



ALPAR 1982
JAHRESBERICHT

Flughafen Bern-Belp Verkehrsausweis 1982

	Flugbewegungen		Flugpassagiere		Luftfracht in kg	
	1982	1981	1982	1981	1982	1981
A. Gewerbsmässiger Luftverkehr						
1. Linienverkehr	1 442	1 302	23 160	23 150	9 520	16 828
2. Pauschal-Flugreiseverkehr	51	9	1 191	83	0	3 451
3. Bedarfsverkehr						
- Rundflüge	2 480	2 624	3 605	3 728	0	0
- Transport- und andere gewerbsmässige Flüge	2 225	2 335	2 759	2 302	11 758	7 988
B. Nicht gewerbsmässiger Luftverkehr						
*5. Flüge des BAZL	4 212	3 812	684	842		
*6. Militärflüge (inkl. ausländische Flugzeuge)	1 668	1 646	425	358		
*7. Privatflugwesen	26 013	25 635	21 679	20 799		
*8. Andere nicht gewerbsmässige Flüge	1 109	1 291	68	93		
*9. Motorflugschulung	41 133	45 591	1 992	1 868		
10. Segelflugschulung	2 394	2 656				
11. Segelflugtraining	3 494	3 440				
Gesamter Luftverkehr	86 221	90 341	55 563	53 223	21 278	28 267
<i>Davon:</i>						
gewerbsmässig	6 198	6 270	30 715	29 263	21 278	28 267
nicht gewerbsmässig	80 023	84 071	24 848	23 960	0	0

* In diesen Verkehrskategorien sind die Helikopterflüge eingeschlossen.

Alpar Jahresbericht 1982

Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG
54. Jahresbericht

Verwaltungsrat

- Präsident: *U. Kunz, Nationalrat, Thun
 Vizepräsident: *H. Sommer, Regierungsrat, Bern
 Mitglieder: *Dr. M. Frölicher, gew. Direktor, Corseaux¹
 *P. Gfeller, Notar, Bern
 *E. Hegner, Direktor, Bern
 *Dr. A. Lüthi, Fabrikant, Burgdorf²
 *J. Sprenger, Dipl. Phys. ETH, Bern
 A. Hebeisen, a. Gemeinderat, Thun
 Dr. P. Legler, Präsident und Delegierter, Bern
 H.-U. Leibundgut, Ing. HTL, Kirchenthurnen
 P. Müller, Beauftragter für Wirtschaftsfragen, Bern
 M. Staub, lic. iur., Direktionssekretärin, Bern
 Prof. Dr. A. Zaugg, Direktionssekretär, Bern
 D. Zürcher, Vorsteher, Bern
- *Mitglieder des Ausschusses
¹Bis 29. Juni 1982
²Ab 29. Juni 1982

Kontrollstelle

- Mitglieder: F. Brignoni, Stadtbuchhalter, Bern
 K. Brönnimann, Vorsteher Kantonale Finanzkontrolle, Bern
 Ersatzmann: H. Wyniger, Adjunkt des Stadtbuchhalters, Bern

Direktion

- Direktor: Dr. R. Zahnd, Belp

Das 54. Geschäftsjahr blieb darauf ausgerichtet, trotz unsicheren Zukunftsaussichten einen sicheren Betrieb möglichst wirtschaftlich weiterzuführen. Bei unfallfreiem Verlauf der Operationen konnte der Selbsterhaltungsgrad des Gesamtunternehmens mit 86% gehalten und derjenige des Platzbetriebes von 77% nochmals auf 80% erhöht werden. Dieses Ergebnis darf sich im Vergleich zu anderen öffentlichen Verkehrseinrichtungen durchaus sehen lassen, selbst wenn auch hier der langfristige Erneuerungsbedarf weiter zugenommen hat.

Der gegenüber dem Vorjahr ausgeglichene Abschluss der Flughafenrechnung hat verschiedene Ursachen. Vor allem haben dazu höhere Luftverkehrserträge und die erstmals ganzjährig wirksamen Gebührenerhöhungen beim übrigen Verkehr beigetragen. Zum anderen haben der Bund mit einer erhöhten Benützungsschädigung sowie die Oberländer Gemeinden mit einem ausserordentlichen Beitrag den Nutzwert einer fortgesetzten Verkehrsbereitschaft in Bern-Belp honoriert. Nicht zuletzt zeigten sich alle Mitarbeiter den erhöhten Anforderungen trotz anhaltenden Zukunftssorgen gewachsen.

Die der Gesellschaft von aussen gesetzten Arbeits- und Entwicklungsbedingungen sind 1982 in Bewegung geraten. Vor allem wurde das Alpar-Projekt 80 (1910 m Piste/ILS-Anlage) zur politischen Entscheidungsreife gebracht. Mit einer Kreditvorlage von rund 9 Millionen Franken zur Sanierung des Flughafens Bern-Belp hat der Regierungsrat dem Grossen Rat auch eine Änderung des Transportgesetzes beantragt, die eine Ausrichtung kantonaler Betriebsbeiträge an den Flughafen inskünftig unabhängig von Gemeindeleistungen ermöglichen soll. Damit hat der Kanton die Führung der bernischen Flugplatzpolitik in die Hand genommen. Andererseits lehnt die Stadt, die sich 1981 schon ihrer finanziellen Verantwortung ent schlagen hat, auch den bescheidenen Ausbau ab.

