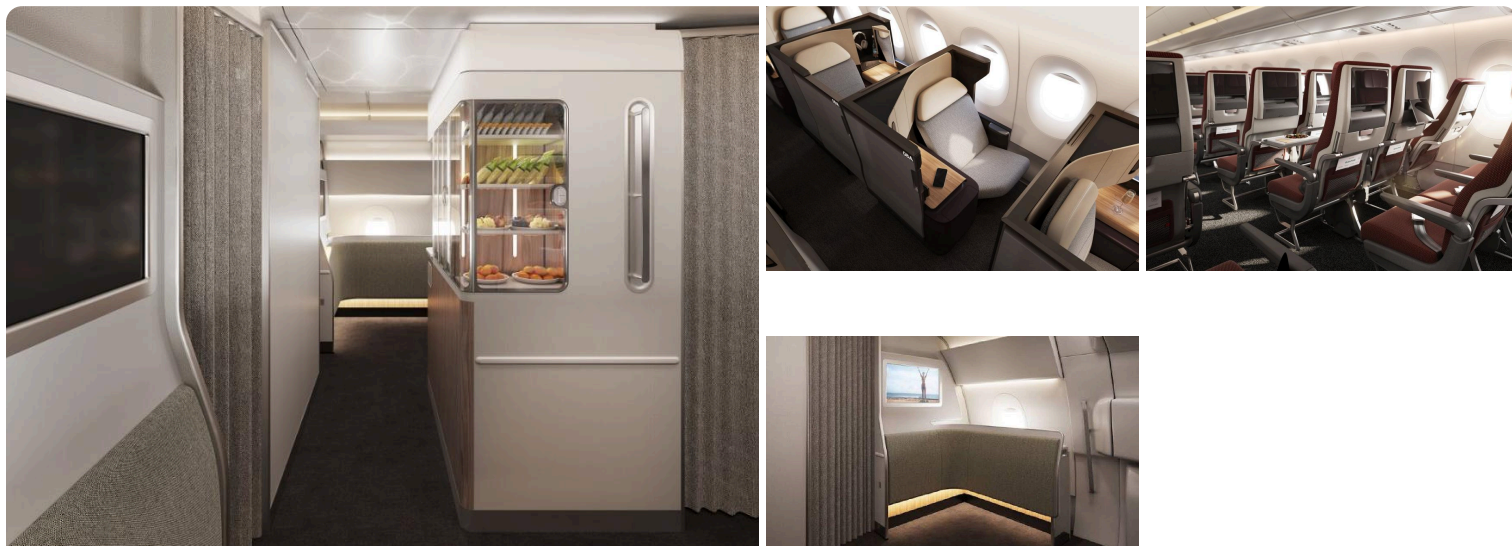


Langste lijnvlucht ooit komt eraan: straks kunnen we met 'vliegende wellness' in één ruk naar Australië



Volgend jaar start de Australische maatschappij Qantas met de langste lijnvluchten ooit. In ruim 20 uur gaat het non-stop van Europa naar Sydney, mét een kleine fitnessruimte en anti-jetlaglichten aan boord. Zet Project Sunrise de nieuwe standaard voor verre reizen?

Een minifitnessruimte. Dat is misschien wel het opmerkelijkste deel van het interieur van de vliegtuigen waarmee de Australische luchtvaartmaatschappij Qantas straks rechtstreekse vluchten tussen Sydney en Londen gaat uitvoeren. Met meer dan 20 uur wordt het de langste lijnvlucht uit de mondiale burgerluchtvaart. En om de passagiers niet te laten verpieteren heeft Qantas zijn Project Sunrise voorzien van een wellnessruimte. Er komen met water en frisdrank gevulde koelkasten, een op heuphoogte aangebrachte handrail, maar vooral een videoscherm waarop work-outoefeningen worden voorgedaan om de doorbloeding van de spieren op peil te houden.

