

Crisis, hoezo crisis?

Het aeronautisch-didactisch optimisme van Huib Groeneveld



Daniëlle Pijnenburg en Huib Groeneveld.

"Er zijn de afgelopen jaren honderden vliegtuigen besteld in Seattle en Toulouse. De komende jaren gaat een golf vliegers met pensioen bij Martinair. En nog veel meer bij KLM. Er zijn gewoonweg jonge vliegers nodig binnenkort. Ondanks de economische teruggang. En ondanks de recente rampen. Als het tij maar even keert, groeit die luchtvaart bovendien weer als vanouds. Jonge vliegers moeten er komen. Wij leiden ze op. Bij Skyjob."

Aan het woord is Huib Groeneveld. Twintig jaar personeelschef bij Martinair, waarvan vele jaren rechtstreeks onder Schröder. Toen die vertrok, verliet ook Groeneveld het pand. Maar hij ging niet ver. Met zijn Skyjob pikte hij een aantal krenten uit de Martinair-pap, maar bleef wel binnen de holding. Ook letterlijk bleef hij in de buurt: op Schiphol-Oost. Aan de rondweg vinden we drie bedrijven onder één naam: een luchtvaartuitzendbureau, een dienstverlenend bedrijf in ziekte- en verzuimbeperving en een theorieschool voor beroepsvliegers. Daar kunnen ATPL, CPL en IR worden gehaald, samen goed voor het Europese JAA-certificaat.

Verband tussen drie bedrijven

Al lijkt het een toevallige combinatie, er zijn duidelijke verbanden tussen de verschillende onderdelen, vertellen Huib en Daniëlle. "Alledrie bedrijven houden zich bezig met 'human resources' in de luchtvaart, met luchtvaartmensen, zogezegd. Maar er is meer, praktischer kruisbestuiving. Zo kunnen we via onze uitzendpoot beginnende vliegers

alvast aan een baantje helpen binnen een luchtvaartorganisatie, zodat ze alvast ergens binnen zijn." Wat heeft dat voor voordeel? "Allereerst snuiven ze alvast de lucht van kerosine op", lacht Groeneveld. "Maar bovendien verdienen ze in een toepasselijke onderneming al een aardig centje, waardoor ze bijvoorbeeld bij een school hun twin-uren wat op kunnen schroeven, wat de kansen bij de sollicitatie later vergroot." Oké, maar zoiets kan op eigen gelegenheid ook. "Klopt, maar we hebben nog een derde pluspunt voor de piloot in spe. We zijn niet voor niks een facilitair bedrijf voor de luchtvaart. We hebben hier een enorme knowhow binnen de poorten. We weten vaak wat er speelt binnen luchtvaart-bedrijven, voor er ook maar iets naar buiten toe doordringt. Ik zeg het voorzichtig, maar daardoor kunnen we af en toe eens een tip geven aan onze leerlingen en oud-leerlingen." Een voorbeeld? "Hapag Loyd, daar werken we voor. De selectie en werving van stewardessen. Daardoor bouw je ook knowhow op, die je voor je school weer kunt

gebruiken. We spelen bijvoorbeeld de kennis over de Duitse markt door aan onze leerlingen en oud-leerlingen. Dat varieert van een uitgebreide cursus Duitse voorschriften en ATC, tot een compleet diepgaand overzicht van hoe de werving en selectie daar in de Bondsrepubliek werkt. Welke gesprekken moet je gaan voeren? Hoe verlopen de tests, hoe werkt de sollicitatieprocedure? Van onschatbare waarde voor iedereen die daar als vlieger aan het werk zou willen."

Kloof tussen ervaring en eisen

Voorkennis? "Hoe je het noemen wilt. De kwestie is dat er voor een afgestudeerde, of die nou bij ons vandaan komt of ergens anders, een enorm probleem ligt. Je papieren zijn betrekkelijke bijzaak. Je zit met je honderdvijftig uur in een single-engine-vliegtuig in de wachtkamer bij company's waar men eigenlijk alleen mensen wil hebben met minimaal zeshonderd uur op een zware twin. Tja, en dan heb je een probleem. Dat is trouwens al jaren zo. Vroeger stond dan de

Amerika-connectie open. Een paar jaar poststukken vliegen, of lokale lijntjes. Maar dat is ook minder geworden. Je kunt dus alle hulp gebruiken die je krijgen kunt. En, nogmaals, ik zeg het voorzichtig, soms, heel soms, kunnen wij wat van die hulp bieden." Geen garanties dus? "Zeker niet. In principe haal je bij ons dat papiertje en daarmee afgelopen. Wel een grote kans op slagen trouwens. Twee jaar achter mekaar hadden we 100% geslaagd, zij het met wat herexamens. Toch iets om trots op te zijn."