Bestärkt durch die klaren Absichten der Kantonsregierung hat das EVED am 2. Dezember die provisorische Betriebskonzession nochmals bis Ende Mai 1986 verlängert und dadurch den Weg zu einem Grundsatzentscheid offen gehalten.

Betrieb

Der Gesamtverkehr nahm gegenüber dem Vorjahr nochmals um 4,6% auf 86221 Bewegungen ab. Da aber neben dem Luftverkehr auch der Anteil der grösseren Geschäftsreiseflugzeuge zunahm, ergaben sich für den Platzbetrieb bei gegebenem Ertragsniveau keine eigentlichen Umsatzeinbussen. Damit wird indirekt das wirtschaftliche Ausbaukonzept, verbesserte Rentabilität durch einträglicheren Verkehr im bisherigen Gesamtumfang, bestätigt.

Der Verkehrsrückgang zeigt sich ausgeprägt in der Motorflugschulung. Diese hat gegenüber 1981 um 9,7% und gegenüber 1980 um rund 20% oder 10000 Bewegungen abgenommen. Damit haben zwar die 1981 eingeführten Einschränkungen den Zweck einer erheblichen Lärmentlastung eindeutig erreicht. Ebenso deutlich waren jedoch die negativen Auswirkungen im Flugbetrieb der Alpar zu spüren. Bedingt durch die nicht beliebig zu ändernde Festkostenstruktur hat dort die Rechnung gegenüber dem Vorjahr um 25000 Franken schlechter und mit einem Reinverlust abgeschlossen. Innerhalb der eingengten Schulungszeiten störten zudem grössere Spitzen und Stauungen den Verkehrsablauf.

Die um 14% angestiegenen Luftverkehrsbewegungen mit rund 24000 Passagieren konnten im Rahmen der gegebenen infrastrukturellen Mängel einigermaßen normal abgewickelt werden. Von Nutzlastbeschränkungen an Sommermittagen und von Unregelmässigkeiten in den winterlichen Tagesrandzeiten war insbesondere die Crossair betroffen.

Planung

Mit der Übernahme des Projektes 80 durch den Regierungsrat waren einzelne Fragen noch eingehender abzuklären und zu erläutern (ILS- und Pistenverhältnisse, Kosten- und Terminberechnungen usw.). Aus Zeitgründen wünschbare Vorarbei-

ten zu einer Projektausführung müssen bis zum Volkstentscheid auf ein Minimum reduziert werden.

Im mittel- und kurzfristigen Bereich war neben den langwierigen Verfahren des Sicherheits- und Lärmzonenplans der Einsatz grösserer Verkehrsflugzeuge (Dan-Air mit 88plätzigem BAe 146) sowie die Vermehrung der Linienflüge (Crossair nach Lugano) für 1983 vorzubereiten. Insbesondere musste eine Verdoppelung der bisher schon knappen Abfertigungskapazität durch einfache Ausbauten an den bestehenden Gebäuden projektiert werden. Zu den entsprechenden Baueingaben hat jedoch die Stadt Bern als Grundeigentümerin die Zustimmung verweigert. Damit wird der Flughafenhalter an der Erfüllung seines Auftrages, Planung und Führung eines ordentlichen Betriebes, gehindert.

Aussenbeziehungen

Mit der politischen Spruchreihe des Sanierungsprojektes ist auch das Verhältnis zu den Befürwortern und Gegnern des Flughafens Bern-Belp klarer geworden. Das gilt ohnehin für lokale Gruppierungen, zeichnet sich aber auch im Verlauf der Trennlinie pro/kontra zwischen und in den politischen Parteien im Kanton ab. Mit Kreisen, die trotz gegenteiligen Beteuerungen systematisch für eine Liquidation des Platzes und der Alpar agieren, ist eine Auseinandersetzung mässig. Um so wichtiger ist eine möglichst breite Unterstützung der Grossratsbeschlüsse durch aufklärende Öffentlichkeitsarbeit. Erste Vorbereitungen dazu wurden noch im Berichtsjahr getroffen und haben seither zur Bildung einer Trägerorganisation für den Abstimmungskampf geführt. In dieser Richtung hat auch eine vom Verein Pro Belpmoos organisierte Petition an den Regierungsrat zur Erhaltung und angemessenen Entwicklung des Flughafens Bern-Belp mit 46 849 Unterschriften geholfen.

Luftverkehr

Linienverkehr

Der Linienverkehr mit London und Paris bewegte sich auf Vorjahreshöhe. Insgesamt wurden auf 1442 Kursen 23160 Passagiere befördert.

Auf den von der britischen Fluggesellschaft Dan-Air durchgeführten Flügen zwischen London und Bern ging das Passagieraufkommen um fast 10% zurück. Dazu hat u.a. die abnehmende Konkurrenzfähigkeit des bisher eingesetzten Flugmaterials beigetragen. Es wurden auf 577 Kursen 538 über Bern (93% Regelmässigkeit) 17260 Passagiere (durchschnittlich 32,1 Personen) gezählt. Weitere 705 Passagiere mussten aus Wettergründen auf 14 Kursen über Basel befördert werden.

