



ALPAR

JAHRESBERICHT 1989

Flughafen Bern-Belp Verkehrsausweis 1989

	Flugbewegungen		Flugpassagiere		Luftfracht in kg	
	1989	1988	1989	1988	1989	1988
A. Gewerbsmässiger Luftverkehr						
1. Linienverkehr	5 376	4 124	72 956	63 309	53 493	58 755
2. Pauschal-Flugreiseverkehr	250	165	2 760	1 742	0	0
3. Bedarfsverkehr						
– Rundflüge	3 460	2 541	5 807	4 914	0	0
– Transport- und andere gewerbsmässige Flüge	3 121	2 766	3 229	2 202	133 220	44 210
B. Nicht gewerbsmässiger Flugverkehr						
*4. Flüge des BAZL	4 825	4 684	1 194	1 334		
*5. Militärflüge (inkl. ausländische Flugzeuge)	2 150	2 414	227	248		
*6. Privatflüge (inkl. Segelschlepp)	30 710	29 373	20 105	21 577		
*7. Andere nicht gewerbsmässige Flüge	476	856	7	53		
8. Motorflugschulung	34 147	34 721	2 364	2 428		
9. Helikopterschulung	6 402	6 046	94	554		
Gesamter Flugverkehr	90 917	87 690	108 743	98 361	186 713	102 965
<i>Davon:</i>						
1) gewerbsmässig	12 207	9 596	84 752	73 749	186 713	102 965
1) nicht gewerbsmässig	78 710	78 094	23 991	24 612	0	0
oder						
2) vollberuflich/erwerbsmässig	60 207	58 317				
	66%	67%				
2) nichtberuflich/nicht erwerbsmässig	30 710	29 373				
	34%	33%				

16 014 Passagiere reisten im Jahr 1989 via Flughafen Bern-Belp im Transitverkehr.
(13 482 total 1988).

* In diesen Verkehrskategorien sind die Helikopterflüge eingeschlossen.

1) Definition Luftfahrtsrecht.

2) Definition nach beruflicher Tätigkeit/Erwerb.

Fotos: R. Ellwanger, Ch. Haag, R. Koella, B. Kitzler,
F. Pedotti, D. Ruhier, P. Schüpbach, H. P. Zürcher,
B. Wasem, M. Herzig

Seite 1
«Die Fliegerei hautnah erleben» –
ein Motto das Erfolg brachte:
Der Flughafen Bern-Belp
am Tag der offenen Tür vom
19.120. August 1989.

Alpar

Jahresbericht 1989



Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG
Postfach, 3122 Kehrsatz

Verwaltungsrat

- Präsident: *Dr. F. Kellerhals, Fürsprecher, Bern
1. Vizepräsident: *R. Bärtschi, Regierungsrat, Bern
2. Vizepräsident: *Dr. R. Portmann, Direktor,
Bern
Mitglieder: W. Bircher, Stadtpräsident, Bern
Dr. E. Bischof, Grossrat, Bern
*D. Folletête, Direktor Schweiz. Volksbank, Bern
*R. Gullotti, Fürsprecher, Bern
Dr. P. Legler, Präsident und Delegierter,
Schweiz. Serum- und Impfinstitut, Bern
A. Moll, KKdt z.D., Muri
*Ch. Riesen, Garagier, Bern
W. Rösli, Direktor, Verkehrsverein, Bern
S. Schmid, Grossrat, Fürsprecher und Notar, Lyss
M. Suter, Direktor und Delegierter des
Verwaltungsrates CROSSAIR AG, Basel

Kontrollstelle: v. Graffenried AG Treuhand, Bern

Direktion: Heinz E. Müller, Direktor, Oberwangen

*Mitglieder des Ausschusses

1989 feierte die ALPAR AG ihr 60jähriges Bestehen. Die Gründung erfolgte 1929. In diesem Jahr wurde der Flugplatz Belpmoos eröffnet und die Berner Flugsportfreunde fanden sich im Berner AERO-CLUB. Der Geburtstag der drei Institutionen war Anlass zu einer zweitägigen Veranstaltung mit dem Motto «Fliegerei zum Anfassen». Erstmals in der Schweiz wurde eine fliegerische Gesamtschau vermittelt, ohne Vorführung von Militärjets. Das Organisationskomitee IBT 89 wurde mit dem Grossaufmarsch von ca. 40'000 Besuchern und mit strahlendem Wetter für die grosse Arbeit belohnt.

Im Rahmen des Jubiläumsjahres wurden 1989 verschiedene PR-Massnahmen realisiert.

Im Geschäftsjahr 1989 wurden die betrieblichen und operationellen Voraussetzungen weiter ausgebaut und vertieft. Es galt, das im Jahre 1988 eingeleitete Betriebskonzept im Flughafenbereich weiter zu verfeinern und damit das Produkt, unsere Dienstleistungen, zu verbessern.

Der **Platzbetrieb** hat in Zusammenarbeit mit der Bodenorganisation der CROSSAIR die Dienstleistungen für den Linien- und Charterverkehr wirksam erhöht und damit ermöglicht, die in diesem Bereich um 30% gestiegene Zahl von An- und Abflügen zu bewältigen. Die neue Form der Arbeitsteilung hat sich gut bewährt.

In der allgemeinen Luftfahrt sind, bedingt durch die zunehmende Bedeutung unseres Flughafens, namentlich im Bereiche der Taxi- und Geschäftsreiseflüge, starke Zuwachsraten zu verzeichnen. Die vom **Platzbetrieb** erzielten Leistungssteigerungen ermöglichten das bemerkenswerte Ergebnis. Eine vermehrte Präsenz unserer RAMP-Mitarbeiter war auch in den weiteren General Aviation-Bereichen erforderlich.

Im **ALPAR-Flugbetrieb** wurden die Massnahmen zum Erhalt der Schulungsflotte weitergeführt.

Die Anstrengungen bezüglich Fluglärmbekämpfung wurden einerseits auf der Basis des Anhangs 5 der Betriebskonzession, aber auch mit Gesprächen, Ermahnungen und vermehrten Kontrollen verstärkt.

