van de FOD Mobiliteit en Vervoer en is verantwoordelijk voor de regelgeving en certificatie voor burgerluchtvaart in België.

VDAB, **De Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding (VDAB)** is een Vlaamse overheidsdienst die vraag en aanbod op de arbeidsmarkt samenbrengt en vooral als taak heeft werkzoekenden te bemiddelen en te begeleiden naar werk. Zo nodig worden de competenties van de werkzoekenden verhoogd in de competentiecentra van de VDAB.

Dirk Knegtel is **jurist en werkt al jaren in de luchtvaartsector**. Vandaag is hij Director Industrial & Social Relations bij TUI Airlines, verzorgt hij de relaties met de vakbonden en volgt hij drie paritaire comités op. Hij zetelt in onze klankbordgroep ten persoonlijke titel.

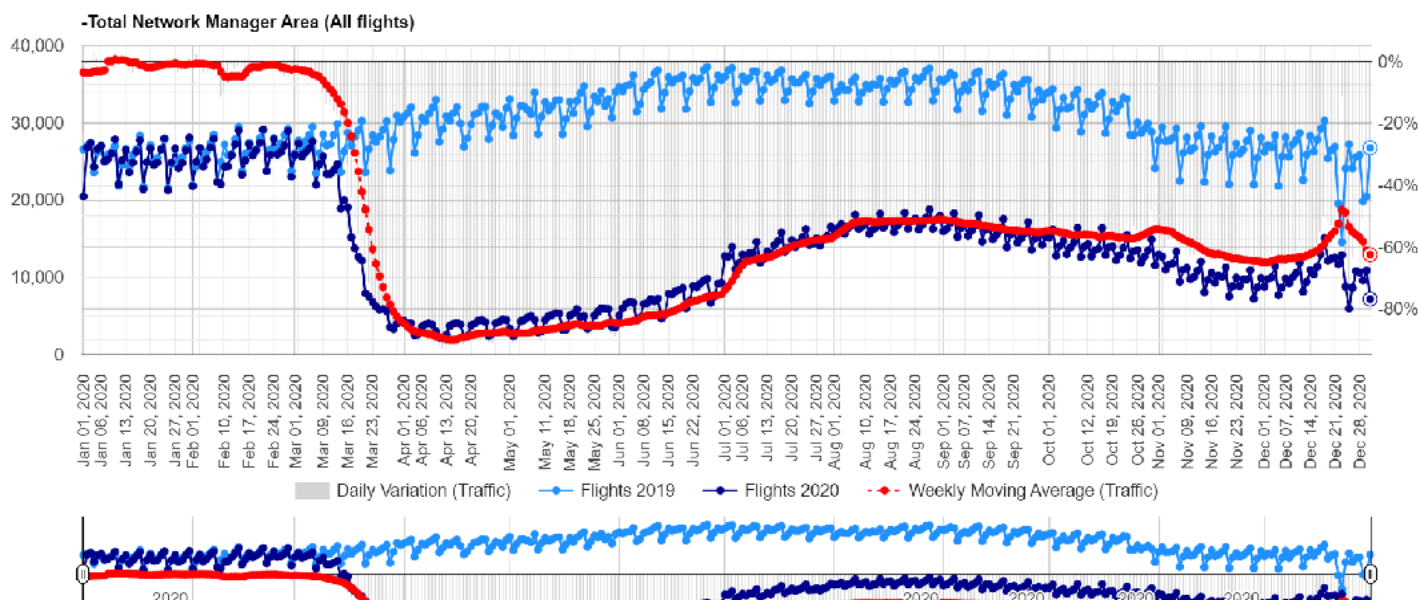
Pilotengemeenschap: Bart Van Miert, Michel Demande, Gautier Gérard, Denis Gabriel.

Struggling airlines hit first

The Corona crisis accelerated the demise of airlines, which were already struggling. In March, **Flybe's** longstanding financial difficulties were exacerbated by the total halt of air travel due to COVID-19. The bankruptcy led to the loss of approx. **600** pilot jobs. COVID-19 is also cited as a contributing factor to the insolvency of **Air Italy** (**212** jobs lost).

Norwegian, another airline in financial trouble, nearly escaped liquidation itself, but it did declare its crewing agencies bankrupt. Those were partly owned by Norwegian and served as a convenient setup to keep crew at arm's length from the airline. As a result, approx. **1600** pilots became unemployed across bases in **Denmark, Sweden, Finland, Spain** and the **UK**. All remaining pilot jobs in Norwegian are threatened currently. Layoffs at financially struggling airlines like **Brussels Airlines** or **Braathens Regional** are also expected. For Braathens, pilot jobs were axed already before the COVID crisis with **110** pilots "outsourced" to **WDL** Germany in April, and the remaining **130** pilot jobs are now threatened as the airline filed for **bankruptcy protection in April**. Other struggling airlines, like **Alitalia**, managed to secure government bailout packages and keep employees on payroll – for the time being.

As the recovery from the crisis will take a long time, more airlines will struggle, and the pace of layoffs will speed up. In June we've seen the bankruptcies **LEVEL Europe** (approx. 60) and **SunExpress Deutschland**, both owned by major parent groups.



Bron: Daily Traffic Variation, Eurocontrol,

<https://www.eurocontrol.int/Economics/DailyTrafficVariation-States.html> op 12/12/2020

De luchtvaartsector kende een nooit eerder geziene crisis.

Een algehele crisis, met faillissementen in de luchtvaartsector zorgden voor dalende cijfers. Met de uitbraak van COVID19 zakten de cijfers tot ongekende laagten. Zeker voor de passagiersluchtvaart waren de jaren 2020-2021, jaren van overleven. De meeste vliegtuigen bleven aan de grond wat resulteerde in een enorme druk op de piloten: geen werk, werk onder slechte omstandigheden. Met als gevolg voor de overblijvende piloten: veiligheid in gevaar want piloten aanvaardden meer, tot op de limieten van het wettelijke kader (technische pannes, werk- en rusttijden). Legale arbeidsovereenkomsten werden opgezegd en zwartwerk en schijnzelfstandigheid blijft. Alleen de cargo luchtvaart blijft enigszins gespaard, mogelijk ten gevolge van de verhoogde vraag naar online shopping.

