

Snelgroeiende vliegmaatschappij test piloten in het hol van de leeuw Voor jonge piloten is het aanbod van de Turken geen optie

'Turkish' werft zieleltjes op Schiphol



Ferry van der Geest werd bewindvoerder op een Boeing 777 van Turkish Airlines, nadat KLM hem gedwongen met pensioen had gestuurd. 'Het is een bedrijf om rekening mee te houden.'

FOTO PIM RAS

SCHIPHOL

Uitgerekend op Schiphol, thuisbasis van concurrent KLM, organiseert Turkish Airlines later deze week selectiedagen. Piloten voor wie hier geen werk is, worden door de Turken met open armen ontvangen. 'De locatie is niet toevallig gekozen.'

SANDER VAN MERSBERGEN

De symboliek druipert ervan af. Van alle plekken waar Turkish Airlines zijn selectiedag voor nieuwe piloten had kunnen organiseren, koos het uitgerekend voor die ene plek waar ze de onstuimige groei van de Turkse luchtvaart met argusogen volgen: Schiphol. Komende donderdag en vrijdag kunnen Nederlandse (en buitenlandse) vliegeniers hun vaardigheden tonen aan vertegenwoordigers van de Turkse trots.

De locatiekeuze is uiterst saillant. Schiphol koestert zijn positie als 'hub' voor Europese passagiers, die via de Nederlandse luchthaven naar bestemmingen over heel de wereld kunnen vliegen. Dankzij het grote internationale netwerk verwerkt Schiphol een passagiersstroom die veel omvangrijker is dan verwacht mag worden op basis van de smalle

thuisbasis, die Nederland in feite is. Jaarlijks passeren meer mensen de poortjes van Schiphol dan die van de grootste luchthavens van Italië, Canada en Indonesië, landen die veel groter zijn dan Nederland.

Nieuwe luchthaven

Nog niet zo lang geleden stond ook Turkije in dat rijtje. In 2008 verwerkte Schiphol 47 miljoen passagiers en Atatürk International Airport, de grootste Turkse luchthaven, een kleine 26 miljoen. Nu liggen de verhoudingen anders: met bijna 62 miljoen passagiers in 2015 is Atatürk drukker dan Schiphol, voor het tweede jaar op een rij.

Het verschil zal alleen maar groeien. Ten noorden van Istanboel verrijst momenteel een luchthaven die zijn weerga niet kent. Bij de opening in 2018 moet die een capaciteit van 90 miljoen passagiers hebben en bij voltooiing, in 2030, moet er ruimte zijn voor 150 miljoen tot zelfs 200 miljoen. Daarmee zal het met afstand de grootste luchthaven ter wereld zijn. „Turkije wil de navel van de wereld worden,” zegt Lily Sprangers, Turkijekenner bij de Universiteit Leiden. Daar zet de overheid vol op in. Ze willen profiteren van de ligging ten opzichte van Europa en Afrika. Passagiers uit die regio die naar Azië willen, moeten via Turkije.”

Zelfvertrouwen

Turkish Airlines, de nationale vliegmaatschappij, speelt een belangrijke rol in die expansiedrift. Sinds 2010 is de vloot verdubbeld, en het zelfvertrouwen eveneens. Dat Turkish Airlines Schiphol uitkiest als auditieruimte voor nieuwe piloten, is niet toevallig, denkt Sprangers. „Daarmee willen ze uitstralen dat ze een partij zijn om rekening mee te houden. Zij

willen de rol overnemen die Air France-KLM en Lufthansa nu hebben,” zegt Sprangers. „Daar maken ze geen geheim van.”

En dus zijn er extra piloten nodig. Van de 4000 stuks die de Turkse maatschappij er nu al in dienst heeft, komen er al 800 uit het buitenland, waarvan enkele tientallen uit Nederland. Maar de selectiedagen die donderdag en vrijdag op Schiphol plaatsvinden, zijn de eerste van hun soort buiten Istanboel. In een hotel bij de luchthaven worden piloten onder meer getest in simulatoren en aan een screening onderworpen.

Dat Turkish Airlines, dat vandaag een fors kwartaalverlies bekendmaakte, in Nederland piloten komt werven, is volgens Joost van Doesburg van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers op zich logisch. „Het toont aan dat Nederland hoogstaande pilotenopleidingen heeft. En er zijn duizend verkeersvliegers werkloos. Wij vertegenwoordigen er 3500 die bij KLM, Transavia en Martinair vliegen. Daarbij heeft KLM een aannamesop en moet een aantal Martinairpiloten ook op zoek naar een nieuwe baan.”

Niet iedere werkloze Nederlandse piloot kan terecht bij de rivaal uit Istanboel. „Ze vragen 1500 uur vliegervaring,” zegt Nienke Groenendijk-Feenstra, een journaliste die zich het afgelopen jaar verdiepte in het lot van werkloze leerlingpiloten. „Dat is al gauw 2,5 jaar vast werk. Voor werkloze jonge piloten is het aanbod van Turkish Airlines geen oplossing.”

De Turken betalen een brutosalairis, dat maximaal rond 136.000 euro ligt. Dat is een stuk minder dan de 2 ton en meer die KLM zijn meest ervaren piloten

betaalt. Het voordeel is dat de belasting in Turkije iets lager ligt. Puntje van aandacht is de manier van betalen: het loon wordt gestort in Turkse lira's. Van Doesburg: „2 jaar geleden is er ook een lichte aangenomen, tegen voorwaarden die destijds heel behoorlijk waren. Maar toen begon de lira plots in waarde te dalen." Voor de aspirant-piloten is het bovendien te hopen dat Turkish Airlines zijn loonadministratie beter op orde heeft dan de adresgegevens die het in de uitnodiging heeft genoteerd. Sollicitanten worden door de Turken naar het Novotel bij Schiphol - zonder 'h' dus - in Hoofdrop gestuurd.