

Gestreste piloot wil meer loon



INFOGRAPHIC RONALD VISSER

BRUSSEL

Ondanks de afgebladderde glamour, de dure opleiding, de hoge werkdruk en de gestegen pensioenleeftijd blijft de baan van piloot tot de verbeelding spreken. Maar het salaris moet wel snel omhoog, vinden ze in België en Frankrijk.

EMMANUEL VANBRUSSEL

De piloten van Air France, Brussels Airlines en Ryanair legden recent het werk al een paar keer neer uit protest tegen de 'lage lonen en onmogelijke werktijden'. Toch blijft het vak van piloot ook op hen een grote aantrekkingskracht uitoefenen. Voor veel jongeren blijft een carrière als piloot toch een droom die uitkomt.

De cockpit als technologisch heiligdom, het vele reizen en het prestige van de uniformen spreken nu eenmaal zeer tot de verbeelding. Ook het (uiteindelijke) salaris is aantrekkelijk. Zo verdient een ervaren KLM-gezagvoerder toch al gauw zo'n 175.000 euro per jaar, en dat bedrag loopt op tot 275.000 euro tegen de tijd dat het pensioen in zicht komt.

Nu dient hier wel bij gezegd te worden dat KLM in Europa tot de best betalende maatschappijen hoort. Bovendien werd op 1 mei een nieuwe cao afgesloten, waardoor mogelijke arbeidsonrust voor jaren werd 'afgekocht'.

Hoe anders is dat bij prijsvechter Ryanair en het veel kleinere Brussels Airlines. Bij de Belgische maatschappij verdient een gezagvoerder op de lange afstand 'maar' 125.000 euro per jaar, terwijl een jonge copiloot genoeg moet nemen met zo'n 40.000 euro. Voor de Belgen was dat een belangrijke reden om deze week het werk neer te leggen.

Werkdruk

Maar niet alleen de lage aanvangssalarissen zijn een steen des aanstoets, dat geldt ook voor de werkdruk, die volgens de piloten onhoudbaar hoog is. Ze klagen over stress en oververmoeidheid en de onregelmatige dienstroosters die zwaar op het gezinsleven drukken. Shifts van 14 uur overdag of 10 uur 's nachts zijn geen uitzondering.

Hiërarchie is een ander struikelblok. De pikorde blijft belangrijk in het pilotenwereldje. Dat verklaart deels waarom (gearriveerde) piloten vaak afkerig staan tegenover reorganisaties en nieuwe cao's. Nieuwe statuten en structuren kunnen hun jarenlang geduldig klimmen op de ladder tenietdoen.

De moeilijke discussie over het pilotenpensioen is dan nog buiten beschouwing gelaten. Enkele jaren geleden werd de pensioenleeftijd in Nederland verhoogd van 56 naar 58 jaar en dat zorgde al voor de nodige ophef. In België gingen ze nog veel verder: naar 65 jaar. En als het aan de maatschappijen ligt wordt dat vanaf 2030 zelfs 67 jaar. Hoe de piloten daarop hebben gereageerd, laat zich raden.