



DTO? DAT ZIT ZO

Nederland kent een relatief nieuw vliegopleidingsfenomeen, de Declared Training Organisation (DTO).

De titel is nu nog aan een handvol vliegopleidingen voorbehouden, maar vanaf april 2019 moeten alle kleinere vliegscholen aan de (Europese) eisen van een DTO voldoen.

De komst van de DTO's betekent een einde aan de geregistreerde opleidingsinstellingen (Registered Training Facilities, RTF) waarbinnen momenteel nog een groot aantal vliegscholen en vliegclubs met een opleiding hun programma's aanbieden. Per april moeten die zijn 'omgebouwd' naar een DTO of hun activiteiten staken. Maar wat hangt aspirant-piloten daarbij boven het hoofd, wat blijft bestaan en wat gaat er veranderen?

UITGEKLEED

"Je kunt een Declared Training Organisation (DTO) het best zien als een uitgekleurde variant van de allesomvattende Approved Training Organisation (ATO)", zegt Ruud Daverschot. Daverschot (FI) richtte samen met Jan van Wendel (directeur) en Gert Post (head of training) de kersverse Teuge Flight School op, die momenteel als NL-DTO-010 een geregistreerde opleiding is. "Maar zo'n allesomvattende ATO is een kostbare aangelegenheid vanwege onder meer de ontwikkeling van meer uitgebreide handboeken en syllabi. Bovendien vereist zo'n opleiding de nodige menskracht omdat allerlei verschillende functionarissen verantwoordelijk zijn voor bepaalde onderdelen van de vliegschool. Omdat dit ondoenlijk bleek voor kleinere scholen, is op Europees niveau het DTO-concept ontwikkeld. Binnen deze erkenningsvariant mogen kandidaten worden opgeleid voor het Light Airplane License (LAPL) en het Private Pilot License (PPL). Het aantal opleidingsmogelijkheden is gelimiteerd tot de theorie- en/of praktijkopleiding voor het LAPL en/of PPL. Daarnaast kan een DTO nog een aantal opleidingsmogelijkheden aanbieden in de vorm

van een class rating, aerobatics, bergvliegen, sleepvliegen en night rating. Vergeleken met een RTF is de inhoud van de lessen niet veranderd, evenmin is getornd aan de kwaliteit van de instructeurs. Nieuw zijn daarentegen weer wel de eisen rond het safety management die beschreven moeten zijn."

BREVETKEUZE

"De inhoud van de opleiding en de daaraan gestelde eisen verschillen niet van die van een ATO, maar door een lagere overhead kan de kostprijs lager uitvallen. Daardoor zijn ook de verschillen in kostprijs tussen het LAPL en PPL niet moeilijk uit te leggen", zegt Daverschot. "Voor een PPL moet je 45 uur gevlogen hebben alvorens je examen mag doen, bij een LAPL is dat dertig uur, waarbij je zes uur solo vliegt (inclusief drie uur overlandvluchten) en 24 met een instructeur. Bovendien legt iemand die voor het LAPL kiest zichzelf beperkingen op. Zo mag alleen gevlogen worden in een toestel met een MTOW van maximaal 2.000 kg en mogen ten hoogste drie passagiers mee aan boord. Een ander onderdeel van de LAPL-route is, dat daarmee niet automatisch kan worden doorgestoomd naar het commerciële brevet, het CPL. Dat verklaart voor een deel ook de wat langere aanlooptijd naar het PPL waarbij je bijvoorbeeld minimaal tien uur solo vliegt inclusief vijf uur over land. Want met dat brevet op zak mag je wel doorstomen naar bijvoorbeeld instrumentvliegen omdat tijdens de opleiding meer aandacht besteed wordt aan onder meer overlandvluchten en navigatie. Bovendien mag je met een LAPL geen meermotorig vliegtuig besturen. Wie op enig moment zijn