

אל על

ויו

בטאון אל על נתיבי אויר לישראל



גליון מס' 24 * אפריל 1970

דבר המערכת

בגליון החג של „אל-עלון“, ניתנת לי ההזדמנות להודות לכל המשתתפים בכתיבת העתון. מאז הופעתו של „אל-עלון“, לפני חמש שנים, גדל בהתמדה מספר בעלי הכתבות והרשימות, ואף לאחרונה נוספו כמה משתתפים חדשים.

לדעתנו, ניתן עוד רבות לשפר את איכותו ורמתו של „אל-עלון“. יחד עם זאת, אני מלא סיפוק מהעובדה שעתון זה הפך לחלק בלתי נפרד מהווי החברה. עם שיר נויים אישיים במערכת ה„אל-עלון“, נקווה גם שיחולו השיפורים הרצויים.

בגליון זה אנו מתאבלים על פטירתו של חברנו צבי מנט ז"ל, אחד המשתתפים הוותיקים והקבועים של „אל-עלון“. יהי זכרו ברוך.

א. שרמן

חברי המערכת:

עורך:	ארנולד שרמן
סגן עורך:	משה אילת
סגן עורך:	מיכאל פורטר
עורך גרפי:	ישראל קרוג
חברי מערכת:	ברוך סביל בצלאל בכר יעקב אייזנר רות ברב

נדפס בדפוס „יד החמשה“ כפר חב"ד

דבר המנהל הכללי

שנת הכספים 1970/71 הנה שנה של פעילות מאומצת בכמה מישורים. בשנה זו אנו מניחים את היסודות המעשיים לבצוע האתגר הגדול ביותר בתולדות החברה עד כה קליטת מטוסי הענק, אשר ייכנסו לפעולה במחצית 1971.

מאמצים עצומים הושקעו בתכנון קליטת הציוד, גיוס המשאבים הכספיים, תכנון כח האדם והדרכתו, בניית המבנים הדרושים, התאמת המבנה הארגוני של החברה למשימותיה המורחבות. השנה נתחיל בבצוע הלכה למעשה של התכניות, לאחר שנתקבלו כבר כל ההחלטות העקרוניות הקשורות בנושא.

מאות עובדים יעברו הדרכה בתפעול ושרות במטוס החדש; קברניטים, טייסים ומהנדסי טיס יודרכו בהטסת המשוכלל שבמטוסים האזרחיים שנבנו עד כה; טכנאים, מכונאים, אנשי רדיו ואלקטרוניקה ילמדו את השיטות החדשות ביותר הקשורות בתחזוקתו; אנשי מסחר, דיילות ודיילים, אנשי התחנות יודרכו במתן שרות טוב ויעיל להמוני הנוסעים והכמויות הגדולות של מטען שהמטוס החדש יכיל.

יוקם מוסך חדש ומיוחד ל-747 בנמל הבית, מבנה מיוחד במינו ובגודלו אשר יהיה מצויד במיטב השכלולים הטכניים לבצוע עבודת התחזוקה. כל הפעולות הללו, ואחרות שלא מניתי, באות בנוסף לתפעולה הסדיר של החברה בבצוע פעולותה השוטפת, המושתת על צי מורחב של 10 מטוסים. דבר זה ידרוש מאמץ מוגבר מכולנו, באשר כל פעולה ופעולה, כל בניה, כל מתקן וכל כלי, מחייבים הוצאות ענק למען העתיד, שאת פירותיהם נראה רק בעוד שנתיים שלוש בלבד.

מצבה הכספי של החברה יהיה, על כן, מתוח ביותר, תוך מאבק קשה על איזון.

אני סמוך ובטוח כי כל אחד מאתנו יעשה את המוטל עליו, לאפשר לחברה לעמוד באתגר עידן ה-747.

עובד יקר,

בהתקרב חג הפסח אני מבקש להביע לך מלוא הוקרתי על עבודתך ומסירותך ולאחל לך ולבני ביתך חג שמח!

מ. בן-ארי

התעופה האזרחית - לאן ?

