

Piloten van Brussels Airlines werken te weinig: directie eist meer vliegen

Knack VIP - 21 Mei 2020

De piloten bij Brussels Airlines willen met een gespreide werkverdeling en een salarisinlevering tot 100 miljoen euro besparen. Dat melden ze in een open brief. Uit een interne nota die Trends kon inkijken, blijkt dat ook de directie al behoorlijk wat inspanningen in de cockpit vraagt. De directie eist niet enkel een looninlevering met ruim een zesde, maar wil vooral dat de piloten meer uren vliegen. Het huidige schema voor langeafstandsvluchten noemt het topmanagement 'gewoon onmogelijk'.

Brussels Airlines zit in slechte papieren. De luchtvaartmaatschappij zou pas half juni weer schoorvoetend beginnen te vliegen, en verliest sinds maart bakken geld. Daarom ontvouwde de directie de voorbije week een herstructureringsplan. Dat zou 1000 van de 4200 banen wegsnijden.

Ook de piloten worden niet gespaard. Van de 507 banen in de cockpit zouden er 189 sneuvelen, of 37 procent. De directie wil het verlies deels milderden door meer seizoensgebonden werk, dat 38 banen redt, en een algemene invoering van een 90 procentwerkregeling, die 41 banen redt.

Harder werken

Toch wil de directie veel meer. In vergelijking met andere luchtvaartmaatschappijen werken de piloten van Brussels Airlines minder. De productiviteit moet fors omhoog. Het huidige werkschema voor de vluchten op de lange afstand heet in een interne nota 'gewoon onmogelijk'. Het streefdoel voor de lange afstand is 50 vluchten en 770 blokken per jaar. Een 'blokkuur' wordt geteld vanaf het moment dat een vliegtuig wordt losgekoppeld van, of aanmeert aan, de inscheepvaart. In vergelijking met andere luchtvaartmaatschappijen scoorde Brussels Airlines met 666 gepresteerde blokken in 2019 ondermaats (zie grafiek

De Vliegen Brussels Airlines in 2018 en 2019 in vergelijking met concurrenten. © .

Enkel de Zwitsers van Swiss doen het nog iets slechter in productiviteit op de intercontinentale vluchten. De best presterende luchtvaartmaatschappij is met 850 vliegen zelfs ruim een kwart productiever. Indien het aantal blokken bij Brussels Airlines naar de doelstelling van 770 uren per jaar gaat, zou dat een productiviteitsverhoging met ruim een zesde inhouden.

De doelstelling daarbij is ook 156 vliegdagen per jaar. Dat aantal vliegdagen schommelt wel stevig per maand. Januari en juni zijn zeer kalm, met 8 vliegdagen. Oktober is het drukst met 18 vliegdagen. Ook mei, juli en augustus zijn drukke maanden.

Driehoeksvluchten

Ook de piloten op de korte en de middellange afstand moeten productiever worden. Het algemene streefdoel bij hen is 750 blokken per jaar. 2019 werd afgeklokt met 631 blokken. Met dat cijfer, en in een vergelijking met tien luchtvaartmaatschappijen, scoorden enkel de piloten van Austrian Airlines nog zwakker. De directie vraagt van de piloten op de korte en de middellange afstand een productiviteitswinst met bijna een vijfde.

Wouter Dewulf, transporteconoom aan Universiteit Antwerpen, nuanceert de lagere productiviteit. 'Het klopt dat enkele maatschappijen een stuk productiever zijn met hun piloten. Maar het vliegend personeel van Brussels Airlines moet vaak overnachten. In het Afrika-netwerk bijvoorbeeld worden passagiers vaak 's morgens richting Brussel gevlogen. Dat maakt de planning ingewikkelder.

Bovendien vliegt Brussels Airlines vaak driehoeksvluchten in Afrika. Daardoor is de gemiddeld gevlogen route relatief kort, zeker in vergelijking met concurrenten die bijvoorbeeld naar het Verre Oosten, Latijns-Amerika en de westkust van de Verenigde Staten vliegen. Maar Brussels Airlines kan ongetwijfeld heel wat besparen door een beter uurrooster voor het vliegend personeel, en een vermindering van de overnachtingen. Dat is trouwens voorzien in het herstructureringsplan.'