Introduction

The global aviation market is experiencing one of the biggest challenges of its time: the COVID-19 pandemic. Few sectors have been hit harder than aviation and we have never seen a period like it. Air travel and its associated operations have become less viable and people fear contracting this new virus via air travel. On top of that, the fragile economy has made its impact on aviation operations too.

With significant changes to how the aviation industry can operate and grow, businesses are having to adapt to this period in not only the products and services they offer but also the people they need to attract and retain in their business for a successful future.

The impact of the year on aviation recruitment trends has been significant. GOOSE Recruitment and FlightGlobal have worked in partnership for a consecutive year to create a unique survey to establish how the events of 2020 have impacted the global pilot recruitment market. This report aims to highlight and establish trends in employment rates, pay, job seeking and retention,

employee engagement, mental health and the future of aviation and pilots.

The data collected in this survey represent a huge cross-section of the marketplace. Many airlines may recognise the breakdown from their flightcrew.

We look to uncover the changes that we have seen since our last survey and expose the good and the bad of the industry, looking at employment from a pilot's perspective and discovering where the industry excels and where it falls short.

It covers areas such as: Which pilots are still employed and flying? Who is unemployed? Are unemployed pilots in recruitment processes? Do pilots feel valued? Is management perceived to be making the right decisions? Is the sector still as attractive as it once was? Who will be seeking a non-pilot career? Are pilots stressed? These are just a few of the questions which are so unique to the industry and ones that only pilots themselves will be able to answer.



HERORIËNTATIE PILOTEN

Achtergrondinformatie

De proeftuin startte vanuit de vaststelling dat piloten veel competenties bezitten die relevant en gewenst zijn bij verschillende knelpuntberoepen en/of inhoud gerelateerde beroepen die binnen de interessesfeer van veel piloten vallen. Bovendien overlappen veel leerinhouden van de opleiding tot lijnpiloot grotendeels met deze van andere studierichtingen die in tegenstelling tot lijnpiloot, wel tot een diploma leiden.

Belangrijk dat de inrichters van dergelijke opleidingen onderzoeken en publiceren wat de verkorte trajectmogelijkheden zijn voor lijnpiloten. Verder blijken de piloten zelf doorgaans niet bewust te zijn van de eigen competenties en de relevantie ervan in andere beroepen die d.m.v. een al dan niet verkort studietraject kunnen uitgeoefend worden.

Deze proeftuin verwerkte deze informatie in de vorm van de Competentiematrix en het Kompas.

De interesse van piloten blijft doorgaans intrinsiek gericht op vliegen. Hierdoor blijken zij geïnteresseerd en gemotiveerd om een nieuwe richting te studeren op momenten van werkloosheid, maar bij een voor de luchtvaart positieve marktsituatie valt deze interesse snel weg. Het is dus noodzakelijk om de verkregen kennis over de aangepaste mogelijkheden te verankeren.

Twee grote sporen

Het project “Heroriëntatie van piloten” heeft twee grote sporen:

- Spoor 1 betreft het inrichten van en uitvoeren van een proeftuin.
- Spoor 2 betreft het inschalen van de vergunning van de lijnpiloot binnen het bestaande BA-MA stelsel.

QUOTES

KLANKBORDGROEP BIJ START PROJECT

Bij verlies van je medical license mag je niet meer werken als piloot

Waarschijnlijk duurt het vijf jaar vooraleer de luchtvaart terug op het niveau is van 2019.

Als het fout gaat in onze sector, is een diploma het enigste dat ons kan redden!

Eénmansvliegtuigen en onbemande vliegtuigen vormen op termijn een bedreiging voor de tewerkstelling van piloten.

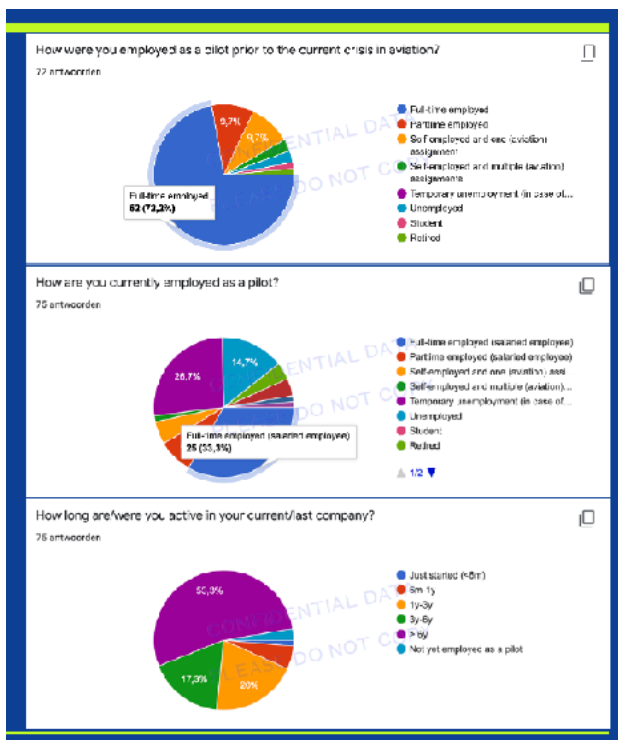
Er is geen werkzekerheid, een groot deel van de actieve piloten krijgen geen legaal werknemerscontract, noch sociale bescherming

HOE HET ALLEMAAL BEGON?

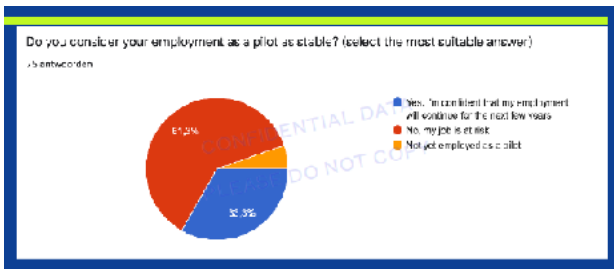
Bevraging piloten

Waarom bevraging?