מאת: ד"ר מ. קהאן

האיום המתמיד, הנוצר על ידי ארגוני החבלה הערביים, בדרכי התחבורה האווירית, שינה במידה לא מעטה את מערכת המרכיבים, המשמשת לחיזוי עתידה של התעופה האזרחית באזורנו ואף בעולם כולו. מעשי תועבה של רצח בדם קר והתנקשויות בכלי טיים, במתקנים וכאזרחים שלווים טרם זכו בתגובתו הנמרצת של העולם התרבותי. יתר על כן, הם נותנים לארגוני החבלה הערביים עילה להתפארות ולהתרברבות קבל עם. המחבלים מקבלים מקלט בארצות ערב. קיום אף יסוד סביר להניח, כי אחדות מבין הנציגויות הדיפלומטיות של ארצות אלה עוזרות להם כפועל. אי לכך כבואנו להעריך כראוי את העתיד הצפוי בשנות השבעים לתעופה האזרחית, יש להתייחס לצערנו, גם לגורם הטרור הערבי.

מוסדות י.א.ט.א. מעריכים את שיעור הגיי-דול, הצפוי בשנת 1970, בתנועת הנוסעים ב-14%, ואילו את שיעור הגידול בתובלת מטענים ב-24%. על אף שיעורי גידול מרשימים אלה, טוענים מומחי י.א.ט.א. כי הגידול בהכנסות הצפוי מתוספת של נוסעים ומטענים אינו שקול כנגד הגידול בהוצאות התפעוליות של חברות התעופה הסדירות.

אנו יודעים כי בשנת 1970 יכנסו לשירות מטוסי ענק מדגם "בואינג" 747 והדבר יכפיל וישליש את הכושר התפעולי של חברות י.א.ט.א. כיוון שאנו כבר היום מדרים על העידן של המטוס העל-קולי. החל משנות השמונים, ברור, כי בשנות השבעים יש להגיע לצבירה סבירה של פחת ובלאי, כדי להבטיח החזר ההשקעה במטוסי "ג'אמבו". חברות התעופה, המ-אורגנות ב-י.א.ט.א. הוזילו את מחירי ה-טיסה במטרה להכפיל ולהשליש את הבי-קוש ואת ההכנסות מהובלת נוסעים ומט-ענים. מאידך גיסא הוחל גם בעריכת תוכ-ניות להוזלתה של ההוצאה התפעולית על ידי ייעול השירותים וניהול משק אופרטיבי חסכוני. שני נושאים אלה מעסיקים אח

גיעה בבטיחות הטיסה עלולה לבלום את ההתפתחות הנוספת ואת ההתרחבות של התעופה האזרחית. מצד שני הצורך בנ-קיטת אמצעי בטחון חדשים ויקרים יחסית, עשוי להגדיל במידה לא מעטה את ההו-צאה התפעולית בשירותי ההובלה האוו-רית. כל זה מעמיד בסימן שאלה את פרי עמלן של חברות י.א.ט.א. אשר הקדישו תשומת לב ומאמץ כה רבים, על מנת ליצור תנאים נאותים להרחבת השוק ול-ניהול עסק יעיל וחסכוני.

מציאות זו מעמידה את ההסברה היש-ראלית ואת הפעילות של חברות אל על במסגרת י.א.ט.א. בפני אתגרים חדשים. אנו מחויבים כיום לעסוק פחות בצד הט-כנולוגי של התעופה האזרחית, ולעומת זאת להקדיש תשומת לב יתרה להסברת הסכנות הנשקפות לעולם התרבותי מחמת החידוש של פעולות הפירטים באגן הים-התיכון. עלינו להזכיר לעולם כי מרכזי ערב היוו מאז ומתמיד מוקדי שוד בים וביבשה. עוד לפני כמאה שנים שרצו מימיו של הים התיכון שודדי ים ערביים ובעור-רקהם של תושבי אלז'יר, טוניסיה ומרוקו זורם דם אירופי, בעקבות מעשי שוד וגזל של נשים אירופיות, שגלחקו בשבי אחרי מעשי חבלה באניות אירופיות שעברו בתומן בים הפתוח. כיבוש מרוקו על ידי הצרפתים ויזמתה של ארה"ב, אשר הצליחה לתאם פעולה מאורגנת של ברי-טניה וצרפת נגד שודדי ים ערביים חיסלו את קני המרצחים והבטיחו את המעבר החו-פשי בים התיכון. ורק בכחו של העולם החופשי לבלום התפשטות הנגע הסרטני בגוף העולם התרבותי.

חברות התעופה מכבר. תוכנית הדיונים של הכנס הדו-שנתי של הממונים על יחסי צבור של חברי י.א.ט.א., שהתכנסו בסוף פברואר ש.ז. בעיר קיוטו ביפאן, מעידה על כך באופן המשכנע ביותר. הנושא הראשי של הדיון הוקדש לליבון בעית האתגרים, העומדים בפני מערכת יחסי צבור של חברות התעופה "בעולם המשתנה של התעופה האזרחית, ושל הת-מורות המתרחשות בעולם".

