



# ALPAR 1987 JAHRESBERICHT

# Flughafen Bern-Belp Verkehrsausweis 1987

	Flugbewegungen		Flugpassagiere		Luftfracht in kg	
	1987	1986	1987	1986	1987	1986
<i>A. Gewerbsmässiger Luftverkehr</i>						
1. Linienverkehr	4 012	3 490	61 158	54 679	95 895	88 329
2. Pauschal-Flugreiseverkehr	135	70	1 994	1 152	0	0
3. Bedarfsverkehr						
– Rundflüge	2 094	2 458	3 382	4 331	0	0
– Transport- und andere gewerbsmässige Flüge	2 255	2 220	3 095	2 938	24 880	18 990
<i>B. Nicht gewerbsmässiger Flugverkehr</i>						
*4. Flüge des BAZL	5 196	3 700	905	513		
*5. Militärflüge (inkl. ausländische Flugzeuge)	2 024	1 918	216	28		
*6. Privatflugwesen (inkl. Segelflugschlepp)	26 909	25 225	16 654	16 008		
*7. Andere nicht gewerbsmässige Flüge	476	750	127	66		
8. Motorflugschulung	34 411	28 164	1 673	1 427		
9. Helikopterschulung	8 016	6 566	515	408		
<b>Gesamter Flugverkehr</b>	<b>85 528</b>	<b>74 561</b>	<b>89 719</b>	<b>81 550</b>	<b>120 775</b>	<b>107 319</b>
<i>Davon:</i>						
gewerbsmässig	8 496	8 238	69 629	63 100	120 775	107 319
nicht gewerbsmässig	77 032	66 323	20 090	18 450	0	0

13 474 Passagiere benützten den Flughafen Bern-Belp im Transitverkehr.

\* In diesen Verkehrskategorien sind die Helikopterflüge eingeschlossen.

# Alpar Jahresbericht 1987

Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG  
Postfach, 3122 Kehrsatz

## Verwaltungsrat

- Präsident: \*U. Kunz, a. Nationalrat, Goldwil  
1. Vizepräsident: \*R. Bärtschi, Regierungsrat, Bern  
2. Vizepräsident: \*Dr. A. J. Lüthi, Kaufmann, Burgdorf  
Mitglieder: W. Bircher, Stadtpräsident, Bern  
Dr. E. Bischof, Grossrat, Bern  
D. Folletête, Fürsprecher, Dir. Volksbank, Bern  
\*R. Gullotti, Fürsprecher, Bern  
\*Dr. jur. F. Kellerhals, Fürsprecher, Bern  
Dr. P. Legler, Präsident und Delegierter, Schweiz. Serum- u. Impfinstitut, Bern  
KKdt z.D. A. Moll, Muri  
\*Dr. R. Portmann, Dir. Berner Handelskammer, Bern  
Ch. Riesen, Garagier, Bern  
W. Rösli, Dir. Verkehrsverein, Bern  
J. M. Sprenger, Dipl. Phys. ETH, Bern

## Kontrollstelle

Mitglieder: v. Graffenried AG Treuhand, Bern

## Direktion

Direktoren: Dr. Roger Zahnd, Belp, bis 18. 9. 1987  
Heinz E. Müller, Oberwangen, ab 18. 9. 1987

\*Mitglieder des Ausschusses

Das erste volle Jahr als Privatunternehmen konnte erfolgreich abgeschlossen werden. Der Wandel im Betriebskonzept, in der Führung des Unternehmens und die Verhandlungen mit den Partnerunternehmen der Liniengesellschaften kennzeichneten im zweiten Teil des Jahres 1987 die Tätigkeiten der Firma. Zusätzlich wurden mit Arbeitsgruppen des Verwaltungsrats auch die Unternehmensbereiche Finanzen und Marketing beraten.

Am 18. September 1987 übergab der in Pension übergetretene Direktor Dr. Roger Zahnd die Führung an seinen Nachfolger, Heinz E. Müller, im Beisein des VR-Präsidenten aNR U. Kunz und der versammelten Belegschaft. Seit dem 1. November 1987 ist der neue Direktor offiziell im Amt.

