

WINGSWORLD

HERPA WINGS MAGAZINE



PLUS:
XL-Poster
zum Sammeln!
for you to
collect!

STOPOVER

Alaska Airlines: Brücke in den hohen Norden
Bridge to the far north

Boeing 787: Traumpremiere für den „Dreamliner“
Dream premiere for the "dreamliner"

A380: Generalprobe für einen Giganten
Trying and testing the giant



Photo: Alaska Airlines

◀ Brücke in den hohen Norden

Es gibt wohl nur wenige Teile der Erde, an denen Luftverkehr so sehr herbeigesehnt wurde wie in Alaska. Auch heute noch sind weite Teile des Bundesstaates nur über den Luft- oder Seeweg erreichbar. In diesem Jahr feiert die Alaska Airlines ihren 75. Geburtstag. Spätestens seit der Flugsellschaft ab 1980 ihre Leitwerke mit dem berühmten Eskimo zierte, ist sie auch international bekannt.

◀ Bridge to the far north

There were probably few parts on earth where air traffic was so yearned for as in Alaska. To this day, wide parts of the US state are only accessible by air and sea. This year, Alaska Airlines celebrates its 75th anniversary. However, only since the airline has been decorating its tail units with the famous Eskimo, has the world's public really sat up and taken notice.

▶ Traumpremiere für den Dreamliner

Die Boeing 787, das erste Verkehrsflugzeug, das hauptsächlich aus Kohlefaser-Verbundstoff hergestellt wird, ist eine Revolution im Flugzeugbau. Schon jetzt liegen für die 787 mehr Bestellungen vor als je zuvor für ein Flugzeug, das noch nie geflogen ist. Am 8. Juli 2007 präsentierte Boeing das spektakuläre Flugzeug erstmals der Weltöffentlichkeit. WingsWorld war beim „First Rollout“ in Seattle dabei.

▶ Dream premiere for the dreamliner

The Boeing 787, the first aircraft mainly made from composite materials, is a revolution in airplane manufacturing. The 787's order book is bigger than any brand new aircraft has ever boasted. On July 8, 2007, Boeing premiered the spectacular airplane under the world's gaze. WingsWorld witnessed the "first rollout" in Seattle.



Photo: Andreas Spaeth

HERPA WINGS

03 Editorial

18 Zehn Jahre WingsWorld
Ten years of WingsWorld

42 WingsWorld Inflight Sale

58 Wählen Sie die Club Edition 2008
Elect the club edition 2008

60 Neuheiten November / Dezember 2007
New releases November / December 2007

72 Last Minute

STOPOVER

06 Alaska Airlines: Brücke in den hohen Norden
Alaska Airlines: Bridge to the far north

26 A380: Generalprobe für einen Giganten
A380: Trying and testing the giant

36 Quartette: Airport in der Hosentasche
Top Trump: An airport in your pocket

45 Das ABC der Aeronautik
The ABCs of aeronautics

STOPOVER Alaska Airlines

ALASKA AIRLINES

Brücke in den hohen Norden

Bridge to the far north





Fünf Boeing der Alaska Airlines fliegen heute in Sonderbemalungen. Die 737-400 mit der Registration N782AS dürfte als „fliegender Lachs“ wohl eine der gelungensten sein.

Today, five Alaska Airlines Boeings fly in special liveries. The 737-400, registered N782AS is probably one of the most attractive as the “flying salmon”.

Photos: Alaska Airlines

STOPOVER Alaska Airlines



Sehr leistungsfähig, aber schwer zu fliegen waren die zahlreichen Curtiss C-46 „Commander“, die Alaska Airlines in den fünfziger Jahren einsetzte, um die vielen abgelegenen Ortschaften zu versorgen.

Very capable but difficult to fly – the numerous Curtiss C-46 “Commander” airplanes, which Alaska Airlines operated in the 1950s to supply the many remote villages.



Außencheck an einer Twin Otter auf dem beschaulichen Flughafen der Hauptstadt Juneau, die nur auf dem See- und Luftweg zu erreichen ist.

External check on a Twin Otter at the contemplative airport of the capital Juneau, which is only accessible by sea or air.

Spätestens seit die Airline ab 1980 ihre Leitwerke mit dem berühmten Eskimo ziert, ist Alaska Airlines auch international bekannt. In diesem Jahr wird die Fluggesellschaft aus dem größten und nördlichsten Bundesstaat der USA 75 Jahre alt. Ein Porträt von Fritz Gratenau.