Die gesamten **Flugbewegungen** nahmen um 3,7% (i.Vj. + 2,5%) auf 90917 zu. Der Linienvkehr erhöhte mit 5376 seine Flugbewegungen um + 30% (i.Vj. + 2,8%), während der Privatverkehr (inkl. privater Geschäftsverkehr) mit 30710 Bewegungen um 18,6% zunahm. Die **Passagierzahlen** wiesen im Linienvkehr um 20,8% höhere Werte aus und erreichten mit 75980 Lokalpassagieren und 16763 Transitpassagieren einen erneuten Rekordstand. Im Vergleich zum Vorjahr stieg der Anteil des Linienvkehrs an den gesamten Flugverkehrseinnahmen auf 69% (i.Vj. 64%).

Insgesamt konnte auf Grund der spürbar verbesserten organisatorischen und technischen Rahmenbedingungen ein deutlich besseres Geschäftsergebnis als im Vorjahr erzielt werden.

Betrieb

Die Jubiläumsveranstaltung IBT-89, Internationale Belpmoostage von 19. bis 20. August 1989, gab unserem Flughafenbetrieb die Gelegenheit, seine Ausrüstungen und Geräte und den aktiven Einsatz im Rahmen der Linien- und Charterflüge dem breiten Publikum zu zeigen. Es sind an diesen beiden Tagen 81 Linien- und Rundflüge mit 1800 Passagieren abgefertigt worden. Es muss jedoch erwähnt werden, dass an beiden Tagen kein privater allgemeiner Luftverkehr von und nach Bern zugelassen war.

Mit 90917 Bewegungen und der damit zusammenhängenden Zunahme des Linien-, sowie des Bedarfsluftverkehrs um +30% bzw. +51% und der Handlungarbeiten für die Privataviatik, ist unser Platzbetrieb stark beansprucht worden. Die Leistungssteigerungen konnten mit der 1988 aufgestellten Personalstruktur ohne weitere Zugänge erbracht werden.

Die Unterhaltsarbeiten wurden überwiegend an das Gewerbe der näheren Umgebung vergeben.

Planung

Die Verbesserungen der operationellen Infrastruktur, die 1987 und 1988 eingeleitet wurden, sind 1989 weitergeführt worden.

Eine breitabgestützte Kommission hat die Vorarbeiten für die Schaffung einer Flughafenzone in der Ortsplanung der Gemeinde Belp geleistet. Weitere Verhandlungen folgen.

Anhand des Masterplanes wurden ferner die Rahmenbedingungen für die erste Etappe von Ersatzbauten ergänzt. Im Laufe des Jahres 1990 gilt es, konkrete Vorprojekte zu entwerfen. Diese beziehen sich hauptsächlich auf den Linienvkehr und den Flugplatzbetrieb der ALPAR.

Aussenbeziehungen

Die obenstehend erwähnten Leistungsverbesserungen waren nur realisierbar dank dem guten Einvernehmen und der sehr guten, täglichen Zusammenarbeit mit der CROSSAIR Station Bern und ihrem Mitarbeiter-team.

Die guten Dienste der Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr (IGBL) haben unserem Flughafenbetrieb und der Luftfahrtpolitik im Raume Bern wesentliche Unterstützung gebracht.

War 1988 das Jahr der Gespräche mit den Fluglärmgegnern, ging es 1989 darum, die Bestimmungen im Anhang 5 unseres Betriebsreglements mit den festgesetzten neuen Einschränkungen auszuführen. Die Kontakte zu unseren Nachbarn d.h. deren Interessenvertreter wurden aufrechterhalten, um in der Fortsetzung der damals geführten Verhandlungen die Anliegen permanent diskutieren zu können. Die gegenseitigen Orientierungen haben ein sehr gutes sachliches Niveau, obwohl die Ansichten in der Sache stark auseinandergehen. Für uns, als verantwortliche Firma für den Flughafen, sind diese Kontakte sehr wertvoll.

Mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL sind im 1989 verschiedentlich wichtige Betreffnisse für den Flughafen entweder bilateral oder innerhalb von Kommissionen beraten und in die Entscheide einbezogen worden. Die Kontakte zu dieser Behörde sind ebenfalls gut und effizient.

Luftverkehr

Allgemeines

Der Linien-, Geschäftsreise- und Privatflugverkehr haben zunehmende Bewegungszahlen zu verzeichnen, wogegen die VFR-Schulung ein weiteres Jahr stabile Verhältnisse ausweisen konnte. Die freiwilligen Anstrengungen der ansässigen Fliegerschulen wurden verdankt.

DAN-AIR (London-Gatwick–Bern retour und Manchester–Bern retour)

Unsere britischen Partner haben 1989 dieselben Leistungen wie im Vorjahr erbracht. Sie beförderten 41 876 Passagiere (+3,6%) mit einer Sitzplatzauslastung von 71% (71%). Ferner sind rund 55 Tonnen Post (+4t) und 50 Tonnen Luftfracht (–7t) befördert worden.

Von den geplanten 706 Flügen wurden 666 über Bern geflogen, während 40 Flüge aus wetterbedingten bzw. technischen Gründen mit anderem Flugmaterial über Basel oder Zürich umgeleitet werden mussten.

CROSSAIR (Paris, Lugano, Nizza, Venedig, Florenz, Basel, Brüssel, Düsseldorf)

Der einheimische Geschäftspartner und ALPAR-Aktionär hat seine Linienverbindungen weiter ausbauen können und namentlich die Städte Brüssel und Düsseldorf mit Bern verbunden. Die Kooperation mit unseren schweizerischen Partner verläuft ausgezeichnet.

Die Beschäftigungszahl der CROSSAIR für den Passagierdienst auf unserem Flughafen betrug am 31. Dezember 1989 8 Voll- und 5 Teilzeitangestellte.

Von den geplanten 4436 Kursen, von und nach Bern, wurden effektiv 4350 geflogen. Der grösste Teil der Ausfälle in Bern, erfolgte aus meteorologischen Gründen auf den Flughäfen Paris, Lugano und Bern.

Die **CROSSAIR** beförderte 31 074 Lokalpassagiere (+25%) und 16 763 Transitpassagiere (+22%).

Aus Flugsicherungs-(Slot)Gründen konnte die Linie Bern–Frankfurt noch immer nicht realisiert werden; dafür wurde die erwähnte Direktverbindung Düsseldorf eingerichtet. Der Brüsselflug wurde anfänglich parallel auch von SABENA betrieben. Im Winterflugplan 89 haben beide Gesellschaften gemeinsam die Brüssellinie mit CROSSAIR-Maschinen bedient.