Das Jahresergebnis und seine Darstellung wurden nach den Grundsätzen des privatwirtschaftlichen Finanzmanagements neu gruppiert und zeigt die positive Entwicklungstendenz auf, die sich auf der Neukonzeption und auf den Grundlagen des vorangegangenen Jahres 1986 abstützt.

Beide Betriebsabteilungen erzielten positive Ergebnisse und erreichten die volle Eigenwirtschaftlichkeit.

Die gesamten Flugbewegungen nahmen mit 85 528 Bewegungen um 15% zu. Der Linienverkehr erhöhte mit 4012 seine Flugbewegungen um 15%, während der Privatverkehr mit 26 909 um 7% höhere Bewegungen aufwies. Die Passagierzahlen weisen im Linienverkehr um 14% höhere Werte aus und erreichten mit 61 156 Lokalpassagieren und 13 088 Transitpassagieren einen neuen Rekordstand seit Bestehen des Platzes. Im Vergleich zum Vorjahr verringerte sich aber sein Anteil an den gesamten Flugverkehrseinnahmen von 66% auf 58%. Dies aus Gründen von deutlichen Mehrerträgen in der Nicht-Linien-Aviatik.

## **Betrieb**

Die Zunahme des Gesamtverkehrs auf 85 528 Flugbewegungen (+15%) und auch im Linienverkehr mit +15% beanspruchte unseren Platzbetrieb erheblich.

Die vermehrte Verlagerung der Tätigkeiten auf die zunehmenden Linienbewegungen und das erhöhte Passagieraufkommen in diesem Bereich von 74 000, Vorjahr 63 000 (+17%), erfordert die zeitlich längere Präsenz aller RAMP-Mitarbeiter während des Tages. Umbau- und Unterhaltsarbeiten mussten vermehrt mit Fremdfirmen vorgenommen werden. Das Personal hat sich in diesen verstärkten Anforderungen im Berichtsjahr mit grossem Einsatz bewährt.

Die TARMAC-Erweiterung ist ausgeführt worden. Wir müssen weitere Teile des Abstellplatzes härten, da die Nachfrage nach Parkplätzen stetig zunimmt.

## **Planung**

Die im Jahre 1986 eingereichte Lärmtaxierung der Allg. Luftfahrt wurde Mitte 1987 in Kraft gesetzt. Dabei ergaben sich sofort Probleme in der Bewältigung der damit verbundenen quantitativen Datenflüsse und der Sortierung der grossen Kataloge von Flugzeug-Daten. Zusammen mit dem grossen Anstieg der Flugbewegungen ergaben sich Engpässe, die raschmöglichst abgebaut werden mussten.

Gegen Ende Jahr wurden die Planungsarbeiten für das Zusammenführen der beiden im Unternehmen unabhängigen EDV-Anlagen ausgeführt. Es handelte sich um ein Vorhaben mit zwei kompatiblen kleinen Rechenzentren, sowie ca. 10-15 Monitoren und Druckwerken.

Bezüglich der Einzonung des Flughafenareals wurden mit der Gemeinde Belp (Planungskommission) und den Stadtbehörden Bern die planerischen Voraussetzungen geschaffen, um entsprechend weitere Vorbereitungsarbeiten ausführen zu können.

## **Aussenbeziehungen**

Mit der IGBL konnten die ausgezeichneten Beziehungen weiter gepflegt werden. Im weiteren wurden die Geschäftsbeziehungen zur Crossair vertieft und im Rahmen eines neuen Betriebskonzeptes eine engere Zusammenarbeit ausgestaltet. Innerhalb dieser Gespräche wurde auch die Dan-Air einbezogen, und es konnte für alle beteiligten Unternehmen eine einvernehmliche Lösung gefunden werden. Die betrieblichen Konsequenzen aus dem Konzept wurden gegen Ende Jahr planerisch vorbereitet.

Gegen Jahresende wurden die Kontakte zur neu besetzten kantonalen Fluglärmkommission aufgebaut. Innerhalb dieses Gremiums fanden die ersten Gespräche zwischen der kantonalen Fluglärmvereinigung und der Alpar-Direktion statt. Da die hängigen Einsprachen gegen die Konzession und den Betriebsanhang 5 noch nicht geregelt bzw. entschieden wurden, konnten auch im 1987 keine Verhandlungen geführt werden.

Mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt konnten die vielfachen Beziehungen konstruktiv und effizient weitergeführt werden. Die Schwerpunkte der Gespräche lagen naturgemäss auf dem sicheren und umweltverträglichen Betrieb sowie der Abstimmung der Bedürfnisse für die Realisation eines Masterplanes. Dieser Masterplan wird künftig die Basis bilden, auf der die zu realisierenden Ersatzgebäude im Detail geplant werden können.

# Luftverkehr

## Dan-Air

Die englische Fluggesellschaft hat im Jahr 1987 mit wenigen Abweichungen die gleichen Leistungen erbracht wie im Vorjahr. Sie beförderte 40229 Passagiere (+1%) und steigerte die Sitzplatzauslastung leicht von 72% auf 73,5%. Es wurden 96 Tonnen Luftfracht befördert (davon 51 t Postsendungen), d. h. +17%. Von den geplanten Flügen wurden 622 über Bern geflogen, während 26 Flüge mit 1682 Passagieren aus wetterbedingten bzw. technischen Gründen mit anderem Flugmaterial über Basel oder Zürich umgeleitet wurden. Dies entspricht einer Regelmässigkeit der Flüge von 95,5% (96,9%).

Die Dan-Air bediente die Strecke London-Gatwick-retour mit Kursen teilweise während der Arbeitswochen und an praktisch allen Wochenenden, jedoch unterschiedlich gestaffelt. Vom 24. Mai 1987 bis 20. September 1987 wurden an Sonntagen Doppelkurse geführt. Es sind ausschliesslich die BAe 146 (Flüsterjets) eingesetzt worden.

## Crossair

Seit 1986 wurden, bis auf Ausnahmen, die Crossair-Linien mit den seit 1986 eingesetzten Saab Fairchild SF340 betrieben. Das Flugmaterial wurde bei den Passagieren rasch beliebt. Ausnahmsweise eingesetzte «alte» Metroliner fanden keine Begeisterung mehr.

Die Crossair beförderte zwischen Lugano-Bern-Paris 20927 Lokalpassagiere (+40%) und 13088 Transitpassagiere (+67%). Dabei stieg die Anzahl der Flüge um 18% auf 3390 an. Auf der Linie Paris reisten 11157 Lokalpassagiere (+24%), auf derjenigen von und nach Lugano 9620 Passagiere. 13090 Transitpassagiere benutzten den Flughafen Bern von/nach Basel bzw. Lugano und 10290 von/nach Paris.

Die Crossair verkehrte wöchentlich je 29mal, wobei der Flug Bern-Basel-Frankfurt noch nicht realisiert werden konnte. Die erforderlichen Randzeiten sind nicht deckungsgleich mit den Flughafenbetriebszeiten.

## Pauschalflugreiseverkehr

Mit 135 Charterflügen (+38,5%) diverser Gesellschaften reisten 1994 Passagiere (+73%) nach verschiedenen Destinationen.

## Internationaler Geschäfts- und Touristikverkehr, REGA

Der Privatverkehr mit dem Ausland wies zunehmend die Tendenz zu grösseren Flugzeugen aus. Die längeren Reisen nach entfernteren Destinationen, z. B. Nordafrika, Naher Osten, Westafrika, aber auch allen europäischen Ländern, wurden mit 3359 Flügen und 7732 Passagieren realisiert. Die Zollbeamten kontrollierten 6768 An- und Abflüge; aushilfsweise leistete unsere Flugpolizei für weitere 430 Bewegungen Zolldienste.

Die REGA flog mit 1-2 stationierten Helikoptern 359 Einsätze von der Basis aus. Dazu kamen 54 Krankentransporte mit Flächenflugzeugen.

# Flugplatzbetrieb

## Flugverkehrsleitung

Die Flugsicherungsstelle Bern-Belp der Swisscontrol leitete 17050 Bewegungen nach Instrumentenflug und 82150 Bewegungen nach Sichtflugregeln. Zusammen mit 5650 Transitbewegungen wurden insgesamt 104850 Bewegungen vom Kontrollturm aus geführt.