Sitz der Airline aus dem hohen Norden der USA ist nicht etwa Anchorage, die größte Stadt Alaskas, sondern das über 2.000 Meilen (mehr als 3.200 km) südlich gelegene Seattle im US-Bundesstaat Washington. Das hängt zweifellos mit der Geschichte des 49. und gleichzeitig nördlichsten wie westlichsten, größten, aber auch eines der bevölkerungsärmsten Bundesstaaten der USA zusammen. Bis 1867 gehörte das völlig unerschlossene, unwirtliche Gebiet am Polarkreis noch zum russischen Zarenreich und wurde dann für 7,2 Millionen Dollar an die Vereinigten Staaten von Amerika verkauft. Keine kluge Entscheidung der Russen, wie sich spätestens mit dem Goldrausch Ende des 19. Jahrhunderts und der Entdeckung riesiger Erdölvorkommen am Nordpolarmeer herausstell-

te. Erst 1912 wurde Alaska, das dreimal die Größe von Kalifornien, beziehungsweise annähernd die von Portugal, Spanien, Frankreich und Deutschland zusammen hat, ein eigenes Territorium. Bis 1959, als es als 49. Staat in die Union der USA aufgenommen wurde, stand es unter der Verwaltung der „Lower 48“ beziehungsweise des Bundesstaates Washington und dessen Hauptstadt Seattle. Die Stadt am Pazifik, unweit der Grenze zu Kanada war administratives, politisches und wirtschaftliches Zentrum für diese Polarregion, und blieb es auch, nachdem Alaska den Vereinigten Staaten von Amerika beitrug. Der dortige Hafen war schon immer das Tor zu Alaska, denn anders als mit dem Schiff kam man lange Jahre gar nicht dort hin.

Heute ist das anders: Alaska ist inzwischen auch über Straßen von Seattle aus erreichbar, aber angesichts der riesigen Entfernung und der im Winter harten Wetterverhältnisse zieht man in der Regel doch den Luftweg vor. Weite Teile des Staates sind ohnehin auch heute noch ausschließlich über den See- und Luftweg erreichbar, so zum Beispiel die

Hauptstadt Juneau. Vor allem im Winter, der in Alaska quasi von September bis Mai andauert, ist Transport praktisch nur auf dem Luftweg möglich. Selbst kleine und entlegene Ortschaften des mit nur 650.000 Einwohnern ohnehin äußerst dünn besiedelten Staates haben eine so enorme Bedeutung, dass sie im Liniendienst angeflogen werden. Erst durch das Flugzeug wurde Alaska zu einer Region, in die man jederzeit reisen und in der zum Beispiel auch die Post das ganze Jahr über zugestellt werden konnte. Das war zuvor im Winter durchaus nicht selbstverständlich. Deshalb gab es wohl kaum einen Platz auf der Erde, an dem man sich das Flugzeug so herbei gesehen hat, wie hier.

DURCH FUSIONEN UND ÜBERNAHMEN GROSS GEWORDEN

Auf 75 erfolgreiche Jahre kann Alaska Airlines inzwischen zurückblicken. Den Grundstein legte ein gewisser Linious McGee, der sich 1929 in Seattle mangels eigener Mittel als blinder Passagier auf ein Schiff nach Anchorage schmuggelte. Gut zwei Jahre später betrieb McGee einen florierenden Fellhandel,



Bis heute sind viele Ortschaften in Alaska auf dem Landweg nicht erreichbar, und so wurden über viele Jahre auch Wasserflugzeuge wie die Grumman „Goose“ eingesetzt.

To this day, many villages in Alaska are not accessible by land, which is why water planes like the Grumman "Goose" were operated for many years.



Als weltweit erstes kommerzielles Unternehmen stellte Alaska Airlines 1965 die Zivilversion der Lockheed Hercules, genannt L-100-30 oder kurz L-382 in Dienst. Trotz großen Bedarfs und hoher Frachtraten waren die sechs „Hercies“ aber nicht wirtschaftlich zu betreiben.

As the first commercial company to do so worldwide, Alaska Airlines commissioned the civilian version of the Lockheed Hercules, called L-100-30 or L-382 for short in 1965. Despite high demand and high freight rates, the six "hercies" were not economical to operate.