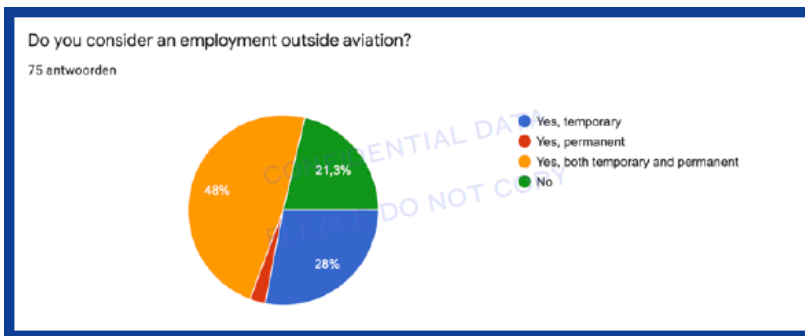
- jobsituatie kennen => noodzaak project bevestigen
- studie-achtergrond bepalen => EVC / EVK
- interesses naar alternatieve tewerkstelling kennen
- drempels studeren + studie interesse bevestigen
- bereidheid tot herscholing kennen



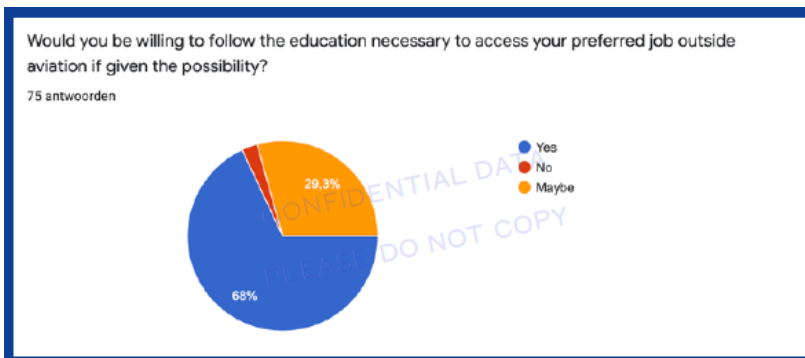
72,2% van de lijnpiloten was voltijds aan het werk voor de COVID19 - crisis t.o.v. 33% tijdens de COVID19 - crisis.



61,3% van de piloten beschouwt zijn job als onstabiel.



48% overweegt een job buiten de luchtvaart (zowel tijdelijk als permanent).



68% van de piloten overweegt opleiding om toegang te krijgen tot de gewenste job.

84 piloten namen deel aan de bevraging. Interesse voor omscholing wordt duidelijk aangegeven o.w.v. onstabiele werksituatie. 62% van de ondervraagden verkiest een job in de private sector en overweegt een job in een technische/ingenieursrichting, management of onderwijs.

WAAR LOOP IK TEGENAAN EN ZIJN ER OOK OPLOSSINGEN?

In het project hebben we 12 drempels vastgesteld. Voor elk van deze drempels hebben we mogelijke oplossingen opgesteld en deze vervolgens omgezet in acties.

Lijst van geïnventariseerde drempels

Drempel 1: Behoud vergunning (tijdelijke omscholing)

Drempel 2: Intrinsieke motivatie/interesse

Drempel 3: Beperkte horizon wat arbeidslandschap betreft

Drempel 4: Gezin

Drempel 5: Budget

Drempel 6: Matchen werkuren en opleidingsmomenten

Drempel 7: Vermoeidheid

Drempel 8: Werkbreuk

Drempel 9: Te hoge loonsverwachting

Drempel 10: Return on investment

Drempel 11: Gebrek aan officieel diploma – vergunning is “slechts” een gelijkstelling – door weinige werkgevers gekend en als dusdanig herkend

Diepte – interview Dieter Van Mosselvelde

Wie is Dieter Van Mosselvelde?

Dieter is 31 jaar. Hij heeft tal van jobs als co-piloot gehad. Ondertussen heeft hij een vast contract in de transportsector.

Als je hoort “heroriëntatie van piloten, wat doet dit dan met jou”?

Dieter heeft al heel wat perioden gekend van tijdelijke werkloosheid en beschouwt zich als ervaringsdeskundige.

Welke drempelservaarde hij tijdens zijn zoektocht naar een nieuwe job tijdens deze periodes van tijdelijke werkloosheid?

Piloten kampen met heel wat vooroordelen. Het eerste vooroordeel waar piloten mee kampen is het feit dat piloten een specifieke opleiding hebben genoten en altijd willen terugkeren naar de job van piloot van zodra ze daartoe de kans krijgen.

En dit klopt slechts ten dele. Want Dieter kreeg enkele weken geleden een nieuw aanbod als co-piloot. Het hart zei ja, de ratio zei nee. Het aanbod was niet aantrekkelijk, dat hij zijn vast contract niet wou opgeven voor een tijdelijk contract met onduidelijk vooruitzicht.

Dieter zal daarom altijd de nieuwe werkgever proberen te overtuigen dat hij de job echt wil. Anderzijds is hij ook eerlijk, in die zin dat hij geen 100% commitment kan geven, hij geeft hierbij wel aan dat geen enkele werknemer dit kan.

Het tweede vooroordeel situeert zich op niveau van de loonsverwachting. Werkgevers gaan ervan uit dat piloten een hoog loon verwachten. Dieter beseft dat het loon van een piloot hoger is dan gemiddeld anderzijds is hij voldoende realistisch.

Het derde vooroordeel situeert zich op de vergunning zelf. Werkgevers weten niet dat de vergunning is gelijkgesteld met een professionele bachelor. Bijkomend vindt hij het zelf heel moeilijk om uit te leggen wat hij exact geleerd heeft, over welke kwalificaties hij exact beschikt. Hier een goed en duidelijk inzicht in krijgen zou piloten enorm vooruit helpen.

Dieter geeft aan dat hij soms niet eens durft te vertellen dat hij piloot is o.w.v. bovenstaande vooroordelen.

Zou jij opnieuw willen studeren?

Combineren van werken en studeren vindt hij niet evident. Vrije tijd is beperkt. Avond- en afstandsonderwijs zouden dit eventueel haalbaar kunnen maken. Anderzijds gaat voorkeur uit naar voltijds onderwijs. Natuurlijk heb je dan een uitkering nodig, anders is dit niet evident.

Welke studierichtingen zou hij interessant vinden?

Leerkracht secundair onderwijs zou hij heel interessant vinden. Hij heeft ervaring als vlieginstructeur. Anderzijds vraagt hij zich af of je op latere leeftijd nog steeds dezelfde leercapaciteit hebt?