Die Dan-Air verkehrte nach folgendem Flugplan (Lokalzeiten):

Flugplanperiode und Flugtage	London- Gatwick		Bern- Belp	
	ab	an	ab	an
<i>Winter</i>				
1. Jan.-27. März				
Mo Mi Fr Sa So	10.05	13.30	14.05	15.30
<i>Sommer</i>				
28. März-23. Okt.				
Mo Di ¹ Mi Do ¹ Fr	10.05	13.30	14.10	15.45
Sa So	09.30	12.55	13.30	15.05
<i>Winter</i>				
25. Okt.-31. Dez.				
Mo Mi Fr So ²	09.45	13.10	13.45	15.20

¹ Di und Do ab 18. Mai bis 30. September

² So ab 19. Dezember

Mit Rücksicht auf die kurze Piste konnte die Dan-Air in Bern bisher nur das Turbopropeller Flugzeug HS748 mit 46 Sitzplätzen einsetzen, musste aber mit diesem langsamen und wenig produktiven Flugzeug wachsende Streckenverluste in Kauf nehmen. Auf der Suche nach einer wirtschaftlicheren Lösung, die sowohl einer grösseren Nachfrage wie den Pistenbedingungen entsprechen sollte, hat die Dan-Air jetzt in der British Aerospace Corporation einen Hersteller gefunden, der ebensowohl auf Kunden für sein neues 4strahliges Flugzeug BAe 146 mit Kurzstarteigenschaften angewiesen ist. Aufgrund von Mietkaufvereinbarungen will die Dan-Air ab Mai 1983 eine Einheit dieses Typs in Bern als Ersatz für die HS748 einsetzen. In einer Werkausführung wurde das Flugzeug im

Die Crossair verkehrte nach folgendem Flugplan (Lokalzeiten):

Flugplanperiode und Flugtage	Bern- Belp		Paris- Ch. de Gaulle		Bern- Belp an
	ab	an	ab	an	
<i>Winter</i>					
1. Jan.-27. März					
Mo Di Mi Do Fr	08.00	09.30	10.00	11.30	
	16.00	17.30	18.00	19.30	
<i>Sommer</i>					
28. März-25. Sept.					
Mo Di Mi Do Fr	08.30	10.00	10.30	12.00	
	16.00	17.30	18.00	19.30	
<i>Winter</i>					
26. Sept.-31. Dez.					
Mo Di Mi Do Fr	08.00	09.30	10.00	11.30	
	16.00	17.30	18.00	19.30	

Juni 1982 hier erstmals vorgeführt und hat als «Flüsterjet» allgemein positiv beeindruckt.

Mit dem Einsatz des BAe146 wird die Flugverbindung mit London um eine volle Stunde kürzer, was auch eine zusätzliche Verkehrsnachfrage erwarten lässt.

Die Crossair konnte ihr Passagieraufkommen zwischen Bern und Paris um 46% erhöhen, wobei die Kursanzahl lediglich um 23% zunahm. Von 972 geplanten Kursen wurden 904 durchgeführt. Von den 68 Ausfällen waren die meisten der 14tägigen Nebellage im Januar und mangelnden Landehilfen in Bern-Belp zuzuschreiben. Trotzdem lag die Regelmässigkeit mit 93% etwas höher als im Jahr 1981. Auf den 904 Kursen wurden 5900 Passagiere (durchschnittlich 6,5 Personen) befördert.

Die doppelt geführten Kurse haben diese Verbindung aufgewertet; vor allem die Tagesrandverbindungen waren relativ gut ausgelastet. Dabei sind aber gerade diese vom Geschäftsreisenden geschätzten Morgenabflüge und Abendankünfte in ihrer Regelmässigkeit besonders in den Wintermonaten beeinträchtigt (fehlendes Instrumentenlandesystem). Der eilige Kunde wird, wenn er einige Male statt von Bern aus zu fliegen über Zürich umgeleitet worden ist, in dieser Jahreszeit von vornherein seine Reise ab Zürich oder Genf buchen.

Pauschalflugreiseverkehr

Erstmals seit 1971 wurden ab Flughafen Bern-Belp wieder regelmässige Charterflüge nach Palma de Mallorca durchgeführt. Obwohl die spanische Fluggesellschaft Aviaco dabei nur



Flugplatzbetrieb

Fokker F-27 Friendship mit 44 Plätzen einsetzte, zeigte sich wieder, dass die 1310 Meter Piste in Bern-Belp keinen wirtschaftlichen Charterverkehr zulässt. So kamen von 20 geplanten Aviaco Flügen nur 12 über Bern zustande. Auf 2 Flügen mussten DC-9 Flugzeuge ab Genf eingesetzt werden, weil die F-27 infolge Beladungsbeschränkungen das Passagieraufkommen ab Bern nicht abtransportieren konnte. Ein Flug der Kette musste in Genf zum Auftanken zwischenlanden und 5 Flüge wurden durch den Reiseveranstalter annulliert.

Der gesamte Charterverkehr erreichte 51 Bewegungen: 24 durch Aviaco mit 798 Passagieren nach Palma de Mallorca, 19 Crossair-Einsätze mit 180 Personen und 8 diverse Gesellschaften mit 213 Personen nach verschiedenen Destinationen. Im Pauschalflugreiseverkehr wurde der Flughafen Bern-Belp von 22 Transitpassagieren benützt.