SABENA

Die belgische Fluggesellschaft hat 1948/49 Bern-Belp erstmals angefliegen. Nach längerem Unterbruch transportierte sie 1989 mit 360 Flügen 2072 Passagiere zwischen Brüssel und Bern.

Pauschalflugreiseverkehr

Von Bern aus sind 250 Charterflüge (+51%) mit 2760 Passagieren (+58%) nach verschiedenen Destinationen ausgeführt worden.

Internationaler Geschäfts- und Touristikverkehr, Rettungsflüge

Im Rahmen des Privatverkehrs sind wiederum vermehrt Geschäftsreisemaschinen nach Bern ein- bzw. ausgefliegen. Die Tendenz nach grösseren Maschinen mit längeren Reichweiten (Falcon 900, Learjet, Gulfstream, Challenger) hat sich fortgesetzt. Es sind mit 2786 Flügen 3159 Passagiere befördert worden.

Die Zollbeamten kontrollierten 10 478 An- und Abflüge (+15%); unsere Flugpolizei hat für 99 (+46%) Bewegungen Zolldienste geleistet.

Die **REGA**-Einsätze zeigen folgendes Bild: mit 1–2 Helikoptern sind 489 Einsätze (405 für Patienten, 84 für technische Flüge, Ausbildung, Feuerwehr, Polizei und Ambulanzen) von der Basis Bern-Belp geflogen worden. Dazu kamen 85 (Vj: 56) Landungen mit Krankentransport-Flugzeugen (Challenger, HS 125).

»
*Internationale Belpmoos-Tage
 (IBT 89): REGA im «Einsatz»
 ab Florian 2 der Flughafenfeuer-
 wehr ALPAR.*



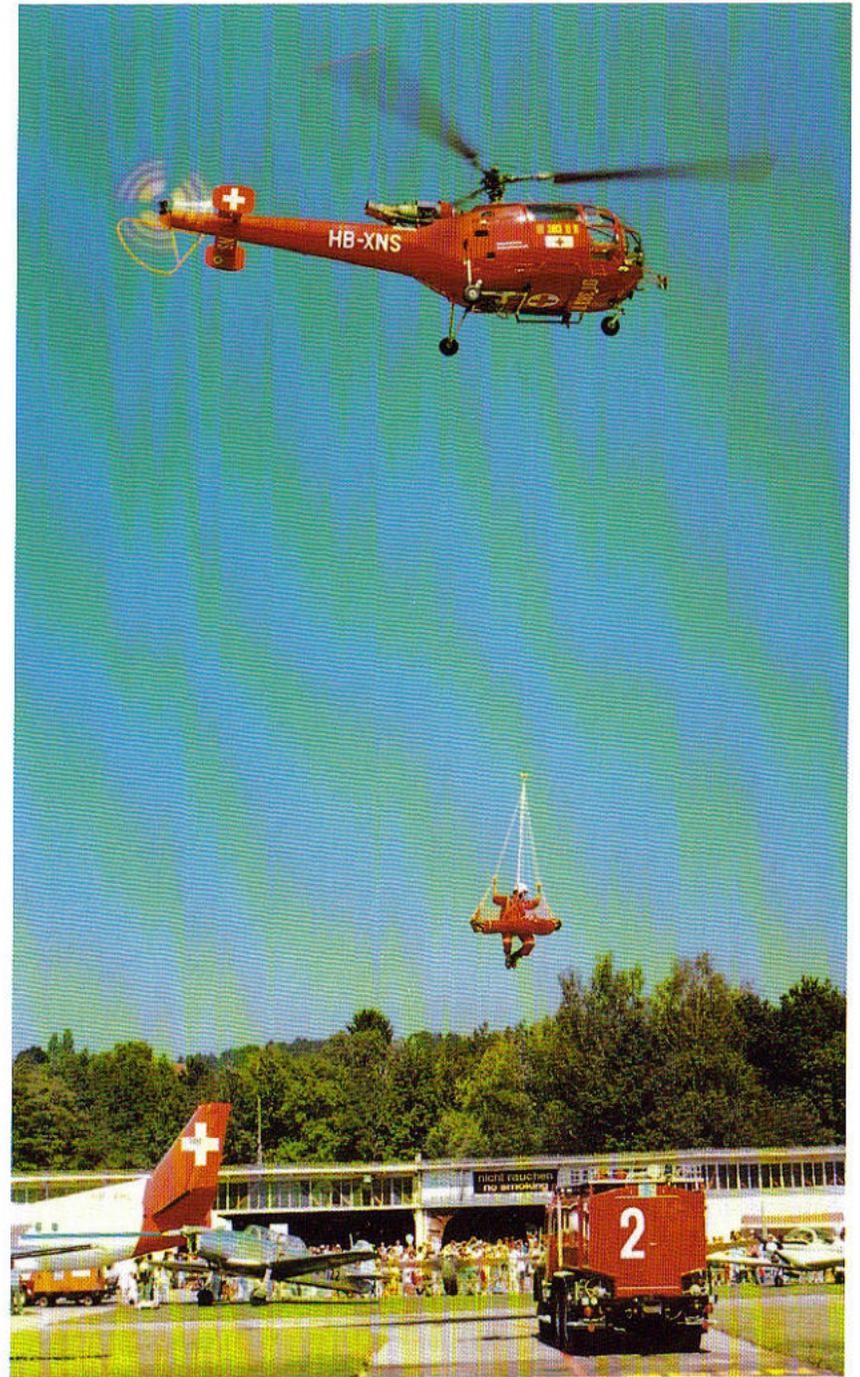
*IBT 89:
 Verkehrs-, Bundesrats- und
 Schulflugzeuge.*



*IBT 89:
 19./20. August 1989.*



*IBT 89:
 «Wer hat diesen Cityliner
 schrumpfen lassen?»
 (Fliegbares Modell des SAAB-
 340 CROSSAIR.)*



Flugplatzbetrieb

Allgemeines

In der Bereitschaft der Flughafendienste sind weitere qualitative Ergänzungen und Verbesserungen vorgenommen worden.

Die Aufgaben der Flugpolizei erstrecken sich auf die Bereiche: Flughafen-Kontrollzone in Zusammenarbeit mit der **swisscontrol**, Flughafenareal, Überwachung der Konzessionsbestimmungen, Anhänge 1–7; besonders Anhang 5 «Fluglärmbekämpfung»; Flughafen Zoll: Unterstützung der Zollbehörde; Sicherheit für Linien-Passagiere auf dem TAR-MAC; Sicherheit generell gegen Zoll- und andere Vergehen (Kontrollen, Beobachten) zum Schutz von Personen und Material in Zusammenarbeit mit den Kant. Polizeiorganen sowie die Bereitschaft für die Einsatzleitung in Rettungs- bzw. Katastrophenfällen.