"De passagiers worden met verlichting gestaag voorbereid op de tijdzone op de plaats van bestemming. Zelfs de tijdstippen van de maaltijden en de inhoud ervan worden daarop afgestemd."

Het duurt nog een jaar voor de eerste passagiers in Sydney kunnen boarden en bijna 18.000 kilometer verder in de Britse hoofdstad kunnen uitstappen, maar de vlucht is nu al de meest geanticipeerde in de luchtvaartsector. De eerste testvluchten, die in juni plaatsvonden, werden door meer dan 3,6 miljoen liefhebbers live gevolgd op de trackingsite Flightradar24. Daarmee hoorden ze bij de meest gevolgde vluchten aller tijden.

Die belangstelling is niet vreemd. De nieuwe route van Qantas is veel meer dan een wedstrijdje verplaatsen tussen luchtvaartmaatschappijen. Het huidige record van Singapore Airlines (15.350 kilometer voor de vlucht van Singapore naar New York) gaat wel uit de boeken, maar dat is hier bijna een detail. Project Sunrise heeft volgens optimisten de

potentie om het langeafstandsvliegen definitief te veranderen en wellicht zelfs de structuur van intercontinentale vluchten op de schop te nemen. Dit is een laboratorium voor langeafstandsvluchten.

Voor Australiërs moet de route 's lands grootste frustratie milderen: dat het zo ver van de rest van de westerse wereld ligt. Qantas-CEO Vanessa Hudson spreekt over 'de volgende grens' en 'het herdefiniëren van het begrip afstand'. Ze verwijst er graag naar dat de eerste vlucht van Australië naar Londen in 1947 nog zeven tussenstops en vier dagen vergde, maar dat bij elke vliegtuiggeneratie sindsdien een tussenstop sneuvelde, met deze rechtstreekse vlucht als ultiem doel. Die levert een tijdswinst van vier tot zes uur op tegenover een vlucht met één overstap.

180.000 liter kerosine

Tot nu reizen de meeste Europeanen en Amerikanen van en naar Australië via een van de superhubs van Emirates, Qatar Airways of Etihad Airlines in de Golf of via Singapore. Alleen al vanuit Londen gaat het op beide routes samen om meer dan 12.000 passagiers per week. Er is wel één rechtstreekse vlucht van Australië naar Europa. Maar die gaat van de uiterst westelijke stad Perth naar Londen, waardoor veruit de meeste passagiers - die de Oost-Australische steden Sydney of Melbourne als bestemming hebben - alsnog minstens één keer moeten overstappen. Perth-Sydney duurt al snel vier tot vijf uur.

"Hoewel Qantas pas in februari met de ticketverkoop begint, gaan analisten ervan uit dat een rechtstreekse vlucht van Australië naar Europa minstens 20 procent duurder zal zijn dan die met één overstap. "

De laatste stap - van één stop tussen Londen of New York en Oost-Australië naar non-stop - bleek behoorlijk groot. Het grootste probleem was het ontbreken van een vliegtuig dat een dergelijke monsterlijke afstand aankon. De grote vliegtuigbouwers begonnen er niet uit zichzelf aan, waardoor Qantas bijna tien jaar geleden een prijsvraag uitschreef: wie een geschikt toestel kon leveren, was meteen verzekerd van de afname van twaalf exemplaren, beloofden de Australiërs.

Ook dat bleek een weinig aantrekkelijk aanbod, want alleen Airbus hapte toe. Dat wilde wel een versie met een extreem ver bereik maken van zijn intercontinentale A350-toestel. Dat is een van de populairste langeafstandstoestellen. De krachtigste versie, de A350-1000, kan maximaal 15.000 kilometer vliegen. Dat is ver genoeg voor de meeste langeafstandsvluchten, maar niet genoeg voor de meer dan 20.000 kilometer die een toestel in zijn mars moet hebben om met enige marge van het toeristische en zakelijke hart van Australië naar Europa of de Amerikaanse oostkust te vliegen.