Internationaler Geschäfts- und Touristikverkehr

Der Trend zu grösseren 6 bis 12plätzigem Firmenflugzeugen und zu lärmarmen und verbrauchsgünstigen Kleinstrahlflugzeugen hielt auch im Berichtsjahr an. Insgesamt verzeichnete der ausländische Geschäfts- und Privattouristikverkehr auf 2023 Flügen 4244 Passagiere, d.h. 1% mehr Flüge und 10% mehr Personen. Die meisten Reisen führten wiederum von und nach den angrenzenden Staaten, aber auch bis nach Finnland, Irland, Marokko, Ägypten, Polen, der Tschechoslowakei und Ungarn.

Mit dem in Bern-Belp stationierten Helikopter der Schweizerischen Rettungsflugwacht wurden 291 Einsätze geflogen. Dazu wurden mit 12 verschiedenen Flächenflugzeugen auf 79 Ambulanzflügen Patienten von oder nach Bern transportiert. Die Bundesverwaltung empfing 63 Delegationen aus 7 verschiedenen Staaten, die mit 25 Luftfahrzeugen Bern-Belp anfliegen.

Anlagen und Ausrüstung

Ergänzende Hindernisbefeuerungen wurden kurzfristig und wirksam in der Anflugachse nach dem Versuchsfeuer Selhofen in der Elfenau und auf dem Tramdepot Burgernziel aufgestellt. Auf dem Gemeindeverwaltungsbau in Muri konnte eine Quer-Referenzbefeuerung montiert werden, die das Endanflugverfahren optisch erleichtern soll. Mit diesen Anlagen sind die Möglichkeiten optischer Anflughilfen für Bern-Belp ausgeschöpft.

Flugaufsicht

Die vorgeschriebenen An- und Abflugwege wurden von den Benützern wiederum gut eingehalten, was durch die Flugverkehrsleitung überwacht und vom Bundesamt für Zivilluftfahrt auch sporadisch kontrolliert wurde. Von den 15 (-11%) während der Hochsaison eingegangenen Fluglärnklagen konnten die meisten im telefonischen Gespräch erledigt werden. Darin zeigt sich auch, dass unsere Anstrengungen zur Verbesserung der Lärmsituation wenigstens indirekt anerkannt werden.

Von 17 Ausnahmegewilligungen mussten die meisten aus Wetter-, Flugsicherungs- oder Verkehrsüberlastungsgründen erteilt werden.

Flugverkehrsleitung

Die bewährte Betriebsgruppe der Radio-Schweiz AG leitete im Kontrollraum Bern-Belp 9910 Bewegungen nach Instrumentenflugregeln und 76418 Bewegungen nach Sichtflugregeln. Von den total 89705 radiogeleiteten Bewegungen entfielen nahezu 10% auf Flugzeuge, welche die Kontrollzone Bern-Belp als Transit benützten, um dann in Grenchen zu landen oder zu starten.

Im Mai 1982 wurden die neuen ICAO Anflugminima für NDB Anflüge festgelegt. Im Juli 1982 konnte der neue Laser-Wolkenhöhenmesser in Betrieb genommen werden. Mit diesem aufzeichnenden Gerät wird die effektive Wolkenunter-sicht auf 30 cm genau gemessen und so den anfliegenden Piloten eine bessere Entscheidungsgrundlage geliefert. Ende März wurde im Kontrollturm die neue Notfunkanlage in Betrieb genommen; das alte RCA Gerät verursachte zu viele Reparaturen. Die bisherigen Röhrensender Collins der Station Märchligen wurden durch transistorisierte Jotron Sender günstig ersetzt. Dazu wurde die völlig unbrauchbar gewordene Fernsteuerung zum NDB Bern ausgetauscht. Trotz diesen Ersatz- und Erneuerungsaktionen bleibt der operationelle Standard unserer Einrichtungen weiterhin ungenügend.

Verkehrs- und Betriebsdienst

Die Zunahme der Crossair Flüge sowie die zusätzlichen Charterflüge der Aviaco wurden mit der eingespielten Zusammenarbeit aller Beteiligten aufgefangen. Bei gleichbleibendem Bestand an Festangestellten musste vermehrt Aushilfspersonal eingesetzt werden.

Im Zubringerdienst ab Hauptbahnhof Bern für die Crossair Flüge nach Paris transportierten wir mit dem eigenen Kleinbus auf 771 Fahrten 1081 Passagiere. Der durch die PTT betriebene Zubringerdienst für die Dan-Air Flüge beförderte auf 572 Fahrten 4100 Fluggäste.

Bei einem Rohertrag von Fr. 102000.— aus Verkäufen in der Abflugbar und von zollfreien Waren konnte der Reingewinn um 34% auf Fr. 45300.— gesteigert werden. Dazu hat vor allem eine Verlagerung von Verkäufen auf teurere Produkte beigetragen.

Für die Schnee- und Eisräumung waren lediglich 7 Einsätze mit 38 Maschinenstunden notwendig. Zuzüglich kamen 60

Stunden für Reparaturen und Handarbeiten. Die kumulierte Schneehöhe betrug knapp 30 cm, entsprechend einem Volumen von 20000 m³ oder 4000 Kipper-Lastwagen (rund ¼ der Vorjahresmenge). Der Aufwand für die Eisräumung ging um mehr als die Hälfte auf 4200 Liter Enteiseralkohol zurück.

