

Getuigenis. Uit vrees voor zijn job weigert een jonge copiloot geen enkele vlucht



€ 40.000

kosten sommige opleidingen. Heel wat piloten moeten die zelf betalen

40 %

van de 20- tot 30-jarige piloten werkt zonder vaste overeenkomst

© GETTY IMAGES/VETTA

Sociale dumping dreigt

ANDRIES FLUIT

De Europese Commissie zit op 4 juni samen met vertegenwoordigers van de transportsector om de werkcondities van piloten te bespreken. Die staan zwaar onder druk, zo staat in een rapport van de UGent.

Tijdelijke contracten om piekperiodes op te vangen, schijnzelfstandigheid om de werkgever vrij te stellen van sociale zekerheid, contracten waarbij piloten alleen worden betaald als het vliegtuig opstijgt: maatschappijen doen er alles aan om de hoge personeelskosten in te perken. Het gevolg: piloten moeten keuzes maken vanuit een economische logica of kruipen ziek of vermoeid de cockpit in, uit angst om hun werk te verliezen.

"Hoe goedkoper, hoe beter voor de consument, geldt in Europa. Maar ieders veiligheid staat op het spel", zegt Nederlands Europarlementslid Agnes Jongerius (PvdA).

Volgens onderzoek van de UGent werkt een op de zes piloten met zo'n atypisch contract. Lagekostenmaatschappijen hebben de trend gezet, maar ook andere maatschappijen hebben boter op het hoofd. "Zij kunnen niet anders dan meegaan in de roep van de consument om goedkopere tickets", zegt een piloot.

Een van de grootste problemen zijn de *pay-to-fly*-constructies. Naast de peperdure basisopleiding moeten piloten per type toestel een training volgen. In principe betaalt de maatschappij die, in ruil voor een paar jaar trouw. Maar steeds vaker moeten piloten het bedrag zelf ophoesten, zonder garantie op werk.

Jongerius ijvert daarom samen met enkele collega's voor een verbod op *pay-to-fly*.



© DAVID VAN DAM

'Ik zal niet toegeven dat ik te moe ben'

'Er heerst een cultuur van angst onder jonge piloten.' Een copiloot die al drie jaar aan de slag is bij een Belgische luchtvaartmaatschappij getuigt. Anoniem, want hij vreest voor zijn job. De vermoeidheid klinkt door. 'Ook al ben ik te moe om te vliegen, ik zal het niet toegeven.'

ANDRIES FLUIT

S teeds meer jonge piloten zitten in dezelfde benarde situatie: de verse instroom van collega's en de duikvlucht van ticketprijzen, met bijbehorende besparingen van de maatschappijen, dwingt hen volgens het aloude principe van vraag en aanbod in een uiterst zwakke onderhandelingspositie. Volgens een onderzoek van de Universiteit Gent werkt een op de zes piloten zonder vaste overeenkomst. Bij 20- tot 30-jarige piloten is dat zelfs 40 procent (zie hiernaast).

Ze werken met tijdelijke contracten, via een interimbureau of als zelfstandige, waarbij ze alleen worden betaald voor de uren die ze effectief vliegen. "Die contracten zijn gevaarlijk", zegt ex-piloot Erik Hoogendoorn. "Bij slecht weer op de bestemming denk je twee keer na of je zult uitwijken naar een alternatief vliegveld, omdat je niet meer wordt betaald vanaf het moment dat je daar bent."

Het gebrek aan werkzekerheid maakt dat piloten beslissingen moeten nemen op basis van een economische logica, en die garandeert niet altijd de veiligheid van de passagiers. "Beeld je in dat rechters per veroordeling zouden worden betaald: niemand zou hen nog vertrouwen", stelt Jon Horne van de European Cockpit Association (ECA), de lobbygroep van piloten.

Goedkoper dan treinrit

Dat vertrouwen heeft met de crash van Germanwings in de Franse Alpen een enorme knauw gekregen. "De maatschappijen hebben toegegeven aan de publieke opinie", vindt de jonge copiloot. "Als je op een lange vlucht even de benen wil strekken, dan moet er nu iemand van het cabinepersoneel je plaats innemen, zodat er altijd twee personen in de cockpit zijn. Zij hebben het al zo druk, waardoor je gewoon blijft zitten en je werk nog zwaarder wordt."

De roep van de consument om goedkope tickets speelt ook een rol. Lagekostenmaatschappijen zijn er gretig op ingegaan, en om kosten te drukken krijgt het personeel een deel van de rekening voorgeschooteld. "Bij Ryanair betalen piloten hun uniform, een stuk van de verplichte simulatorchecks en zelfs hun opleidingen", vertelt een ervaren piloot.

'Als mensen zouden weten wat het van ons vergt om met die toestellen te vliegen, dan zouden ze beseffen dat ze wat meer moeten betalen'

JONGE COPILOOT

"Als mensen zouden weten wat het van ons vergt om met die toestellen te vliegen, dan zouden ze beseffen dat ze wat meer moeten betalen", stelt de jonge copiloot. "Het is schandalig dat een treinrit duurder is dan een vliegtuigreis. Daar zou de overheid iets aan moeten doen."

Om met bepaalde types toestellen te kunnen vliegen, moeten piloten bijkomende opleidingen volgen, de zogenaamde *type ratings*. Lagekostenmaatschappijen laten hun mensen zelf opdraaien voor de kosten. En die kunnen oplopen tot 40.000 euro per type toestel. "Ik krijg soms studenten aan de lijn", vertelt de ervaren piloot. "Weet je wat? Ik raad hen af om piloot te worden. Als je een jaar thuiszit, dan vervallen je vergunningen. Voor iemand die zoveel geld aan opleidingen heeft betaald, is dat niet houdbaar."

Hoewel de lowcosters het besparingsmodel in de markt hebben gezet, bezondigen intussen ook reguliere maatschappijen zich aan het *pay-to-fly*-systeem. Een net afgestudeerde piloot kreeg van de Antwerpse vluchtschool BAFA een voorstel om zo'n training te volgen voor Jetairfly. Kostprijs: 25 à 30.000 euro, zonder garantie op werk bij de Belgische carrier. Wie aanvaard wordt, krijgt alleen een tijdelijk contract voor een paar maanden.

Een dag om uit te rusten

"De druk op maatschappijen is zo groot dat ze niet anders kunnen dan erin mee te gaan", legt de jonge piloot uit. "Maar wij werken vijf, zes, soms zeven dagen per week. We beginnen met een vroege vlucht – opstaan om drie uur 's nachts dus – en eindigen de week met een paar late vluchten. Je komt om drie uur 's nachts thuis, je hebt een dag om uit te rusten en dan begint het weer. Dat is gewoon voor niemand houdbaar."