ראש אגף התכנון של י.א.ט.א. מר אנדריו ווארסניי השמיע הרצאה בנושא התפקידים שימלאו חברות התעופה בכלכלת העתיד. נדונו גם פרטים המתייחסים להתפתחויות הצפויות בשוק שירותי התעופה. דיוני הכנס מעידים על שבנושאים אלה הגיעו חברות י.א.ט.א. לתוצאות מרשימות למדי. כעת עשוי הטרור הערבי לבטל את כל היתרונות שהשיגו הטכנולוגים בתעופה האזרחית. כנראה שמארגני הכנס חשו את המציאות החדשה. ההרצאה בנושא, "האגר-סיה המזוינת" ביקשה להעמיד את באי הכנס על המהות של "השוד האווירי" ול-התייחס לנושא לא רק מבחינה בטחונית, אלא גם מבחינה כלכלית. משערים כי הפ-

עסקים כרגיל באל על

במדור „סיפורים של נוסעים“, אנו מביאים, הפעם, את רשימתו של העיתונאי חיים טל, המשמש, בין השאר, ככתב עתי"ם בנמל התעופה לוד. רשימה זו על „הנוסע הממוצע“ שלנו בחדש האחרון, היא פרי שיחותיו עם עשרות רבות של נוסעים.

בלוד הצטופפו, כרגיל בשעות העומס של הבוקר, נוסעים רבים. דווקא עובדה זו נעמה לו, לאחר מה שאירע במינכן והחשש כי הפעם יצטרך, אולי, לנסוע בחברה מוצמצמת יותר.

הבקורת עברה עליו מהר והטיסה יצאה כמעט במועד. הוא היה מוכן לשמוע קריאה נוספת ברמקול על איחור של כמה דקות, אך כשהתרחק בכך העדיף שלא לדקדק בענין. את הזמן הפנוי בילה באולם הגוסעים, בהתבוננות מסביב ובשמיעת מוסיקת רקע, לאחר שנפרד לשלום ממלווי (הפעם אין מרשים לאיש מהם ללוותו אל אולם הנוסעים).

כשכבר היה במטוס, הבחין שמרבית המוסבים תפוסים, דבר שעודד את תחושת

הנוסע הממוצע באל על נבחן בשלוש בחינות: ראשית, כיוון שהשיג מקום בטיסה, (היו מקרים בהם נאלץ להמתין למקום בטיסות מאוחרות יותר, או אף נאלץ לעבור לחברה אחרת). שנית, הוא חש כי רבים הם הנותנים את דעתם עליו: העתונות, הרדיו, המשטרה ושלטונות הבטחון, אירוגונים תעופתיים ואחרים, המדינה בכ"ללה ולעתים נדמה גם — העולם כולו.

אין להכחיש כי בין הגורמים שלטשו עיניים אל הנוסע באל על היו גם גורמים עוינים. אלא שהפעם הסתבכו גורמים אלה כמעט עם כל העולם הנאור ולפיכך גם המענה להם לא הוטל על ישראל דווקא, אלא רובץ על כתפי המדינות והארגונים הבינלאומיים.

בתוך כל הקלחת הזו שמסביב, המשיכו טיסותיה הסדירות של החברה, והתנועה בה אף הוגברה. לכן מענין לשמוע מפי נוסע בחברה כיצד עברה עליו טיסתו החודש. „הנוסע הממוצע“ ששוחתי עמו אמר שלא היו לו בעיות מיוחדות, וזהו בעצם הדבר החיובי העיקרי שהוא רוצה לציין, כי כך הוא גם היה רוצה לטוס בעתיד; מבלי להרגיש בעיות מיוחדות הכרוכות בטיסה ובנסיבותיה.

מכאן, שנעים היה לו לדעת כי מישוא נוסקט בכל האמצעים הדרושים לבטחון, אף שהוא עצמו לא חש בהם. בנמל התעופה

בטחון. ברכות השלום של הקברניט והצוות התנגנו באזניו כשיגרה נעימה אף יותר מאשר בנסיעות העסקים הקודמות שלו: הפעם זה כבר היה לאחר שקברניט באל על הוכיח שהוא מגן על נוסעיו לא רק באויר אלא אף על הקרקע, ובשעת הצורך הוא עושה זאת לא רק בכושר טיסתו אלא גם בגופו ובכל שאר ישותו.