Die Shell hat in Bern-Belp 704945 Liter Flugbenzin und 900706 Liter Flugpetrol ausgeschenkt. Davon haben allein Crossair 240877 Liter und Dan-Air 209992 Liter, zusammen 28% des Gesamtverbrauches, bezogen. Die 12 einmotorigen Flugzeuge der Alpar verbrauchten 152710 Liter Treibstoff. Erwähnenswert scheint in diesem Zusammenhang die Abgabe aus verzollten Treibstoffen an die Bundeskasse zugunsten des Nationalstrassenbaus in der Höhe von Fr. 409509.—.

Die Feuerwehr wurde zu 12 fast ausschliesslich vorsorglichen Einsätzen alarmiert.

Die Mitarbeitergruppe des Platzdienstes leistete insgesamt 28712 Arbeitsstunden in folgender Aufteilung:

	1982	1981
Abfertigung Linienverkehr	25%	23%
Flugpolizei/Aufsicht	15%	16%
Telefon/Kasse/Statistik/Fakturierung	14%	15%
Abfertigung allgemeine Luftfahrt	14%	15%
Reinigung/Transporte/Instruktion	12%	11%
Herstellung von Neuanlagen	2%	—
Unterhaltsarbeiten	17%	17%
Diverses	1%	3%
	100%	100%

Flugbetrieb

Besondere Ereignisse

Im Berichtsjahr haben wieder zahlreiche Besuche von Persönlichkeiten des aus- und inländischen öffentlichen Lebens sowie Spezialflüge die Bedeutung von Bern-Belp hervorgehoben. Bedingt durch die beschränkte Wettertauglichkeit des Flughafens waren diese Anlässe auf die Monate Mai bis November konzentriert.

Neben dem Staatsbesuch von Bundespräsident Carstens am 16. bis 18. August sowie privaten Durchreisen von Jimmy Carter und Henry Kissinger sind zwei Besuche von grösseren französischen Industriegruppen zu erwähnen. In diesen beiden Fällen sind auf dem Luftweg für unsere Wirtschaftsregion wichtige Besichtigungen und Kontakte zustande gekommen. Mit fliegerischen Höhepunkten (Patrouille Suisse, Vorführung der verschiedensten Fluggeräte und ihrer Verwendungsmöglichkeiten) sowie mit einer Ausstellung am Boden haben die «Internationalen Belpmoostage» vom 26./27. Juni gegen die 60000 Besucher angezogen. Damit warben die Veranstalter vom Verein Pro Belpmoos auch wirksam für den Platz.

Weniger stark besucht, aber von internationaler Publizität begleitet, waren die 3. Gasballonweltmeisterschaften vom 25. September bis 2. Oktober.

Personal

Erstmals waren bei der Bewältigung der fliegerischen Aufgaben 17 nebenamtliche und nur 2 vollamtliche Fluglehrer tätig. 39 nebenamtliche Berufspiloten waren für die Durchführung der gewerbsmässigen Flüge eingesetzt. Die Besetzung des Kundendienstes mit 2½ Mitarbeitern hat sich bewährt.

Flugzeugpark

Die Alpar-Flotte bestand auch im Berichtsjahr aus 12 einmotorigen Flugzeugen. Die letzte alte Piper Cub J-3 mit Jahrgang 1944 wurde im Verlauf des Sommers 1982 durch eine neue 4plätzig Cessna 172 ersetzt. Eine detaillierte Aufstellung findet sich auf der zweitletzten Seite des Berichtes.

Produktion

Mit 4190 produzierten Flugstunden wurde die budgetierte Stundenzahl um knapp 5% unterschritten. Dieses Resultat ist in erster Linie der um 13% verminderten Flugschulung und der weiter rückläufigen Vermietung (9%) zuzuschreiben.

Die einzelnen Betriebssparten entwickelten sich wie folgt:

Anteil an den Gesamtflugstunden	1982	1981
- Motorflugschulung*	45,9%	48,3%
- Flugzeugvermietung	32,6%	32,8%
- Gewerbmässige Flüge	21,1%	18,6%
- Betriebsflüge	0,4%	0,3%
	100,0%	100,0%
* Davon FVS-Schulung	47,4%	42,4%

Flugschule

Die Flugstundenproduktion FVS (fliegerische Vorschulung) und FWB (fliegerische Weiterbildung im Auftrag des Bundes) blieb um 3% unter derjenigen des Vorjahres. Dabei erhöhte sich die Anzahl Schüler der Stufe I um 5%, während der Stufe II um 22% weniger Kandidaten zugeteilt wurden. Bei der Privatschulung war der erwähnte Produktionsrückgang von 13% zu verzeichnen. Verbunden mit einer um 20% geringeren Anzahl Flüge ist dies eindeutig eine Folge der verschärften Massnahmen zur Fluglärmbekämpfung auf dem Flughafen Bern-Belp (Anhang 5). In der Grundausbildung standen 40 Schüler, wovon 20 zum Privatpiloten und 4 zum Berufspiloten brevetiert wurden.