Since the airline began decorating its tail units with the famous Eskimo in 1980, Alaska Airlines has finally become internationally known. This year, the airline from the largest and northernmost US state turns 75. A portrait by Fritz Gratenau.

Headquarters for the airline from the far north are not in Anchorage, the biggest city in Alaska, but more than 2,000 miles southwards in Seattle, in the US state of Washington. This is definitely connected to the history of the 49th US state, the northernmost as well as westernmost one, which is the largest, but at the same time the least populated state. Until 1867, the completely undeveloped and unsettled area near the Arctic circle still belonged to the Russian empire, and was then sold to the United States of America for 7.2 million dollars. Not a smart decision by the Russians, as it turned out, with the gold rushes at the end of the 19th century, and with the discovery of gigantic Arctic oil fields. Alaska, which is three times the size of California, or Portugal, Spain, France, and Germany put to-

gether, was not granted territorial status until 1912. Until 1959, when it was granted statehood as the 49th US state, it was under the administration of the "Lower 48", specifically the US state of Washington and its capital Seattle. The city at the Pacific, near the Canadian border, was the administrative, political and economic center of the polar region, and it has remained so even after Alaska achieved statehood. And Seattle harbor had always been the gateway to Alaska, because for many years, the only way to reach Alaska was by ship.

Things are different today. Meanwhile, Alaska can be reached by road from Seattle, but due to the enormous distances and the harsh weather conditions in winter, the air route is usually preferred. Indeed, large parts of the state are still solely accessible by sea and air, for instance the capital of Juneau. Especially in winter, which in Alaska can last from September until May, transportation is only possible by air. For the 65,000 citizens of the sparsely populated state, even small and remote villages have such enor-

mous significance that they are included in scheduled service. Only with the development of the airplane did Alaska become a region which could be reached in person or by mail delivery, at any time throughout the year. Before modern aviation, that couldn't really be taken for granted in winter. Which is why there was probably no other place on earth where the airplane was as welcome as here.

GROWN THROUGH MERGERS AND ACQUISITIONS

Meanwhile, Alaska Airlines is able to look back on 75 successful years. The cornerstone was laid by a certain Linious McGee, who, in 1929 and lacking funds, smuggled himself to Anchorage as a stowaway on a ship from Seattle. A good two years later, operating a flourishing fur trade, McGee went to San Francisco and purchased a four-seat Stinson biplane, with which he could circumvent the expensive charter companies and transport passengers, fur and food between Anchorage and Bristol Bay under the name of McGee Airways. At the same time, Star Airways

begab sich nach San Francisco und kaufte dort einen viersitzigen *Stinson*-Doppeldecker, mit dem er sich unter dem Namen *McGee Airways* von den teuren Charterunternehmen unabhängig machte und Passagiere, Pelze und Lebensmittel zwischen Anchorage und Bristol Bay beförderte. Zur gleichen Zeit gründete sich in Seattle die *Star Airways*, die sich ebenfalls mit Flugverbindungen nach Alaska orientierte. Geleitet wurde sie von zwei gerade mal 22 Jahre alten Burschen namens Jack Waterworth und Charles Rutton sowie von dem erst 36 Jahre alten „Senior“ Steve Mills. Da in Alaska früher oder später sowieso jeder jeden kennt, war es auch nur eine Frage der Zeit, bis sich auch das Trio und McGee begegneten. 1934 verkaufte McGee seine Airline für 50.000 Dollar an die *Star Airways*, blieb aber Geschäftsführer der damit zur größten Fluglinie Alaskas gewordenen Gesellschaft. Nur drei Jahre später wurde auch diese wieder verkauft, und zwar an einen ihrer Piloten, Don Goodman, der sie in *Star Air Lines* umbenannte. Unter der *Civil Aeronautics Authority* (CAA) wurden erstmals Streckenrechte vergeben, von denen die *Star Air Lines* auch die meisten innerhalb Alaskas erhielt. Die profitablen Strecken nach Seattle fielen allerdings der *Pan Am* zu. Gleichwohl wuchs die Airline durch die Übernahme weiterer Fluggesellschaften aus Alaska. In Folge solcher Fusionen entwickelte sie sich 1942 zur *Alaska Star Airlines* und erhielt 1944 schließlich den Namen, unter dem sie heute noch fliegt: *Alaska Airlines*.

