

# Vliegscholen

20/09/2022

## Samenvatting

Omwille van ecologische en veiligheidsredens hoort pal aan de rand van een grote stad geen vliegveld, geen opleidingsmogelijkheid voor piloten, en geen ontspanningsmogelijkheid voor lawaaierige pleziervliegers. De Vlaamse regering en de Vlaamse overheid hebben geen ontwikkelde visie op luchtvaartopleidingen. De Vlaamse regeringen hebben decennialang geen rationeel luchthavenbeleid gevoerd.

In de Visienota wordt geen duidelijk plan voor opleidingsbehoeften gepresenteerd (welke opleidingsmogelijkheden zijn nodig, waar kunnen ze gegeven worden, hoeveel regionale vliegvelden zijn daarvoor nodig?) Men houdt het vaag om de indruk te geven dat de *drie* regionale vliegvelden noodzakelijk zijn.

De kosten die herallocatie van opleidings- en ontspanningsmogelijkheden meebrengen zijn éénmalig en zijn de prijs die moet betaald worden voor gebrek aan beleid. Deze kosten zullen bovendien gering zijn in vergelijking met de cumulatieve exploitatiesubsidies die in de toekomst zullen moeten betaald worden om onrendabele luchthavens open te houden.

Volgens de Visienota spelen de Vlaams regionale luchthavens een belangrijke rol inzake het faciliteren van niet-commerciële trafiek, zoals trainingsvluchten (met toestellen < 6 ton) en recreatieve vluchten <sup>1</sup>.

Er wordt gewezen op pilotenopleidingen en de jobs die daaraan gerelateerd zijn: instructeurs, administratief en technisch personeel in opleidingscentra, personeel voor het onderhoud van lestoestellen.

Men wijst in de Visienota ook op het belang van voldoende opleidingsmogelijkheden in Vlaanderen, en geeft enkele voorbeelden die het economisch belang (tewerkstelling, toegevoegde waarde) van opleidingsmogelijkheden en trainingsvluchten moeten illustreren :

### EuroPilot Center

“Bij EuroPilot Center studeren gemiddeld 25 piloten af op jaarbasis. Elke student die de opleiding tot lijnpiloot aanvangt, behaalt ook effectief de licentie (behoudens in geval van overmacht wegens bv. medische redenen). EuroPilot Center stelt vast dat het steeds moeilijker wordt om vliegopleidingen te organiseren in Vlaanderen, o.m. wegens de strenger wordende milieuwetgeving. Omwille van die reden werd een (beperkt) deel van de opleiding verplaatst naar de Verenigde Staten wat zonder twijfel een impact heeft op de Vlaamse economie. In Vlaanderen worden 18 instructeurs tewerkgesteld, in de VS zijn 3 instructeurs aan de slag.”

### Ostend Air College

“Bij Ostend Air College studeren elk jaar 15 tot 20 piloten af. In principe vinden deze allemaal werk, de timing waarbinnen ze werk vinden en in welk segment van de luchtvaart ze terecht komen, verschilt van student tot student. Sommige studenten worden tewerkgesteld bij traditionele luchtvaartmaatschappijen, anderen worden ingezet voor general aviation of cargo aviation. Bij Ostend Air College werken een tiental directe medewerkers <sup>2</sup>, daarnaast is er werk voor 40 tot 50 freelance instructeurs theorie en praktijk”. (Visienota, pg. 70-71).

I.v.m. de luchthaven Antwerpen wijst de Visienota (pg. 72-73) erop dat... “Ingevolge de opgelegde beperkingen in de milieuvergunning kan de luchthaven niet volledig tegemoetkomen aan de vraag van de betrokken vliegscholen naar trainingsvluchten. Bij een verdere daling van het toegelaten aantal trainingsvluchten bestaat de mogelijkheid dat de opleidingsscholen gehuisvest op de luchthaven verhuizen naar een andere luchthaven om hun rendabiliteit te verzekeren. Het uitvoeren van trainingsvluchten op een andere luchthaven vanuit een opleidingscentrum gelokaliseerd op de luchthaven Antwerpen brengt extra kosten en logistieke problemen met zich mee.”

