



De kosten en het uithoudingsvermogen om piloot te worden

Een van de moeilijkste aspecten van piloot worden begint al lang voordat je ooit een voet in de cockpit zet: Het is het prijskaartje.

Leren vliegen is niet hetzelfde als het oppakken van een nieuwe hobby zoals breien of zelfs als een duurdere bezigheid zoals diepzeeduiken. Het is meer zoiets als besluiten dat je een klein jacht wilt kopen.

De kosten voor het behalen van je vliegbrevet kunnen variëren van \$8.000 tot \$15.000, afhankelijk van waar je woont en hoe vaak je lessen neemt. En dat is nog maar het begin. Als je de grote vogels op het oog hebt, zijn commerciële brevetten een heel ander financieel beestje.

De mentale uitdaging van de vliegopleiding

Als je eenmaal de financiering rond hebt, is de volgende grote uitdaging de academische discipline. Mensen onderschatten vaak hoe veeleisend de pilotenopleiding is vanuit intellectueel oogpunt. Je leert niet alleen om een complex apparaat in drie dimensies te besturen, maar je krijgt ook te maken met navigatie, weerpatronen, communicatie met de luchtverkeersleiding en noodprocedures. Je hersenen zijn vaak bezig met een marathon van berekeningen en beslissingen.

Ruimtelijke desoriëntatie en instrumentbeheersing

Het beheersen van instrumenten kan een behoorlijke breinbreker zijn. Als je in de lucht bent met alleen maar wolken om je heen (of erger nog, in een storm), kunnen je zintuigen je parten spelen. Het verliezen van visuele aanwijzingen kan resulteren in ruimtelijke desoriëntatie, wat, als je er niet goed mee omgaat, de ondergang van veel piloten is geweest. Daarom is het leren vertrouwen op je instrumenten boven je "gevoel" een levensreddende vaardigheid.



De onvergeeflijke aard van de luchtvaart

Fouten maken als piloot staat vaak veel meer op het spel. Als je aan het leren bent, is elke vlucht niet alleen oefening, maar ook een bewijs van je vermogen om risico's te beheersen. Het is niet zoals een woord verkeerd typen of een regel in een toneelstuk flubberen - fouten kunnen leiden tot onmiddellijke en ernstige gevolgen. Het brengt een soort discipline en respect voor het vak en de machines bij die op andere gebieden moeilijk te evenaren zijn.

De levensstijl

Als je eenmaal door de gang van training en certificeringen bent gekomen, is er de levensstijl van de piloot. Het is niet altijd een vriendelijk luchtruim en exotische tussenlandingen. Onregelmatige werktijden, tijdzones en lange dagen kunnen hun tol eisen. Het is een levensstijl die een speciaal soort veerkracht vereist en een passie voor het vak die verder gaat dan de allure van een fris uniform en een uitzicht vanaf de cockpit.

Als je de financiële, mentale en levensstijl uitdagingen van een pilootopleiding tegen elkaar afweegt, is het duidelijk dat dit beroep niet voor doetjes is. Het is een pad dat je kiest omdat je op een bepaald niveau niet anders kunt. Het luchtruim roept je en die roep overschaduwde alle moeilijkheden en verandert ze in hordes die je bereid bent te nemen uit pure liefde voor het vliegen.

Nico Peursum Gezagvoerder 747 4 jr

Hoe voelt het om een piloot van de luchtvaartmaatschappij te zijn?

In het begin is het een jongensdroom die uitkomt, maar uiteindelijk is ook dit gewoon een baan. Met voordelen en nadelen. De werktijden wijken erg af van wat maatschappelijk gewoon is. Ik zou niet meer aan een 9-5 baan kunnen wennen. Daar staat tegenover dat je veel weekenden weg bent en bij veel maatschappijen niet verder dan vier weken vooruit weet welke dagen je thuis bent. Bij mijn werkgever hebben we een vast werkschema (erg fijn, maar in de luchtvaart een absolute uitzondering) en ben ik vaak 7-9 dagen weg voor het werk, maar is het vrijwel onmogelijk om een dag vrij te krijgen midden in een werkperiode. Qua sociale contacten en voor het thuisfront is het dus soms een lastige baan.

