

Zürich Kloten. Naast me op het platform staat een man die de roll-in van Swiss' nieuwe A330-300 wel erg gespannen gadeslaat. Hij maakt nu en dan een foto, maar lijkt geen journalist. Terwijl een Italiaanse smartlap door de hangar schalt en de brandweer regenboogfonteinen sproeit, zie ik 's mans mondhoeken wat geëmotioneerd bewegen.



Designer's

De A330-300 van Swiss bevat opvallende interieuriteiten

Ik vraag uit welken hoofde hij hier vertoeft. "I have worked for four years - day and night - on the interior of this airplane", antwoordt hij plechtig: "This is a great moment for me. May I introduce myself? I'm Patrick Lindon."

Wow, dit is dé man. Het is de designer die door (beroemde) Tyler Brule - journalist, publicist en oprichter van het designblad Wallpaper - in 2001 werd voorgesteld aan Swiss,

om de look-and-feel van de nieuwe airline mede te bepalen. Swiss was opgerezen uit de puinhopen van Swissair en gedeeltelijk gebaseerd op het redelijk goed functionerende Crossair. Had er natuurlijk behoefte aan om alle stof en puin van zich af te schudden.

Lindon ontwikkelde vervolgens voor deze feniks een opmerkelijk ruimtebesparende Eclipse-seat. Swiss was er zo verguld mee, dat hij ook de opdracht kreeg om het meubilair van Swiss' nieuwe A330-300 te ontwikkelen. Daarvoor ontwierp Lindon zeer vernieuwend meubilair en een hele serie andere interieurelementen. De roem van de nieuwe flatbed seat snelde hem met name vooruit.

Toeval

Die stoel zit in het toestel dat voor onze neus staat. Een uurtje later, als de rij belangstellenden wat uitgedund is, dring ik door tot de business en de first class van de nieuwe A330-300. Patrick Lindon ziet me aankomen, stelt me als een oude vriend aan twee collega's voor.

De stoel is door Lindon namelijk ontwikkeld samen met Thompson Aero Seating, het vroegere Thompson Solutions en mevrouw Caroline Flueler, verantwoordelijk voor de stof-



De man van luchtvaartnieuws.nl neemt het er weer eens van.



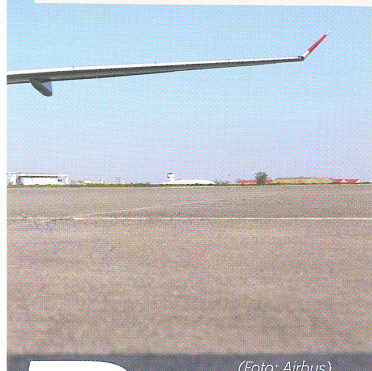
Patrick Lindon, aircraft interior designer.

jes en de kleurtjes, oneerbiedig gezegd.

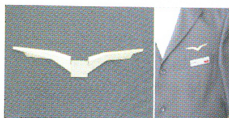
Vervolgens laat Lindon me uitgebreid zien hoe zijn uitrekstoel werkt. Collega Niek Vernooy van het onvolprezen luchtvaartnieuws.nl fungeert als proefkonijn. Eén druk op de knop

Vijf meter en veertig passagiers meer

De Swiss A330-400 is wat langer dan de '200' en wordt aangedreven door twee RR Trent 772B EB-motoren. In totaal heeft het toestel 236 zitplaatsen, verdeeld over 183 economy, 45 business en acht first class.



(Foto: Airbus)



Crewbadge.

Twee leden van de crew, enigszins aangedaan. Het splinternieuwe toestel vertrekt dezelfde dag nog naar New York.



BUS



Met die vijf meter extra lengte past de staart er net niet in.

en Nieks voeten verdwijnen in een donkere holte voor hem. De stoel schuift helemaal door naar voren, tot de inzittende volledig horizontaal gestrekt ligt.

Een slim ontwerp, want het hele knop-

pen-, kleppen- en klappenboeltje van de persoon ervóór zijn verwerkt in de omlijsting van deze smalle voetentunnel. Languit liggen is nu mogelijk, zonder dat daarvoor al teveel kostbare ruimte ingeleverd hoeft te worden.

Ik kan het ter plekke natuurlijk geen acht uur uitproberen, maar het lijkt me een vondst. Want juist het feit dat je nèt niet helemaal gestrekt kunt gaan maakt lange (nacht)vluchten zo vermoeiend. De getrapte plaatsing van de revolutionaire 100% ligstoelen is daarom een unicum, dat wel eens navolging zou kunnen vinden. Zeker als het beschikbaar komt in andere ruimten dan de toch al steeds schaarsere first class. We verlaten het ontwerpertrio. Aardige, enthousiaste mensen. We denken in termen van vliegtuigen meestal aan de meesterstukjes die er op motoren- en avionica-gebied geleverd worden, maar ook op dit terrein wordt er ongelooflijk goed nagedacht.

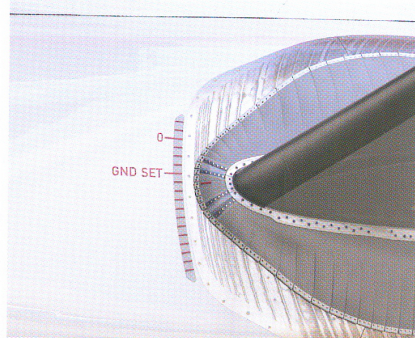
Dat blijkt ook wel in de first class, waar we vervolgens heen schuifelen. Een slimme vergadertafel, een breedbeeld tv-scherm en een futuristische plek voor de purser. Leuk allemaal, maar niet van de magnitude van die slaapstoel. Bovendien doet een dergelijke luxe in deze economisch benarde tijden toch wat al te wuft aan.

Perfectie

Dat stipt ook Swiss CEO Christof Franz in zijn praatje aan. Hij benadrukt dat het toestel gericht is op de wat beter betalende transoceanische passagier en verzekert ons dat die heus wel in groten getale terug zal keren. De rest van de toespraak wordt gehouden door een lokale variant van gemeentesecretaris Hekking

(u weet wel, die grandioze creatie van Kees van Kooten), die het bestaat om op de vliegtuigtrap met chocoladerepen en Victorinox-messen te gaan zwaaien. Heeft zeker opdracht om de lokale Wirtschaft in het zonnetje te zetten, maar deze lulligheid doet die economie zeker geen goed.

Ik wandel daarom maar eens naar de sierlijke staart van deze Airbus, waar interessantere dingen te beleven zijn. De elevator trim staat precies één graadje onder GND SET. Ik wijs de chef-vlieger, toevallig ook daar aanwezig, op deze onvolkomenheid. En haal aan dat we hier wèl in het perfectionistische Zwitserland zijn en niet te gast bij Air Zimbabwe. De man lacht en is verwonderd. "Raar! Die stand staat niet op het trimwiel vermeld! Ik ga er eens in duiken hoe dat zit!" Een heel eerlijk antwoord. Maar voor mij te laat. Misschien is er een NL-Airbus vlieger die hier op kan antwoorden? ✉



De elevator trim staat precies één graadje onder GND SET.