Speciaal voor Qantas ontwikkelde Airbus de A350-1000ULR, waarbij ULR voor Ultra Long Range staat. Omdat de A350 al een hyperefficiënt toestel is, moest Airbus paardenmiddelen van stal halen om het bereik nog op te rekken. Het vliegtuig kreeg een hoger plafond om het stijver te maken, zodat het een extreem lange vlucht aankon. Maar nog veel belangrijker zijn de brandstoftanks. Een 'normale' A350 heeft tanks waarin tot 160.000 liter kerosine kan worden opgeslagen, maar voor de ULR was nog eens 20.000 liter extra nodig. Die capaciteit is uiteindelijk gevonden in de romp van het toestel.

Dure tickets

Dat extra volume en gewicht van de brandstof vormt meteen de grootste bedreiging voor de rechtstreekse vlucht. 'Puur bedrijfseconomisch geloof ik er niet in', zegt Wouter Dewulf, een luchtvaarteconoom van de Universiteit Antwerpen. 'Omdat je meer brandstof moet meenemen, heb je minder plaats over voor passagiers en vracht, die geld opleveren.

Zeker op de routes naar Oost-Azië en Australië gelden hoge tarieven voor luchtvracht, waardoor ze voor de meeste huidige vluchten een belangrijk onderdeel van het verdienmodel zijn.'

Terwijl een klassieke Airbus A350 tot 400 passagiers kan vervoeren, is er in de ULR-toestellen van Qantas plaats voor niet meer dan 238 - bijna de helft minder, om vooral voor business- en first class meer ruimte te hebben en omdat de brandstoftanks zoveel plek innemen.

"Gaan mensen de meerprijs betalen? Volgens mij vinden de meesten het helemaal niet zo erg om halverwege zo'n verre reis even de benen te strekken tijdens een tussenstop." - Wouter Dewulf (Luchtvaarteconoom Universiteit Antwerpen)

Daarnaast is er voor de extreem lange vluchten van Qantas veel personeel nodig. Per vlucht zijn er 4 piloten, die elkaar in shiften aflossen, en 14 cabinepersoneelsleden - op een standaardvlucht zijn er 3 piloten en 11 crewmembers. Voor hen is achterin het toestel in een ingenieuze ruimte met acht bedden voorzien.

Door de hogere personeelsbezetting, de lagere vrachtcapaciteit en de reductie van het aantal stoelen zal een ticket voor een rechtstreekse vlucht tussen Australië en Europa of de Amerikaanse oostkust fors meer kosten dan een voor een vlucht met één overstap. Hoewel Qantas pas in februari met de ticketverkoop begint, gaan analisten ervan uit dat een rechtstreekse vlucht minstens 20 procent duurder zal zijn dan die met één overstap. Die kost in economy minstens 1.500 euro voor een retourvlucht.

Dewulf vraagt zich af of passagiers bereid zijn 'die meerprijs te betalen voor een redelijk beperkte tijdswinst van een paar uur'. Ook denkt de luchtvaarteconoom dat de lengte van de vlucht veel potentiële klanten kan afschrikken. 'Volgens mij vinden de meeste mensen het helemaal niet zo erg om halverwege zo'n verre reis even de benen te strekken tijdens een tussenstop.'

Is het wel gezond?

Met het strekken van die benen raakt Dewulf aan misschien wel het belangrijkste bezwaar tegen ultralange vluchten: zijn ze wel gezond? Op reguliere langeafstandsvluchten is het voor passagiers vaak al een uitdaging om voldoende gehydrateerd te blijven en de bloeddoorstroming van de ledematen op peil te houden.

Qantas gaf meer dan tien jaar geleden al de opdracht aan de Universiteit van Sydney om te onderzoeken wat de effecten van non-stopvluchten naar Europa en de Amerikaanse oostkust zijn en vooral hoe ze tot een minimum beperkt kunnen worden.