Het werk zelf is in het begin behoorlijk uitdagend. Na verloop van tijd zorgt je kennis en ervaring ervoor dat de uitdaging minder wordt. Er zijn niet veel carrière mogelijkheden. Je begint als copiloot (bij sommige maatschappijen als tweede officier) en na een aantal jaren (afhankelijk van de doorstroming en conjunctuur) kun je gezagvoerder worden. Functies als instructeur of chef-vlieger zijn nevenfuncties die iemand een aantal jaren kan bekleden. Bij grote maatschappijen kun je ook nog switchen tussen korte afstanden (kleinere vliegtuigen) en grote afstanden (grotere vliegtuigen). Aan zo'n switch zit een bindingstermijn vast van een aantal jaren. Dat kan dus niet zo vaak. De doorstroming binnen het bedrijf wordt over het algemeen bepaald door de opgebouwde senioriteit. Dat betekent dat switchen van werkgever slecht is voor je carrière. Een gezagvoerder zal in Nederland geen andere baan kunnen vinden vanwege die interne doorstroming. Je zult dan uit moeten wijken naar een start-up of een van de bedrijven in het Midden-Oosten.

Intercontinentale vluchten zijn leuk qua bestemmingen (het is heerlijk om in de Nederlandse winter ergens anders even het zonnetje te kunnen zien), maar qua lange vliegtijden, tijdverschillen en



onregelmatige werktijden best wel zwaar. Zeker als je wat ouder wordt. Maar als je met het toestel aan het uitklimmen bent vanuit Miami en over je schouder heel Florida ziet liggen terwijl je tussen de wolken door aan het laveren bent, of je maakt drie uur later een nadering tussen de bergen in Quito, dan blijft het genieten. Ik blijf het besturen van zo'n grote vogel en het managen van de operatie fantastisch mooi vinden.

Ron Wondaal Gezagvoerder Boeing 737 (2007–heden) · 5 jr

Gerelateerd

Als piloot zijnde, heb je ooit iemand uit het vliegtuig gezet? Wat gebeurde er?

Helaas wel. En ik zeg helaas want je hoopt altijd dat het nog met een goed gesprek op te lossen is. Deze mevrouw had daar geen behoefte aan...

Ongeveer 2 jaar geleden met een vertraging van bijna 2 1/2 uur vertrokken vanwege een staking van de Franse luchtverkeersleiding. Verkeer werd niet meer toegelaten tot het Franse luchtruim dus elke vlucht die kant op stond zijn tijd uit te zitten op de grond.

Wij vlogen die dag een vlucht van Amsterdam naar Fuerteventura en Lanzarote . Met schoonmaak en bijtanken op Fuerte. Helaas gaat het vliegveld van Lanzarote eerder dicht dan Fuerteventura en waren we genoodzaakt om de bestemmingen als redmiddel om te draaien. Anders zouden we het niet redden om de passagiers van Lanzarote op te halen. Het werd dus een vlucht naar Lanzarote en Fuerteventura. Dit had als bijwerking dat de passagiers die op de heenreis een tussenlanding hadden gehad, dit nu ook op de terugweg zouden hebben. Inclusief het vliegtuig verlaten vanwege de schoonmaak op de tussenlanding.

Iedereen had hier begrip voor aangezien het een buitengewone omstandigheid was, behalve 1 echtpaar waarbij met name de vrouw aan het herrie schoppen was. Terwijl iedereen al was uitgestapt weigerde zij het vliegtuig te verlaten. Nu is het geen bijzonder groot probleem, maar wel een principe kwestie. Als namelijk de bemanning van het vliegtuig dit verzoekt aan je, dan heb je daar naar te luisteren. Ongeacht of je er blij mee bent of niet... in bepaalde omstandigheden maken we wel eens een uitzondering, bijvoorbeeld verminderd mobiele personen of ouderen. Maar een jong fit stel is gewoon prima in staat om even 30 minuten in de vertrek hal te wachten.

Na een discussie van 15 minuten met meerdere verzoeken bleven ze weigeren. Uiteindelijk na 2 waarschuwingen de Guardia Civil naar het vliegtuig laten komen om ze te verwijderen. Deze mensen zijn natuurlijk voorlopig niet thuis gekomen....

... [\(meer\)](#)

Chris Verkruijssen Heeft Node.js aan Zelfstudie gestudeerd · 4 jr

Gerelateerd

Welke vaardigheden zijn volgens jou het belangrijkste bij de opleiding tot piloot?