Drei Theoriekurse für Privatpiloten, je einer für Berufspiloten und für Radionavigation (CVFR) sowie zwei Einführungskurse für Migros wurden im Verlauf des Berichtsjahres durchgeführt.

Die gesamte Kurstätigkeit umfasste:

5 Kurse FVS/I	40 Schüler
2 Kurse FVS/II	24 Schüler
2 Navigationskurse FWB	13 Schüler
3 Theoriekurse Privatpiloten	34 Teilnehmer
1 Theoriekurs Berufspiloten (B+BB)	7 Teilnehmer
1 Theoriekurs Radionavigation (CVFR)	15 Teilnehmer
2 Einführungskurse Migros	22 Teilnehmer

Gewerbsmässige Flüge

In meteorologischer und statistischer Sicht kann ein normales Betriebsjahr im Rundflugbetrieb festgestellt werden. Dabei stechen wiederum die Spitzenmonate Mai, September, Oktober und November hervor. In diesen vier Monaten wurden 70% der Produktion erbracht. Ein vermehrtes Interesse an unseren Rundflugeschenkgutscheinen zeigte sich anlässlich von Ausstellungen (BEA) und in der Vorweihnachtszeit.

Aufteilung der Rundflüge (in h)	1982	1981
- Stadt oder Gürbetal/Aaretal	60	76
- Thunersee oder Juraseen	61	67
- Berner Oberland	132	138
- Berner Alpen	247	187
- Matterhorn	239	235
- Spezialflüge (Taxi, Foto, Para)	144	151
Total Flugstunden	883	854

Flugzeugvermietung

Wie erwähnt musste bei der Vermietung ein Rückgang der Produktion von 9% hingenommen werden. Dabei zeichnete sich eine Tendenz zu kürzeren Flügen ab. Trotz Sommerzeit werden die Abendstunden noch wenig für fliegerische Aktivitäten ausgenützt. Flüge ins Ausland oder Streckenflüge in der Schweiz sind andererseits durch gesetzliche und flugsicherungs-technische Auflagen erschwert, so dass immer weniger Flugstunden im eigentlichen Verwendungsbereich des Flugzeuges als Transportmittel produziert werden.

Im Zusammenhang mit der Zukunft des Flughafens als Operationsbasis der Allgemeinluftfahrt wird auch dieser Entwicklungsaspekt betriebsorganisatorisch zu berücksichtigen sein. Dazu ist anzumerken, dass der Flugbetrieb der Alpar zwar rechnermässig selbständig geführt wird, aber weiterhin im Schatten unsicherer Verhältnisse planen und disponieren muss.

Finanzielles

Der Gesamtaufwand nahm 1982 um 6,5% auf 3,2 Millionen Franken zu. Von der gesamten Zunahme der Personalkosten um 14% auf 1,4 Millionen Franken sind je 4% auf vermehrten Personaleinsatz im Verkehrsdienst und auf den ordentlichen Teuerungseinbau zurückzuführen. 6% wurden durch einen letztmaligen kumulativen Teuerungseinbau (Deckungskapital) der Versicherungskasse des bernischen Staatspersonals verursacht. Künftig wird die Versicherungskasse derartige Kapitaldeckungen jährlich einfordern, was auch die Budgetierung erleichtern wird.

Beim Platzbetrieb konnte der Ertrag gegenüber dem Vorjahr nochmals um 17,5% gesteigert werden, was u. a. der ganzjährig wirkenden Gebührenerhöhung und der ebenfalls angehobenen Benützungspauschale des Bundes zuzuschreiben ist. Ein Sonderbeitrag der Berner Oberländer Gemeinden von Fr. 58727.— sowie der auf Fr. 360000.— erhöhte Kantonsbeitrag verhinderten, dass die Platzbetrieb-Rückstellungen wie vor Jahresfrist zur Deckung eines Fehlbetrages herangezogen werden mussten. Dank günstigen Wetterbedingungen wurden zudem rund Fr. 24000.— an Energie- und Schneeräumungskosten eingespart.

Die Abteilung Flugbetrieb konnte dem Ertragsrückgang von Fr. 80000.— (-6,8%) lediglich Einsparungen von Fr. 55000.— (-4,8%) entgegensetzen. Der Betriebsverlust von Fr. 7846.95 (0,7% des Betriebsertrages) ist gesamthaft gesehen eine Folge der Einbussen im Schulungs- und Vermietungssektor; im Bereich «gewerbsmässige Flüge» wurden die Produktionsziele erreicht.

Verwaltung

Der Verwaltungsrat erledigte seine Geschäfte in 3 Sitzungen des Ausschusses und 2 Sitzungen des Gesamtrates.

Die 34. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre über das Geschäftsjahr 1981 wurde am 29. Juni 1982 im Flughafen-Restaurant unter dem Vorsitz des Präsidenten, Herrn Nationalrat U. Kunz, durchgeführt. Sie war von 70 Aktionären besucht, die 4719 eigene und vertretene Aktien vereinigten (83,5% des Aktienkapitals).

Infolge Demission von Herrn Dr. Max Frölicher war eine Ersatzwahl in den Verwaltungsrat vorzunehmen. Als Nachfolger wurde Herr Dr. Adrian J. Lüthi durch die Versammlung einstimmig gewählt.