Der Zweite Weltkrieg mit dem Überfall Japans auf Pearl Harbor und der Besetzung der zu Alaska gehörenden Aleuten-Inseln führte die Airline fast zum Konkurs. Ende der vierziger Jahre hatte sie sich aber wieder erholt und wuchs zu einer der größten Chartergesellschaften

der Welt heran. Als solche hatte sie damals so viele Aufträge, dass sie für Liniendienste kaum mehr Zeit hatte. So unterstützte sie die großen logistischen Projekt der USA, beispielsweise mit ausgedienten Militärmaschinen die Berliner Luftbrücke oder zwischen 1949 und 1950 während der „Operation Magic Carpet“ den Exodus tausender jemenitischer Juden in den neu gegründeten Staat Israel.

Mit der begehrten Übernahme der Verkehrsrechte von Anchorage und Fairbanks nach Seattle und Portland kam 1951 der Durchbruch als internationale Liniengesellschaft. Für diese Strecken erwarb *Alaska Airlines* die *Douglas DC-6B* und führte erstmals für die bis zu sieben Stunden dauernden Flüge ein Bordkino ein. Dennoch waren die fünfziger und sechziger Jahre für die Fluggesellschaft wirtschaftlich eine Gratwanderung, bei der sie ständig am Rand des Konkurses flog. So stieg sie 1960 mit gleich vier teuren Langstreckenjets, nämlich *Boeing 707* und *720* sowie *Convair 880* und *990* in den beginnenden Düsenverkehr ein. Da von denen aber jeweils nur einzelne Exemplare beschafft wurden, hatte das natürlich einen gewaltigen Wartungs- und Trainingsaufwand zur Folge. Aber *Alaska Airlines* hielt sich mit zahlreichen außergewöhnlichen Marketing-Aktionen im Gespräch. So wurden beispielsweise die Flugbegleiterinnen in russische Kosakenkostüme gesteckt, die Bordansagen in Versform vorgetragen oder die neuen Flugzeuge mit auffälliger Bemalung auf dem Leitwerk als sogenannte „Golden Nugget Jets“ zu einem Blickfang. Mit Einführung der *Boeing 727* im Jahr 1965 wurde das „Flottenchaos“ endlich beendet. Bis in die neunziger Jahre bildete dieses für die Bedürfnisse der Airline perfekt geeignete Flugzeug das absolute Rückgrat der Flotte. 52 Maschinen der Serie -100 wurden im Lauf

der Zeit eingesetzt, gefolgt von nicht weniger als 88 Exemplaren der -200. Die wenigsten davon wurden allerdings selbst gekauft, stattdessen wurde je nach Bedarf Kapazität von anderen US-Gesellschaften hinzu gemietet.

MIT DEM ESKIMO BIS MEXIKO

Obwohl 1973 nach vielen defizitären Jahren endlich wieder Profit erwirtschaftet werden konnte, blieb *Alaska Airlines* noch lange ein eher unbedeutendes Rädchen in der Luftfahrt. 1978 bestand die Flotte aus gerade noch zehn Einheiten, doch mit der Deregulierung des Luftverkehrs unter dem US-Präsidenten Jimmy Carter änderte sich die Situation vollständig. Unter der Politik der „Open Skies“ konnte die Airline nun endlich ihren Radius über Seattle hinaus erweitern und auch Portland und San Francisco anfliegen. Bald sah man die Leitwerke mit dem Kopf des Eskimos, der auffälligen neuen Bemalung, auf vielen Flughäfen der Westküste. In atemberaubendem Tempo baute die Airline ihr Streckennetz aus und flog auch Ziele in Kanada und Mexiko sowie im Charterdienst auch wieder in Russland an. Aber auch die Heimat wurde nicht vergessen. Anchorage bildete wieder den zweiten Hub der *Alaska Airlines*. Nachdem sowohl die *Wien Air Alaska* als auch *Reeve Aleutian* ihren Betrieb einstellen mussten, herrschte *Alaska Airlines* in ihrem Stammland

Bis 2009 wird die Flotte der *Boeing 737-890* von heute 26 auf dann 54 Exemplare angewachsen sein. Hier eine bereits mit Winglets versehene Maschine über Seattle. ▶

Ab 1965 kamen mit der *Boeing 727* die Flugzeuge in Dienst, die über drei Jahrzehnte das Image der *Alaska Airlines* maßgeblich beeinflussten. Hier eine der ganz frühen 727-90, die sowohl als reine Passagier- wie auch gemischte Pax / Cargo-Version eingesetzt wurde. ▶▶

