ONZE OPINIE

JAN SEGERS
jan.segers@persgroep.be

Automatische piloot

Het gevaarlijkste aan vliegen is niet de vlucht zelf, maar de autorit naar de luchthaven of de treinrit naar huis. Dat klinkt als een boutade, maar het is de realiteit. De kans op een dodelijk ongeval is groter op de weg of op het spoor dan in de lucht. Geen transportmiddel is verhoudingsgewijs veiliger dan een vliegtuig. 2012 brak andermaal alle veiligheidsrecords in de luchtvaart. Dat is merkwaardig, want nergens is het contrast tussen het onveiligheidsgevoel en de objectieve veiligheid groter dan op een vliegtuig. Veel mensen hebben vliegangst, terwijl omzeggens niemand bang het zebrapad oversteekt. De kans dat je niet heelhuids de overkant haalt, is nochtans groter dan het risico op een noodlanding, laat staan op een crash.

Hoe onterecht die vliegangst ook mag zijn, ze zal er na de rondvraag van onze krant niet kleiner op worden. Meer dan drie kwart van alle Belgische piloten dommelt wel eens in achter de knuppel, voor enkele seconden of veel langer. Slechts drie op de honderd zeggen dat ze hun collega nooit hebben zien knikkebollen – die drie moeten ofwel groentjes zijn, ofwel lagen ze zelf in slaap. Erg geruststellend is die gedachte niet. Je mag het niet geweten hebben dat je ergens tussen Brussel en Tenerife hangt en dat de enige in de cockpit die werkt de automatische piloot is. De druk op piloten is toegenomen, hun vermoeidheid navenant. De cijfers die collega Joost Freys verzamelde, hoeven niet tot paniek te leiden, maar laat ze op zijn minst een *wake-up call* zijn. Niet alleen voor de piloten zelf, maar voor de hele sector.

Het is niet dat piloten in 2013 zoveel meer uren kloppen dan vroeger. Internationaal ligt de lat op 900 vlieguren per jaar. Alle vliegtuigmaatschappijen blijven daar netjes onder, ook de lagekostenmaatschappijen. Wat er wel is veranderd, is de intensiteit waarmee er gevlogen wordt. Uren worden steeds vaker samengeperst tot weekschema's die je als passagier liever niet onder ogen krijgt. Vooral bij de *low-cost carriers* wordt de druk steeds groter. Onder hun invloed stijgt ook de druk op de piloten van andere maatschappijen. 't Is zoals op de weg: goedkope buitenlandse truckers, tot alles bereid, sleuren hun Belgische collega's mee in een gevaarlijke spiraal, niet alleen voor henzelf maar ook voor andere weggebruikers. Of in het geval van de luchtvaart: voor al die passagiers die hun lot vol vertrouwen in handen leggen van piloten die ze nooit eerder hebben gezien of ontmoet.

Piloten zijn een mondige en goed georganiseerde beroepsgroep die de kunst van het lobbyen verstaat. De stemming van gisteren in de bevoegde commissie van het Europees Parlement bewijst dat. Toch blijft het opletten. De elastiek rekt zolang tot hij breekt. En als hij breekt, breekt hij ineens het leven van zeer velen.

HOGE WERKDRUK EN VERMOEIDHEID

EXCLUSIEVE ENQUÊTE BIJ 148 BELGISCHE PILOTEN

Liefst 78,6% van de Belgische piloten geeft toe al eens in te dommelen in de cockpit van zijn vliegtuig. En niet eenmalig: het overkomt hen gemiddeld vijf keer per jaar. Dat is de verbijsterende vaststelling van een enquête die deze krant hield bij 148 Belgische piloten. Sommigen zeggen in te dutten door de routine van de job, maar de overgrote meerderheid heeft vooral last van vermoeidheid door de hoge werkdruk.

«Als we niet opletten, wordt die druk straks nóg groter», waarschuwt Francis Uyttenhove, woordvoerder van de Belgische pilotenvereniging BeCA. «Het Europees Parlement stemt nog deze maand over een voorstel dat de maximale vlieg- en rusttijden regelt. Als het wordt goedgekeurd, moeten straks alle piloten 16 uur aan één stuk kunnen vliegen. De commissie Transport heeft vandaag *(gisteren, red.)* gelukkig tégen het voorstel gestemd. Maar de oorlog is nog niet gewonnen.»