Die Kontrollstelle wurde in der bisherigen Zusammensetzung bestätigt.

Ausblick



Als Halterin des Flughafens Bern-Belp hat die Alpar seit 1977 Vorschläge zu seiner Erhaltung durch technische Anpassung ausgearbeitet. Sie hat dies nicht nur zur Sicherung des zukünftigen Unternehmungsbestandes, sondern vor allem als beauftragte Trägerin öffentlicher Interessen getan. In diesem Sinn ist 1982 unser Projekt auch mit dem Rückhalt der zuständigen Bundesbehörden von der bernischen Regierung genehmigt und dem Kantonsparlament vorgelegt worden.

Der Grosse Rat hat die Notwendigkeit einer Gesetzesänderung am 9. Februar mit 116:14 und der technischen Sanierung am 14. Februar 1983 mit 102:66 Stimmen bejaht. Mit dem angelaufenen fakultativen Referendum ist gegen Jahresende die kantonale Abstimmung zu erwarten. Diese wird auch über die Zukunft unserer Gesellschaft entscheiden.

Eine Ablehnung der Vorlagen würde mit Sicherheit das Ende der Unternehmung Alpar AG, aber auch des bisherigen Flughafenbetriebes zur Folge haben. Dazu bedarf es keines weiteren Ausblicks.

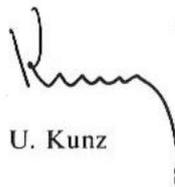
Stimmt das Bernervolk der Erhaltung seines Flughafens zu, dann werden Realisierung und Betrieb der erneuerten Anlage auch bei der Alpar zu neuen Aufgaben und strukturellen Anpassungen führen. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung sind entschlossen, dafür schon im Vorfeld des Entscheides bestmögliche Voraussetzungen zu schaffen.

Bern, 28. April 1983

Namens des Verwaltungsrates der
Alpar, Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

Der Präsident:

Der Direktor:



U. Kunz



R. Zahnd

Bilanz per 31. Dezember 1982

Umlaufvermögen

Kasse	14 863.20
Postcheck	19 584.20
Banken	221 550.—
Wertschriften kurzfristig	27 157.—
Debitoren	220 609.05
Verrechnungssteuer	24 312.15
Benützungsschädigung Bund	330 000.—
Subvention Kanton Bern	360 000.—
Materialvorräte	126 277.70
Transitorische Aktiven	15 079.60

Anlagevermögen

Hochbauten	154 000.—
Einrichtungen und Geräte	38 602.—
Flugzeuge und Linktrainer	130 000.—
Fahrzeuge	10 620.75
Kapitalanlagen	573 243.60
	<hr/>
	2 265 899.25
	<hr/>

Barkautionen Fliegerschule	27 285.90
Versicherungswert Anlagen und Fahrhabe	3 743 200.—

Fremdkapital

Kreditoren	621 829.55
Nicht eingelöste RF-Gutscheine	404 692.50
Rückstellungen Platzbetrieb	352 419.25
Rückstellungen Flugbetrieb	26 464.20
Fürsorgeeinrichtung Alpar	130 070.20
Transitorische Passiven	41 046.10

Eigenkapital

Aktienkapital		565 000.—
Gesetzliche Reserven		5 470.—
Gewinnvortrag		
Flugbetrieb per 1. 1. 1982	103 336.20	
./. Betriebsverlust 1982	7 846.95	95 489.25
	<hr/>	

Passive Berichtigungsposten

Delkredere		23 418.20
		<hr/>
		2 265 899.25
		<hr/>

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1982

		<i>Aufwand</i>	<i>Ertrag</i>
Flugplatzbetrieb	Personalaufwand	1 079 460.75	
	Betriebsaufwand	1 028 458.85	
	Betriebsertrag		1 536 619.—
	Nebenertrag		152 573.60
	Betriebsbeitrag Kanton Bern		360 000.—
	Sonderbeitrag Volkswirtschaftskammer des Berner Oberlandes		58 727.—
		<hr/> 2 107 919.60	<hr/> 2 107 919.60
Flugbetrieb	Personalaufwand	347 394.—	
	Betriebsaufwand	762 548.55	
	Betriebsertrag		1 102 095.60
	Betriebsverlust		7 846.95
		<hr/> 1 109 942.55	<hr/> 1 109 942.55

Bericht der Kontrollstelle

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1982 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Wir stellten fest, dass

- die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung mit der Buchhaltung übereinstimmen;
- die Buchhaltung ordnungsgemäss geführt ist;
- bei der Darstellung der Vermögenslage und des Geschäftsergebnisses die gesetzlichen Bewertungsgrundsätze sowie die Vorschriften der Statuten eingehalten sind.

Aufgrund der Ergebnisse unserer Prüfungen beantragen wir, die vorliegende Jahresrechnung mit einem Verlustsaldo von Fr. 7846.95 zu genehmigen.