By 2009, the *Boeing 737-890* fleet will have grown from today's 26 to 54 jets. Here is one equipped with winglets over Seattle. ▶

In 1965, with the *Boeing 727*, airplanes were com- ▶▶

was founded in Seattle, which was also geared for air connections to Alaska. It was managed by two barely 22 year-old go-getters named Jack Waterworth and Charles Rutton, as well as the 36 year-old "senior" Steve Mills. Since in Alaska, everybody meets everybody sooner or later, it was only a matter of time before the trio and McGee got together. In 1934, McGee sold his airline to *Star Airways* for 50,000 dollars, but remained manager of the now biggest Alaskan airline. Only three years later, the outfit was sold on to one of its pilots, Don Goodman, who renamed the company *Star Air Lines*. Under the *Civil Aeronautics Authority (CAA)*, route privileges began to be granted, and *Star Air Lines* received the lion's share within Alaska, although the profitable routes to Seattle went to *Pan Am*. Anyhow, the airline grew by taking over other Alaskan airlines. Due to such mergers, it developed into *Alaska Star Airlines* in 1942, and in 1944, it finally received the name it still flies with today: *Alaska Airlines*.

World War II, with Japan's raid on Pearl Harbor and the occupation of the Aleutian Islands, which belonged to Alaska, brought the airline to the edge of bankruptcy. But by the end of the 1940s, it had recovered and proceeded to become one of the world's biggest char-

ter companies. As such, it gained so much business that there was hardly time for scheduled services. It supported the USA's big logistics projects, for instance with retired military aircraft during the Berlin airlift, or between 1949 and 1959, "Operation Magic Carpet", which saw the exodus of thousands of Yemeni Jews to the newly founded state of Israel.

The 1951 takeover of the coveted traffic rights from Anchorage and Fairbanks to Seattle and Portland meant the breakthrough as an international scheduled airline. *Alaska Airlines* purchased the *Douglas DC-6* for these routes, and premiered the in-flight movie on their flights, which took up to seven hours. But operations in the 50s and 60s were still a tightrope act – constantly flying on the brink of bankruptcy. In 1960, the airline dared the adventurous step into the nascent jet age with four expensive longhaul jets, namely the *Boeing 707* and *720*, as well as the *Convair 880* and *990*. But since only a few of each type were purchased, it certainly involved a tremendous maintenance and training effort. But *Alaska Airlines* remained in the headlines with numerous extraordinary marketing activities. Flight attendants for instance were dressed in Russian Cossack costumes, onboard announce-

ments were recited in verse, or the new airplanes had their tails flamboyantly painted as eye-catching, so-called "Golden Nugget Jets". With the launch of the *Boeing 727* in 1965, the "fleet chaos" was finally over. Until the 1990s, the airplane, perfectly suited to the airline's requirements, remained the fleet's undisputed backbone. Fifty-two of the -100 series were commissioned over the course of time, followed by no less than eighty-eight of the 727-200. Few of them were actually purchased, instead, they were leased from other US companies according to capacity requirements.

WITH THE ESKIMO TO MEXICO

Although, after many years in deficit, a profit was again achieved in 1973, *Alaska Airlines* still remained a rather small fish in aviation. In 1978, the fleet consisted of only ten aircraft but with US-president Jimmy Carter's deregulation of air traffic, the situation changed completely. Under the "Open Skies" policy, the airline was finally able to extend its radius of operation beyond Seattle, and was the first to service Portland and San Francisco. Soon, the tail units with the Eskimo head and the striking new livery were seen on many airports at the West Coast. At breathtaking speed, the airline expanded its route network, and added destinations





Die „Make a Wish Foundation“ stand Pate für diese Sonderbemalung einer Boeing 737-400. Alaska Airlines sponsert diese Stiftung für Eltern von schwer- und lebensbedrohend erkrankten Kindern und fliegt sie zum Disneyland, die die Stiftung ebenfalls unterstützt.