Die Installation der ILS war am 4. Juni 1987 abgeschlossen. Seit der Inbetriebsetzung hat die Zuverlässigkeit der geplanten Anflüge bezüglich Realisation zugenommen. Dies kam den Staatsluftfahrzeugen als auch den Liniengesellschaften und dem Geschäftsreiseverkehr spürbar zugute.

## Verkehrs- und Betriebsdienst

Der Flughafen Bern-Belp operierte, wie im Vorjahr, mit den Betriebszeiten 0700 – 2100 Uhr; dies in Abstimmung mit dem Linienflugprogramm. Das ergab eine totale Öffnungszeit des Flughafens von ca. 5000 Stunden. Um den Betrieb sicherzustellen, wurden eingearbeitete Aushilfskräfte sowie Überstunden eingesetzt. Die krankheits- und unfallbedingten Ausfälle hielten sich im normalen Rahmen.

Der Verkauf der zollfreien Waren und in der Kaffeebar belief sich auf einen Umsatz von Fr. 237166.55. Der Nettoertrag steht mit Fr. 105438.55 zu Buche.

Mit den von uns beauftragten Zubringerdiensten wurden 6765 Dan-Air- und 2012 Crossair-Fluggäste von und zum Hauptbahnhof Bern transportiert. Die Busverbindung Interlaken/Spiez mit der Auto AG wurde von 17021 Dan-Air-Passagieren frequentiert.

Im Winterbetrieb wurden für die Schneeräumung ca. 164 Stunden aufgewendet. Das im letzten Jahr im Eigenbau erstellte

Flugzeugenteisungsgerät hat sich bewährt. Die Weiterentwicklung zu einem grösseren Gerät ist vorgesehen. Am Notfallplan sind in Koordination mit allen beteiligten Diensten Verfeinerungen und Verbesserungen vorgenommen worden.

Die Firma Shell hat im Jahre 87 2283785 Liter Flugtreibstoff ausgeschrieben. Davon waren 745652\* Liter Flugbenzin durch die General Aviation und 1538133\*\* Liter Kerosin durch die Linien/Charter-Firmen (Dan-Air, 419748 l und Crossair 462318 l) getankt worden. (\*6285 Betankungen GA, \*\*1877 Betankungen Linienverkehr).

Innerhalb der laufenden Unterhaltsarbeiten hat die Betriebsgruppe auch Um- und Ausbauarbeiten geleistet:

- Hindernisbefeuerung im Selhofen-Zopf (zw. Pistenecke und Aare)
- Herstellung von 6 Hartbelag-Abstellstreifen
- Umgestaltung der Ankunfthalle und WC-Anlagen

## Besondere Vorfälle

Im Berichtsjahr waren keine besonderen Vorfälle zu verzeichnen.

# Flugbetrieb

## Personal

Im Berichtsjahr konnten zwei erfahrene hauptamtliche Fluglehrer neu eingearbeitet werden. Zusammen mit den nunmehr 18 nebenamtlichen Fluglehrern und den 35 teilzeitbeschäftigten Berufspiloten bildeten sie das fliegende Personal. Die administrativen Arbeiten und die Betreuung der Kundschaft wurde von 2½ Personaleinheiten besorgt.

## Flugzeugpark

Keine Veränderungen gegenüber dem Vorjahr.

## Produktion

Mit 4283 Stunden wurde die budgetierte Produktion bis auf einige Stunden erreicht. Die Nachfrage nach Flugschulung ist gestiegen. Gegenüber dem Vorjahr wurde eine um 15% höhere Stundenzahl realisiert, die dank der beiden zusätzlich verfügbaren Fluglehrer realisiert werden konnten. Im gewerbemässigen Flugbetrieb war ein Rückgang von 14% zu verzeichnen. Die um 25% geringeren Septemberproduktionen sind den stürmischen Windverhältnissen an sonst sonnigen Schönwettertagen zuzuschreiben.