JOOST FREYS

Onze krant is erin geslaagd om voor het eerst Belgische piloten te bevragen over de werkdruk en de vermoeidheid tijdens het vliegen. In totaal beantwoordde vorig weekend liefst één op de zes leden van de Belgische pilotenvereniging BeCA onze tweetalige enquête. «Een succes, aangezien rustmomenten 'heilig' zijn en heel wat piloten ook op zaterdag en zondag vliegen», zegt woordvoerder Francis Uyttenhove. «De uitkomst van deze bevraging is verontrustend, maar onze piloten vormen géén uitzondering. Eerdere enquêtes in andere Europese landen leverden al gelijkaardige resultaten op.» We gaven de piloten overigens steeds de kans om hun persoonlijke ervaringen te delen en te kaderen. Dit zijn de resultaten.

Bent u al eens ingedommeld in de cockpit?

«Slapen in de cockpit mág. Maar alleen onder strikte voorwaarden en slechts voor een bepaalde duurtijd», aldus luchtvaartexperts. «Sowieso moet je steeds je collega op voorhand verwittigen.» Maar dat gebeurt dus niet altijd. Liefst 78,6% dommelt al eens 'ongepland' in. Al betekent dit niet dat die piloten vertrokken zijn voor úren slaap. De bemanning houdt elkaar normaal gezien strikt in de gaten en grijpt meteen in wanneer dat nodig blijkt. «Toch is dit geenszins bevorderlijk voor de veiligheid», zegt Uyttenhove. «In noodsituaties moet iedereen meteen bij de les zijn.»

Dit zeggen de piloten:

- **Zelfs als instructeur, met een piloot in opleiding naast mij, dommelde ik al eens in. Dan besef je zelf wel dat het fout had kunnen aflopen als er zich een probleem had voorgedaan**
- **Dat gebeurt wel eens, vooral in kruisvlucht, op eenzame momenten**
- **Zowel overdag als 's nachts is dat al eens voorgevallen**

Zo ja, hoeveel keer per jaar?

GEMIDDELD 5 KEER

De meeste piloten die wel eens tegen de slaap vechten én verliezen, geven aan dat dit 1 tot 6 keer per jaar gebeurt. Toch zijn er ook uitschieters. Sommige piloten overkomt het zo'n 10 tot 12 keer per jaar, of bijna 1 keer in de maand.

Heeft u al eens een collega zien indommelen, naast u?

Volgens piloten is het heel moeilijk om de vermoeidheid van een collega op te merken. Zeker wanneer het om een zogeheten microslaap gaat. Daarbij gaan je oogleden tot een halve minuut dicht. Heel vaak zijn microslapen te wijten aan (over)vermoeidheid. Maar ze kunnen ook uitgelokt worden door monotone activiteiten. In vele gevallen realiseert de microslaper niet eens dat hij is ingedommeld.

Dit zeggen de piloten:

- **Ik ontwaakte uit een voorziene, gecontroleerde rust en zag dat mijn collega eveneens lag te slapen. Het was zo frappant dat ik na het incident een 'Air Safety Report' heb opgesteld**
- **Het gebeurt frequenter dan we opmerken. Meer tijdens nachtvluchten dan overdag**

Zo ja, hoeveel keer per jaar?

GEMIDDELD 7 KEER

Zeven op de tien piloten geven aan dat ze tussen de 2 en 10 keer op een jaar een collega bij de zaak moeten brengen. Een minderheid van 8,5% moet zelfs tussen de 20 en 25 keer actie ondernemen.

EISEN TOL IN COCKPIT

5 keer per jaar ingedommeld aan stuurknuppel

BELGISCHE MAATSCHAPPIJEN

«We doen niets wat niet mag»

7 op de 10 piloten die toegeven dat de veiligheid al eens in gevaar is gekomen door de werkdruk: het zijn cijfers die ze niet graag horen bij de Belgische maatschappijen. Toch vinden ze niet dat ze hun piloten te zwaar belasten.

«Dik 99% van uw ondervraagden zal géén personeel zijn van onze maatschappij. Want ik verzeker u: onze piloten hebben onze passagiers nog nóóit in onveilige situaties gebracht», zegt Baptiste van Outryve van Thomas Cook België. «Ze mogen bij ons maximaal 12 uur aan één stuk vliegen en moéten daarna 12 uur rust nemen. Al zijn veel van onze vluchten minder lang.» Het Europees Parlement buigt zich later deze maand over de maximale vlieg- en rusttijden voor piloten: wat gaat Thomas Cook doen als Europa een limiet van 16 uur vastlegt? «U bedoelt of we onze vlieguren dan gaan optrekken? Daar hebben we eerlijk gezegd nog niet over nagedacht.»
Bij Jetair komt het wél voor dat piloten 16 uur per dag vliegen. «Perfect volgens de Belgische regelgeving», zegt Hans Vanhaelemeesch. «Voor ons zou er dus niets veranderen als Europa straks beslist dat piloten 16 uur per dag mogen vliegen.» Maar of dat nog wel verantwoord is? «Eerst en vooral: uiteraard duren niet alle vluchten van onze piloten 16 uur. En nee, we hebben geen indicatie dat onze piloten de maximale prestatietijd te zwaar vinden. Kijk, als de Belgische luchtvaartautoriteiten, die toch zeer streng zijn, oordelen dat 16 uur vliegen realistisch is, dan denk ik dat de reizigers op hun twee oren mogen slapen.»
Bij Brussels Airlines was gisteren niemand bereikbaar.
(AG)

