

## Afscheid van 'knus werkpaard'



Stewardess Agnes Jubithana zal de 'huiselijke' Fokker 70 missen.

MARCO OKHUIZEN



Piloot Alex Visser.

MARCO OKHUIZEN



Een Fokker F II in 1925.

HOLLANDSE HOOGTE / MARIA AUSTRIA INSTITUUT

### SCHIPHOL

Na 97 jaar neemt KLM volgende week afscheid van de laatste Fokkers. En dat leidt tot weemoed bij het KLM-personeel. „Je vliegt toch in een stuk Nederlandse trots

rond, zo voelt dat.”

SANDER VAN MERSBERGEN

Voor de leek is een vliegtuig een vliegtuig, of het nou een Boeing, een Airbus of een Fokker is. Hij heeft genoeg of te weinig beenruimte, brengt je van A naar B en zolang het toestel ook weer veilig landt, is het wel gezegend.

Kom daar bij Agnes Jubithana niet mee aan. Zeker niet als het over de Fokker 70 gaat. Neem alleen al het 'dansje' dat de 28-jarige KLM-stewardess elke vlucht doet voor vertrek, de veiligheidsinstructies voor de passagiers dus. „Bij andere vliegtuigen zit de nooduitgang achter in het toestel”, zegt ze, terwijl ze routineus haar handen strekt en spreidt. „Dan wijs je dus naar achter, als je naar de nooduitgang wijst. Maar bij de Fokker zitten de motoren aan de achterkant van het vliegtuig, daar is dus geen ruimte voor de nooduitgang. Dus moet je naar het midden wijzen.”

Het dansje van Agnes kan binnenkort in de doos met mooie herinneringen. Nog tien dagen, en dan verlaat de laatste Fokker de hangars van de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij. Het markeert het einde van 97 jaar Nederlandse luchtvaartgeschiedenis. Zo lang gebruikte de oudste vliegmaatschappij ter wereld die nog onder eigen naam vliegt - KLM dus - de toestellen van het al even legendarische Fokker, de vliegtuigbouwer die in 1996 ter ziele ging.

„Het zat eraan te komen, maar het doet me toch wel wat”, zegt Jubithana, die zelf nog op het schoolplein rondhuppelde toen het laatste Nederlandse vliegtuig gebouwd werd. „Je vliegt toch in een stuk Nederlandse trots rond, zo voelt dat. De Fokker heeft een huiskamergevoel, meer dan andere

toestellen. Het is lekker knus. Die twee rijen, een met twee stoelen en een met drie, mooi toch?”

Dat de stewardess niet de enige is met een warm gevoel bij de Fokker 70, blijkt wel uit de massale belangstelling voor de laatste zes lijnvluchten die de Fokkers op 28 oktober doen. Omdat veel fans er op die dag bij wilden zijn, maakte KLM de exacte tijden van de laatste vluchten al begin september bekend. De allerlaatste vlucht is een symbolische; die vertrekt vanuit Londen en landt om 20.30 uur op Schiphol. De eerste commerciële KLM-vlucht met een Fokker, type II, vertrok op 15 september 1920 juist richting Londen. De cirkel is dus rond.

Alex Visser is er de man niet naar om daar heel melancholisch over te doen, daar is de 37-jarige piloot net iets te keurig en professioneel voor. Toch leidt het vertrek van de Fokker tot weemoed bij de Leidenaar, die nooit in een ander 'merk' vloog. „Het zijn de werkpaardjes van Cityhopper”, zegt hij liefkozend. „Ze maken zes tot zeven vluchten per dag. Dat is echt heel veel.”

### Echte actie

De toestellen kunnen 2.500 kilometer aaneengesloten vliegen en blijven daarom binnen Europa. Voor een piloot is dat heel leuk, vertelt Visser. „Je hebt de echte actie van het vliegen: vaak opstijgen, vaak landen. Vanuit de Fokker heb ik Europa goed leren kennen.”

Over klein gesproken: in de Fokkers is de afstand tussen piloot en passagiers maar enkele meters, en dus valt er altijd wel wat te kletsen. „Een keer vroeg een passagier ons waar het bovendek zat. We vragen ons nog steeds af of hij een grap maakte.”

Hij zal de Fokkers missen. Tegelijk snapt Visser dat de tijd voortschrijdt, en dat KLM daarin meegaat, door de toestellen in te ruilen voor Braziliaanse Embrears. „Die zijn zuiniger en dus goedkoper en beter voor het milieu." Maar vergis je niet, zegt Visser. De Fokker 70, die tussen 1993 en 1997 in productie was, 'vliegt als een scheermes'. „Er gaan kabels rechtstreeks van de stuurkolom naar de roeren aan de achterkant. Tegenwoordig zitten er computers tussen, maar bij de Fokker niet. Als piloot kun je het toestel daardoor heel direct aansturen."

Op de grond werpen Hans Werner en Bas Klop nog eens een blik op de blauwe Fokker. Vol hartzeer. „Hiermee komt toch een einde aan een heel bijzondere periode", zegt Werner, bij Cityhopper verantwoordelijk voor het vlootonderhoud. „Bij ons lopen nu nog mensen rond die tot het faillissement voor Fokker werkten. De samenwerking tussen KLM en Fokker was altijd ontzettend goed. We hielpen elkaar echt met de ontwikkeling van het product. Het is met buitenlandse bedrijven toch anders."

De innige band zorgde voor kwalitatief goede toestellen. „Ze kunnen zo nog tien jaar mee. Daarom is het wel een fijn idee dat ze niet naar de schroot gaan, maar dat ze aan andere maatschappijen verkocht zijn. Ze vliegen uit naar Afrika, Zuid-Amerika en Azië."

Maar ja, in Nederland zien we Fokker niet meer terug. Er is een troost, zegt Bas Klop, die bij Cityhopper over de vluchtoperatie gaat. In elk vliegtuig dat tegenwoordig de fabriek uit rolt, zit een beetje Fokker. Soms letterlijk, omdat het bedrijf voortleeft in Fokker Technologies, dat technieken en onderdelen levert. En soms figuurlijk, omdat Fokker als vliegtuigbouwer een lichtend voorbeeld was.

Klop: „Neem de nieuwe Em-brears. Die hebben een heel 'cleane' cockpit. Dat is rechtstreeks

geïnspireerd op het dark cockpit-principe van Fokker, het idee dat lampjes alleen branden als er iets aan de hand is. Dat was destijds baanbrekend."

### Duimpje omhoog

Stewardess Agnes loopt nog één keer door het smalle gangpad - voor het laatst. Ze loopt naar haar vaste plekje, de klapstoel bij de ingang. Daar zat ze bij elk vertrek en elke landing. „Van hieruit kun je precies je collega zien, achter in het toestel. Snel nog even naar elkaar kijken, en dan, als alles in orde was, een duimpje omhoog."