Minder loon, maar winstbonus

De piloten moeten niet enkel harder werken, ze zullen ook minder verdienen. Gemiddeld verdiende een kapitein op de korte en de middellange afstand 6425 euro netto per maand. Dat zou met ruim een zesde zakken naar netto gemiddeld 5376 euro. De kapitein op de lange afstand verdient maandelijks gemiddeld 7502 euro netto. Ook bij die piloot zou er ruim een zesde afdalen, naar 6296 euro netto.

Interessant is wel dat de piloten een bonus krijgen, indien Brussels Airlines een bedrijfswinst haalt, die 8 procent van de omzet vertegenwoordigt. In dat geval krijgen alle piloten dezelfde bonus: netto 538 euro per maand.

Transporteconoom Wouter Dewulf benadrukt dat ook het uniform maken van de pilotenlonen besparingen kan opleveren. 'Vandaag heeft Brussels Airlines nog diverse types contracten, door de integratie de voorbije jaren van diverse luchtvaartmaatschappijen, zoals Birdy - daar vliegen piloten met een dure anciënniteit van Sabena - Virgin Express, en Thomas Cook.'

Open brief

De piloten lanceerden op woensdag 20 mei zelf een voorstel tot loonmatiging. In een open brief willen ze door een gezamenlijke inlevering van werktijd en loon een besparing behalen van 100 miljoen euro de volgende vier jaar. Dat zou voor elke piloot een looninlevering van 45 procent betekenen. Op die manier zouden de piloten 191 banen willen behouden.

Volgens een luchtvaartkenner lijkt het initiatief op maat gesneden van de best betaalde piloten. Of ook jonge piloten, die nog een lening afbetalen voor een pilotenopleiding (een basisopleiding kost 125.000 euro) 45 procent willen inleveren? Dat lijkt moeilijk. Maar dan klopt ook de rekening van 100 miljoen euro besparen niet meer.

Wouter Dewulf vindt het 'een nobel voorstel van de piloten. Zij beseffen weliswaar ook dat ze, bij ontslag, de komende jaren bijzonder moeilijk elders aan de slag kunnen. Het tegenvoorstel van de piloten zou Brussels Airlines tevens ontslag- of vertrekpremies besparen. Bovendien heeft Brussels Airlines dan meteen een pool van beschikbare piloten zodra de business aantrekt. Maar de keerzijde van de medaille is dat die grotere groep piloten, die minder vliegt, ook allemaal opgeleid en bijgeschoold moeten worden. Dat betekent bijkomende kosten.'

Brussels Airlines zit in slechte papieren. De luchtvaartmaatschappij zou pas half juni weer schoorvoetend beginnen te vliegen, en verliest sinds maart bakken geld. Daarom ontvouwde de directie de voorbije week een herstructureringsplan. Dat zou 1000 van de 4200 banen wegsnijden. Ook de piloten worden niet gespaard. Van de 507 banen in de cockpit zouden er 189 sneuvelen, of 37 procent. De directie wil het verlies deels milderden door meer seizoensgebonden werk, dat 38 banen redt, en een algemene invoering van een 90 procentwerkregeling, die 41 banen redt. Toch wil de directie veel meer. In vergelijking met andere luchtvaartmaatschappijen werken de piloten van Brussels Airlines minder. De productiviteit moet fors omhoog. Het huidige werkschema voor de vluchten op de lange afstand heet in een interne nota 'gewoon onmogelijk'. Het streefdoel voor de lange afstand is 50 vluchten en 770 blokuren per jaar. Een 'blokkuur' wordt geteld vanaf het moment dat een vliegtuig wordt losgekoppeld van, of aanmeert aan, de inscheepvaart. In vergelijking met andere luchtvaartmaatschappijen scoorde Brussels Airlines met 666 gepresteerde blokuren in 2019 ondermaats (zie grafiek). Enkel de Zwitsers van Swiss doen het nog iets slechter in productiviteit op de intercontinentale vluchten. De best presterende luchtvaartmaatschappij is met 850 vlieguren zelfs ruim een kwart productiever. Indien het aantal blokuren bij Brussels Airlines naar de doelstelling van 770 uren per jaar gaat, zou dat een productiviteitsverhoging met ruim een zesde inhouden. De doelstelling daarbij is ook 156 vliegdagen per jaar. Dat aantal vliegdagen schommelt wel stevig per maand. Januari en juni zijn zeer kalm, met 8 vliegdagen. Oktober is het drukst met 18 vliegdagen. Ook mei, juli en augustus zijn drukke maanden. Driehoeksvluchten Ook de piloten op de korte en de middellange afstand moeten productiever worden. Het algemene streefdoel bij hen is 750 blokuren per jaar. 2019 werd afgeklokt met 631 blokuren. Met dat cijfer, en in een vergelijking met tien luchtvaartmaatschappijen, scoorden enkel de piloten van Austrian Airlines nog zwakker. De directie vraagt van de piloten op de korte en de middellange afstand een productiviteitswinst met bijna een vijfde. Wouter Dewulf, transporteconoom aan Universiteit Antwerpen, nuanceert de lagere productiviteit. 'Het klopt dat enkele maatschappijen een stuk productiever zijn met hun piloten. Maar het vliegend personeel van Brussels Airlines moet vaak overnachten. In het Afrika-netwerk bijvoorbeeld worden passagiers vaak 's morgens richting Brussel gevlogen. Dat maakt de planning ingewikkelder. Bovendien vliegt Brussels Airlines vaak driehoeksvluchten in Afrika. Daardoor is de gemiddeld gevlogene route relatief kort, zeker in vergelijking met concurrenten die bijvoorbeeld naar het Verre Oosten, Latijns-Amerika en de westkust van de Verenigde Staten vliegen. Maar Brussels Airlines kan ongetwijfeld heel wat besparen door een beter uurrooster voor het vliegend personeel, en een vermindering van de overnachtingen. Dat is trouwens voorzien in het herstructureringsplan. De piloten moeten niet enkel harder werken, ze zullen ook minder verdienen. Gemiddeld verdiende een kapitein op de korte en de middellange afstand 6425 euro netto per maand. Dat zou met ruim een zesde zakken naar netto gemiddeld 5376 euro. De kapitein op de lange afstand verdient maandelijks gemiddeld 7502 euro netto. Ook bij die piloot zou er ruim een zesde afdalen, naar 6296 euro netto. Interessant is wel dat de piloten een bonus krijgen, indien Brussels Airlines een bedrijfswinst haalt, die 8 procent van de omzet vertegenwoordigt. In dat geval krijgen alle piloten dezelfde bonus: netto 538 euro per maand. Transporteconoom Wouter Dewulf benadrukt dat ook het uniformeren van de pilotenlonen besparingen kan opleveren. 'Vandaag heeft Brussels Airlines nog diverse types contracten, door de integratie de voorbije jaren van diverse luchtvaartmaatschappijen, zoals Birdy - daar vliegen piloten met een dure anciënniteit van Sabena - Virgin Express, en Thomas Cook.' De piloten lanceerden op woensdag 20 mei zelf een voorstel tot loonmatiging. In een open brief willen ze door een gezamenlijke inlevering van werktijd en loon een besparing behalen van 100 miljoen euro de volgende vier jaar. Dat zou voor elke piloot een looninlevering van 45 procent betekenen. Op die manier zouden de piloten 191 banen willen behouden. Volgens een luchtvaartkenner lijkt het initiatief op maat gesneden van de best betaalde piloten. Of ook jonge piloten, die nog een lening afbetalen voor een pilotenopleiding (een basisopleiding kost 125.000 euro) 45 procent willen inleveren? Dat lijkt moeilijk. Maar dan klopt ook de rekening van 100 miljoen euro besparen niet meer. Wouter Dewulf vindt het 'een nobel voorstel van de piloten. Zij beseffen weliswaar ook dat ze, bij ontslag, de komende jaren bijzonder moeilijk elders aan de slag kunnen. Het tegenvoorstel van de piloten zou Brussels Airlines tevens ontslag- of vertrekpremies besparen. Bovendien heeft Brussels Airlines dan meteen een pool van beschikbare piloten zodra de business aantrekt. Maar de keerzijde van de medaille is dat die grotere groep piloten, die minder vliegt, ook allemaal opgeleid en bijgeschoold moeten worden. Dat betekent bijkomende kosten.'

Wolfgang Riepl