BEROEPSVERENIGING

«Straks hanteert iedereen maximum»

Het voorstel dat straks mogelijk wordt goedgekeurd door het Europees Parlement — een limiet van 14 uur vliegen of 16 uur in geval van problemen — is op zich niet strenger dan de huidige Belgische wetgeving. Toch is piloten-vereniging BeCA ronduit tégen. En wel hierom: «Lang niet alle Belgische maatschappijen hanteren dat maximum en zelfs degene die het wel doen, zetten hun piloten niet altijd voor de maximale duur in. Als de Europese limiet er echter doorkomt, zullen heel wat buitenlandse maatschappijen — die zich op dit moment aan een veel 'zachtere' wetgeving moeten houden — de werktijden opdrijven. En dan zullen de Belgische maatschappijen niet anders kunnen dan hen volgen.» *(JF)*

Is de werkdruk zo groot dat de veiligheid al eens in het gedrang is gekomen?

Bijna zeven op de tien Belgische piloten voelen een hoge druk op hun schouders. «Het is natuurlijk ook onze verantwoordelijk om een vlucht te weigeren, wanneer de vermoeidheid te groot is», vertellen enkele piloten. «Alleen is het moeilijk om altijd zélf goed in te schatten of je niet te moe bent. Zeker als je weet dat dit — economische — gevolgen kan hebben voor de maatschappij en je reizigers. Onder heel wat piloten leeft vandaag de gedachte om een 'extra step' te doen. Vooral jongeren voelen die indirecte druk.»

Dit zeggen de piloten:

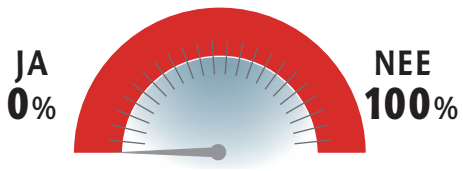
- **Ik ben al vaker minder scherp geweest dan de situatie eigenlijk vereiste**
- **Op kritische momenten maken routine en adrenaline veel goed**
- **Neen, maar nog zwaardere vluchten-combinaties of langere werktijden zouden voor mij gevaarlijk kunnen zijn**

Zo ja, hoeveel keer per jaar?

GEMIDDELD 5 KEER

Ruim vier op de tien piloten antwoorden dat de werkdruk 1 tot maximaal 2 keer per jaar zo groot is dat de veiligheid in het gedrang komt. Bijna één op de drie geeft een cijfer tussen 3 en 8 keer aan. Slechts in zeldzame gevallen (5%) is de werkdruk vandaag dermate hoog dat piloten om de twee weken met potentieel gevaarlijke omstandigheden te maken hebben.

Heeft u al eens iets alcoholisch gedronken tijdens een vlucht?



Alcohol is absoluut uit den boze. Dat hebben alle piloten naar eigen zeggen perfect begrepen.

Dit zeggen de piloten:

- **Ik kan me écht niet inbeelden dat iemand van ons drinkt tijdens een vlucht**
- **Neen, dat is een heilig principe**
- **Drinken? Nooit als ik 'on duty' ben**

Kent u collega's die dit doen?

De overgrote meerderheid heeft nog nooit een collega alcohol zien nuttigen tijdens een vlucht. Enkele piloten vinden de vraag zelfs aanstootgevend. Toch is er ook een aantal oude rotten die perfect begrijpen waarom reizigers dit zich wel eens afvragen. «Want in de jaren 90 gebeurde dit soms wel. Maar de tijden zijn veranderd.»

Dit zeggen de piloten:

- **Ik zou dat nooit tolereren**
- **Absoluut niet, we zijn ons bewust van de risico's**

gereglementeerde
Online Spaarrekening

bpost bank

basisrente
0,50%*

getrouwheidspremie
1,25%*
op jaarbasis

Open nu een gereglementeerde Online Spaarrekening

in het postkantoor, **onze loketmedewerkers staan voor u klaar**

op www.bpostbank.be

Het document met essentiële spaardersinformatie is beschikbaar op www.bpostbank.be en moet geraadpleegd worden voor elke opening van een rekening.