Waarom heeft hij gekozen voor een job in de transportsector?

Transportsector was inderdaad een bewuste keuze. Een piloot is bedreven in multitasking, stressbestendig en oplossingsgericht. Dat zijn competenties die heel goed van pas komen bij een job in de transportsector.

Ook business process management lijkt hem daarom een geschikte studie voor een piloot.

In het begin heeft hij geprobeerd om een job aan te nemen op de luchthaven met het idee dat hij dan sneller kon terugkeren. Nu is heel heel blij dat hij stap naar de transportsector heeft gemaakt. Het is een job dicht bij huis en hij heeft meer vrije tijd. Piloot is geen droomjob, er is heel wat druk en je moet overtuigd zijn van je kunnen.

De ideale job in de luchtvaart? Combinatie van 50 % training departement en 50% vliegen.

Wat met het behoud van zijn vergunning?

Behoud van vergunning is relatief eenvoudig. Anderzijds is dit toch een kost van 2.000 euro. Anderzijds is er toch een belangrijk verschil tussen iemand die een jaar niet gevlogen heeft en iemand die de dag tevoren nog gevlogen heeft. Hij verwacht dat dit verschil in de toekomst onbelangrijker zal worden.

Aanpak per drempel – 2 voorbeelden

Drempel 1: behoud vergunning (tijdelijke omscholing)

Omschrijving

Vraag naar piloten fluctueert sterk in de tijd. Als we alle piloten vandaag zouden heroriënteren en morgen wordt burger- en/of vrachtluchtvaart nieuw/ander leven ingeblazen, dan zijn geen piloten meer beschikbaar.

Tijdelijke omscholing is dan relevant - dewelke als nieuw leven te lang uitblijft - overgaat naar definitieve omscholing. Belangrijk is wel dat de piloot tijdens periode vergunning behoudt.

Mogelijke oplossingen

1. Alternatieve methodiek voor training en bekwaamheidstest

Ondernomen acties

Uitgewerkt voorstel werd besproken met enkele experten uit de luchtvaartsector en vervolgens bezorgd aan DGLV, EASA. Huidige maatregelen volstaan voorlopig en er is op korte termijn geen behoefte om hier wijzigingen in aan te brengen.

2. Stage/tewerkstelling piloten met training en bekwaamheidstest als aanvullende verloning

Ondernomen acties

Uitgewerkt voorstel werd besproken met 2 banken (ING en KBC)

KBC gaf na onderzoek aan interesse te hebben, maar kon hier uiteindelijk geen prioriteit aan geven owv COVID19

Drempel 6: Matchen werkuren en opleidingsmomenten

Omschrijving

Zoals voor elke opleiding is het belangrijk dat werkuren en opleidingsmomenten niet samenvallen. Planning en/of flexibiliteit is in deze dan ook heel belangrijk.