Vaardigheden



- Goed dingen kunnen besturen (maar een hoop is te compenseren door extra vlieglessen. Je hoeft echt niet formule-1 potentieel te hebben)
- Snel informatie kunnen verwerken van verschillende bronnen (maar ook niet extreem)
- Goed kunnen samenwerken met anderen
- Over voldoende intelligentie te beschikken om de stof te begrijpen

Karakter

- Als je een egoïstische macho rotzak bent, ben je niet geschikt om in de moderne luchtvaart een rol van betekenis te spelen
- Ook als je steeds het gevoel hebt om 'te bewijzen' dat jij iets wel kan dat anderen niet kunnen of heel erg moeilijk vinden is dit ook niet gewenst. Zeker niet als je dan de neiging hebt om dit bij anderen in te wrijven
- Als je dit soort gedrag/karaktertrekken af kunt leren of als je jezelf in kunt houden is het prima

3



Theo Deed Voorzitter bij Deed Foundation (1994–heden) · 4 jr

Gerelateerd

Hoe kan ik een piloot worden?

Een vriend van mij is in de VS een cursus gaan volgen van iets meer dan een half jaar voor zijn beroepsbrevet. Toen hij terugkwam, werd hij aangenomen bij een luchtvaartmaatschappij als leerling vlieger. Hij werkt nu al 20 jaar bij Singapore Airlines.

Upvote



Martijn Martens Werkt bij KLM · 5 jr

Gerelateerd

Wat is het saaiste aan commercieel piloot zijn?

Het saaiste van het beroep is waarschijnlijk het lange "zitten" tussen de start en de landing. De start, initiële klim, nadering en landing zijn uitdagend voor een piloot en daarom erg leuk. Maar om nu ruim 10 uur boven de "plas" te hangen daar wordt je als piloot niet blij van. Vandaar dat sommige piloten veel liever korte afstand blijven vliegen i.p.v. lange afstand. Ik vind zelf juist de verandering leuk. Dit kan verandering zijn van maatschappij, van type vliegtuig of van korte naar lange afstand of andersom. Een verandering eens in de gemiddeld 5 jaar doet mij deugd.



Niet zo zeer saai, maar wel ergerlijk zijn de vele security checks die je als crew moet ondergaan. Airline crews worden net zo als normale passagiers gecheckt voordat zij naar de gate kunnen gaan. Ik begrijp waarom, maar het is helaas vaak een akelig proces met tevens vaak lange rijen.

Hetgeen ik ook niet zal missen als ik ooit met pensioen ga is het hele vroege opstaan en de "nachtjes doorhalen" op lange vluchten.

Piloot zijn is een prachtig beroep, maar het heeft ook zeker zijn keerzijdes.



Jaap Koole woont in: Hoogland · 5 jr

Gerelateerd

Wat moet je hebben of doen om een piloot te worden in NL als je van buitenlandse afkomst ben?

Het helpt als je je brevetten haalt. Waar je vandaan komt is daarvoor niet belangrijk.



Sander van Barneveld Piloot Boeing 757/767 · 5 jr

Gerelateerd

Wat moet je hebben of doen om een piloot te worden in NL als je van buitenlandse afkomst ben?

Naast het Nederlands spreken (in de meeste gevallen), stellen sommige Nederlandse airlines de eis dat je je opleiding bij een bepaalde vliegschool in Nederland hebt gevolgd, zoals de KLS of EPST.

Als het geen probleem is om eerst ervaring in het buitenland op te doen, worden de eisen om later terug te keren iets eenvoudiger. De markt in Nederland is relatief klein voor het aantal piloten die in Nederland worden opgeleid.



Bill Sliedrecht Mechanical Engineer (1972–heden) · 3 jr

Gerelateerd

Wat zijn de beste bedrijven om voor te werken als piloot?

[Randy Duncan's answer to What are the best companies to work for as a pilot?](#)

<https://www.quora.com/What-are-the-best-companies-to-work-for-as-a-pilot/answer/Randy-Duncan-30>

Vrij vertaald:

Ik werk al zo'n 30 jaar voor een grote Amerikaanse netwerkcarrier. Het is in vele opzichten geweldig. Veel vrije tijd en geweldige voordelen, waaronder gratis reizen over de hele wereld. Ik vlieg nog steeds zo'n 800 uur per jaar. Ik kan het niet genoeg aanbevelen.



In die tijd heb ik een bijbaantje gehad bij een klein netwerk van FBO's. Een van onze klanten heeft een Challenger waarmee hij zelden vliegt. Met zelden, bedoel ik één trip per maand of minder. Hij was een slechte klant voor ons omdat hij zo weinig brandstof kocht.