Flugverkehrsleitung

Für das AIS-Büro der **swisscontrol** Bern-Belp, sind im Februar 89 Neuaninstallationen vorgenommen worden. Die Flugsicherung Bern-Belp wurde im Juli 89 an das COPAIN-System (Notam per Computer) in Zürich angeschlossen.

Die **swisscontrol** Bern-Belp hat 19 603 nach Instrumentenflug und 88 222 nach Sichtflugregeln geführt. Zusammen mit 6222 Transitflügen wurden 114 047 Flugbewegungen geführt.

Personell setzt sich das **swisscontrol**-Team aus 6 Flugverkehrsleitern als festverfügbare Mitarbeiter und 1 FVL als Sommeraushilfe sowie 4 AIS-Assistentinnen und 1 techn. Fachmann zusammen.

Verkehrs- und Betriebsdienste

Die neuen Operationszeiten des Flughafens (07.00–22.00 h; ab 21.00 h



Die «fahrenden Tankstellen» der Firma SHELL (Schweiz) Bern.

partiell) verbunden mit der 42,5 Std-Woche, hat unser RAMP-Personal pro Personaleinheit erheblich stärker belastet. Der Flughafen war über 365 Tage insgesamt ca. 5200 Stunden geöffnet. Der krankheitsbedingte Ausfall eines RAMP-Mitarbeiters von 3 Monaten war dabei ebenfalls durch das Team zu tragen.

Die von der ALPAR beauftragten Zubringerdienste transportierten 7024 Gäste bei 704 Fahrten PTT / Dan-Air und 4807 CROSSAIR-Fluggäste von und zum Hauptbahnhof Bern. Auf der Busverbindung Interlaken/Spiez registrierte die Auto AG 746 Fahrten mit 23 294 Passagieren.

Der Verkaufsumsatz im Bereiche Taxfree-Waren und Kaffeebar erreichte Fr. 317 000.–; dabei wurde ein Nettoertrag von Fr. 126 000.– erzielt.

Im Winterbetrieb musste lediglich einmal die Piste enteist werden. Mit dem neuen Flugzeugenteiswagen wurden 46 Linien- und andere Flugzeuge vom Eis befreit.

Die Firma **SHELL** hat 1989 3 203 102 Liter Flugtreibstoff (+20,1%) ausgeschrieben. Davon wurden 918 089 lt Flugbenzin durch die General Aviation und 2 285 013 lt Kerosin durch die Linien-/Charter- und Taxi-firmen bezogen.

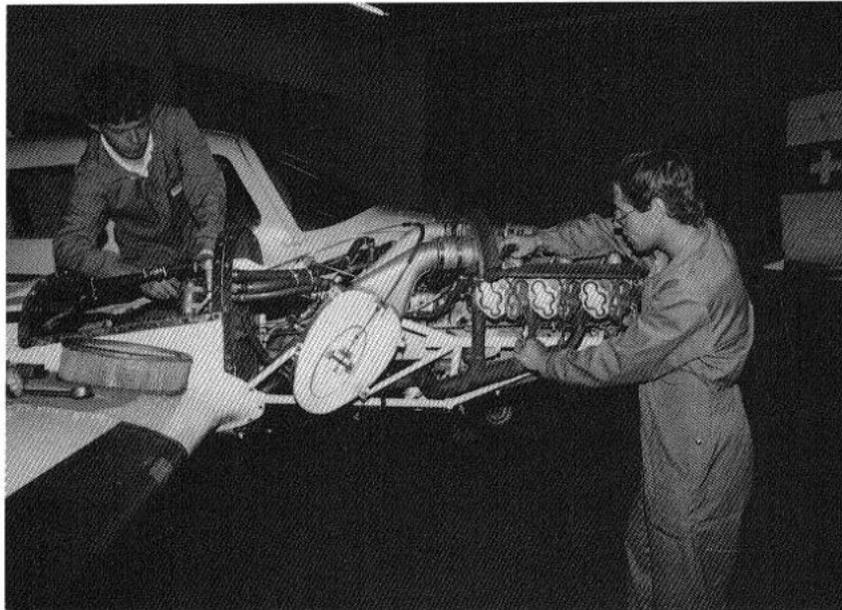
Die Investitionen für infrastrukturellen Ergänzungen sowie für Verbesserungen der Produktions- und Einsatzmittel wurden um rund Fr. 898 000.– erhöht. Die operationelle Bereitschaft und Leistungsfähigkeit des Flughafens und des Flugbetriebes sind weiter qualitativ gesteigert worden.

Die betriebsinterne Arbeitsgruppe hat auch hier an verschiedenen Projekten (z.B. Flugzeugenteiservagen «Berna») Arbeiten ausgeführt.

Besondere Vorfälle

Es sind nur kleine Vorfälle zu verzeichnen (alle in der GA) mit geringem Sach- und ohne Personenschaden.

Die Flughafen-Rettungsdienste wurden in Instruktionen und kleinen Übungen geschult. Die ordentliche Inspektion durch den Bezirksinspektor wurde mit «gut» bis «sehr gut» bestanden.



Flugzeugkontrolle:
TRANSAIRCO Bern.

Flugbetrieb

Personal

Im Berichtsjahr musste einer der drei erfahrenen hauptamtlichen Fluglehrer durch einen Fluglehrer-Aspiranten ersetzt werden, welcher im Jahresverlauf für die Belange der ALPAR ausgebildet wurde. Weitere 21 nebenamtliche Fluglehrer wurden im Bereich Schulung eingesetzt. Das Total der nebenamtlichen Fluglehrer und Berufspiloten erhöhte sich im letzten Jahr von 40 auf 45 Personen. Im Kundendienst, der Einsatzstelle des ALPAR-Flugbetriebes, wurden $2\frac{1}{2}$ Personaleinheiten eingesetzt. An Wochenenden wurde der Kundendienst durch einen Einsatzleiter Rundflug verstärkt.