Mogelijke oplossingen

I. Alternatieve leermethodieken

Aanbieden van (gedeeltelijk) afstandsonderwijs, avond – en/of weekendonderwijs

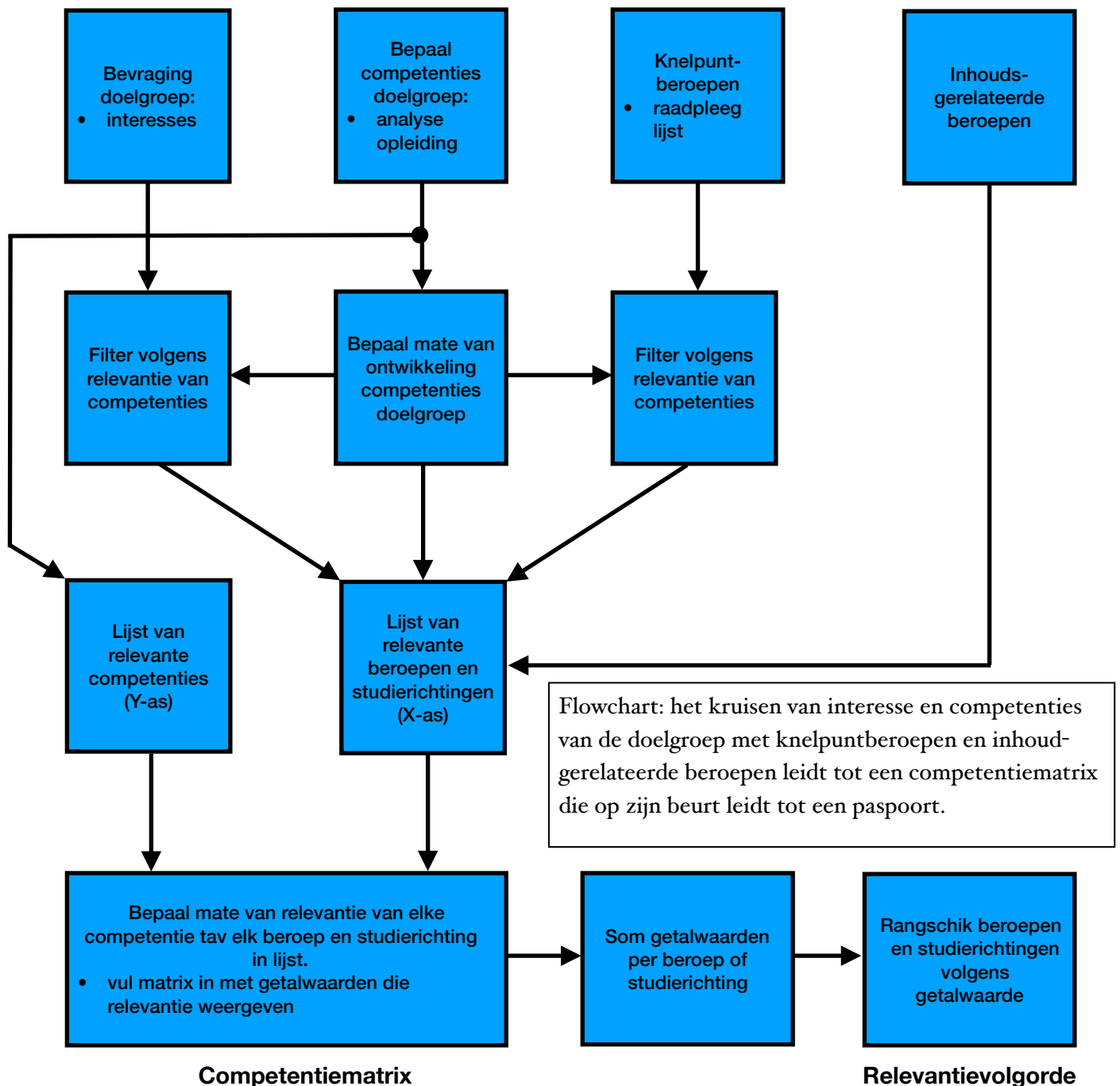
Ondernomen acties

Uitwerken van overzicht studierichtingen in functie van kompas lijnpiloot

Finaliseren overzicht studierichtingen in functie van kompas lijnpiloot

VAN BEVRAGING NAAR COMPETENTIEMATRIX

GOEDE
PRAKTIJK!



Competentiematrix

EVK	Theoretische opleiding lijnpiloot (ATP)	Knoelpuntberoepen								Inhoudelijk gerelateerde beroepen			
		ICT (software engineer / ontwikkelaar)	Technisch leidinggevende	Techniek voertuigen	Techniek elektro-mechanica	Onderhouds-mechaniker	Onderwijzend personeel scholen	Leidinggevende logistiek personeel	Administratief logistiek medewerker	Varend personeel	Trein-bestuurder	Lucht-verkeersleider	Ingénieur elektro-mechanica / luchtvaart-technologie
Vakken	Aerodynamica, mechanica van het vliegen									1		1	2
	Straal- en schroef turbines (thermodynamica)									2			2
	Zuigermotoren			1						2	1		2
	Boordinstrumenten									2			2
	Luchtvaartnavigatie en kartografie									2		1	1
	Systemen van navigatie									2		1	2
	Vliegtuigcellen en bijhorende systemen		1	1	1	1				2	1		2
	Elektrische installaties		1	1	1					2	1		2
	Technische exploitatie van vliegtuigen (performance, mass and balance)									1			1
	Elementaire begrippen van de fysiologie									1			
	Algemene meteorologie									2		1	
	Klimatologie									2			
	Luchtvaartregelen											2	
	Begrippen van luchtvaartwetgeving											1	
	Match EVK door theoretische opleiding		0	2	3	2	1	0	0	0	21	3	16
	Rangschikking volgens totaal matches		9	8	11	8	6	5	5	5	14	4	16

EVC	Verworven tijdens praktijk opleiding	ICT (software engineer / ontwikkelaar)	Technisch leidinggevende	Techniek voertuigen	Techniek elektro-mechanica	Onderhouds-mechaniker	Onderwijzend personeel scholen	Leidinggevende logistiek personeel	Administratief logistiek medewerker	Varend personeel	Trein-bestuurder	Lucht-verkeersleider	Ingénieur elektro-mechanica / luchtvaart-technologie
	Basiscompetenties volgens ICAO:												
	Communicatie		1					2	1	2	2	2	
	Luchtvaartuig vluchtpad controle: manuele controle												
	Luchtvaartuig vluchtpad controle: automatische controle	1	1		1	1					1		1
	Leiderschap en samenwerking (*)		1		1	1	2	1		2	1	2	1
	Probleemoplossend werken	1	1		1	1	1	1		2	2	2	1
	Beslissingen nemen	1	1							2	2	2	1
	Toepassing van procedures	1	1							2	2	2	1
	Management van werkdruk	1	1							2	2	2	
	Situationeel overzicht behouden	1	1		1	1	2	1		2	2	2	
	*) Samen werken, leiden, organiseren, studeren onder druk, vermoeidheid en tijdens noodsituaties												
	Match EVK door praktijkopleiding	6	8	0	5	5	10	7	5	14	10	14	5
	Totaal matches EVK + EVC basis	6	10	3	7	6	10	7	5	14	10	14	5
	Rangschikking volgens totaal matches	9	8	11	8	6	5	5	5	14	4	16	16

EVC	Door ervaring verkregen competenties:	ICT (software engineer / ontwikkelaar)	Technisch leidinggevende	Techniek voertuigen	Techniek elektro-mechanica	Onderhouds-mechaniker	Onderwijzend personeel scholen	Leidinggevende logistiek personeel	Administratief logistiek medewerker	Varend personeel	Trein-bestuurder	Lucht-verkeersleider	Ingénieur elektro-mechanica / luchtvaart-technologie
	Zelfstandig kunnen werken en studeren	1	1		1	1	2	1	1	2	1	1	1
	Snel aanpassen aan nieuwe situaties en werkomstandigheden	1	1		1	1				1			1
	Risico-analyse kunnen maken	1	1					1	1	2	2	2	1
	Processen optimaliseren	1	1					1	1	2	1	1	2
	Kennis kunnen overbrengen		1					2	1	2			1
	Match EVK door ervaring	4	5	0	2	2	6	5	1	9	4	5	5
	Totaal matches EVK + EVC basis + EVC ervaring	10	15	3	9	8	16	12	6	14	10	19	16
	Rangschikking volgens totaal matches	9	8	11	8	6	5	5	5	14	4	16	16

De competentiematrix leidt tot een rangschikking van beroepen en studierichtingen

EN HOE HET VERDERGING?

Selectie van drie proeftuinen

Op basis van de bevestigingen, de diepte-interviews, de resulterende competentiematrix en afstemming met klankbordgroep werden 4 kwalificerende trajecten weerhouden, nl.

- Verkorte educatieve bachelor
- Postgraduaat management
- Master in management
- Master Industriële Wetenschappen (Industrieel ingenieur electromechanica - luchtvaart)

Gezien dit 3 bestaande trajecten betreffen en 1 traject in ontwikkeling, ligt de focus voornamelijk op een op maat toeleiding van de pilotengemeenschap naar één van de verschillende trajecten.

De mogelijkheid van het opnemen van keuzevakken (verkorte educatieve bachelor en postgraduaat management) laat toe om optimaal rekening te houden met de EVC en de EVK van de piloot enerzijds, zijn interesse en motivatie anderzijds.

De MSc Industriële wetenschappen kent een verkort traject vanaf lijnpiloot zodat ook hier de EVC's en EVK's van lijnpiloten maximaal gecrediteerd worden.

Kan ik met mijn vergunning van lijnpiloot starten in een verkorte educatieve bachelor?

De diplomavooraarde om de verkorte educatieve bachelor te kunnen opstarten is het bachelordiploma. De vergunning van lijnpiloot is geen bachelordiploma. Toch kan je hiermee de opleiding starten.

In het artikel II.378, §3 van de Codex Hoger Onderwijs van 11 oktober 2013 wordt momenteel het volgende bepaald: "De opleiding tot lijnpiloot georganiseerd door een door het Belgisch Bestuur van de Luchtvaart erkende privé-instelling wordt gelijkgesteld met een professionele bacheloropleiding."

Ondanks het gegeven dat het Belgisch Bestuur van de Luchtvaart niet meer bestaat, maar is opgevolgd door het Directoraat-generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, is de gelijkstelling effectief wel een feit. Het Directoraat-generaal is immers de rechtmatige opvolger van het Belgisch Bestuur van de Luchtvaart.

De Federale Overheid bezorgde ons deze lijst van private instellingen die de opleiding tot piloot aan-bieden en officieel worden erkend: <https://mobilit.belgium.be/nl/luchtvaart/vergunningen/vliegopleidingen>

Voor erkenningen uit het verleden mailen ja naar baaa.ato@mobilit.fgov.be

Piloten van wie de opleiding tot lijnpiloot is gelijkgesteld met een professioneel bachelordiploma, kunnen dus instromen in deze opleiding.

In welke vakken mag ik lesgeven na het behalen van mijn bewijs van pedagogische bekwaamheid via de verkorte educatieve bachelor, vanuit mijn vergunning van lijnpiloot?

Wie een bachelor in de luchtvaart op zak heeft en vervolgens de verkorte educatieve bachelor volgt, bekomt op het einde van de rit wel een vereiste bekwaamheid binnen het vak **mechanica en nijverheidstechnieken**.

Geldige vakken in het secundair onderwijs voor het bekwaamheidsbewijs 'Bachelor (PBA) luchtvaart + BPB '

rubriek	vak	soort	1e graad	2e graad ASO, TSO en KSO	3e graad ASO, TSO en KSO	2e graad BSO	3e graad BSO	HBO5 - verpleegkunde
VE	Mechanica	TV	301	301	302	301	301	
		PV	301	301	302	301	301	
VE	Nijverheidstechnieken	TV	301	301	302	301	301	
		PV	301	301	302	301	301	

Je kan dit zelf raadplegen via

<https://data-onderwijs.vlaanderen.be/bekwaamheidsbewijzen/tabel.aspx?s=diploma&niv=SO&g=&id=97>

Met deze onderwijsbevoegdheid kan je een rol van betekenis spelen binnen het STEM-onderwijs. Meer informatie over dit domein vind je via <https://onderwijs.vlaanderen.be/nl/onderwijs-in-een-notendop/studie-en-beroepskeuze/begeleiding-bij-studie-en-beroepskeuze/stem-science-technology-engineering-mathematics>. Je vindt er ook een bevolgen [video](#) terug van STEM-ambassadeur en astronaut Frank De Winne.

WAAROM DAALDE DE INTERESSE?

Tijdens de recente crisis ontstond er een teveel aan piloten. Een groot deel hiervan kwam door de afwezigheid van legale arbeidsovereenkomsten zonder inkomen te staan omdat er voor hen onvoldoende sociale bescherming was.

Ook blijkt dat een aanzienlijk deel vroegtijdig op pensioen ging.

Het afgelopen jaar herstelde de luchtvaart zich sneller dan verwacht, mogelijk doordat de recente crisis niet in de eerste plaats van economische aard was.

Hierdoor ontstond bijna onmiddellijk een enorm tekort aan piloten (!).

Zowel binnen als buiten Europa zijn maatschappijen momenteel volop bezig met rekrutering en training van piloten.

Om de schaarse piloten die beschikbaar zijn te kunnen aanwerven, zijn de tewerkstellingscondities, vooral financieel dan, enorm verbeterd.

De reactie van de pilotengemeenschap is te verwachten en wordt bevestigd door de antwoorden van de respondenten van onze slotbevraging binnen de doelgroep.

Opeens lijkt heroriëntatie niet meer de prioriteit.

Ook is er door het toegenomen arbeidsvolume minder tijd om te studeren.

BLIJVENDE WAARDE VAN HET PROJECT

Omstandigheden veranderen, maar nog steeds blijven piloten zonder diploma de speelbal van marktschommelingen. Luchtvaart is net zoals elke transportsector sterk onderhevig aan de globale economische activiteit.

Het zou daarom naïef zijn om te veronderstellen dat er vroeg of laat niet opnieuw een crisis ontstaat met massale werkloosheid van piloten tot resultaat.

Het verbeteren van de sociale bescherming door degelijke arbeidsovereenkomsten is hierin een belangrijk gegeven.

Maar het verbreden en verankeren van de competenties en kwalificaties van de piloten door het behalen van een diploma blijft een troef voor het behouden van opties van tewerkstelling buiten de zeer gespecialiseerde mogelijkheden die piloten met 'slechts' een vergunning, hebben.

Daarom richt het project er zich op om de opgedane kennis en de mogelijkheden tot heroriëntatie van piloten door middel van nieuwe opleidingen te verankeren door deze blijvend ter beschikking te stellen via de door de piloten gekende kanalen (zie verder).

INSCHALING VERGUNNING

Codex Hoger Onderwijs

Besluit van de Vlaamse Regering tot codificatie van de decretale bepalingen betreffende het hoger onderwijs, goedkeuringsdatum 11 oktober 2013, publicatiedatum: B.S.27/02/2014.

DEEL 2. STRUCTUUR EN ORGANISATIE VAN HET HOGER ONDERWIJS

TITEL 8. Overgangsbepalingen

Hoofdstuk 1. Overgangsrecht voor het verlenen van de graad van bachelor en master

Art. II.378.

§ 3. De opleiding tot lijnpiloot georganiseerd door een door het Belgisch Bestuur van de Luchtvaart erkende privé-instelling wordt gelijkgesteld met een professionele bacheloropleiding.