---

<sup>1</sup> Startnota Visie luchtvaart in Vlaanderen - werkdocument, oktober 2020, pg.70.

<sup>2</sup> Dit blijkt niet uit de informatie beschikbaar in hun jaarrekening (zie onderstaande tabel).

*Bovenstaande is ongetwijfeld correct. Men had dit probleem kunnen vermijden door na de tweede wereldoorlog een luchthavenbeleid te voeren waardoor de luchthaven Antwerpen, pal aan de rand van een grote stad, geherlokaliseerd werd. Bovendien zijn bovenvermelde kosten en logistieke problemen niet onoverkomelijk.*

*Zoals uit bovenstaande voorbeelden (EuroPilot Center en Ostend Air College) en uit onderstaande tabel blijkt, is de economische impact van de vliegscholen eerder beperkt.*

Vliegscholen <sup>3</sup>: op regionale luchthavens die een jaarrekening neerleggen :

				Toegevoegde waarde 1000 €			Personeel (*)		
				2019	2020	2021	VTE		
EuroPilot Center	(a)	AN	0832.745.592	504,9	460,3	n.b.	1,4	1,7	n.b.
Skywings Flight Training	(b)	AN	0673.567.307	186,8	300,4	332,0	1,0	1,6	2,2
BAFA - Ben Air Flight Academy	(c)	AN / OO	0420.916.553	-8,4	127,7	999,6	3,6	2,7	1,9
Ostend Air College (OAC)	(d)	OO	0456.177.934	300,8	400,9	n.b.	2,0	3,0	n.b.
ALFAKO	(e)	KW	0891.927.767	50,6	90,5	47,9	0,8	0,8	0,8

(\*) exclusief free lance instructeurs/piloten

Beschikbare opleidingen in deze vliegscholen

- (a) PPL(A) - including distance learning Modular / ATP(A) - Theoretical training only Modular / CPL(A) - Flight training only
- (b) PPL(A) / Modular ATP(A) - Theoretical training only / Modular ATP(A) - Theoretical training only - Distance learning / Modular CPL(A) - including distance learning
- (c) PPL(A) - including distance learning / Integrated ATP(A) / Modular ATP(A) - Theoretical training only / Modular ATP(A) - Theoretical training only - Distance learning / Modular CPL(A)
- (d) PPL(A) / Integrated ATP(A) / Modular CPL(A) - Flight training only MPL
- (e) PPL(A) - including distance learning / Modular ATP(A) - Theoretical training only - Distance learning / Modular CPL(A) - including distance learning

*De andere vliegscholen zijn enkel gericht op onderricht voor amusement-vliegers.*

Men heeft het in de MKBA ook over “...strategische belangen..., in de MKBA slechts kwalitatief meegenomen (niet in EUR uitgedrukt). Dit kan te maken hebben met het nog niet voldoende matuur zijn van concepten om deze door te kunnen rekenen (bijvoorbeeld een droneluchthaven) of dat het niet mogelijk is om effecten uit te drukken in euro. Dit geldt bijvoorbeeld voor de waarde die gehecht wordt aan het beschikbaar hebben van opleidingscapaciteit voor (lijn)piloten binnen Vlaanderen. Wel is de amplitude van de effecten te beredeneren” (MKBA, pg.8).

*Wat betreft de opleidingsmogelijkheden in Vlaanderen stellen we vast dat de enige vorm van dagonderwijs dat aanleiding kan geven tot het beroep van piloot (enkel General Aviation) georganiseerd wordt door VIVES Oostende. De ATPL-licentie (zie bijlage) die nodig is om lijnpiloot te worden kan daar, noch bij bovenstaande vliegscholen, behaald worden, maar enkel bij vliegscholen gevestigd in Zaventem.*

<sup>3</sup> De volledige lijst van vliegscholen: [https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/DGLV/dto\\_list\\_belgium.pdf](https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/DGLV/dto_list_belgium.pdf) en [https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/DGLV/ato\\_list.pdf](https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/DGLV/ato_list.pdf)

## Bijlage

### Verschillende soorten vliegbewijzen en piloten

(Visienota, pg. 71)

Privé piloten beschikken over een **PPL** (Private Pilot Licence). Met dit vliegbewijs kan men vliegen met kleine toestellen (< 5,7 ton), men kan voor het plezier vliegen of onbezoldigd passagiers vervoeren. Opleiding kan gevolgd worden bij geregistreerde opleidingscentra en vliegclubs <sup>4</sup>.