Hij heeft zijn eigen hangar en is erg gesteld op de piloten. Hij betaalt ze zeer goed en geeft ze zelfs zijn "oude" auto's als hij inruilt. Zo rijden zijn beide piloten in luxe BMW's die slechts een paar jaar oud zijn en waarin zelden is gereden. Als hij vliegt, is het bijna altijd naar vakantiebestemmingen en hij laat de bemanning in hetzelfde resort verblijven als hij. Hij is met pensioen, dus er zijn weinig uitstapjes naar TEB. Ze gaan naar Europa voor een langere reis in de zomer en bezoeken de hot spots op de Med en gaan naar Israël voor een paar dagen. Andere keren is het naar een jachthuis in Canada of naar strandresorts in Mexico of Zuid-Amerika. Het klinkt als een geweldige baan.

Dat is misschien wel de beste baan die ik tot nu toe heb gezien.



Fred Van Eck Voorheen Machinist grote vaart...houder van PPL voor 25 jr · 22 mei

Gerelateerd

Kan ik een piloot worden met een wo bachelor diploma?

Waarom niet.... moet er wel geschikt voor zijn. Een goede vooropleiding is belangrijk; er wordt nogal wat van je verlangt lichamelijk en geestelijk. Meldt je aan bij een vliegopleiding dan kom je er snel achter.

Peter de V. Woont in: Nederland (1979–heden) · 8 mnd

Gerelateerd

Wat zijn enkele belangrijke stappen en overwegingen bij het volgen van een Piloot Opleiding in Nederland?

Wat mij betreft zou de belangrijkste overweging zijn: "Wil je het écht? Weet je het heel zeker?"



De kosten van een opleiding tot piloot (dat wil zeggen: tot het behalen van je CPL/IR met een ME typering, de basis om bij een luchtvaartmaatschappij aan de bak te komen) zijn rond de 130.00 euro. Dat geld zal jij, of je ouders, op moeten brengen.

Er waren speciale "pilootleningen" (je bent tenslotte een 18-jarige met nul onderpand, nul inkomen en nul kredietwaardigheid) maar toen mislukte pilootjes gingen zeuren ("Ik heb geld geleend. Bedoel je dat ik nu terug moet betalen!? Ook als ik geen dik salaris krijg? Dat heb je nooit verteld!") zijn de banken er één voor één mee gestopt.

Het kostenaspect speelt minder bij de KLM Flight Academy: zij financieren de opleiding voor en schelden de kosten kwijt als je de opleiding niet haalt; als je 'm wel haalt betaal je de kosten in 15 jaar terug.



Dariusz Flight Operations Specialist · 15 feb

Gerelateerd

Wat zijn enkele waardevolle inzichten of adviezen van ervaren piloten of van degenen die momenteel een Opleiding piloot volgen, als ze een carrièreswitch overwegen en piloot willen worden?

Ik zou proberen om een grading te doen voor een MPL (Multi Pilot License) programma bij een airline als Transavia, Easyjet of WizzAir. Dan zit je al bij een airline en hebt meteen een baan, later kun je makkelijk naar een andere luchtvaartmaatschappij.

Meestal kost zo'n traject rond de 70k en moet je een bond tekenen van 3 jaar voor je typering op de 737 of A320. Totaal ben je dus 5 jaar bezig voor 70k. Eerste 2 jaar is training, daarna betaald 3 jaar vliegen. Na die 5 jaar heb je die 70k afbetaald en wat verdiend, zo'n 2000+ uren op een zwaarder toestel en ligt de wereld aan je voeten. Succes



Martijn Martens Werkt bij KLM · 5 jr

Gerelateerd

Wat is het beste antwoord op waarom wilde je een piloot worden?

Ik vond dingen zelf besturen als kind al leuk. Als ik met mijn ouders op vakantie was bij vrienden in de VS dan mocht ik daar op jonge leeftijd al rijden op trikes (later quads), motoren en op de tractor om het gras op het weiland te maaien. Ik vond het eigenlijk allemaal leuk.

En als ik op reis naar de VS in het vliegtuig zat dan vond ik het er altijd interessant uitzien wat de piloten deden. Ook vond ik altijd de start een geweldig moment. Dat gevoel van de versnelling dat je met je rug in je stoel geduwd wordt...

Daarbij heb ik reizen ook altijd erg leuk en aangenaam gevonden. Door mijn ouders ben ik er echt mee groot gebracht. Ik wist dus eigenlijk al snel dat ik piloot wilde worden. In de eerste plaats om het vliegen



zelf en in de tweede plaats om iets van de wereld te zien. Het is een unieke combinatie die je niet vaak aantreft.

Ik heb er dan ook nooit spijt van gehad dat ik piloot geworden ben. Ik was niet de jongste meer (had eerst een andere opleiding gedaan), maar beter laat dan nooit...