Tien jaar onderzoek leverde vooral de vaststelling op dat het menselijk lichaam niet gemaakt is om 20 uur in een cabine onder hoge druk te zitten en in ijlt tempo liefst tien tijdszones te doorkruisen. Zelfs wie tijdens de vlucht regelmatig water drinkt, loopt in de droge cabinelucht een zeker risico op uitdroging. Hoewel de lucht in de cabine continu gefilterd wordt met de beste HEPA-filters, zitten passagiers de hele tijd in dezelfde, gerecycleerde lucht. Dat treft iedereen: van mensen met een eersteklasticket van 20.000 dollar tot de budgetreiziger in economyclass.

"Tien jaar onderzoek leverde vooral de vaststelling op dat het menselijk lichaam op zich niet gemaakt is om 20 uur in een cabine onder hoge druk te zitten en in ijlt tempo liefst tien tijdszones te doorkruisen. "

De universiteit concludeerde dat zeker op ultralange vluchten 'welzijn geen luxe, maar een noodzaak is'. Dat Qantas daarin meegaat, blijkt het duidelijkst uit de 'wellnessruimte' die de luchtvaartmaatschappij tussen economy en premium economy installeert. Terwijl reizigers op reguliere vluchten zoveel mogelijk ontmoedigd worden om hun zitplaats te verlaten, worden ze er op de vluchten tussen Sydney en Londen net toe gestimuleerd. De non-alcoholische dranken in de koelkasten zijn bovendien vrij beschikbaar. De reizigers in business- en first class hebben sowieso meer beenruimte en kunnen hun zitplaats in hun eigen compartiment verlaten.

Het universitair onderzoek wees ook uit dat niet zozeer de lengte van de vlucht een probleem is, maar wel het licht. Dat is daarom het speerpunt van het welzijnsbeleid van Qantas op de lange vluchten geworden. Tijdens de vlucht is het vrijwel continu nacht. Dat geeft de luchtvaartmaatschappij de mogelijkheid om het lichtregime in het toestel volledig te controleren. Op basis van de klassieke 24 uursklok van het menselijk lichaam worden in het toestel twaalf verschillende verlichtingsschema's gebruikt, zoals voor zonsopgang, zonsondergang en ontwaken. Op die manier worden de passagiers met de verlichting gestaag voorbereid op de tijdszone op de plaats van bestemming. De tijdstippen van de maaltijden en de inhoud ervan worden daarop afgestemd. Dat alles moet ertoe bijdragen dat passagiers langer en dieper slapen tijdens de vlucht.

Statussymbool

Uit proefvluchten van meer dan 20 uur blijkt dat het effect van de aangepaste verlichting is dat passagiers in ieder geval de eerste twee dagen na de landing alerter zijn dan anders en dat de jetlag sneller wordt verteerd. Als die verlichting en bewegingsprogramma's hun vruchten afwerpen, is het een kwestie van geduld voor andere luchtvaartmaatschappijen de maatregelen tijdens hun eigen, kortere, langeafstandsvluchten zullen introduceren.

Maar dat wil nog niet zeggen dat ultralange vluchten weldra gemeengoed worden. Turkish Airlines is op dit moment de enige andere luchtvaartmaatschappij die naast Qantas interesse heeft getoond in de nieuwe versie van de Airbus A350.

Qantas is ervan overtuigd dat de nieuwe rechtstreekse vluchten het beursgenoteerde bedrijf - waarvan de aandelen versnipperd zitten over tal van partijen - 400 miljoen Australische dollar (244 miljoen euro) extra operationele winst zullen opleveren. Maar dat is voor een groot deel te danken aan de unieke locatie van Australië: de nieuwe toestellen kunnen naar veel bestemmingen worden ingezet, terwijl ze voor maatschappijen uit Europa, Noord-Amerika en het Midden-Oosten enkel zinvol zijn voor vluchten op Oceanië.

'Project Sunrise is voor Qantas bovendien een statussymbool, zoals de supersonische Concorde dat vorige eeuw voor British Airways en Air France was', zegt Dewulf. 'En zo'n symbool heeft ook een marketingwaarde.'

Bas Kurstjens