הצוות היה שרוי במצב רוח מרומם, או שהדבר רק נראה לו כך. משום מה הסכים עתה בפעם הראשונה עם דעת אשתו, שהכובע אשר לראשן של הדיילות הוא אמנם נאה, ולא רק אופנתי. לאחר מכן כמעט שסלח בליבו לאחד הדיילים שאמר לתייר: „אבל אדוני, משקה שהזמנת הוא באמת פחות טעים וחץ מזה, אין לנו...“ בינתיים הוא יכול לספר רק על המשך טיסתו. נחיתת הביניים בלונדון, הבקורת השיגרית. ההמשך לניו-יורק. טוב שהכל עובר כרגיל, או לפחות כך זה נראה לעין. והעיקר, שזוהי ההרגשה שמקנים לו, לנוסע שלנו.

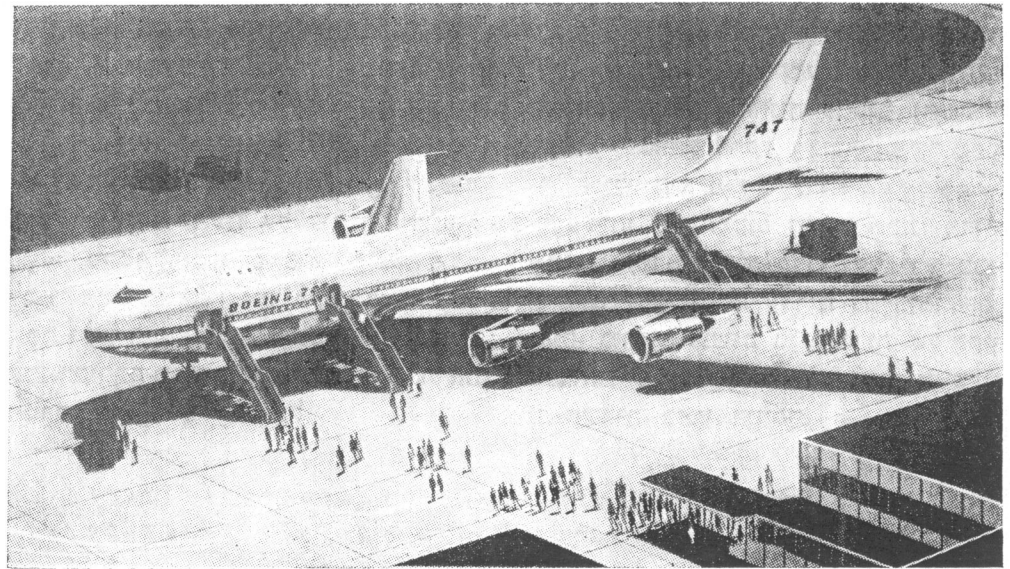


לגבי הצפוי לחברות התעופה בשנים הראשונות להפעלת מטוסי הג'אמבו.

מר האמרשילד כנה את השנים הבאות „כשלב קריטי בתולדות התעופה האזרחית“. לדעתו, ההשקעות הגדולות בהצטיידות והעליה המתמדת בהוצאות הייצור, תחייבנה את חברות התעופה למצוא דרכים חדשות להקטנת הוצאותיהן. אם התפוסה המוצעת לא תדביק את קצב גידול התנועה האווירית, ותמשך המגמה המסתמנת של ירידה בניצול התפוסה של חברות התעופה, יגרור הדבר בהכרח הרעה במצבן הכספי הערכות אלו משותפות לכל חברות התעופה, לרבות אל על. אולם עובדה היא, שעד כה קיבלה „בואינג“ הזמנות ל-186 מטוסים מ-28 חברות תעופה. שני המטוסיים הראשונים סופקו כבר לחברת פאן-אמריקן, במחצית ינואר השנה העניקו שלטונות התעופה הפדרלית של ארה״ב, את אישורם הסופי להפעלת ה-747 לשימוש מסחרי להובלת נוסעים, וחברת טוואי כבר מפעילה אותם בקוים הטראנסאטלנטיים בין ניו-יורק ללונדון ופריס.

האם חברות התעופה אינן נרתעות מהתחזית הקודרת במקצת, של מנכ״ל י.א.ט.א.?, על כך השיב המנכ״ל מר מ. בן-ארי בהרצאתו בסימפוזיון ל-20 שנות תעופה אזרחית בישראל: „כל מדינה עושה את כל הדרוש כדי לא לפגור בפיתוח התעופה, משום שהתעופה חיונית להתפתחות החברה המודרנית. השאלה אם ההשקעות הן כדאיות, תלויה באפשרויות ובתנאי המימון, במחזור הכספי של חברה, ברווחיותה ובסיכוייה לעתיד“.

