

*De snelle groei van de luchtvaart wakkert de strijd om piloten aan. Wordt piloot een knelpuntberoep?*

Van onze redacteur Korneel Delbeke

BrusselRyanair-topman Michael O'Leary zou nog liever zijn 'twee armen afhakken' dan met vakbonden onderhandelen, liet hij eerder optekenen. Maar woensdag heeft de pilotenvakbond bij de Ierse luchtvaartmaatschappij een plaats aan de onderhandelingstafel veroverd. De piloten hebben dan ook de wind in de rug: de snelle groei van de luchtvaart doet de strijd om piloten oplaaien. Door een slechte vakantieplanning en een gebrek aan piloten moest Ryanair vorig jaar zelfs duizenden vluchten annuleren. Hoe groot is het pilotentekort?

Bij de VDAB noch bij Actiris staat piloot op de lijst van knelpuntberoepen. De VDAB had in juni 52 vacatures voor beroeps-, gevechts- of lijnpiloten openstaan, Actiris geen. Maar die cijfers geven geen correct beeld, zegt zowel de Vlaamse als de Brusselse arbeidsbemiddelaar. 'Luchtvaartmaatschappijen rekruteren in hun eigen netwerk van academies en andere maatschappijen', zegt Jan Gatz van Actiris. Wie piloot wil worden, volgt een basisopleiding aan een erkende school (dat kost al snel 100.000 euro) en gaat daarna solliciteren bij een luchtvaartmaatschappij, die de aspirant-piloot dan verder opleidt om met specifieke toestellen te vliegen.

Oude Amerikanen

Zowel de opleidingscentra als de luchtvaartindustrie maken zelf ramingen. Canadian Aviation Electronics (CAE), een wereldleider voor de opleiding van piloten, spreekt van een 'recordvraag' en schat dat er de volgende tien jaar 255.000 nieuwe piloten nodig zijn, 70 per dag. Om de sterke groei van de luchtvaart bij te benen - die zou tegen 2040 verdubbelen -, maar ook omdat er in die periode 105.000 piloten met pensioen gaan. Dat geldt minder in Europa, waar de piloten jonger zijn dan hun Amerikaanse collega's, omdat er de laatste vijftien jaar een grote instroom was door de opkomst van lagekostenmaatschappijen.

De Amerikaanse vliegtuigbouwer Boeing kijkt nog verder en denkt dat er wereldwijd de volgende twintig jaar 790.000 nieuwe piloten nodig zijn. Het Franse Airbus schat het aantal een stuk lager (560.000 in 2035), omdat het verwacht dat we met grotere vliegtuigen zullen vliegen. 'Dat zijn optimistische ramingen van de industrie zelf', waarschuwt Eddy Van de Voorde, luchtvaarteconoom van de UA. 'Maar het is zeker zo dat de markt enorm boomt. Dat staat in schril contrast met vijftien jaar geleden. Na de aanslagen van 9/11 en het faillissement van Sabena in 2001 kregen de scholen hun piloten zelfs aan de straatstenen niet kwijt.'

In alle voorspellingen vindt de grootste groei in Azië plaats. In landen als China en India, maar ook in het Midden-Oosten, zwaaien ze met rianten lonen om piloten uit Europa weg te lokken.

'Er is een grote nood aan ervaren piloten, want die zijn er daar nog niet', zegt William Khalil, een lijnpiloot die ook voor CAE werkt. 'Heel veel piloten verhuizen omdat ze daar makkelijk drie keer zoveel kunnen verdienen. Dat leidt tot schaarste hier.'

Volgens Khalil doet de krapte de Europese luchtvaartmaatschappijen van strategie veranderen. 'Zo geeft Ryanair een flinke korting voor zijn opleiding, maar het bedrijf bindt de piloten dan wel enkele jaren aan zich.'

Tijdelijk overschot?

De vraag rijst hoe duurzaam die boom is, zegt Van de Voorde.

'De groei in de luchtvaart is sterk gekoppeld aan de economische groei, en die kan terugvallen. Bovendien zijn de groeielanden in groten getale nieuwe piloten aan het opleiden. De volgende jaren heeft China de knowhow van ervaren Europese piloten broodnodig, maar dat kan snel veranderen als hun lokale piloten binnen enkele jaren zelf extra ervaring op de teller hebben.'

Korneel Delbeke

Copyright © 2018 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden