

# De diaspora van

In november 2001 ging Sabena failliet, toch stak er nog enorm veel waarde in het bedrijf en die kwam niet alleen van de vliegtuigen of van dure landingsrechten. Sabena was een van de veiligste luchtvaartmaatschappijen ter wereld en dat was in belangrijke mate te danken aan de piloten. Dat er tien jaar later nog ex-Sabeniens over de hele aardbol rondvliegen is geen toeval. Een



DE ERFENIS  
VAN SABENA

## Erwin Van Humbeek (46)

Was 6 jaar Sabenien, vliegt nu voor Brussels Airlines

Niet iedereen liet het Belgische luchtruim achter zich na de crash van Sabena. Erwin Van Humbeek staat tien jaar later nog altijd op de loonlijst van een Belgische luchtvaartmaatschappij, meer bepaald bij Brussels Airlines, de opvolger van Sabena. Vrouw en kinderen en een huis waren de belangrijkste redenen om niet te kiezen voor een buitenlands avontuur. Maar ook de familiale verknichtheid aan de Belgische luchtvaart: zijn broer en vader werkten allebei in de onderhoudsafdeling, een nicht is stewardess. 'Als kleine jongen mochten we al meevliegen op de Caravelle. Sabena en de luchtvaart zaten en zitten in ons DNA'.

Het had wel wat voeten in de aarde voor hij in de stoel van first officer - hetzelfde als copiloot - kon postvatten. 'Sabena stelde in de jaren tachtig strengere eisen dan de wettelijke op het vlak van zicht. Mijn ogen waren niet zo geweldig en dus koos ik voor een ingenieursstudie.' Via die omweg raakte hij dan toch binnen bij Sabena, zij het bij de onderhoudsafdeling van de nationale luchtvaartmaatschappij, het latere Sabena Technics.

De microbe wou evenwel niet wijken en dus begon hij in avondonderwijs aan de theoretische studie voor piloot. Tot zich plots een vacature voor flight engineer of boordmechanicien aandienende, intussen een vergeten en verdwenen beroep, tenminste in de burgerluchtvaart. Tot in de jaren negentig telde de cockpit van een groot vliegtuig als de Boeing B747 naast de gezagvoerder en de tweede piloot ook een boordmechanicien. Tal van taken moesten nog manueel uitgevoerd worden. 'Mijn opdracht bestond erin de vluchtsystemen in de gaten te houden, zoals de luchtdruk, de hydraulische systemen, de brandstof.' De gesofisticeerde besturing van de laatste generatie vliegtuigen maakte die functie enkele jaren later overbodig.

De eerste saneringsoperatie onder de nieuwe CEO Pierre Godfroid - de eerste privémanager aan het hoofd van Sabena - in 1991 had als vervelend gevolg dat Van Humbeek zijn baan als boordmechanicien verloor. Ook hier gold het principe van first in first out. Hij belandde op

nieuw bij de onderhoudsafdeling. Maar volharding loont. Erwin Van Humbeek knoopte weer aan met zijn avondstudie en raakte uiteindelijk binnen bij BAS, de Belgian Aviation School, de pilotschool van Sabena. In maart 1994 had hij zijn diploma en licentie op zak. En dan begon het lange wachten. Want in het post-Golfoorlogtijdperk werd er nauwelijks aangeworven, ook niet bij Sabena. Maar in 1995 was het eindelijk zover.

Als copiloot kon hij aan de slag op een British Aerospace 146, een viermotorige jet met circa 75 plaatsen, een voorloper van de Avro's waarmee Brussels Airlines vandaag nog altijd vliegt. Vanaf dan ging het snel: first officer op de Boeing 737, een toestel geschikt voor de korte en middellange afstand. En vanaf 1999 mee in de cockpit als copiloot op de Airbus A330/340 met bestemmingen als Afrika.

### D-DAY

Toen kwam die fatale dag 7 november 2001. 'Die dag vertrokken we vanuit Nairobi (Kenia) naar België. Van de Sabeniens ter plaatse kregen we te horen: 'Het is gedaan', al beseften we niet de draagwijdte van die woorden. Aan boord hing een vreemde sfeer, de passagiers waren zelfs met ons begaan. Bij aankomst bleek de 'crew room', waar we onze documenten moesten afleveren, gesloten. Een verzegelde deur, dat was even slikken.' Achteraf bleek zijn vlucht de voorlaatste van het Sabena-tijdperk. 'Enkele dagen later stond ik mee in de rij in het stadion van Anderlecht om me in te schrijven bij de vakbond. Als werkzoekende.'

De meeste ex-Sabeniens vertellen vandaag nog dat ze destijds nooit hadden gedacht dat het daadwerkelijk tot een faillissement zou komen. Van Humbeek: 'Ik hield daar rekening mee, maar ik had verwacht dat er onmiddellijk een doorstart zou komen.' Die kwam er ook, maar via Sabena-dochter DAT en niet via een afgeslankte moedermaatschappij. 'Nooit was het in mijn hoofd opgekomen dat ik ooit zes maanden aan de dop zou staan.'

'In die periode is veel slecht verteld over Sabena en over de piloten. Maar ik verzeker u met de hand op het hart: de meeste collega's hebben hard gewerkt voor hun bedrijf en waren fier Sabeniens te zijn. In die zin was het faillissement

een enorme ontzuivering. Kijk, dat heb ik nog altijd bij me', en hij haalt een beetje beduusd een verfrommeld kaartje uit zijn zak, 'mijn Sabena-badge en hier het insignie dat ik op mijn Sabena-kostuum droeg.'

Van Humbeek had het geluk dat zijn vrouw een goede baan had en niet bij Sabena werkte en dat ze zich niet te diep in de schulden hadden gestoken bij de aankoop van hun huis. Dan begon het wachten tot hij midden 2002 een telefoontje kreeg van Birdy Airlines dat in opdracht van SN Brussels Airlines op Afrika ging vliegen. De vreugde weer aan de stuurknuppel te zitten was groot, maar hij moest er wel een looninlevering van bijna 50 procent bijnemen. 9/11 en het faillissement vormden voor alle maatschappijen wereldwijd de gedroomde gelegenheid om de loonkosten van hun vliegend personeel drastisch te verlagen.

### GEZAGVOERDER

Na Birdy Airlines werd hij uiteindelijk gezagvoerder op de Avro bij Brussels Airlines. Een veel kleiner toestel dan de A330's waarmee hij naar Afrika vloog, maar hij beschouwde dat niet als een stap terug. 'Je kiest voor piloot om uiteindelijk commandant te worden en de leiding te hebben in de cockpit. Of dat toestel dan groot of klein is maakt me weinig uit. Daarna volgde de A320. Momenteel volgt hij een opleiding als instructeur en bin-

nenkort kan hij aan de slag als gezagvoerder op de A330. Richting Afrika. Of naar de Verenigde Staten.

Wat in die tien jaar veranderd is in de luchtvaart? 'Het luchtverkeer is drukker, maar daarom niet minder veilig. De systemen zijn mee geëvolueerd. Een piloot moet nu ongetwijfeld harder werken, maar dat geldt voor tal van sectoren denk ik. Als Sabena nog had bestaan, hadden we daar nu ook meer moeten presteren. Tien jaar geleden was het uitzonderlijk als je op één dag vier 'legs' uitvoerde (vier starts en landingen). Vandaag is dat eerder de regel, zeker op vluchten van minder dan anderhalf uur.

### ROMANTIEK

Maar hij kan niet verhelen dat het avontuurlijke, de romantiek uit het beroep is verdwenen. 'Het is niet meer zo leuk als toen. Het respect voor ons beroep is verdwenen. Vliegen is zo gewoon geworden dat passagiers nu wel verwonderd lijken dat er 'vooraan achter die deur' (naar de cockpit) ook nog iemand zit. Tot er problemen opduiken, zoals

**Het is niet meer zo leuk als toen. Het respect voor ons beroep is verdwenen.**

onlangs naar Hamburg. Een vlucht in erg zwaar weer die twee uur duurde. Dan hoor je achteraf opluchting, zelfs applaus als het toestel veilig aan de grond staat. Ik wil ons beroep niet ophemelen, maar in welke andere sector moet je je elke zes maanden opnieuw bewijzen via tests op de simulator en dreig je je licentie die je nodig hebt om te werken te verliezen?'

De piloten van Sabena dragen vandaag nog altijd de stempel van medeverantwoordelijkheid van het faillissement, omdat ze in de zomer van 2001 verschillende keren het werk neerlegden of dreigden te staken. Sabena liep zo zelfs een mogelijke participatie van British Airways mis. 'Maar wij wisten dat er van alles fout ging, daarom hebben we ook zo hard gevochten voor dat bedrijf.' De pilotenvereniging liet op eigen kosten een audit uitvoeren om de negatieve impact van de Zwitserse aandeelhouder op Sabena te bewijzen.

'Ja, wij hadden destijds veel invloed op de maatschappij en dat is nu niet meer het geval, ik vind dat spijtig. Vliegen is nog altijd de corebusiness van een luchtvaartmaatschappij en daarvoor heb je piloten nodig. Kijk, als destijds de DO (director operations) zijn mond opendeed, dan zweeg en luisterde iedereen. Nu is hij maar een van de andere managers, niet meer of niet minder dan een hr- of een financieel directeur.'



# de Sabena-piloten

combinatie van drang naar avontuur en harde financiële noodzaak, maakte dat de piloten van Sabena overal terecht zijn gekomen, **TOT IN TAHITI OF KOREA.** De ijzersterke reputatie van Sabena op het vlak van veiligheid hielp hen daarbij. Maar er zijn er ook die verkozen hier te blijven. Bij Brussels Airlines, de opvolger van Sabena, of bij budgetvlieger Ryanair.

GUIDO MEEUSSEN



© SORIE VAN HOOF

**J**an Ottenbourg werkt al negen jaar bij Air Tahiti Nui, als commandant op de viermotorige Airbus A340. Met zo'n toestel vloog hij ook al toen Sabena kopje-onder ging. 'Na het faillissement zocht ik negen maanden naar ander werk. Makkelijk ging dat niet want plots stonden alleen in ons land meer dan duizend piloten op straat. Bovendien vielen toen ook bij andere maatschappijen ontslagen.'

Toen hij in de zomer van 2002 aan de slag kon als tweede piloot, vlogen er al twaalf ex-Sabena-piloten bij Air Tahiti Nui. Nu zijn er dat nog vier. Voorts is er nog een Australiër. Air Tahiti Nui is de intercontinentale tak van Air Tahiti en telt vijf A340's in zijn vloot. Meestal is Ottenbourg een week of langer van huis. Zijn standaard vluchtplan ziet er dan als volgt uit: van Papeete naar Los Angeles in de Verenigde Staten; een dag later gaat het verder richting Parijs. Daar blijft hij dan één of twee etmalen om vervolgens weer in het vliegtuig te stappen in de omgekeerde richting.



## Jan Ottenbourg (39) Was 7 jaar Sabenien, vliegt nu voor Air Tahiti Nui

Of hij na Sabena veel minder verdiende? 'Ik heb niet veel moeten inleveren, euh, eigenlijk niets. Maar het leven is hier wel duurder dan in België.' Voor zijn vrouw was het niet zo eenvoudig een werkvergunning te krijgen, dat is intussen gelukt. 'Voor piloten ging dat destijds

vlotter omdat die er te kort waren.' Het gezin heeft twee dochters, van wie de tweede daar is geboren. 'De werkdruk is zeker niet verhoogd. Net als bij Sabena hebben we minstens twee, vaak drie dagen rust na een intercontinentale vlucht. Als ik naar Tokio vlieg, loopt dat zelfs op

tot vier dagen omdat we maar twee keer per week naar die bestemming vliegen.'

### JONGENSROOM

Jan Ottenbourg kreeg zijn opleiding aan de toenmalige Sabena-school, de BAS of Belgian Aviation School. In 1994 mocht hij voor het eerst postvatten in de cockpit als copiloot in een Boeing 737. 'Daarmee ging een jongensdroom in vervulling.' Daarna kreeg hij zoals bijna alle andere Sabeniens een omscholing naar Airbus, nadat het management, onder druk van de Zwitserse aandeelhouder Swissair, beslist had te switchen van de Amerikaanse constructeur naar Airbus. Na het faillissement hielden de meeste ex-Sabeniens contact via e-mail en later Facebook. 'Dat Sabena-gevoel is nooit helemaal verdwenen', verzekert hij.

Het ergste incident dat hij ooit meemaakte? 'Dat was nog bij Sabena. Een motor die uitviel twee uur nadat we vertrokken waren in Tokio. Op een A340 heb je er dan nog drie, dus we zijn probleemloos tot in Brussel gevlogen.'

## Danny\*

Was 10 jaar Sabenien,  
vliegt nu voor Ryanair

**H**ij vliegt voor Ryanair maar omdat die maatschappij haar personeel verbiedt met de pers te spreken, geven we deze piloot de fictieve naam Danny\*. Tot aan het faillissement vloog hij als commandant op de Boeing 737. 'Mijn laatste nettoloon bedroeg toen 3.700 euro, dat weet ik nog goed.' Net als zoveel andere collega's zat hij maanden werkloos thuis tot hij een telefoontje kreeg van een andere Europese carrier waar al tientallen Belgen aan de slag waren. 'Die kwamen zowel van Sobelair, als van City Bird en Sabena.'

Na een half jaar stapte hij over naar Ryanair, omdat hij zo in België kon blijven. Er werken nog altijd een 40-tal ex-Sabeniens bij de Ierse maatschappij, zegt Danny. 'Er doen veel verhalen de ronde over de Ieren, maar de arbeidsomstandigheden zijn best goed met gemiddeld vijf dagen werken en vier dagen vrij. Voor je familieleven en de gezondheid niet slecht', vindt Danny. Bovendien verdient hij er niet slecht, omdat het nettoloon nauwelijks afwijkt van het bruto, maandelijks houdt hij toch 3.500 à 4.000 euro over.

'En maak je geen zorgen, ook bij Ryanair komt veiligheid op de eerste plaats. Maar op de tweede staat kosten en niet stiptheid. Toen we een tech-

## Veiligheid is ook bij Ryanair de eerste prioriteit, maar dan komt kostenbeheer, nog voor stiptheid.

nisch defect hadden op een Spaanse luchthaven, moesten we wachten op een wisselstuk dat vanuit Dublin moest overgevoerd worden, terwijl het ook ter plekke in voorraad was. Maar duurder. Daardoor moesten de passagiers meer dan vier uur wachten.'

Overigens heeft Danny de traukjes van de Zwitsers om inkomsten van Sabena naar Swissair te sluisen aan den lijve meegemaakt. 'Ik herinner me een terugvlucht naar Brussel, waarop we slechts één passagier in business-class hadden. Toch kwam de cateringmaatschappij Gate Gourmet - een dochter van Swissair - aandragen met 24 businessmaaltijden voor 50 euro per stuk. Maar dat blad weigerde ik te tekenen.'

## Joel Gans (42)

Was 9 jaar Sabenien,  
vliegt nu voor Korean Air

**J**oel Gans maakte kort voor het faillissement deel uit van de harde kern van Sabena-piloten. Als bestuurslid van de beroepsvereniging lag hij mee aan de basis van de fameuze audit die aantoonde dat de Zwitserse aandeelhouder geld wegluisde uit Sabena. Toen Sabena verdwenen was, richtte hij samen met enkele lotgenoten BEAP op, waar een tijdlang honderden ex-Sabeniens lid van waren. 'We wilden een nieuwe luchtvaartmaatschappij uit de grond stampen. Maar politiek en industrie kozen voor het project van Etienne Davignon en Maurice Lippen, het latere Brussels Airlines.'

'Omdat ik mijn carrière niet in gevaar wilde brengen, ben ik in 2003 naar Azië getrokken en gaan vliegen voor het Taiwanese China Airlines, op een Airbus A330 en A340. Zowel professioneel als menselijk een boeiende ervaring, al was het maar door de cultuurschok: voor Sabena-piloten was vliegen een passie, hier een broodwinning net als elke andere job.'

De veranderende economische en politieke situatie in Taiwan, deed Joel Gans in 2007 kiezen voor Korean Air, de nationale luchtvaartmaatschappij van Zuid-Korea waar hij sindsdien als commandant op de A330 vliegt.

'Ook hier is er geen gedrevenheid en

## Voor een Sabena-piloot is vliegen een passie, hier in Azië is het een broodwinning als een andere.

de verhoudingen tussen de cockpit en het cabinepersoneel zijn ronduit kil.'

'Het feit dat er een strikt hiërarchisch systeem toegepast wordt, betekent dat piloten hier weinig of geen initiatief nemen. Ook al omdat de sancties niet mals zijn voor wie een vergissing begaat.' Dat gebrek aan passie en ambiance wordt wel gecompenseerd door een loon dat momenteel twee tot drie keer hoger is dan in België.

'Ik blijf het jammer vinden dat na de val van Sabena zoveel kennis is verdwenen naar het buitenland waar de lonen hoger lagen en de sociale lasten lager. Maar het is ook aan onze uitstekende opleiding te danken dat de Sabena-piloten wereldwijd makkelijk aan de bak zijn gekomen.'

Of nu meer op de kosten wordt gekeken dan vroeger? 'Bij Sabena bestond er ook al zoiets als 'low drag, low noise': letten op het brandstofverbruik en de lawaaihinder. Maar nu wordt voor elke route wel heel nauwkeurig berekend hoe snel je moet vliegen en hoeveel brandstof je nodig hebt.'

### KOP KOFFIE

'Als een commandant bij Sabena vroeger te horen kreeg dat hij tegen Mach 0.84 (Mach 1 is de snelheid van het geluid) moest vliegen, kon het gebeuren dat hij zei: 'Niks van, ik vlieg 0.86 en doe er maar 5 ton (brandstof) bij.' Dat is nu ondenkbaar. En nog: 'Vandaag starten we de APU (auxiliary power unit, de hulpmotor achteraan het vliegtuig die stroom genereert) pas op het laatste ogenblik om te besparen. Vroeger werd die bij wijze van spreke in gang gezet als de bemanning zin had in een kop hete koffie, nog voor de passagiers instapten. Wat werken voor Sabena extra leuk maakte, was dat je buiten Zuid-Amerika naar zowat elke plek in de wereld kon vliegen. Die tijd is voorbij.'

Maar als Erwin Van Humbeek na het gesprek rechtstaat, keurig in uniform, de kepie in de hand, klaar voor de foto-graaf, zie je hem lachen en denken: 'Ik heb toch het mooiste beroep van de wereld.'