Beroepsvliegtuigbestuurders beschikken over een **CPL** (Commercial Pilot License). Met dit vliegbewijs kan men (bezoldigd) met elk soort vliegtuig vliegen mits men bevoegd is om met dat specifiek type vliegtuig te vliegen (zie onder).... Deze opleiding kan gevolgd worden bij professionele vliegscholen <sup>5</sup> en bij VIVES <sup>6</sup>.

Lijnpiloten beschikken over een **ATPL** (Airline Transport Pilot Licence). Men dient hiervoor over een CPL te beschikken, aangevuld met een theoretische opleiding ATPL en minstens 1.500 uren ervaring op grotere vliegtuigen. Deze opleiding kan gevolgd worden bij “Type Rating Training Organisations” <sup>7</sup>

### Opleidingen in stijgende volgorde :

(info via internet)

#### **LAPL** (Light Aircraft Pilot’s Licence)

The EU LAPL is defined in the Regulation (EU) No. 1178./2011. Compared to the ICAO licence on the level of a PPL the requirements, skill tests, and privileges are lowered.

The rules and requirements for the license are stated in Part-FCL of the Regulation (EU) No. 1178./2011.

The Light aircraft pilot licence (LAPL) is a pilot license allowing the pilot to fly small aircraft. Unlike most other licences, it is not covered by the ICAO framework

#### **PPL** (Private Pilot’s Licence)

The Private Pilot certificate, internationally referred to as the Private Pilot License (PPL).

The PPL provides foundational knowledge and skills for all future aircraft pilot training

#### **CPL** (Commercial Pilot Licence)

CPL is the next step up from PPL. With this licence, you can act as pilot in command of a small piston aircraft that holds less than 9 passengers for commercial purposes.

#### **ATPL** (Airline Transport Pilot Licence)

Is the highest level of aircraft pilot licence, required to command aircraft over 5700 kg or with over 9 passenger seats

#### **MPL** (Multi-Crew Pilot Licence)

The MPL licence was created following the review of the way airline pilots are trained by the bodies responsible for governing global aviation and according to IATA is designed to replace the traditional, tiered, hour-building training of the former ATPL syllabus.

Since the MPL is so streamlined and so specific, it will cost less to get the MPL as compared to getting a CPL. Similar to the CPL, after getting the required pre-requisites (in terms of flying hours), you will be upgraded to a ATP.

Future pilots training to start flying commercially one day all want the same thing – job security. And it is what MPL provides for successful candidates, whereas ATPL does not.

<sup>4</sup> Aero Club Keiheuvel, Koninklijke Aeroclub van Brasschaat, D & B Flight Center, Royal Antwerp Aviation Club, Volamos, Freeflight, Lindsy Aviation, Europilot Center, Limburgse Vleugels, Sabena Aeroclub, Vliegclub Grimbergen, Aero-Kiewit, Sanicole, Heligroup, Vliegclub Hoevenen, West Aviation Club, Noordzee Vliegclub, Aero Para Club der Kempen, Fly One, Koninklijke Vliegclub De Wouw, Aeroclub Brugge, Vliegclub Ursel, Kortrijk, Flying Club Propeller, Royal Zoute Aviation Club, Walair, Jetairfly Aviation Club,...

<sup>5</sup> Flight Training Organisations : BAFA, OAC, Alfako

<sup>6</sup> Bij VIVES (in samenwerking met BAFA) kan men een gecombineerde opleiding (bachelor + CPL) volgen.

<sup>7</sup> Brussels Airlines, EAT, TNT, Sky Service, Tuifly Academy.