The „Make a Wish Foundation“ was the inspiration for this Boeing 737-400 special livery. Alaska Airlines sponsors this foundation for parents of critically ill children and flies them to Disneyland, which also supports the foundation.

praktisch allein. 1985 wurde nach Übernahme der Jet America Airlines und der Horizon Air die Alaska Air Group als Holdinggesellschaft gegründet. Jet America wurde dabei vollständig aufgesogen, was in der Flottenpolitik der Alaska Airlines gut passte. Schon zuvor hatte die Fluggesellschaft ihre älteren 727 neben einigen 737-200 auch gegen erste MD-80 ausgetauscht, so dass zusammen mit jenen der Jet America nun eine veritable Flotte der beliebten Groß-DC9 entstanden war. Mit Horizon Air erwarb die Holdinggesellschaft eine vorzügliche Regional-Airline die bis heute eine überaus wichtige Rolle spielt.

Horizon Air (QXE), ebenfalls mit Sitz in Seattle, war 1981 gegründet worden und verdankt ihr Wachstum den Zubringerflügen, die sie für Northwest Airlines und

Alaska Airlines durchführen durfte. Dafür wurde von kleinen Metrolinern bis zur relativ großen Fokker F-28 fast alles verwendet, was seinerzeit auf den Begriff „Regionalverkehrsflugzeug“ hörte. Als Alaska Airlines die Horizon übernahm, befanden sich nur noch F-27 und F-28 in der Flotte, welche nun zügig gegen moderne Turboprops des Typs De Havilland Canada Dash-8 ersetzt wurden. Nachdem De Havilland in den kanadischen Großkonzern Bombardier aufgegangen war, wurde der Hersteller quasi zum exklusiven „Hoflieferanten“ der Horizon. Auch die Bemalung wurde dem aktuellen, Anfang der neunziger Jahre eingeführten Bemalungsschema angepasst, allerdings in den Grundfarben Hell- bzw. Bordeauxrot nebst unverändert eigenständigem Logo. Heute operiert Horizon Air neben eigenen Flügen

und jenen für Alaska Airlines mit ihren brandneuen CRJ-700 auch Dienste für Frontier Airlines aus Denver. Sollte sich da etwa eine neue Fusion anbahnen?

FLOTTE FÜR FRACHTFLÜGE

Eine besondere Rolle in der Flottenpolitik der Airline spielt die Luftfracht. Waren es in den fünfziger und sechziger Jahren die Curtiss C-46 und Douglas C-47 (DC-3), so setzte Alaska Airlines in den siebziger Jahren als erste die Zivilversion der Lockheed C-130 Hercules ein, bezeichnet als L-100. Weder gute Auslastung noch hohe Frachtraten ließen den großen Hochdecker aber wirtschaftlich operieren, so dass die Airline bald auf Boeing 727-100C und 737-200C umsattelte. Die Ur-737 blieb bis 2007 im Dienst, heute setzt Alaska Airlines aus Umweltgründen vier etwas nicht ganz so perfekte, umgebaut-

like Canada and Mexico, and even Russia via charter service. Nor was the home market forgotten. Anchorage once again became *Alaska Airlines'* second hub. After *Wien Air Alaska* as well as *Reeve Aleutian* had to discontinue their operations, *Alaska Airlines* pretty much ruled alone in its native country. In 1985, after the takeover of *Jet America Airlines* and *Horizon Air*, the *Alaska Air Group* was founded as a holding company. *Jet America* was completely absorbed, a merger which suited *Alaska Airlines'* fleet policy very well. Already before that, the airline had begun replacing its older 727s and some 737-200s with the first MD-80s, so together with the ones from *Jet America*, a formidable fleet of the popular "Big-DC9s" was formed. With *Horizon Air*, the holding company purchased a superb regional airline which still plays a very important role today, which is why it continues to exist as an independent subsidiary.

Horizon Air (QXE), also with headquarters in Seattle, was founded in 1981,

and owed its growth to the feeder flights it was able to operate for *Northwest Airlines* and *Alaska Airlines*. In this role, anything that could back then be remotely described as a "regional aircraft", from small *Metro-liners* up to the relatively big *Fokker F-28s*, was put to use. When *Alaska Airlines* took over *Horizon*, only F-27s and F-28s were left in the fleet, which were then speedily replaced by modern turboprops of the type *De Havilland Canada Dash-8*. After *De Havilland* was swallowed by the Canadian conglomerate *Bombardier*, the manufacturer virtually became *Horizon's* exclusive vendor of choice. The livery scheme, launched at the beginning of the 1990s, was also adapted, the base colors becoming light red and bordeaux around the unaltered, independent logo. Today, with its brand new CRJ-700s, *Horizon* operates, besides its own flights and the ones for *Alaska Airlines*, services for *Frontier Airlines* of Denver, too. Could there be another merger waiting in the wings?

