

Student-piloten voelen coronacrisis dubbel zo hard

Stampmedia - 04 Jun. 2020

De luchtvaart zit in een dal. Na luchtvaartmaatschappijen zoals Ryanair en SAS kondigde ook Brussels Airlines ontslagen aan. Maar niet alleen ervaren piloten zijn hier de dupe van, ook piloten die uit hun opleiding komen geraken in de problemen.

Het is alom bekend dat de opleiding tot lijnpiloot een aardige investering is. Je betaalt vandaag gemakkelijk een kleine 100.000 euro om piloot te worden. Ook Christophe Goemans (22), een student bij de Antwerpse vliegschool Ben Air Flight Academy, betaalde twee jaar geleden een hoge prijs. Hij legde toen 87.500 euro neer.

Hoge prijs

Dat geld komt bij de meesten niet uit de lucht gevallen. Ook bij Christophe niet. "Ik ben de eerste dag na het tekenen van mijn contract onmiddellijk werk gaan zoeken", verduidelijkt hij. "Uiteindelijk ben ik begonnen bij Busenco als dispatcher. Dat is voornamelijk nachtwerk, maar dat brengt meer op."

Bij de meeste opleidingen komt de overheid tussen, maar dat is niet het geval in de luchtvaart. Daar vallen alle kosten op de student zelf. "Ik mag van geluk spreken dat ik werk gevonden heb. Als dat niet het geval was, dan kon ik het vergeten. De overheid zou daar wel in mogen tussenkomen", meent Christophe.

De dure opleiding in combinatie met de huidige crisis zorgt voor heel wat stress. Pas afgestudeerd piloot Joren Soete (22): "Voorlopig is het vooral zorgen dat ik ergens kan werken en dat ik tussendoor mijn leerstof herhaal. Zodra de coronacrisis wat is gaan liggen, wil ik mijn vliegskills er een beetje inhouden. Ik zal me dan eventueel aansluiten bij een vliegclub om aan een goedkoper tarief te kunnen vliegen."

Christophe beaamt dat het belangrijk is om te blijven werken. "Wij zitten natuurlijk met onze lening en willen verder kunnen. Daarnaast moeten we onze uren en vergunningen onderhouden. De opleiding heeft genoeg gekost om het nu allemaal op te geven."

Zwaarste crisis ooit

Volgens transporteconoom en luchtvaartspecialist Wouter Dewulf, verbonden aan de Universiteit Antwerpen, is het niet de eerste keer dat we in een luchtvaartcrisis terechtkomen. "We hebben in de luchtvaart al heel wat dalletjes gekend, zoals de aanslagen van 11 september, de bomaanslagen in Brussel of de uitbarsting van de vulkaan in IJsland, maar daar komt men meestal binnen het jaar terug uit", licht Dewulf toe. "Daarna herneemt de economie zich steeds en merk je dat de sector heel snel terug klimt."

Maar Covid-19 is volgens Dewulf de zwaarste crisis ooit. "Economisch lijkt ons bruto nationaal product te zullen dalen met tien tot twaalf procent. Dat zijn gigantische cijfers. De luchtvaartsector is procyclisch, dat betekent dat de luchtvaart sneller groeit in goede tijden en meer krimpt in periodes van economische neergang. Bij deze crisis komt daar nog een extra sausje bovenop: mensen zijn bang om te vliegen zolang er geen vaccin beschikbaar is. De economie zal zich herpakken, misschien volgend jaar al, maar de angst om te vliegen is een nieuw en bijkomend element", aldus Dewulf.

Na nine eleven kwam er een enorme consolidatieslag in de Verenigde Staten. Voor de aanslagen waren er heel wat luchtvaartmaatschappijen, maar door faillissementen en overnames is dat aantal teruggeschroefd tot een vijftal overlevers. Ook in Europa volstrekt dat fenomeen zich nu.

Dewulf legt uit: "In Europa heb je bijvoorbeeld Brussels Airlines, Swiss en Austrian Airlines. Die behoren allemaal toe aan de Duitse luchtvaartmaatschappij Lufthansa. Als passagier merk je dat niet altijd. Daarnaast zijn er nog een heleboel kleine onafhankelijke maatschappijen die het enorm moeilijk zullen krijgen. Zij zullen niet meer kunnen opboksen tegen grote mastodonten die schaal- en netwerkvoordelen hebben, met 500, 800 of zelfs 1.000 vliegtuigen."

Voorrang voor ervaren piloten

Dat alles samen en de gigantische overcapaciteit die nu in de markt zichtbaar is, zorgt ervoor dat heel wat piloten op straat komen te staan. "Piloten die pas afgestudeerd zijn, zullen de komende twee tot drie jaar veel moeite hebben om een job te vinden", stelt Dewulf. "Je mag ook niet vergeten dat luchtvaartmaatschappijen nog altijd piloten met meer ervaring verkiezen. Dat is een wetmatigheid. Zij hebben vaak een paar duizend vliegunten en zijn misschien bereid om te starten aan een lager loon dan vroeger. Voor pas afgestudeerden zal het dus enorm moeilijk zijn."

"Als ik na een jaar helemaal niets vind, dan is de kans groot dat ik een extra opleiding tot vlieginstructeur volg"

Zowel Joren als Christophe denken erover na om een extra opleiding tot vlieginstructeur te volgen. Al kost die opleiding hen nog eens 12.000 euro. Joren legt zijn toekomstplan uit: "Als ik na een jaar helemaal niets vind, dan is de kans groot dat ik het zou doen. Dat is natuurlijk afhankelijk van hoe de vliegscholen het de komende maanden zullen doen. Als er in september niet veel studenten starten, heeft het weinig zin om een opleiding tot vlieginstructeur te volgen."

Christophe ziet extra voordelen in dat plan. "Zo onderhoud ik mijn vliegunten en vergunningen. Bovendien behaal ik zo meer vliegunten. Dat bezorgt me dan weer een zekere voorrang op andere student-piloten die afstuderen met een standaardpakket van 200 vliegunten."

Lichtpuntje

Toch ziet Dewulf een lichtpuntje in de toekomst. “Heel wat maatschappijen bekijken momenteel de mogelijkheid om met kleine vliegtuigen lange-afstandsvluchten te doen. Zo heeft Brussels Airlines het plan om met de Airbus A321, een relatief klein vliegtuig, afstanden te overbruggen zoals van Brussel naar Boston. Je kan met zo’n klein vliegtuig veel flexibeler omspringen.”

Dat brengt een positief effect met zich mee voor piloten. “Het betekent dat er minder grote vliegtuigen ingezet zullen worden, maar dat wil wel zeggen dat er méér kleine vliegtuigen zullen vliegen. Je hebt tot nader order nog steeds twee piloten per vliegtuig nodig, dus dat in combinatie met meer vluchten brengt misschien nog een gunstige toekomst voor piloten”, besluit Dewulf.

Dit artikel verscheen eerst op