<https://data-onderwijs.vlaanderen.be/edulex/document.aspx?docid=14650#13>

Voorstel van aangepaste tekst

Omdat deze tekst verouderd is zijn er problemen met de interpretatie ontstaan waardoor piloten niet eenduidig meer hun studieniveau kunnen aantonen. Een aanpassing is dus dringend aan de orde. Daarom stellen we als eerste oplossing een aangepaste tekst voor ter vervanging van de huidige tekst in de Codex H.O.:

“ Het geslaagd zijn in het theoretische examen voor lijnpiloot georganiseerd door een lidstaat, in combinatie met het houden of gehouden hebben van een Europese (EASA) vergunning van commercieel piloot (CPL) of lijnpiloot (ATPL) wordt gelijk gesteld met de graad van professionele Bachelor”

We zijn in dialoog met kabinet minister Weyts om Codex Hoger Onderwijs te laten aanpassen zodanig dat de tekst geen ruimte tot interpretatie laat en correcte inschaling toelaat. De gesprekken zijn constructief. Echter we zijn ons bewust dat het een langdurig proces is dat vermoedelijk niet zal zijn afgerond binnen de looptijd van het project.

** EASA: Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart is een agentschap van de Europese Unie, opgericht in 2002 en gevestigd in Keulen. Het agentschap helpt de EU wetten en regels voor een veilige luchtvaart te ontwikkelen en verleent de Commissie bijstand bij de controle op de toepassing van EU-regels.*

Vergunningsbeleid binnen Europa

Vergunningen worden door alle respectievelijke lidstaten uitgereikt na het slagen in de vereiste proeven, georganiseerd volgens de Europese regelgeving. De nationale administraties beheren deze vergunningen. Door dit systeem worden alle vergunningen en examens van hetzelfde type als gelijkwaardig beschouwd, ongeacht door welke lidstaat deze werden uitgereikt of in welke lidstaat deze werden afgelegd.

Gelijkstelling op Europees niveau?

Ondanks dit uniforme vergunningsbeleid binnen Europa geldt dit niet automatisch voor het gelijkstellen van deze vergunningen en/of theoretische examens met een graad binnen het BaMa-stelsel. De bevoegdheid daarvoor ligt bij de onderwijsadministraties.

Wel stellen we vast dat verschillende lidstaten onafhankelijk van elkaar de vergunning van lijnpiloot minstens gelijkstellen met de graad van Bachelor. (ref. Frankrijk).

Vermits het niveau van de opleiding (zowel theoretisch als praktijk) vastligt op Europees niveau en verschillende lidstaten reeds de gelijkstelling maken lijkt het zinvol een modelgelijkstelling op Europees niveau te voorzien die dan door de lidstaten kan geïmplementeerd worden.

Ook bij het verder uitzoeken van deze mogelijkheid is er meer tijd nodig dan de looptijd van het project. Vanwege de belangrijkheid van deze problematiek zullen we dit proces blijven opvolgen.

BELEIDSAANBEVELINGEN

Aanpassing Codex Hoger Onderwijs

Problematiek?

De tekst van de Codex is niet meer actueel.

De terminologie is niet meer van toepassing op de huidige benamingen en het actuele opleidingssysteem in de luchtvaart.

Als gevolg hiervan wordt de oorspronkelijk bedoelde gelijkstelling van de theoretische cursus lijnpiloot met het niveau één cyclus van hoger onderwijs van het korte type (Bachelor) niet algemeen aanvaard door overheidsinstellingen, onderwijsinstellingen en werkgevers.

Voorstel

Publicatie van een een nieuwe tekst die éénduidig is, in overeenstemming met de regelgeving in de andere Europese landen en die refereert naar de huidige benamingen van de bevoegde instellingen en doelgroep, en de rechten van de doelgroep vrijwaart.

Alternatief voorstel

Aangezien de regelgeving voor de luchtvaart en de samenstelling van de opleidingen tot piloot in Europa voornamelijk door EASA wordt gemaakt lijkt het logischer dat de opleiding tot lijnpiloot via een Europese verordening wordt gekaderd in het BaMa-stelsel.

Momenteel wordt deze opleiding reeds door de meeste lidstaten gelijkgesteld met het niveau van professionele Bachelor waardoor er hierover reeds een consensus lijkt te bestaan.

Duidelijkheid scheppen in het opleidingslandschap

Problematiek

De theoretische opleiding tot lijnpiloot valt onder de technische supervisie van DGLV en is daarbuiten niet gereguleerd noch gesuperviseerd door het departement onderwijs. Buiten de gelijkstelling dmv. de Codex H.O. leidt deze niet tot een diploma. De kosten voor deze opleiding zijn volledig marktgestuurd en volledig ten koste van de student. Hierdoor is de toegang tot deze opleiding niet democratisch en worden slaagkansen gekoppeld aan de financiële mogelijkheden van de kandidaat-studenten.

De praktijkopleiding heeft geen door het onderwijssysteem erkende waarde. Dit leidt tot uitzichtloze situaties waarbij kandidaten leningen aangaan om hun opleiding te betalen zonder kans op tewerkstelling.

Bij tewerkstelling als schijnzelfstandige zijn piloten die op de bovenstaande manier werden opgeleid, dus zonder diploma, sterk afhankelijk van hun werkgever waardoor ze onder druk komen te staan om vluchten te accepteren bij ziekte, vermoeidheid en technische problemen.

Er kunnen immers betalingen worden ingehouden of er kan willekeurig ontslag volgen.

Om niet alleen de kandidaat-piloten maar tevens het publiek te beschermen dient de overheid een gepaste supervisie te voorzien en deze opleidingen betaalbaar en toegankelijk te maken.

Voorstellen

1. Voor kandidaat-piloten zonder voorafgaand diploma H.O. wordt het theoretische opleidingsdeel verplicht uitgebreid en onderricht in erkende onderwijsinstellingen zodat het, buiten voldoende te zijn om te slagen in de examens voor lijnpiloot door EASA, tevens ook leidt tot een Bachelor-diploma.
2. Ter bescherming van de kandidaatpiloten wordt er een actieve instemming voorzien voorafgaand aan de deelname van een opleiding tot piloot die niet tot een diploma leidt.
3. Opleidingsinstellingen die een opleiding voorzien die wél tot een diploma leidt, worden hierin financieel ondersteund.
4. De bevoegde diensten (vb. DGLV, ministerie van onderwijs, enz.) publiceren een duidelijk overzicht van de verschillende opleidingsmogelijkheden en zijn beschikbaar bij vragen.