Bern, 28. April 1983

Die Kontrollstelle:

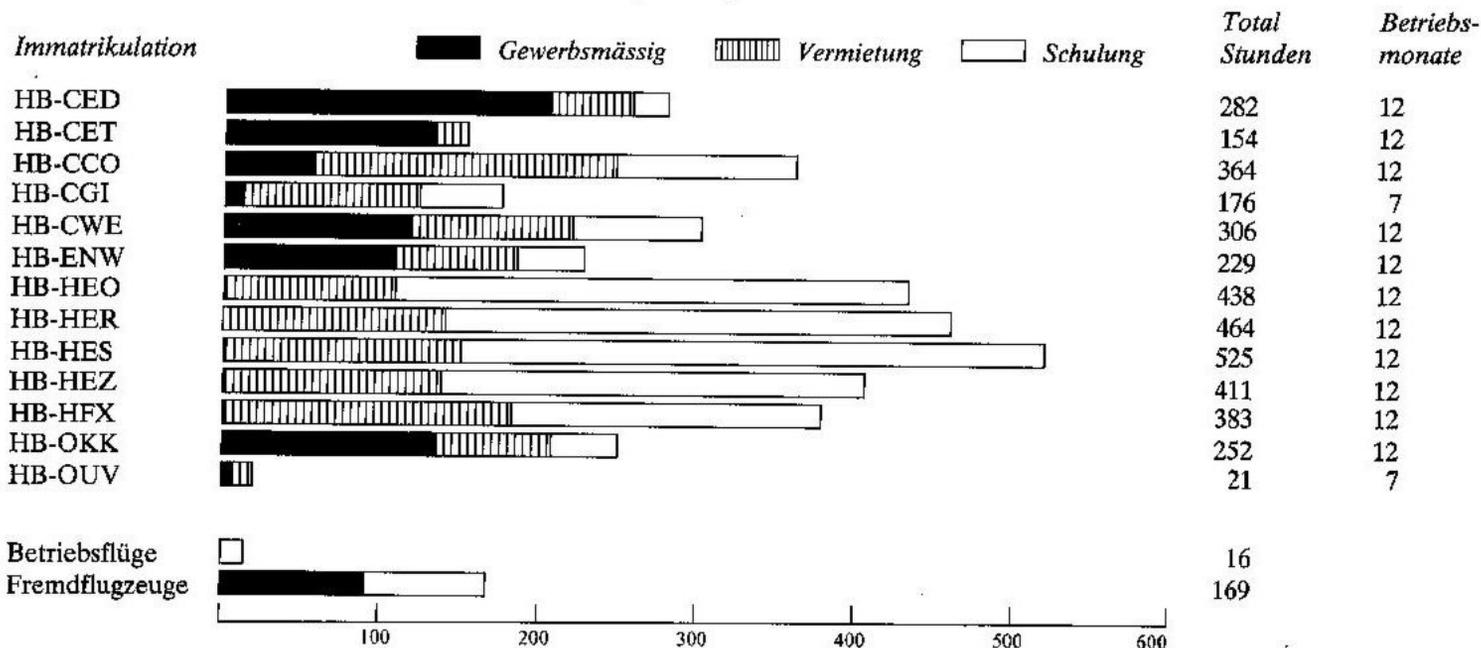
sig. F. Brignoni

sig. K. Brönnimann

Motorflugbetrieb der Alpar Jahresleistung 1982

	Flugstunden		Flüge		Passagiere	
	1982	1981	1982	1981	1982	1981
1. Gewerbsmässige Flüge						
– Rundflüge	739	703	912	938	2 719	2 962
– Diverse (Taxi, Foto, Para)	144	151	186	215	770	708
2. Schulflüge	1 925	2 222	10 664	13 475		
3. Flugzeugvermietung	1 365	1 506	1 801	1 861		
4. Betriebsflüge	17	13	45	57		
Total Motorflug	4 190	4 595	13 608	16 546	3 489	3 670

Flugstunden der einzelnen Flugzeuge 1982



Motorflugzeugpark der Alpar Stand Ende 1982

<i>Flugzeugtyp</i>	<i>Immatrikulation</i>	<i>Baujahr</i>	<i>Plätze</i>	<i>Motor (PS)</i>	<i>Radio/Nav.</i>	<i>Verwendung</i>
Cessna 207 Skywagon	HB-CET	1976	7	300	FKOT	SVG
Cessna 177 RG Cardinal	HB-CED	1973	4	200	FKOT	SVG
Cessna 172 N	HB-CCO	1979	4	160	FKOT	SVG
Cessna 172 P	HB-CGI	1981	4	160	FKOT	SVG
Cessna 172 L	HB-CWE	1972	4	150	FKOT	SVG
Beech Musketeer Super III	HB-ENW	1966	4	200	FKOT	SVG
AS 202 BRAVO	HB-HEO	1973	3	150	FOT	SV
AS 202 BRAVO	HB-HER	1974	3	150	FO	SV
AS 202 BRAVO	HB-HES	1974	3	150	FO	SV
AS 202 BRAVO	HB-HEZ	1975	3	150	FO	SV
AS 202 BRAVO	HB-HFX	1978	3	150	FKOT	SV
Piper Arrow II	HB-OKK	1973	4	200	FKOT	SVG
Piper Cub J-3*	HB-OUV	1944	2	90	F	SVG

* Eingestellt Ende Juli 1982

F = Funk (Radiotelefonie)

K = Radiokompass

O = VOR

T = Transponder

S = Schulung

V = Vermietung

G = Gewerbsmässig



DISCIP...

TRIUM

HB-BOP

PH-HBC
HOLLAND

VORIS

TITG...

Beobachten