Flugzeugpark

Der Flugzeugpark wurde im Berichtsjahr nicht verändert. Die Schulflotte von fünf **AS 202 Bravo** wurde durch die Zellen-Totalrevision von zwei Einheiten aufgewertet. Der als Übergangslösung angeschaffte **Robin DR 42 Dauphin** erfreut sich grosser Beliebtheit und wurde zwecks Abdeckung von Spitzen bei der Schulung (BRAVO im FVS-Einsatz) und für gewerbsmässige Flüge mit wenig Personen, im Park belassen. Von den 14 ALPAR-Flugzeugen weisen in den von A–D gestuften Lärmkategorien, 7 Flugzeuge Kategorie D, 5 Flugzeuge Kategorie C und 1 Flugzeug Kategorie B auf.

Produktion

Mit 5515 Flugstunden wurde die Vorjahresproduktion um 1108 h (+22,9%) übertroffen. Diese gute Produktion ist in erster Linie auf die überdurchschnittlich gute Wetterlage für Sichtflüge im ganzen Jahr und auf den erstmaligen Ganzjahreseinsatz von 14 Flugzeugen zurückzuführen. Bemerkenswert ist, dass sich dabei die in Bern getätigten Bewegungen nur um 10% erhöhten. Die Mehrproduktion betrug in den einzelnen Sparten durchschnittlich 20%, wobei die Schulung um +25% (+10%) Bewegungen gesteigert wurde. Dabei erhöhten sich FVS/FWB um +18%, die Vermietung mit +24% und die gewerbsmässigen Flüge mit +20% (+10% Bewegungen).



◀◀ EMBRAER BRASILIA der DAT, Tochtergesellschaft der SABENA.

Fokker F 27 der BUSY BEE, Norwegen.



◀◀ Fokker F 100, das modernste Passagierflugzeug der SWISSAIR bei uns zu Gast.

Traditionsreiche Konkurrenten DC 3 der Classic Air und JU 52 der JU-AIR.



◀◀ ATR 42 der AVIANOVA, Italien.

Helikopter A 109 Hirundo der MONACAIR.

▶▶ Ambulanzflugzeug
» Challenger 600 S der REGA.



Gemäss Beschluss des Bundesrates wird der Falcon 900 ab Januar 1990 von Bern-Belp aus für Transportflüge der Landesregierung eingesetzt.



Cityliner und Flüsterjet.

Anteil an den Gesamtflugstunden	1989	1988
– Motorflugschulung*	44,3%	44,3%
– Flugzeugvermietung	35,3%	33,8%
– Gewerbsmässige Flüge	19,2%	19,5%
– Betriebsflüge	1,2%	0,1%
	100,0%	100,0%
*Davon FVS/FWB-Schulung	36,2%	32,2%

Flugschule

Die Gesamtproduktion Schulung erhöhte sich um 25%, wobei sich die Privatschulung um 30% und die FVS/FWB um 18% erhöhte. Beim zeitlichen Mehraufwand in der Privatschulung wirkte sich unter anderem die gegenwärtig günstige Lage für eine spätere Berufspiloten-Laufbahn auch auf die unterste Ausbildungsstufe aus. Etwa 40% der Produktion in den Schulungen entfallen auf frühere FVS-Schüler, Flugverkehrsleiter-Aspiranten und andere junge begabte Kandidaten mit Ziel «Linienpilot».

Nachfolgender Tabelle ist das detaillierte Kursprogramm zu entnehmen:

Kurstätigkeit 1989:

7 Kurse FVS Stufe I	36 Teilnehmer
4 Kurse FVS Stufe II	20 Teilnehmer
4 Navigationskurse FWB	24 Teilnehmer
3 Praktische CVFR-Kurse	7 Teilnehmer
2 Theoriekurse PP	30 Teilnehmer
2 Theoriekurse B + BB	22 Teilnehmer
2 Theoriekurse CVFR	5 Teilnehmer
1 Einführungskurs MIGROS	18 Teilnehmer
3 Kurse SWISSCONTROL	3 Teilnehmer

Gewerbsmässige Flüge

Für den Rundflugbetrieb waren im Berichtsjahr ausserordentlich gute Wetterverhältnisse zu verzeichnen. Dies ergab eine um 33% höhere Stundenproduktion und eine um 30% grössere Anzahl beförderter Passagiere. Das erste Quartal, aber auch der Monat Oktober bescherten die seit langem besten Alpenflugbedingungen. So wurden allein im Oktober 17% der gesamten Produktion erarbeitet. Auf 1. Juni mussten die seit 8 Jahren unveränderten Rundflugpreise der Teuerung angepasst werden. Der beliebte Stadtrundflug wurde wegen einer Änderung des Anhang 5 zum Betriebsreglement des Flughafens Bern, neu auf eine Mindestflugzeit von 20 Min. angesetzt.

Aufteilung der Rundflüge	1989	1988
– Stadt Bern oder Gürbetal/Aaretal	238	60
– Thunersee oder Jurasee	129	60
– Berner Oberland	183	133
– Berner Alpen	307	235
– Matterhorn	278	251
– Spezialrundflüge	58	11
Total Flugstunden Rundflüge	1015	750

Flugzeugvermietung

Die Produktion dieser Sparte erhöhte sich um 24%. Sie hängt stark von der Anzahl ausgebildeter Piloten, aber auch von deren späteren Zielsetzung ab. So muss zum Beispiel ein Berufspilot mindestens 100 Flugstunden als verantwortlicher Pilot aufweisen, um seine Lizenz erwerben zu können. Im Berichtsjahr wurden ca. 45% der in der Vermietung produzierten Flugstunden von zukünftigen Kandidaten einer höheren Ausbildungsstufe geflogen. Mit gezielten, zum Teil organisatorischen Massnahmen wird dieses Training vermehrt auf Auslandflügen erarbeitet.

Finanzielles

Die im Jahre 1988 eingeleiteten strukturellen, materiellen und organisatorischen Massnahmen haben sich 1989 recht positiv ausgewirkt. Die Leistungskapazität des Flughafensbetriebes einerseits und jene im Linienpassagierbereich unter Führung der CROSSAIR andererseits, machten stark verbesserte Ergebnisse möglich.

Der **Betriebsertrag des Gesamtunternehmens** stieg um +16,7% auf Fr. 6 279 000.– (i. Vj. Fr. 5 377 000.–). Der Gesamtaufwand erhöhte sich um +6% auf Fr. 5 578 000.– (i. Vj. Fr. 5 356 000.–). Damit wurde ein Betriebsergebnis vor Abschreibungen von Fr. 601 000.– (i. Vj. Fr. 146 000.–) erzielt, was – gegenüber dem allerdings unerfreulichen Resultat des Vorjahres – einer Steigerung von +312% entspricht.