Anteil an den Gesamtflugstunden	1987	1986
– Motorflugschulung*	50,5 %	47,0 %
– Flugzeugvermietung	33,1 %	32,8 %
– Gewerbsmässige Flüge	16,3 %	19,3 %
– Betriebsflüge	0,1 %	0,9 %
	100,0 %	100,0 %
* Davon FVS/FWB-Schulung	49,9 %	47,3 %

## Flugschule

Wie bereits erwähnt, haben die erhöhte Zahl der haupt- und nebenamtlichen Fluglehrer zu einer grösseren Anzahl Kursen geführt und die Produktion der Schulstunden um 15% erhöht. Gegenüber dem Vorjahr wurden 16 Schüler mehr (+ 22%) in fliegerischen Kursen im Auftrag des Bundes ausgebildet. Der beiliegenden Tabelle ist das detaillierte Kursprogramm zu entnehmen.

### Die gesamte Kurstätigkeit umfasste:

6 Kurse FVS/I	45 Schüler
2 Kurse FVS/II	20 Schüler
4 Navigationskurse FWB	22 Teilnehmer
2 Praktische CVFR-Kurse	6 Teilnehmer
2 Theoriekurse PP	19 Teilnehmer
2 Theoriekurse B+BB	27 Teilnehmer
2 Theoriekurse CVFR	10 Teilnehmer
1 Einführungskurs MIGROS	20 Schüler



*Saab Cityliner der CROSSAIR*



*BAe-146 Jetliner der DAN-AIR*







*Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, 3122 Kehrsatz*

# Finanzielles

## Gewerbmässige Flüge

Trotz grossem Einsatz an den einzelnen Schönwettertagen, musste erneut ein Rückgang der gewerbmässigen Flüge hingenommen werden (- 14%). Nicht ganz so rückläufig war die Anzahl der beförderten Personen (- 10%). Wie die Tabelle zeigt, waren vor allem die Flüge in den Hochalpen durch das ungünstige Wetter benachteiligt. (Turbulenzen in den Höhen und Querwinde auf dem Platz).

Aufteilung der Rundflüge	1987	1986
- Stadt Bern oder Gürbetal/Aaretal	46	40
- Thunersee oder Juraseen	54	44
- Berner Oberland	111	97
- Berner Alpen	186	201
- Matterhorn	181	220
- Spezialflüge	42	121
Total Flugstunden	620	723

## Flugzeugvermietung

Der stete Rückgang der Produktion, der in den letzten Jahren zu verzeichnen war, konnte aufgefangen werden. Mit 15% mehr Flugstunden wurde das Budgetziel erreicht. Gut sichtbar ist dabei der Umstand, dass eine Mehrproduktion in der Schulung auch eine Mehrproduktion in der Vermietung nach sich zieht. Dies, weil auch die Jungpiloten ihr fliegerisches Training aufrecht erhalten müssen.

Der Gesamtertrag des Unternehmens betrug 1987 Fr. 4009212.55. Das sind rund Fr. 59000.- mehr als im Vorjahr (+ 1,5%). Dem gegenüber ergab sich ein Gesamtaufwand von Fr. 3823756.80 (- 2,3%), was zu einem Betriebsgewinn von konsolidiert Fr. 186455.75, nach Abschreibungen, führte. (Vorjahr konsolidiert Fr. - 10589.65).

Der Personalaufwand betrug Fr. 1987000.- (+ 8,5%). Der erarbeitete Cashflow vor Abschreibungen erreichte eine deutliche Steigerung, nämlich rund Fr. 488000.-. Darin spiegelt sich die veränderte, für privatrechtliche Betriebe übliche Abschreibungspolitik wider.

Die Ertragssituation im Bereich Platzbetrieb verlief wieder zunehmend positiv und betrug rund Fr. 2867000.- (+ 7%). Dazu trugen, neben dem Flugverkehr, auch der Liegenschaftsertrag und die Nebenerlöse ihren Anteil bei. Der Handelsertrag im Bereich Kaffeebar und Taxfree belief sich auf Fr. 236000.-. Die Teilrechnung schliesst mit einem Überschuss vor Abschreibungen von Fr. 556000.- ab. Der betriebsfremde Ertrag betrug rund Fr. 213000.- und umfasste die Zinserträge des Aktienkapitals und Bereinigungen in den Flugbons und Versicherungsrückvergütungen.