Theo Deed Voorzitter bij Deed Foundation (1994–heden) · 4 jr

Gerelateerd

Hoe kan ik piloot worden en welke stappen moet ik zetten vanaf mijn laatste jaar op de middelbare school?

Kijk eens op [Toelatingseisen - KLM Flight Academy](#)



Josée De Vroe gepensioneerd (2019–heden) · 4 jr

Gerelateerd

Hoe kan een econoom een piloot worden?

Door een pilotenopleiding te volgen, juist zoals iedereen..

Upvote

Hans Hekker Luchtvaart professional bij Carinair Airlines (2017–heden) · 3 jr

Gerelateerd

Wat zijn de beste bedrijven om voor te werken als piloot?

Als airline piloot kun je het beste werken voor Air France. Die hebben verreweg de beste condities voor hun piloten.

Executive Jet piloten hebben te maken met de wensen van hun klant, dus kunnen soms uren wachten op hun klant. De omstandigheden variëren heel sterk.

Upvote

1



Marcel Flick Werkt bij KLM (1989–heden) · 21 mei

Gerelateerd

Kan ik een piloot worden met een wo bachelor diploma?

Ja dat kun je zeker. Vele collega vliegers zijn (veel) minder uitgerust met dit opleidingsniveau . Echter gaat het uiteindelijk niet om hoe hoog je opleidingsniveau is, het vak vlieger is voornamelijk gericht op technische theoretische kennis én het beroemde "handwerk". Het vak vereist een heel nauwkeurige samenwerking tussen ledematen, ogen, oren en het dus noodzakelijk dat er heel veel variabele data gemanaged moet worden. Het is vergelijkbaar met bv een formule 1 coureur. Het opleidingsniveau is hier



minder belangrijk dan het werkelijk besturen van een complex geheel. Natuurlijk zijn veel zaken tegenwoordig geautomatiseerd, maar de autoriteiten eisen (terecht) dat als de automatisering faalt, je volledig manueel en basic het vliegtuig kunt besturen. Het kost veel moeite en energie om dit vak te leren, maar dat is meer een psychologische en technische uitdaging dan een bepaald kennis niveau te hebben. Dus fysieke fitheid is een belangrijke eis voor dit beroep.



Theo Deed Voorzitter bij Deed Foundation (1994–heden) · 4 jr

Gerelateerd

Hoeveel jaar duurt het om een commerciële piloot te worden?

Een vriend van mij ging naar de US om z'n brevet te halen. Het kostte hem 6 maanden. Toen hij terug kwam kreeg hij meteen een baan als piloot. De luchtvaartmaatschappij regelde wel de cursus voor het besturen van het specifieke vliegtuig. (Dit is standaard.)



Jan Sneek Hard- en software ingenieur (1970–heden) · 4 jr

Gerelateerd

Waarom willen mensen piloot worden?

Mensen wille geen piloot worden. Je vraag deugt niet.

User-12943151451416112217

Heeft gestudeerd aan PCU Hong Kong (Penitentiary Crime University) PhD Convictology · 21 mei

Gerelateerd

Kan ik een piloot worden met een wo bachelor diploma?

Ja, dat kan en sterker nog, dat kan al na je eerste jaar aan de universiteit. Zowel voor militaire luchtvaart (mits je niet ouder bent dan 27 jaar) als voor de burgerluchtvaart. Met een WO Bachelor op zak kan je een opleiding in die richting volgen.

Onderzoek vooral ook welke kosten er verbonden zijn aan de opleiding voor je internationaal vliegbrevet. Per land kunnen de kosten verschillen, soms wel anderhalve ton. Nederland staat erom bekend dat zij de duurste (en niet persé de beste) opleiding in dit vakgebied aanbieden (KLM). Mijn broer volgde zijn pilotenopleiding in Amerika en dat scheelde destijds (1989) meer dan 85.000 USD met Nederland. In Nederland zou dat destijds in guldens uitgedrukt meer dan drie ton hebben gekost. Na de opleiding tot piloot ben je nog geen verkeersvlieger. Daar bestaan geen openbaar toegankelijke opleidingen voor. De enige manier om verkeersvlieger te worden, is door te solliciteren naar een baan als junior piloot bij een luchtvaartmaatschappij. Daar krijg je een opleiding voor het specifieke vliegtuig waarop je zult vliegen. Als je die afrondt, behaal je je eerste type-rating. Daarna zijn er verschillende rangen die je kunt doorlopen: van tweede naar eerste piloot en uiteindelijk naar gezagvoerder. Deze rangorde wordt vooral bepaald door het aantal vliegen dat je maakt op je toestel. Voor elk type verkeersvliegtuig moet je opnieuw een



type-rating behalen (diploma). Hoe meer vliegreuen (=ervaring) je hebt des te makkelijker kom je in aanmerking voor een nieuwe Type-rating voor vaak zwaardere vliegtuigen