93%** van onze klanten is tevreden.
Waar wacht u op?

Spaargeld verdient beter dan enkel mooie beloften. Want tenslotte gaat het om uw geld. En geld betekent meer dan centen. Het gaat om uw leven, uw plannen, uw toekomst, …

Daarom kiest bpost bank voor een aantrekkelijke rentevoet, maar vooral voor veiligheid en zekerheid. Logisch dat niet minder dan 93% van onze klanten tevreden is.

* Rentevoeten geldig op 09/09/2013. De basisrentevoet kan op elk moment veranderen, de getrouwheidspremie kan dat na een jaar. Alle rentevoetwijzigingen worden via de rekeningafschriften meegedeeld. Gereglementeerde spaarrekening. Voorwaarden in de postkantoren en op www.bpostbank.be. De jaarlijkse interesten van de spaarrekeningen zijn vrijgesteld van roerende voorheffing tot 1.880€ (inkomstenjaar 2013).

** TRIM Studie 2013 TNS Dimarso.

bpost bank, nv van belgisch recht, Anspachlaan 1/24, 1000 Brussel, BTW BE 0456.038.471, RPR Brussel, BIC BPOTBEB1, IBAN BE49 0000 0007 5071. bpost, nv naar publiek recht met maatschappelijke zetel Muntcentrum 1000 Brussel, is agent van bpost bank voor bank- en beleggingsdiensten.

EISEN TOL IN COCKPIT

5 keer per jaar ingedommeld aan stuurknuppel

BELGISCHE MAATSCHAPPIJEN

«We doen niets wat niet mag»

7 op de 10 piloten die toegeven dat de veiligheid al eens in gevaar is gekomen door de werkdruk: het zijn cijfers die ze niet graag horen bij de Belgische maatschappijen. Toch vinden ze niet dat ze hun piloten te zwaar belasten.

«Dik 99% van uw ondervraagden zal géén personeel zijn van onze maatschappij. Want ik verzeker u: onze piloten hebben onze passagiers nog nóóit in onveilige situaties gebracht», zegt Baptiste van Outryve van Thomas Cook België. «Ze mogen bij ons maximaal 12 uur aan één stuk vliegen en moéten daarna 12 uur rust nemen. Al zijn veel van onze vluchten minder lang.» Het Europees Parlement buigt zich later deze maand over de maximale vlieg- en rusttijden voor piloten: wat gaat Thomas Cook doen als Europa een limiet van 16 uur vastlegt? «U bedoelt of we onze vlieguren dan gaan optrekken? Daar hebben we eerlijk gezegd nog niet over nagedacht.»
Bij Jetair komt het wél voor dat piloten 16 uur per dag vliegen. «Perfect volgens de Belgische regelgeving», zegt Hans Vanhaelemeesch. «Voor ons zou er dus niets veranderen als Europa straks beslist dat piloten 16 uur per dag mogen vliegen.» Maar of dat nog wel verantwoord is? «Eerst en vooral: uiteraard duren niet alle vluchten van onze piloten 16 uur. En nee, we hebben geen indicatie dat onze piloten de maximale prestatietijd te zwaar vinden. Kijk, als de Belgische luchtvaartautoriteiten, die toch zeer streng zijn, oordelen dat 16 uur vliegen realistisch is, dan denk ik dat de reizigers op hun twee oren mogen slapen.»
Bij Brussels Airlines was gisteren niemand bereikbaar.
(AG)

BEROEPSVERENIGING

«Straks hanteert iedereen maximum»

Het voorstel dat straks mogelijk wordt goedgekeurd door het Europees Parlement — een limiet van 14 uur vliegen of 16 uur in geval van problemen — is op zich niet strenger dan de huidige Belgische wetgeving. Toch is piloten-vereniging BeCA ronduit tégen. En wel hierom: «Lang niet alle Belgische maatschappijen hanteren dat maximum en zelfs degene die het wel doen, zetten hun piloten niet altijd voor de maximale duur in. Als de Europese limiet er echter doorkomt, zullen heel wat buitenlandse maatschappijen — die zich op dit moment aan een veel 'zachtere' wetgeving moeten houden — de werktijden opdrijven. En dan zullen de Belgische maatschappijen niet anders kunnen dan hen volgen.» *(JF)*

Is de werkdruk zo groot dat de veiligheid al eens in het gedrang is gekomen?