Im Platzbetrieb konnte der Ertrag gegenüber dem Vorjahr um Fr. 1 020 000.– (+23%) auf Fr. 4 418 000.– gesteigert werden. Demgegenüber stehen Betriebsaufwendungen von Fr. 3 865 000.– (+18%). Der Personalaufwand stieg um 7%, hauptsächlich aus Gründen normaler Lohn erhöhungen sowie zusätzlich erbrachter Überstunden infolge längerer Offenhaltungszeiten.

Im Bereich **Flugbetrieb** wurde ein Erlös von Fr. 1 900 000.– (i. Vj. 1 656 000.–) erzielt, was einer Zunahme von +14,7% entspricht. Das Spartenergebnis vor Abschreibungen beläuft sich auf Fr. 281 000.–.

Das **Gesamtergebnis** (Cash flow) von Fr. 601 000.– erlaubt die Vornahme von Abschreibungen, die weit über den betriebsnotwendigen Ansätzen liegen.

Zur **Bilanz per 31. 12. 1989**: Die Vermögenslage der Gesellschaft darf als gesund bezeichnet werden. Für bauliche Investitionen stehen flüssige Mittel und Finanzanlagen in beträchtlicher Grössenordnung bereit. Die Sachanlagen sind weit über die betrieblichen Erfordernisse hinaus abgeschrieben.

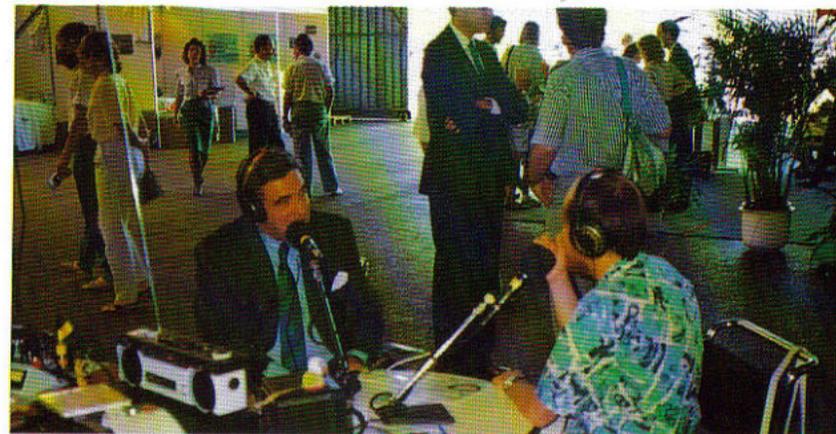
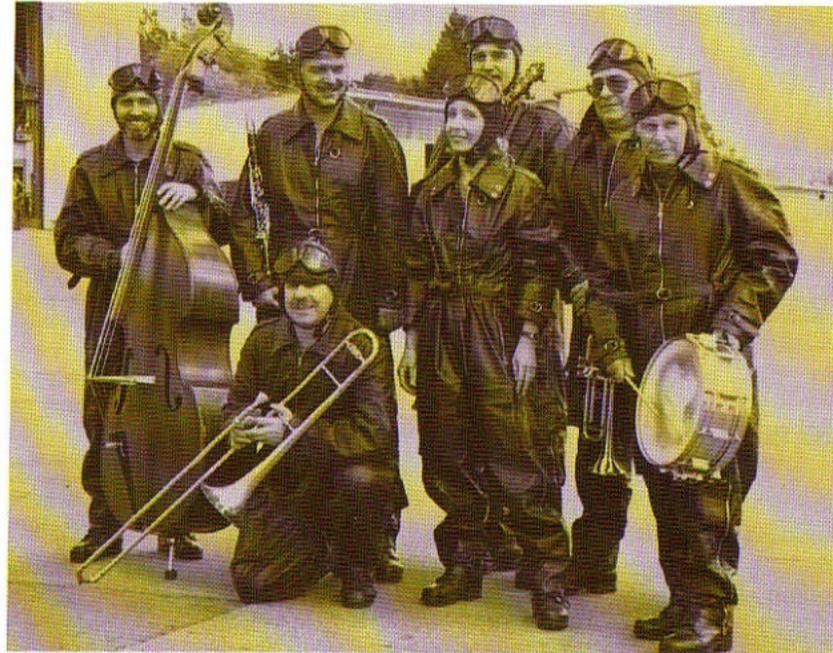
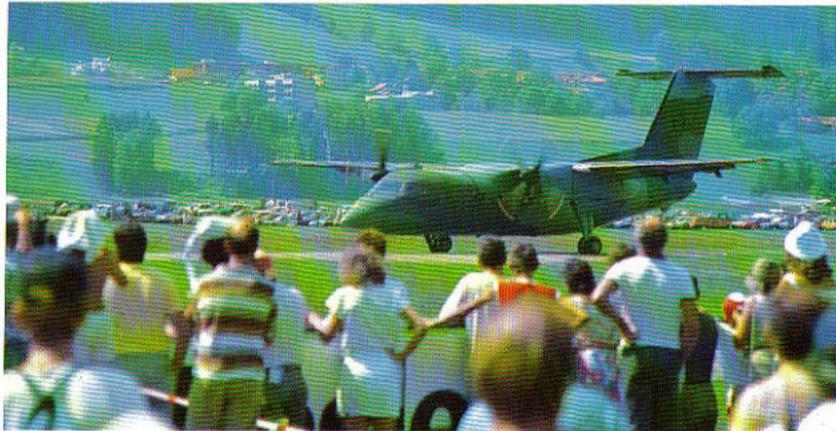
Administratives

Der Verwaltungsrat behandelte seine Geschäfte in 4 Sitzungen des Gesamtrates und 4 Sitzungen des VR-Ausschusses. Er setzte überdies zahlreiche Arbeitsgruppen ein.

Die 41. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre über das Geschäftsjahr 1988 wurde am 16. Juni 1989 im Restaurant «Kreuz» in Belp durchgeführt. Sie war von 56 Aktionären besucht, die 30 650 eigene und vertretene Aktien vereinigten (73,5% der Aktienstimmen).