Im Bereich Flugbetrieb ist ein Gesamtertrag von rund Fr. 1413000.- erarbeitet worden, d.h. + 14% zum Vorjahr bzw. rund Fr. + 174000.-. Trotz anfänglich ungünstigem Wetter konnten im September/Oktober die Produktionsrückstände aufgeholt und zum vorliegenden Resultat ausgebaut werden.

Der erarbeitete Cashflow erlaubte die volle, gesetzlich mögliche Abschreibung auf dem Flugzeugbestand.

Die Teilrechnung schliesst mit einem Überschuss vor Abschreibungen von rund Fr. 101000.- ab.

# Administratives

Die Vermögenslage darf auch unter Ausklammerung der Kapitalerhöhung als gut bezeichnet werden. Die zugeführten Kapitalmittel werden für kommende Investitionen bereitgehalten.

Der Verwaltungsrat behandelte seine Geschäfte in 7 Sitzungen des Gesamtrates und 5 Sitzungen des VR-Ausschusses.

Die 39. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre über das Geschäftsjahr 1986 wurde am 29. Juni 1987 im Restaurant «Linde», Belp, durchgeführt. Sie war von 54 Aktionären besucht, die 22 789 eigene und vertretene Aktien vereinigten (74,4% der Aktienstimmen).

Im ersten Jahr des neu konstituierten Verwaltungsrates galt es, als Nachfolge des pensionierungshalber austretenden Direktors Dr. Roger Zahnd, einen neuen Direktor zu wählen. Am 13. April 1987 wurde Herr Heinz E. Müller von Thun, aus Oberwangen – Gemeinde Köniz, zum neuen Direktor ernannt.

Im weiteren erarbeiteten verschiedene Arbeitsgruppen des Verwaltungsrates die Ausgestaltung des Betriebskonzeptes, der Konzepte für Finanzen und Marketing. Das Betriebskonzept sah vor, das Passagierhandling im Subkontrakt dem Unternehmen Crossair ab 1. April 1988 zu übertragen. Die entsprechenden Verträge wurden im Dezember 1987 abgeschlossen. Die organisatorischen Voraussetzungen wurden noch vor Jahresende zur Erstellung eingeleitet.

Die anderen Konzepte stehen vor dem Abschluss und werden im Jahr 1988 realisiert.

# Ausblick

Die im 58. Betriebsjahr eingeleitete Entwicklung wurde im 59. Betriebsjahr fortgesetzt. Dabei galt es, die Voraussetzungen für den zukünftigen privatwirtschaftlichen Betrieb des Unternehmens zu festigen.

Eine privatwirtschaftlich operierende Gesellschaft muss unter anderem auch die Altersvorsorge auf privatwirtschaftliche Basis und Verfahren umstellen. Dies wird eine wichtige Aufgabe im Rahmen der Personalpolitik sein. Im weitern muss auch die Arbeitszeitregelung den in der Luftfahrt üblichen Grössenordnungen angeglichen werden.

Im Bereich des Datenflusses, der betrieblichen Zahlen und des Gesamtrechnungswesens ist eine EDV-Anlage mit Benutzbarkeit für alle Unternehmenszweige aufzubauen. Die bisher verwendeten Anlageteile sind mit einzubeziehen.

Die zusammen mit den Firmen Dan-Air und Crossair aufgebauten Linien/Charterverbindungen sind mit einer zeitgemässen Luftverkehrsbereitschaft zu sichern und auszubauen. Um den wirtschaftlichen Betrieb unseres Regionalflughafens erhalten zu können, muss das vorhandene Verkehrspotential mit hier geeignetem Flugmaterial ebenfalls wirtschaftlich ausgeschöpft werden können. Dazu ist eine leistungsfähige und interessante Infrastruktur zu erhalten, bzw. qualitativ weiter aufzubauen. Die Schwerpunkte müssen auf dem Linien/Charterverkehr, dem Geschäftsreiseverkehr, aber auch auf der allgemeinen Luftfahrt gesetzt werden.

Der eigene Flugbetrieb kann beibehalten werden, wenn es gelingt, die fälligen Ersatzinvestitionen mit leiserem, effizientem und attraktivem Flugmaterial zu tätigen.