Militair vliegen is iets makkelijker, de taken echter zijn duidelijk complexer dan van een verkeersvlieger. Die de eerste 8 uur van zijn vlucht de boel op AP (automatische piloot)zet zijn junior beveelt de metertjes te bewaken en gaat snurken Je volgt eerst een aantal jaren je officiersopleiding aan de Koninklijke Militaire Academie in Breda en daarna ga je voor je vliegopleiding onder andere naar de Verenigde Staten. Mijn broer mocht zijn dienstplicht uitstellen en ging direct na de opleiding vliegen voor de Marine (kustwacht), hoewel hij veel liever op de F-16 had gezeten. Als je dezelfde route volgt als mijn broer en hoopt om na je burgerluchtvaartopleiding als jachtvlieger bij de Koninklijke Luchtmacht te werken, zorg er dan voor dat je niet te veel opvalt met "de beste" cijfers bij het behalen van je vliegbrevet. De beste piloten (ook wel eens "The Naturals" genoemd)zitten meestal op de heli . Het schijnt veel moeilijker te zijn om een helikopter te besturen dan een vliegtuig de baas te worden. Mijn broer kwam terug naar Nederland met "cum laude" maar werd uiteindelijk omwille van zijn hoge scores doorgestuurd naar de helikopteropleiding in Den Helder om daar tevens zijn Type-rating op de Orion te behalen. Daar volgde hij een opleiding op twee gevechtshelikopters en moest hij opnieuw een type-rating behalen omdat ze vonden dat hij goed werk kon doen in de Orion (het type vliegtuig). Achteraf, nadat hij de opleiding voor zowel de Lynx als de Apache (Duitsland) had afgerond, zei hij blij te zijn met de helikopteropleiding omdat het vliegen met dat soort "Monsters" een stuk avontuurlijker is.



Chris Verkruijsen Heeft Node.js aan Zelfstudie gestudeerd · 5 jr

Gerelateerd

Hoe moeilijk is het examen om piloot te worden?

Dat is per persoon verschillend uiteraard. Afhankelijk hoe makkelijk je leert, hoe goed de uitleg is die je krijgt en hoeveel energie je erin steekt is het heel erg goed te doen als je HAVO niveau aan kan.

Wil niet zeggen dat je het met MAVO/VMBO niet kunt doen, maar dan zul je je niveau zelf naar een hogere moeten tillen om alles te kunnen begrijpen. Ik ken er een paar (buiten NL) die theoretisch laag geschoold waren en zelf wiskunde en natuurkunde bij hebben geleerd om dit te kunnen doen en ze waren zeer succesvol.

In NL is dit scenario minder denkbaar, omdat de meeste vliegscholen minimaal HAVO of zelfs VWO vragen voor aanvang van de opleiding.



Sander van Barneveld Piloot Boeing 757/767 · 4 jr

Gerelateerd

Wat is er nodig om een commerciële piloot te worden?

Strikt genomen een CPL brevet, dit staat je toe passagiers aan boord te hebben tegen vergoeding.



Piloot voor een commerciële maatschappij vraag om een Instrument Rating en MCC training. Hiermee kan worden gesolliciteerd voor non-typerated posities.



Martijn Martens Werkt bij KLM · 5 jr

Gerelateerd

Waarom is het zo duur om een commerciële piloot te worden?

Een klein vliegtuigje huren kost al snel tussen de €150-€200 per uur. Een instructeur nog eens €50 per uur. Dan zit je dus al snel op €200 a €250 per uur. Om je PPL en CPL-IR (Private Pilot License en Commercial Pilot License met Instrument Rating) te halen heb je al snel 200 vliegreuren nodig. Snel rekensommetje: 200 x 250 = €50.000. Je hoeft echter niet alle uren te vliegen met instructeur, dus dat scheelt, maar veel scholen bevelen het ook aan om al wat uren te vliegen op meermotorige vliegtuigen en dat is weer duurder dan éénmotorig.

Als je echter je brevetten hebt behaald dan ben je er nog niet. Voor veel maatschappijen ben je oas interessant met minimaal 1000 vliegreuren of met een zgn "Type Rating" en dan ook minimaal 500 uur op dat type. Goede Type Ratings zijn op bijvoorbeeld een Boeing 737 of een Airbus A320. Er zijn maatschappijen die dit faciliteren, maar dan betaal je vaak wel je eigen Type Rating.