Bijna zeven op de tien Belgische piloten voelen een hoge druk op hun schouders. «Het is natuurlijk ook onze verantwoordelijk om een vlucht te weigeren, wanneer de vermoeidheid te groot is», vertellen enkele piloten. «Alleen is het moeilijk om altijd zélf goed in te schatten of je niet te moe bent. Zeker als je weet dat dit — economische — gevolgen kan hebben voor de maatschappij en je reizigers. Onder heel wat piloten leeft vandaag de gedachte om een 'extra step' te doen. Vooral jongeren voelen die indirecte druk.»

Dit zeggen de piloten:

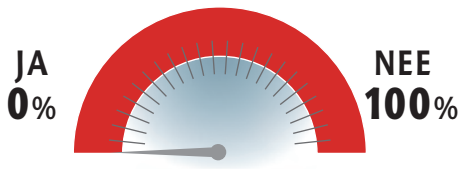
- **Ik ben al vaker minder scherp geweest dan de situatie eigenlijk vereiste**
- **Op kritische momenten maken routine en adrenaline veel goed**
- **Neen, maar nog zwaardere vluchten-combinaties of langere werktijden zouden voor mij gevaarlijk kunnen zijn**

Zo ja, hoeveel keer per jaar?

GEMIDDELD 5 KEER

Ruim vier op de tien piloten antwoorden dat de werkdruk 1 tot maximaal 2 keer per jaar zo groot is dat de veiligheid in het gedrang komt. Bijna één op de drie geeft een cijfer tussen 3 en 8 keer aan. Slechts in zeldzame gevallen (5%) is de werkdruk vandaag dermate hoog dat piloten om de twee weken met potentieel gevaarlijke omstandigheden te maken hebben.

Heeft u al eens iets alcoholisch gedronken tijdens een vlucht?



Alcohol is absoluut uit den boze. Dat hebben alle piloten naar eigen zeggen perfect begrepen.

Dit zeggen de piloten:

- **Ik kan me écht niet inbeelden dat iemand van ons drinkt tijdens een vlucht**
- **Neen, dat is een heilig principe**
- **Drinken? Nooit als ik 'on duty' ben**

Kent u collega's die dit doen?

De overgrote meerderheid heeft nog nooit een collega alcohol zien nuttigen tijdens een vlucht. Enkele piloten vinden de vraag zelfs aanstootgevend. Toch is er ook een aantal oude rotten die perfect begrijpen waarom reizigers dit zich wel eens afvragen. «Want in de jaren 90 gebeurde dit soms wel. Maar de tijden zijn veranderd.»

Dit zeggen de piloten:

- **Ik zou dat nooit tolereren**
- **Absoluut niet, we zijn ons bewust van de risico's**

gereglementeerde
Online Spaarrekening

bpost bank

basisrente
0,50%*

getrouwheidspremie
1,25%*
op jaarbasis

Open nu een gereglementeerde Online Spaarrekening

in het postkantoor, **onze loketmedewerkers staan voor u klaar**

op www.bpostbank.be

Het document met essentiële spaardersinformatie is beschikbaar op www.bpostbank.be en moet geraadpleegd worden voor elke opening van een rekening.

93%** van onze klanten is tevreden.
Waar wacht u op?

Spaargeld verdient beter dan enkel mooie beloften. Want tenslotte gaat het om uw geld. En geld betekent meer dan centen. Het gaat om uw leven, uw plannen, uw toekomst, …

Daarom kiest bpost bank voor een aantrekkelijke rentevoet, maar vooral voor veiligheid en zekerheid. Logisch dat niet minder dan 93% van onze klanten tevreden is.

* Rentevoeten geldig op 09/09/2013. De basisrentevoet kan op elk moment veranderen, de getrouwheidspremie kan dat na een jaar. Alle rentevoetwijzigingen worden via de rekeningafschriften meegedeeld. Gereglementeerde spaarrekening. Voorwaarden in de postkantoren en op www.bpostbank.be. De jaarlijkse interesten van de spaarrekeningen zijn vrijgesteld van roerende voorheffing tot 1.880€ (inkomstenjaar 2013).

** TRIM Studie 2013 TNS Dimarso.

bpost bank, nv van belgisch recht, Anspachlaan 1/24, 1000 Brussel, BTW BE 0456.038.471, RPR Brussel, BIC BPOTBEB1, IBAN BE49 0000 0007 5071. bpost, nv naar publiek recht met maatschappelijke zetel Muntcentrum 1000 Brussel, is agent van bpost bank voor bank- en beleggingsdiensten.