Bern, 26. April 1988

Namens des Verwaltungsrates der  
ALPAR, Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

Der Präsident:

Der Direktor:



U. Kunz



H. E. Müller

# Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1987

<b>Aufwand</b>	Fr.
Personalaufwand	1 986 885.50
Miet- und Pachtaufwand	224 693.40
Unterhalt/Reparaturen Betriebsmittel	461 458.60
Abschreibungen	302 346.75
Betriebsstoffe/Versicherungen/Gebühren	499 284.05
Verwaltungsaufwand	223 963.90
Übriger Betriebsaufwand	50 140.10
Betriebsfremder Aufwand	73 984.50
Reingewinn	186 455.75
	<hr/>
	4 009 212.55
	<hr/>
<b>Ertrag</b>	Fr.
Erlös a/Leistg. Flugverkehr/Flughafen	2 124 242.80
Erlös a/Flugtätigkeit	1 265 324.25
Nebenerlöse	343 830.05
Nettoertrag Liegenschaften	62 925.95
Betriebsfremder Ertrag	212 889.50
	<hr/>
	4 009 212.55
	<hr/>

# Bilanz per 31. Dezember 1987

<b>Aktiven</b>	Fr.	<b>Passiven</b>	Fr.
Greifbare Mittel	476 595.85	Schulden aus Lieferungen und Leistungen	537 067.70
Leicht realisierbare Anlagen	2 511 400.80	Nichteingelöste RF-Flugscheine	479 231.45
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	476 699.50	Passive Rechnungsabgrenzung	4 475.—
Forderungen, andere	33 647.25	Rückstellungen	490 084.05
Vorräte	110 221.—	<b>Fremdkapital</b>	1 510 858.20
Aktive Rechnungsabgrenzung	90 399.75	Aktienkapital	3 065 000.—
<b>Umlaufvermögen</b>	3 698 964.15	Gesetzliche Reserven	7 509.50
Finanzanlagen	495 023.—	Gewinnvortrag	123 564.70
Sachanlagen	699 401.—	Bilanzgewinn	186 455.75
<b>Anlagevermögen</b>	1 194 424.—	<b>Eigenkapital</b>	3 382 529.95
	<u>4 893 388.15</u>		<u>4 893 388.15</u>

Versicherungswerte Sachanlagen 6 848 300.—

## Bericht der Kontrollstelle

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1987 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Wir stellen fest, dass

- die Bilanz und die Erfolgsrechnung 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 zu genehmigen.

Ferner bestätigen wir, dass der Vorschlag des Verwaltungsrates über die Gewinnverwendung Gesetz und Statuten entspricht.