Slimme jongens en meiden

Wat is het geheim? "Er zijn allerlei krachten aan het werk in deze sector. De jeugd is slim, bijdehand en vaak beangstigend goed ingelicht. Er komen hier jongens binnen met kennis over pc's en cd-rom's waarvan bij de leraar de bek open valt. Die mensen moet ik tegemoet treden met regelgeving uit de vorige eeuw, en met presentielijsten van de NLA. Regeltjes, punten, procedures, voorschriften, kortom: ambtelijke gedoe. Want al staat de individuele NLA-functionaris volle-



Stewardessen voor de Luchtmacht

Daniëlle Pijnenburg: "We zijn een soort inloophuis geworden voor de hele sector. Leuk en enerverend, want je zit als een spin in het web. Mensen die gehoord hebben dat hun contract om de een-of-andere reden niet verlengd wordt, zitten soms een uur later al hier. Herintreders, daarin bemiddelen we ook ruimschoots. Stewardessen die er een tijdje uit zijn geweest, bijvoorbeeld om een kindje te krijgen en later weer willen gaan werken. We leveren ook nogal wat brancheverwante diensten: cursussen flight dispatch en flightsafety, selectie en opleiding van stewardessen voor derden. Zoals bijvoorbeeld voor Hapag-Loyd, maar ook bijvoorbeeld voor de DC10's van de Luchtmacht, de toestellen zijn niet alleen ex-Martinair, de cabinecrew soms ook. Deze worden ingezet voor het in de lucht bijtanken van straaljagers. Worden er troepen mee vervoerd, wat ook kan, dan worden via Skyjob stewardessen ingezet voor de verzorging en de flightsafety van de militairen of hoogwaardigheidsbekleders die ermee vervoerd worden. "Bijzondere, uitdagende bestemmingen, en iets heel anders dan Benidorm."

dig open voor vernieuwing, de organisatie als zodanig is ouderwets gekleurd. Daar zit frictie. Die kennen we en daarop proberen we in te spelen."

Is dat het enige? "Nee! Wij moeten die mondige leerlingen de leraren aanbieden die bij hun mentaliteit passen. Dat kan geen man zijn met een krijtje en een schoolbord. Zelfwerkzaamheid, projectonderwijs, studeren in groepen, die kant moeten we op. Die kant is het onderwijs elders al op. De luchtvaart moet volgen. Daar heeft Jan Cocheret laatst een heel stuk over geschreven in *Piloot & Vliegtuig*. Wij hebben bijvoorbeeld onlangs onze leerlingen enkele dagen het bos ingestuurd, om aan mekaar te wennen, in het kader van de multi-crew. Een interessante ontwikkeling. Het heeft wat tijd gekost, maar het betaalt zich zeker terug."

Samenwerking

Wat is er nog meer nodig? "Samenwerking. We krijgen klappen, we moeten samen sterk staan. Daarom leggen we momenteel contacten met een bedrijf als IFTC, een soort broker tussen Europese

maatschappijen en aankomende vliegers. Wij zien aan twee kanten die behoeften, en de enorme kloof daar tussen. Daar kunnen we gebundeld een rol in spelen, als praktijk- en theorieopleiders. Dat verhaal vertel ik in kleiner verband ook: een maatschappij kan zich niet permitteren om alleen maar eisen te stellen; ze moeten ook jongeren de kans geven, ook al kost dat wat inspanning. Samenwerking is nu essentieel. Ook als het om het werven van leerlingen gaat. Waarom niet een hangar op Lelystad huren, en met de hele sector jonge mensen met hun ouders uitnodigen, en eens een dagje besteden aan een toekomst in de luchtvaart? Dat schept duidelijkheid en dat geeft alleen maar positieve pr voor al onze opleidingen. Maar zoiets moet je samen doen. Dan krijgt het kracht, en objectiviteit."

Mike wil een skyjob

Mike Rodenburg (21) poetste op zijn zestiende als vakantiewerk vliegtuigen. En plotseling wist hij het: hij wilde piloot worden. Vijf jaar later studeert hij daarvoor bij Skyjob. "Ik ben een zogenaamde

modulaire student", vertelt hij. "Na de theorie heb ik nog de vrije keuze waar ik m'n praktijk ga doen. Dat bevalt me wel, want er zijn zoveel factoren die nog kunnen veranderen, ik wil mezelf niet vastleggen." En de keuze voor Skyjob? "Ik heb bewust voor een dagopleiding gekozen. Ik wil er in één jaar klaar zijn. En dat kan hier. De sfeer is niet formeel, maar toch wordt er een lekker hoog tempo aangehouden. Goeie leraren ook, die dingen helder neer kunnen zetten, zodat je het in één keer begrijpt. Het hoge slagingspercentage is natuurlijk ook aantrekkelijk." Wat straks? "Het liefst kom ik terecht op een zakenjet, want dan maak je doorgaans lekker veel starts en landingen. En als ik dan toch mag kiezen, dan wordt het een Citationjet." Mike Rodenburg weet wat hij wil. Hebt u misschien iets voor 'm?

Zijn e-mail is:
mike_rodenburg@hotmail.com



Voor meer informatie:

Skyjob
Tel.: (020) 601 18 94
Fax.: (020) 601 19 10