Ga er maar vanuit dat je minimaal €85.000 en gemiddeld €100.000 kwijt bent voordat je eerste baan als piloot gevonden hebt. Helaas vergoedt de overheid niets voor een pilotenopleiding. Er zijn gelukkig nog wel enkele banken die de opleiding kunnen financieren, maar ook dat wordt helaas steeds lastiger.



Eric Roos Heeft gestudeerd aan RUG (Rijksuniversiteit Gent) · 12 mrt

Gerelateerd

Wat is de beste opleidingstraject om piloot worden?

"De" traject bestaat niet.

Wilfried Spierenburg Heeft Leren vliegen gestudeerd · 4 jr

Gerelateerd

Welke boeken moet ik bestuderen om een goede piloot te worden?

Wat je instructeur aan beveelt.

Upvote



Henry [ExecutiveFlight Academy] Werkt bij ExecutiveFlight (2008–heden) · 3 apr

Gerelateerd

Wat is de beste opleidingstraject om piloot worden?



Het meest gebruikelijke traject om commercieel **piloot worden** is het volgen van een HBO-opleiding luchtvaart. Deze duurt meestal 4 jaar waarin je zowel de theoretische als praktische kant van het vliegen leert. Je volgt vakken over luchtvaarttechniek, meteorologie, luchtvaartrecht en natuurlijk veel vliegervaring opdoet in smallere vliegtuigen. Na het behalen van je diploma en het halen van het ATPL-theorie examen (Airline Transport Pilot License) kun je solliciteren bij luchtvaartmaatschappijen voor een baan als First Officer (co-piloot). De luchtvaartmaatschappijen bieden dan zelf opleidingstrajecten aan om je te certificeren voor de toestellen waarop je gaat vliegen. Na het behalen van de vereiste ervaringsuur als co-piloot kun je doorgroeien naar de functie van gezagvoerder (Captain). Dit is het standaardopleidingstraject om beroeps-piloot bij een luchtvaartmaatschappij te worden.



Ludo Mineur Postbode (1988–heden) · 3 jr

Gerelateerd

Wat was de meest ongelooflijke landing die een piloot heeft gemaakt?

In 1989 maakte een **DC-10 van United Airlines** een deels geslaagde noodlanding in Sioux City nadat de staartmotor zichzelf opblies en wegschietende motoronderdelen het grootste deel van de besturingsmechaniek buiten werking stelden.

Na enkele minuten ondervond de bemanning dat het toestel nog min of meer bestuurbaar was door méér gas te geven op de linker- of de rechtermotor. De remkleppen werkten echter niet meer, waardoor de landing tegen véél te hoge snelheid plaatsvond. Van de 296 inzittenden overleefden er toch zo'n 185 - ook de piloten overleefden de crashlanding.

In vluchtsimulatoren bootste men meermaals de omstandigheden na. Bijna niemand wist de kist zelfs maar in de buurt van de landingsbaan te manoevreren...

Die piloten gaven blijk van een onvoorstelbaar hoogstaande blijk van vakmanschap - ook al ging er ook enig geluk mee gepaard.



Sander van Barneveld Piloot Boeing 757/767 · 4 jr

Gerelateerd

Hoe vaak gebruiken piloten de automatische piloot? En is het saai? Wat doen ze terwijl ze de automatische piloot gebruiken?

Vanaf ongeveer 10/20 seconden na het opstijgen tot ongeveer een minuut of minder tot de landing. In slecht weer zelfs tot na de landing, dus volledig automatisch.

Zodra de automatische piloot aan staat is het vooral in de gaten houden dat het vliegtuig doet wat jij wilt dat het doet. Het weer in de gaten houden en mogelijke opties bepalen om van de geplande route af te wijken als dit nodig is. Zorgen dat er altijd een plan B is.



Zodra de daling dichtbij komt, kunnen de procedures, route, weer en alternatieven met de collega besproken worden.



Geert Dik Computerprogrammeur (1991–heden) · Bijgewerkt op 4 jr

Gerelateerd

Wie neemt het vliegtuig over als de piloot en co-piloot allebei niet meer kunnen vliegen?

Er wordt een noodpiloot aangewezen uit de passagiers. De criteria voor kandidaten zijn dat ze schoenmaat 41 hebben, en 74 jaar of jonger zijn. Tevens is vereist dat kandidaten een neef hebben die Ed heet of dat Lady Gaga hun buurvrouw is. Binnen deze groep wordt een alfabetische lijst gemaakt op de tweede letter van de achternaam, waarbij, bij dezelfde letter, de mensen met de meeste puisten het eerst aan de beurt zijn. De lijst wordt in deze volgorde afgewerkt tot het vliegtuig veilig geland is, dan wel is neergestort.