Verankeren van proeftuinen via de relevante werkactoren

Problematiek

Op het einde van projecten riskeren de resultaten in de vergeethoek te raken. Door deze resultaten te verankeren, blijven ze van waarde ook lang na het project

Voorstel

De proeftuinen worden gedocumenteerd en de informatie wordt via de website van de relevante werkactoren gepubliceerd.

EN HOE GAAT HET VERDER?

We beslisten om de verschillende proeftuinen te verankeren door deze via duidelijke infobrochures/fiches uit te schrijven en te publiceren op de website van DGLV. Het informatieportaal voor de lijnpiloot.

Verder zal de informatie over verder studeren voor piloten ook gedeeld worden op de website studiekiezer.be.

Dus ook al stopt het project, de informatieverspreiding stopt niet!



Waarom verder studeren als je reeds piloot bent?

Links

- Competentiematrix
- Studierichtingen
- onderwijskiezer.be
- Codex Hoger Onderwijs
- Nuttige contacten
- Systeem van studiepunten uitgelegd
- Informatie ESF project 9663

Vliegen

Een basisdroom van velen...

Vliegen is noodzakelijk geworden voor onze maatschappij. De industrie heeft nog steeds veel piloten nodig om, in samenspel met de andere professionals zoals luchtverkeersleiders, techniekers, baggeladers, weerkundigen, administratoren, de vliegtuigen in alle veiligheid naar hun bestemming te loodsen.

De piloten hebben de functie die het meest tot de verbeelding spreekt. Zij zien vanachter de cockpitvensters de wereld voorbijvliegen en hebben controle over de besturing van de grote metalen vogel. Voor dat gevoel hebben velen bijna alles over.

Niet zonder risico's...

De risico's zijn nochtans duidelijk aanwezig: Heel je carrière dien je examens af te leggen om je vergunning te houden. Maatschappijen komen en gaan, basissen sluiten, sociale implicaties van het werkritme zijn verregaand, vele dagen van huis, oneigenlijke contracten, leningen. Regelmatig zijn er wereldwijde gebeurtenissen die een rechtstreekse invloed hebben op het reisgedrag van de mensen en daardoor ook onmiddellijk op de vraag naar en/of werkzekerheid van piloten.

Op lange termijn doet de luchtvaart het goed en blijft vooralsnog groeien. Maar voor de individuele piloot is er dikwijls een reële kans op ontslag zonder vooruitzichten.

Een vergunning is geen diploma

De vergunning van piloot is geen diploma, en in tegenstelling tot de meeste Europese landen is er tot op heden in België nog geen duidelijke gelijkstelling met een studieniveau volgens het BaMa-stelsel.

Een eerste diploma blijft belangrijk voor tewerkstelling buiten de luchtvaart.

De weerbaarheid van de piloot vergroten

De piloot als individu sterker te maken is het doel van dit project. Wanneer deze zich tijdelijk of permanent wenst of dient te heroriënteren is het nodig de eigen competenties en kwalificaties te kennen, en deze zelfs uit te breiden.

Zeker als beginnend piloot overweeg je best om naast piloot nog een alternatief of ondersteunend diploma te halen zodat je in moeilijke tijden tijdelijk of permanent kan uitwijken naar een andere carrière.

Op basis van analyse van de competenties en een bevraging over de interesses van piloten enkele opleidingen gekozen die een goede kans op interessant werk bieden. Volg de links op deze pagina voor meer informatie en ondersteuning.



ESF Project 9663 Heroriëntering van piloten

Bijkomend zijn en blijven we in contact met het ministerie van onderwijs om de CODEX Hoger Onderwijs aan te passen (zie ook beleidsaanbevelingen).

RETROSPECTIE

"ALLES KAN ALTIJD BETER"

COVID19 maakte de samenwerking tussen de verschillende partners extra uitdagend. De partners kenden elkaar niet voor de start van het project en leerden elkaar enkel kennen via het scherm. In elk project is het menselijk aspect heel belangrijk, elkaar begrijpen maakt het mogelijk om voort te bouwen op het verhaal van de andere, het te versterken, het te verrijken; Elkaar niet begrijpen daarentegen zorgt voor verwarring en misverstanden.

Ook dit project kende zijn uitdagingen. Deze uitdagingen vertraagden het project en bemoeilijkten de resultaten. Maar uiteindelijk werden wel de resultaten gehaald die initieel beoogd werden voor zover de partners hier vanzelfsprekend vat op hadden (ondanks alle communicatie-inspanningen bleef de deelname aan de proeftuinen heel beperkt).

We beseften uiteindelijk, moeilijk gaat ook. En als we opgeven, behalen we onze resultaten nooit. Dus we bleven creatief en bovenal bleven we communiceren naar onze doelgroep en dit via alle mogelijk kanalen die we ter beschikking hadden: nieuwsbrieven, website, social media.



The screenshot shows a web browser window with the address bar displaying 'airships.eu'. The main content area features a blue heading 'Nieuws:' followed by a large, bold black headline: 'Heb je een vergunning van piloot met theoretische ATP? Dan kan je nu een diploma hoger onderwijs halen!'. Below this is a sub-headline: 'Je behaalt een Educatieve Bachelor in het secundair onderwijs.' A small line of text reads: 'Onze educatieve oplossingen gaan van start met de inrichting van een verkorte leraarsopleiding voor piloten.' The main body of text states: 'Deze opleiding wordt ingericht door onze partner Vives hogeschool.' This is followed by a bulleted list of features: '• Speciaal aangepast om te kunnen worden gevolgd door piloten:', '• Grote delen kunnen vanop afstand gevolgd worden om de deelname maximaal te kunnen ondersteunen.', '• Gedurende 1-2 jaar word je opgeleid tot leerkracht.', '• Aangezien dit momenteel een knelpuntberoep is, is de kans op tewerkstelling groot.', and '• Starten kan vanaf februari 2022!'.

Aankondiging start lerarenopleiding aan VIVES hogeschool op de website