FLEET FOR FREIGHT FLIGHTS

A special consideration in the airline's fleet policy is air freight. What had been *Curtiss C-46s* and *Douglas C-47s* (DC-3s) in the 1950s and 60s, became the civil version of the *Lockheed C-130 Hercules*, called the L-100, in the 70s, which *Alaska Airlines* was the first to operate. But neither good utilization nor high freight rates made the high-wing airplane cost-effective, which is why the airline soon switched to *Boeing 727-100C* and *737-200C*. The original 737 remained in operation until 2007. Today, due to environmental reasons, *Alaska Airlines* operates four, not all that perfectly converted 737-400s for services in this area, vitally important for the population.

Today, *Alaska Airlines* and *Horizon Air* are subsidiaries in the *Alaska Airline Group*, each operating independently. In principle, it has done both of them good, although there have been heavy setbacks over the years. In February 2000, an *Alaska Airlines MD-83* plunged into the Pacific Ocean off the Californian

FACTS + FIGURES

Name	Horizon Air Ind., Inc.	Name
Eigentümer	Alaska Airl. Group, Inc.	Owner
Sitz	Seattle, Wa. / USA	Headquarters
Vorstand	Jeffrey D. Pinneo (CEO)	Management
Mitarbeiter	rd. 4.000 / approx. 4,000	Employees
Codes	QX/QXE, IATA 481	Codes
Passagiere	rd. / approx. 7 Mio. (2006)	Passengers
Umsatz	\$ 158 Mio. (2006)	Turnover
Streckennetz	USA	Route network
Hubs	Seattle, Portland	Hubs
Internet	www.horizonair.com	Internet
Flotte	26 Bombardier DHC-8/Q200, 26 Bombardier DHC-8/Q400, 20 Bombardier CRJ-700	Fleet
Bestellt	6 Bombardier DHC-8/Q400	On order

Stand 5/07

Status 5/07

te 737-400 in diesem für die Bevölkerung lebenswichtigen Bereich ein.

Alaska Airlines und Horizon Air sind heute also Schwestergesellschaften in der Alaska Airlines Group und operieren jeweils eigenständig. Beiden ist das prinzipiell gut bekommen, auch wenn es erneut Tiefschläge gab. Im Februar 2000 stürzte eine MD-83 der Alaska Airlines vor der kalifornischen Küste bei Santa Barbara fast senkrecht ins Meer. Die Unfalluntersuchung ergab fatale Wartungsmängel in Verbindung mit tragischem Fehlverhalten der Piloten, was sowohl dem Ruf der Airline als auch dem Hersteller McDonnell-Douglas schwer schadete. Aber zumindest für Letzteren war sowieso alles zu spät: Schon Mitte der neunziger Jahre hatte man in Santa Monica fest mit einem Auftrag aus Alaska für die MD-90 und -95 gerechnet, wurde aber schwer enttäuscht. Bestellt wurde die „New Generation“ der Boeing 737 in den Serien 700 und 800, gefolgt von der 900, für die Alaska Airlines sogar der Erstkunde

war. So gibt es heute im Konzern nur noch zwei Lieferanten: Boeing für Alaska Airlines und Bombardier für Horizon Air.

Nach Jahren erfolgreichen Wirtschaftens war 2006 vor allem für Alaska Airlines ein schwarzes Jahr. Ein Verlust von 85 Mio. US Dollar belasteten die Bilanz, aber die Gründe wurden klar erkannt und werden mit guten Erfolgsaussichten bekämpft. Zum einen drücken die gewaltig gestiegenen Kosten vor allem für Treibstoff und für die Sicherheit, zum anderen konnte die Airline in Alaska die Ausmusterung der überaus wichtigen 737-200C-Frachter durch jene der Serie -400 nicht lückenlos realisieren, was schwere Umsatzeinbußen zur Folge hatte. Diese eher operationellen Probleme sind heute überwunden, die für die Bevölkerung so wichtige Alaska Airlines Cargo operiert wieder zu 100 Prozent.