Anlässlich der Generalversammlung hat unser Verwaltungsrats-Präsident, Herr a. NR Urs Kunz, nach langjähriger erfolgreicher Amtszeit demissioniert. Als Dank und Würdigung für den unermüdlichen Einsatz wählte die Versammlung Herrn a. NR Urs Kunz zum Ehrenpräsidenten der ALPAR AG.

Neu in den Verwaltungsrat wurden die beiden Herren Moritz Suter und Samuel Schmid gewählt. Dieser zählt nunmehr 13 Mitglieder.



◀◀ PC-6B Turbo Porter «Turbomingo» Transportflugzeug.

◀◀ Dash 8 der kanadischen Luftwaffe, ein vielbeachteter Besucher der IBT 89.

Musikalischer Beitrag zum 60. Geburtstag der ALPAR am 8. Juni 1989 der Dixie-Band vom Mont Vully.

IBT 89: Ein gewichtiges Wort für die Linienluftfahrt. Interview mit Radio Extra BE Moritz Suter, Direktor und Delegierter des Verwaltungsrates CROSSAIR AG.

◀◀ Anlässlich der IBT 89 landete erstmals ein Flugzeug der Pan Am Express aus Berlin in Bern. 20 Westberliner Reisebürovertreter wurden vom Berner Verkehrsdirektor Walter Rösli empfangen.

Ausblick

Im 60. Betriebsjahr hat die ALPAR AG entscheidende Schritte in die Zukunft getan und nebst weiteren Investitionen die 1988 angekündigte Konsolidierung begonnen. Für 1990 gilt es, die Betriebsabläufe zu verfeinern und zu festigen.

Anfangs 1990 ist die Privatisierung der Personalfürsorge im wesentlichen erreicht worden. Es gelang, in einzelnen Fällen auf die persönliche Situation zugeschnittene Lösungen zu finden.

Die in Aussicht genommene Verbindung nach München steht noch offen; wir hoffen, sie lasse sich bald verwirklichen. In Planung steht eine Morgen-/Abendverbindung mit London, die von verschiedenen Gesellschaften angestrebt wird.

Die mit den Firmen CROSSAIR/AIR FRANCE/SABENA und DAN-AIR (London) aufgebauten Linien sind Schwerpunkte in der Geschäftspolitik der ALPAR AG. Dazu gehören die gemeinsamen Pläne über den Ausbau des öffentlichen Luftverkehrs zwischen Bern und den europäischen Destinationen zu verwirklichen. Die allgemeine Luftfahrt ist ergänzender Bestandteil des Verkehrsangebotes ab Bern; überdies ist dem Geschäftsreiseverkehr besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Angesichts der Entwicklungen im Bereich der Schulungsflugzeuge und der Schulungsmethoden wird der eigene Flugbetrieb neue Überlegungen anstellen müssen, die sich mittelfristig auch auf seine Struktur auswirken können.

Bern, 27. April 1989

Namens des Verwaltungsrates der
ALPAR, Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

Der Präsident:



Dr. F. Kellerhals

Der Direktor:



H. E. Müller

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1989

Aufwand	Fr.
Personalaufwand	2 428 128.30
Leistungen Dritter	927 139.—
Miet- und Pachtzinsen	309 535.30
Warenaufwand	219 765.80
Unterhalt + Reparaturen Betriebsmaterial	522 533.15
Betriebsstoffe/Versicherungen/Gebühren	705 992.—
Verwaltungs-Aufwand	291 796.15
Übriger Betriebsaufwand	233 410.65
Abschreibungen	588 000.—
Betriebsfremder Aufwand	39 634.55
Reingewinn	13 326.50
	<hr/>
	6 279 261.40

Ertrag	
Erlös a/Leistg. Flugverkehr/Flughafen	3 524 106.60
Erlös a/Flugtätigkeit	1 728 939.25
Erlös Handelswaren	359 236.20
Erlös aus div. Dienstleistungen	272 565.20
Nettoertrag Liegenschaften	198 272.45
Betriebsfremder Ertrag	196 141.70
	<hr/>
	6 279 261.40

Antrag des Verwaltungsrates über die Gewinnverwendung 1989

	Fr.
Gewinnvortrag vom Vorjahr	316 928.45
Reingewinn	13 326.50
	<hr/>
Zur Verfügung der Generalversammlung	330 254.95
An gesetzliche Reserven	2 000.—
	<hr/>
Vortrag auf neue Rechnung	328 254.95

Bilanz per 31. Dezember 1989

Aktiven	Fr.	Passiven	Fr.
Greifbare Mittel	114 256.90	Schulden aus Lieferungen und Leistungen	531 146.30
Leicht realisierbare Anlagen	1 051 181.60	Bankschulden	179 091.10
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	667 277.75	Nichteingelöste RF-Flugscheine	557 046.20
Forderungen, andere	43 039.50	Passive Rechnungsabgrenzung	11 596.10
Vorräte	115 656.—	Rückstellungen	71 450.—
Aktive Rechnungsabgrenzung	66 885.95		
		Fremdkapital	1 350 329.70
Umlaufvermögen	2 058 297.70	Aktienkapital	3 065 000.—
Finanzanlagen	1 254 632.—	Gesetzliche Reserven	22 000.—
Sachanlagen	1 454 654.95	Gewinnvortrag	316 928.45
		Bilanzgewinn	13 326.50
Anlagevermögen	2 709 286.95		
	<u>4 767 584.65</u>	Eigenkapital	3 417 254.95
			<u>4 767 584.65</u>

Versicherungswerte Sachanlagen: Fr. 6 526 600.—.

Bericht der Kontrollstelle

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1989 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Wir haben festgestellt, dass:

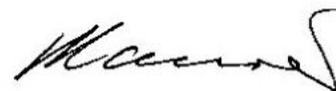
- die Bilanz und die Erfolgsrechnung mit der Buchhaltung übereinstimmen;
- die Buchhaltung ordnungsgemäss geführt ist;
- bei der Darstellung der Vermögenslage und des Geschäftsergebnisses die gesetzlichen Bewertungsgrundsätze sowie die Vorschriften der Statuten eingehalten sind.

Aufgrund der Ergebnisse unserer Prüfungen empfehlen wir, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

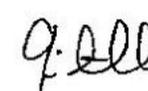
Ferner bestätigen wir, dass der Vorschlag des Verwaltungsrates über die Gewinnverwendung Gesetz und Statuten entspricht.