Bill Sliedrecht Mechanical Engineer (1972–heden) · 3 jr

Gerelateerd

Wat was de meest ongelooflijke landing die een piloot heeft gemaakt?

ShyWolf Games <https://www.quora.com/profile/ShyWolf-Games> Beantwoordde:

What was the most incredible landing that a pilot has made?

<https://www.quora.com/What-was-the-most-incredible-landing-that-a-pilot-has-made>

Dit was recent: Key Lime Air Flight 970 en Cirrus SR22.



De hele achterkant van het dak van het vliegtuig werd afgerukt maar het brak niet af, het vliegtuig landde veilig aangezien deze botsing gebeurde vlak voor de landing.



Iedereen overleefde het met maar lichte verwondingen.

Een gelijkaardig geval was de Aloha 243 vlucht:



Het voorste dak van het vliegtuig scheurde af en werd weggeblazen als gevolg van een bijna onzichtbaar scheurtje in de structuur van het vliegtuig. Bijna iedereen overleefde het, 1 bemanningslid werd naar buiten gezogen en is nooit gevonden, de neus brak ook niet af door de onderliggende sterke structuur van het vliegtuig.



P. Van Acker Voorheen Specialist Overlevingstechnieken bij De Belgische verdedigingsmacht (1983–2018) · 3 jr

Gerelateerd

Wat was de meest ongelooflijke landing die een piloot heeft gemaakt?

Dan moet ik direct aan deze denken :

Een vleugel verliezen, koelbloedig blijven en toch zonder brokken landen.



Henry [ExecutiveFlight Academy] Werkt bij ExecutiveFlight (2008–heden) · 11 jan

The most challenging aspect of being a pilot or learning to be one is often the need for a high level of multitasking and situational awareness. Pilots must manage various systems and instruments, communicate with air traffic control, monitor weather conditions, and make split-second decisions, all while safely operating an aircraft. The complexity of these tasks, combined with the responsibility for the lives of passengers, demands a thorough understanding of aviation principles and continuous training to handle diverse and unexpected situations effectively. Additionally, the rigorous **Flight training** process



and the need for precision in every aspect of flight can be mentally and physically demanding. Adaptability, resilience, and a commitment to ongoing learning are crucial attributes for overcoming the challenges associated with a career in aviation.

Gerelateerde vragen

Wat is het saaieste aan commercieel piloot zijn?

Waarom praten piloten zo snel als ze communiceren met de verkeerstoren?

Als piloot zijnde, heb je ooit iemand uit het vliegtuig gezet? Wat gebeurde er?

Kan ik een piloot worden met een wo bachelor diploma?

Wat is het oudste passagiersschip waar je op hebt gevaren?

Automatisering: Kunnen we ons voorstellen dat er binnenkort vliegtuigen zonder piloten komen? Zou je daar oké mee zijn?

Wat is het meest efficiënte vliegtuigontwerp?

Wat is de beste manier om een pilotenopleiding te starten?

Wat is de beste opleidingstraject om piloot worden?

Wat is het interessantste aan luchtvaartmonteur zijn?

Is het ooit voorgekomen dat een schietstoel de piloot niet veilig kon uitwerpen?

Mag een piloot op verschillende toestellen vliegen?

Waarom zeggen piloten "Easy Victor" als het vliegtuig op het punt staat te crashen? Wat betekent het?



Hoe is het om piloot te zijn van een Boeing 767?

Hoe is het om de vrouw van een piloot te zijn?

Inspiring Lives's Post

Maitri Patel, a 19-year-old farmer's daughter, has become India's youngest commercial pilot. Her achievement is a result of years of hard work, dedication, and determination. Growing up in a small farming family, she faced many challenges but never gave up on her dream of flying. She worked tirelessly, overcoming obstacles, and pursued her training with passion. Maitri's success is a powerful reminder that with hard work, perseverance, and the courage to follow one's dreams, anything is possible, no matter your background or circumstances. She is an inspiration to many young people across India and beyond.



MEET INDIA'S YOUNGEST COMMERCIAL PILOT,
19-YEAR-OLD MAITRI PATEL, A FARMER'S
DAUGHTER WHO HAS MADE HISTORY BY
BECOMING THE COUNTRY'S YOUNGEST
COMMERCIAL PILOT.