Die beiden Konzerngesellschaften ASA und Horizon der Alaska Airlines Group gehören heute zu den jeweils beliebtesten

Fluggesellschaften der USA. Das Management hat erfolgreich der Versuchung widerstanden, durch Einschränkungen beim Service und Komfort die Bilanzen aufzupeppen und hat die erkannten Sicherheitsmängel konsequent beseitigt. Besonders für Alaska ist ASA buchstäblich überlebenswichtig, und die Airline erfüllt diese Anforderung in vorbildlicher Weise. Das ist wahrlich nicht zu ihrem Schaden: Alaska erfreut sich eines zunehmenden Touristik-Booms, und Alaska Airlines hat daran nicht unerheblichen Anteil. Aber noch entscheidender ist und bleibt ihre eigentliche Aufgabe, nämlich die Versorgung der Bevölkerung Alaskas mit unverzichtbaren Flugverbindungen in einer extrem unzugänglichen Region. ■

Fritz Gratenau

F A C T S + F I G U R E S

Name	Alaska Airlines, Inc.....	Name	
Eigentümer	Alaska Airl. Group, Inc.....	Owner	
Sitz	Seattle, Wa. / USA	Headquarters	
Vorstand	William S. Ayer (CEO).....	Management	
Mitarbeiter	rd. 9.000 / approx. 9,000	Employees	
Codes	AS/ASA, Boeing 90, IATA 027	Codes	
Passagiere	rd. / approx. 17 Mio. (2006)	Passengers	
Umsatz	\$ 3,3 Mrd. (2006) / \$ 3.3 billion (2006)	Turnover	
Ergebnis	\$ 85 Mio. (2006)	Operating profit	
Streckennetz	USA, Kanada, Mexiko / USA, Canada, Mexico	Route network	
Hubs	Seattle, Anchorage	Hubs	
Internet	www.alaskaair.com	Internet	
Flotte ...	40 Boeing 737-400 (3-C, 1-F), 17 Boeing 737-700, 20 Boeing 737-800, 12 Boeing 737-900, 24 Boeing MD-83.....	Fleet	
Bestellt	28 Boeing 737-800.....	On order	



Anlässlich ihres 75. Jubiläums gibt es jetzt auch bei Alaska Airlines einen Retrojet. Ausgewählt wurde dafür eine brandneue 737-890 mit der Bemalung, die 1945 auf der ersten DC-3 eingeführt wurde.

For its 75th anniversary, Alaska Airlines has also gained a retro jet. Selected was a brand-new 737-890 in the livery launched in 1945 on the first DC-3.

coast near Santa Barbara. The cause of accident was determined to be fatal maintenance failures in combination with a pilot's tragic mistake, and severely damaged the airline's reputation as well as that of the manufacturer, *McDonnell-Douglas*. But at least for the latter, it was already too late anyway. In the mid-1990s, the company from Santa Monica had been anticipating an order for the MD-90 and -95 from Alaska, but were deeply disappointed when the "New Generation" of the *Boeing* 737, the 700 and 800 series, was ordered instead, followed by the 900, for which *Alaska Airlines* was even launch customer. So today, there are only two aircraft manufacturers supplying the company: *Boeing* for *Alaska Airlines*, and *Bombardier* for *Horizon Air*.

After years of successful management, 2006 was an especially black year for *Alaska Airlines*. A loss of 85 million US dollars burdened the balance sheet, but the reasons were clearly recognized, and have been addressed with good

chances of success. On the one hand, it was the tremendously increased costs especially for fuel and security, and on the other hand, the Alaskan airline was not able to completely replace the very important 737-200C freighters with the equivalent from the -400 series, resulting in severe losses in sales. These mainly operational problems have been overcome today, and *Alaska Airlines Cargo*, so important for the population, is operating at 100 percent again.

Today, the two companies ASA and *Horizon* of the *Alaska Airlines Group*, belong to the most popular airlines of the USA. Management has successful-

ly withstood temptations to beef up the balance sheets by cutbacks in service and comfort, and has systematically eliminated identified safety deficiencies. Especially for Alaska, ASA is literally vital and the airline fulfills its role in exemplary fashion. And that is truly no loss for them; Alaska is currently enjoying a tourism boom, and *Alaska Airlines* playing a substantial part in it. But even more decisive remains the continuing responsibility of supplying Alaska's population with the indispensable air connections in an extremely inaccessible country. ■

Fritz Gratenau

NEU BEI HERPA:
COLLECT!
NEW FROM HERPA:



Boeing 737-800 "75th anniversary"