מהם, אם כן, סיכוייה של אל על? החברה



אל על נערכת לקליטת מטוסי הענק

משה אילת

חדש יוני 1971 — הוא תאריך „החקוק באותיות אש“ בתודעת אלפי עובדי אל על. בחדש זה תקבל החברה את הראשון משני מטוסי הענק, מדגם „בואינג“ 747 בי. כחצי שנה לאחר מכן יתקבל המטוס השני, ובכך ניכנס לעידן מטוסי הג'אמבו.

שווקים, ותוך התחשבות בכדאיות ההשקעות ואפשרויות המימון.

אל על צופה השגת זכויות טייס נוספות ופרישת רשת קווי החברה, בשנות השבעים, בכל היבשות. כבר בשנים הקרובות מתעתדת החברה להגיע לקנדה, דרום אמריקה, לרוחבה של אפריקה ולטוס אל מספר ערים בארצות-הברית.

לאחרונה פרסם מנכ״ל י.א.ט.א. מר ק. האמרשילד, את תחזיתו הפסימית במקצת

קבלת שני מטוסי ה-747 תגדיל את קיבולת המושבים ב-50 אחוזים, וכבר מעתה „שוברים את הראש“ כדי למצוא תשובה לשאלה: מניין ימצאו הנוסעים לכל המקומות שיתווספו?

להנהלת החברה תשובה ברורה: יותר טיסות ליותר יעדים. בהחלטתה לרכוש את מטוסי ה„בואינג“ 747 לא פעלה אל על ממניעים של יוקרה, אלא לפי שיקולים ענייניים לטווח ארוך. החלטה הגורלית לרכישת המטוסים נעשתה לאחר מחקר

אינה מתעלמת ממצבה של התעופה הבינ-לאומית, ומהאתגרים בפניהם יעמדו המו-בילים. אולם, אל על מאמינה שיעלה בידה להגשים את תוכניותיה, המבוססות על תחזיות שמרניות, באותה מידת הצלחה כפי שעשתה זאת עד היום.

ככל חברת תעופה הפועלת בתנאי תחרות בינלאומית, חייבת אל על להתבסס על מקורות טבעיים או נכסים בעלי ערך דומה. אל על מאמינה ב**ישראל** — כמוקד משי-כה ראשון במעלה לתיירות עולמית. תע-שיית התיירות בארץ היא רק בתחילתה, וכבר הגיעה להשגים מרשימים כיצואן מס. 1 של המדינה, והנכס החשוב ביותר לכל מדינה, שהיא בעלת תעופה לאומית — הן זכויות טייס. ככל שיצילו מטוסי אל על להגיע למספר גדול יותר של מקו-מות בעולם, ובתדירות גדולה יותר של טיסות — תובטח הצלחתה של החברה. אל על מאמינה שיעלה בידה לעשות את השניים כאחד.

ובינתיים, פועל המנגנון המסועף של הח-ברה ונערך לקליטת ה"בואינג" 747 הרא-שון. המטוס הוא רק חוליה אחת במע-רכת שלמה אשר מרכיביה הם: אנשים, מבנים, ציוד, שיטות ונוהלים — הדרושים כולם כדי להפעיל עובדים העוסקים בעבו-דה השוטפת של צי המטוסים הקיים.

האחריות לתכנון הוטלה על כ-20 צוותים שעסקו בפרויקטים השונים לצורך קליטת המטוס. אך איושם נעשה, בעובדים שהמ-שיכו בעבודתם הרגילה.

אחד המחקרים גילה, כי לאור הגידול בצי המטוסים יש צורך בהקמת האנגר גדול בנוסף לשני הקיימים. האנגר זה, שיהיה

מוכן כבר בקיץ 1971 יהיה המבנה בעל המפתח הגדול ביותר בארץ: מפתחו יהיה 78 מ', אורכו 93 מ' וגובהו כ-30 מטר (כבנין בין 10 קומות).

אך בכך לא סגי. אל על תזדקק לשטחי מבנים נוספים שיענו על צורכי ההצטיי-דות: מחסן ראשי מרכזי, בית-מלאכה לבנוי מנועים ואביזרים, בית-מלאכה למ-תכת ולציוד קרקע. כל המבנים האלה יו-קמו בקירבת מקום להאנגר החדש ויהוו את המרכז הטכני של אל על.