Bern, 30. April 1990

v. Graffenried AG Treuhand

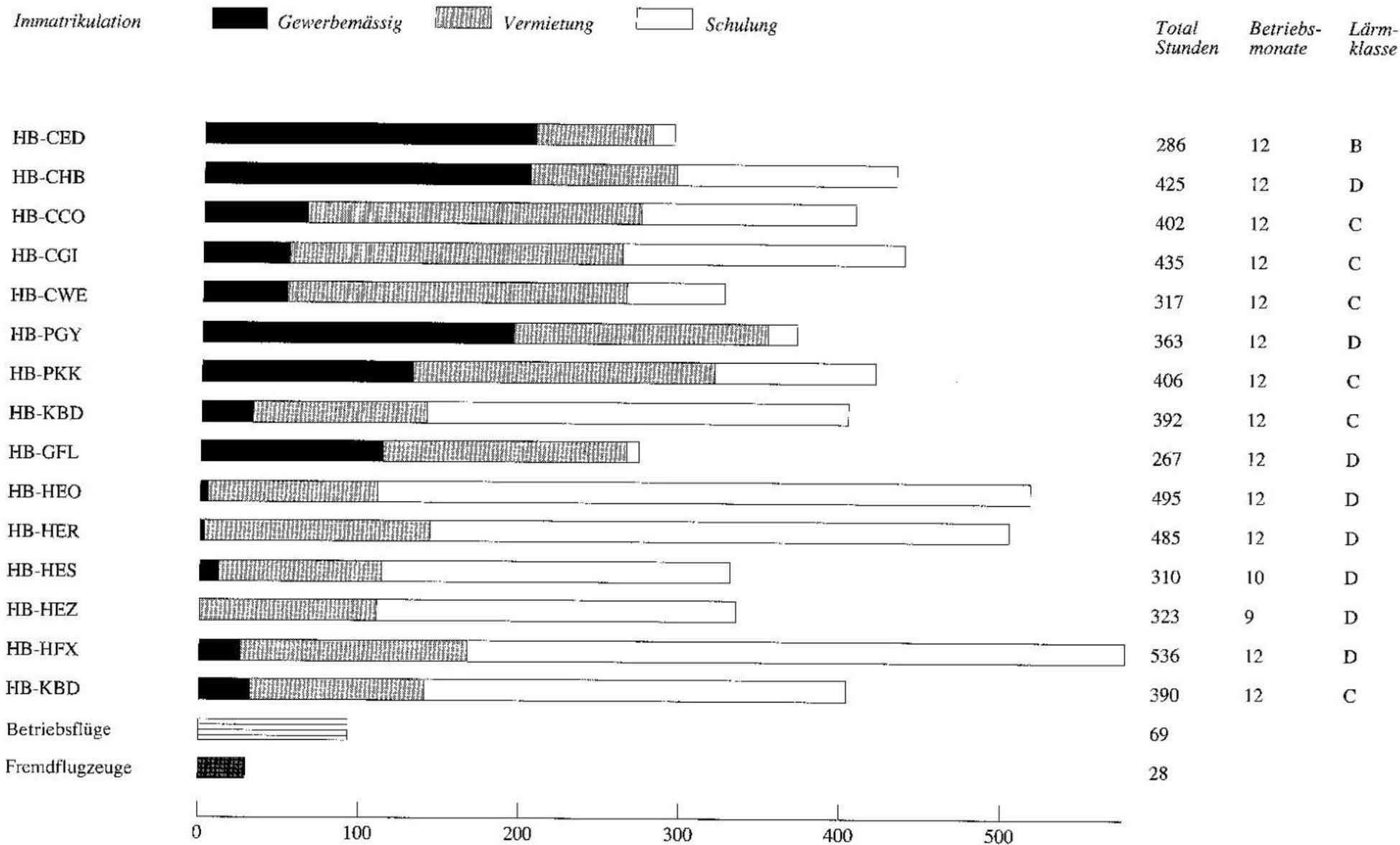


W. Maurer
dipl. Bücherexperte



P. Geissbühler
dipl. Bücherexperte

Flugstunden der einzelnen Flugzeuge 1989



Motorflugbetrieb der Alpar Jahresleistung 1989

	<i>Flugstunden</i>		<i>Flüge</i>		<i>Passagiere</i>	
	1989	1988	1989	1988	1989	1988
1. <i>Gewerbsmässige Flüge</i>						
– Rundflüge	1 015	750	1 193	923	3 243	2 486
– Diverse	43	106	51	180	51	230
2. <i>Schulflüge</i>	2 442	1 953	12 216	10 371		
3. <i>Flugzeugvermietung</i>	1 946	1 579	2 371	1 960		
4. <i>Betriebsflüge</i>	69	19	143	64		
Total Motorflug	5 515	4 407	15 974	13 498	3 294	2 716

Motorflugzeugpark der Alpar Stand Ende 1989

<i>Flugzeugtyp</i>	<i>Immatrikulation</i>	<i>Baujahr</i>	<i>Plätze</i>	<i>Motor (PS)</i>	<i>Radio/Nav.</i>	<i>Verwendung</i>
Beechcraft B55 Baron	HB-GFL	1974	6	2×260	IFR	SVG
Cessna 177 RG Cardinal	HB-CED	1973	4	200	FKOT	SVG
Cessna 182 RG Skylane	HB-CHB	1979	4	235	IFR	SVG
Cessna 172 N Skyhawk II	HB-CCO	1979	4	160	FKOT	SVG
Cessna 172 P Skyhawk II	HB-CGI	1981	4	160	FKOT	SVG
Cessna 172 L Skyhawk	HB-CWE	1972	4	150	FKOT	SVG
Piper PA 28/235 Dakota	HB-PGY	1983	4	235	FKOT	SVG
Piper PA 28/181 Archer II	HB-PKK	1986	4	180	FKOT	SVG
AS 202/15 BRAVO	HB-HEO	1973	3	150	FOT	SV
AS 202/15 BRAVO	HB-HER	1974	3	150	FOT	SV
AS 202/15 BRAVO	HB-HES	1974	3	150	FOT	SV
AS 202/15 BRAVO	HB-HEZ	1975	3	150	FOT	SV
AS 202/15 BRAVO	HB-HFX	1978	3	150	FKOT	SV
Robin DR 42 Dauphin	HB-KBD	1986	3	112	FOT	SVG

F = Funk (Radiotelefonie)

K = Radiokompass

O = VOR

T = Transponder

IFR = Instrumentenflug

S = Schulung

V = Vermietung

G = Gewerbsmässig