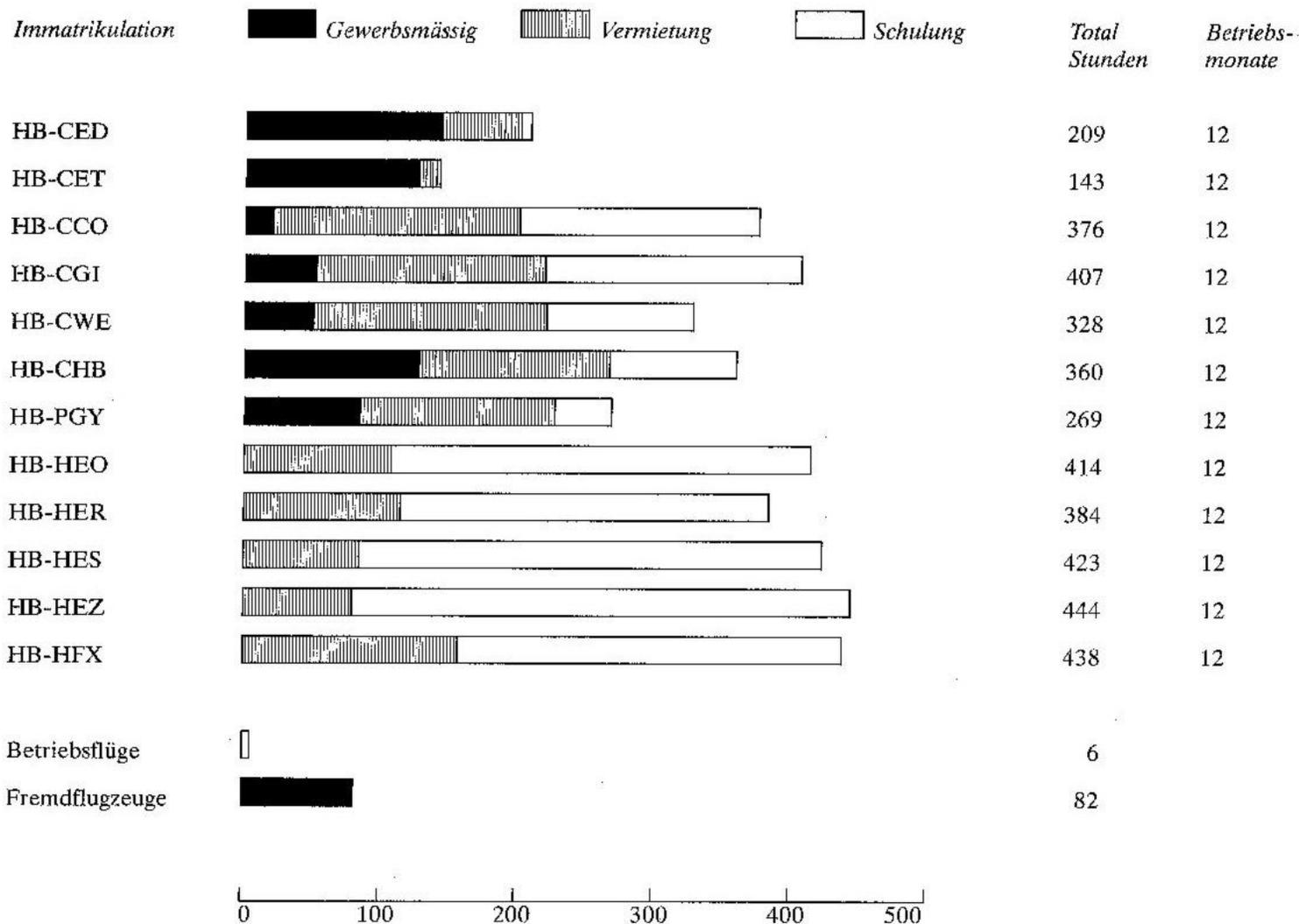
Bern, 11. Mai 1988

v. Graffenried AG Treuhand

W. Maurer  
dipl. Bücherexperte

P. Geissbühler  
dipl. Bücher-  
experte

# Flugstunden der einzelnen Flugzeuge 1987



# Motorflugbetrieb der Alpar Jahresleistung 1987

	<i>Flugstunden</i>		<i>Flüge</i>		<i>Passagiere</i>	
	1987	1986	1987	1986	1987	1986
1. <i>Gewerbmässige Flüge</i>						
– Rundflüge	620	602	852	737	2 230	2 500
– Diverse	83	121	76	175	330	686
2. <i>Schulflüge</i>	2 160	1 756	10 910	7 724		
3. <i>Flugzeugvermietung</i>	1 420	1 228	1 955	1 539		
4. <i>Betriebsflüge</i>	6	34	22	48		
<b>Total Motorflug</b>	<b>4 289</b>	<b>3 741</b>	<b>13 815</b>	<b>10 223</b>	<b>2 560</b>	<b>3 186</b>

# Motorflugzeugpark der Alpar Stand Ende 1987

<i>Flugzeugtyp</i>	<i>Immatrikulation</i>	<i>Baujahr</i>	<i>Plätze</i>	<i>Motor (PS)</i>	<i>Radio/Nav.</i>	<i>Verwendung</i>
Cessna 177 RG Cardinal	HB-CED	1973	4	200	FKOT	SVG
Cessna 207 Skywagon	HB-CET	1976	7	300	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
Cessna 182 RG Skylane	HB-CHB	1979	4	235	FKOT	SVG
Piper Dakota	HB-PGY	1983	4	235	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

F = Funk (Radiotelefonie)

K = Radiokompass

O = VOR

T = Transponder

S = Schulung

V = Vermietung

G = Gewerbmässig