לצורך העלאת הנוסעים למטוס, הטענת תאי המטען והכנת המטוס לטיסה, יוקף המטוס — בעת החניה במסוף (הטרמי-נאל) — בציוד קרקע משוכלל, אשר מחי-רו הכולל הוא מליוני ל"י.

להפעלתו של המטוס יידרש תכנון מדויק ותאום קפדני, שלא לדבר על ידע טכני מעולה. ידע ותאום יידרשו גם בתוך המ-טוס, כאשר תעשנה בו פעולות של גקי, העלאת ציוד המטבח, העלאת הנוסעים ו...השרות בזמן הטיסה.



יות שדות התעופה בעולם מתאמצים לטפל ולפתור את הבעיות שנוצרו ע"י המטוס החדש, ניצבת בראש, כאמור, בעית הבעיות: האם יהיו מספיק נוסעים? כיום מסתכם מספר הנוסעים באויר בכל שנה ב-300 מליון איש. מקוים כי עד 1975 יוכפל מספר שנתי זה בעולם כולו, והוא יוכפל שוב עד 1980. אולם בדבר אחד אין איש מטיל ספק: אנו צועדים לקראת תקופה מכריעה בתעופה האזרחית העולמית ותקופה גדולה עוד יותר, ומלאת אתגרים, לחברת התעופה הלאומית של ישראל.

הג'אמבו, עושה גם מנהלת נמל תעופה לוד מאמצים שלא לפגור אחר הפעולות הדרו-שות בתחומי נמל האויר. סלילת מסלול הנחיתה החדש, שאורכו 3,700 מטרים תסתיים עד חדש מאי 1971. חברה אמריקאית אתה נחתם חוזה לתכנון בית הנתיבות החדש, שיקלוט את נוסעי המטוסים הגדולים, כבר החלה בתכנון הפרויקט ותשלימו כנראה באמצע העשור הבא. בינתיים יופנו הבאים במטוסי הג'א-מבו אל אולם הנוסעים החדש העומד להבנות כהמשך לבית הנתיבות הקיים. ובעוד שהיצרנים, חברות התעופה ורשו-

כיצד תתגבר אל על על בעית ההדרכה של צוותים? כבר בתחילת מרץ השנה, יצאה הקבוצה הראשונה של עובדי החברה למפ-עלי, "בואינג" בסיאטל, כדי לקבל את ההכשרה היסודית. הלימודים בארה"ב ימשכו עד למחצית חדש אוגוסט הקרוב, ובחדש שלאחריו כבר ינהלו אנשי מרכז ההדרכה קורסים עבור כל העובדים, להם יהיה מגע בהפעלת המטוס החדש. צוותי הקרקע והמכונאים יודרכו במרכז ההד-רכה של החברה. בקורסים הראשונים יינתנו לצוותי האויר במסגרת שני קורסים שיכינו עתודה של שבעה צוותים מתפע-לים. 14 קברניטים יעברו קורס קרקע שימשך כחדש ימים, ויכלול אימונים ב"מאמן נוהלי טיסה", אשר נרכש בארה"ב ויורכב בכיתות הלימוד בסוף השנה הנו-כחית. אולם, הדרכת הטייסים עצמה תעשה ב"מדמה טייס" באנגליה, עפ"י הסכם עם חברת B.O.A.C. שקבעה יחד עם אל על סטנדרטים אחידים של תא הצוות ומערך המכשירים.

דיילות המטוס החדש יצטרכו להתרגל "למרחבים החדשים". לצורך זה יתורגלו הדיילות בדגם של תא המטוס, שנרכש ע"י אל על בארה"ב ויגיע למרכז ההדרכה של החברה בסוף השנה. דגם האימון של דיילות האויר יכלול מטבחים, פתחי יציאה וכניסה ויאפשרו הדרכה בנוהלי העבודה החדשים.

קורסים נוספים ינתנו, כאמור, למכונאים, חשמלאים, עובדי אלקטרוניקה, אנשי מש-גרה ויתר הענפים הקשורים בהפעלתו של המטוס על הקרקע. במקביל לפעולות שנוקטת אל על לקליטת

מרחבים חדשים כבואינג 747



המחלקה ליחסי ציבור

כשנתבקש מומחה בעל שם עולמי ליחסי ציבור, לנסות להסביר על רגל אחת את תורת יחסי-הציבור, השיב כלאחר יד: „אם גבר פוגש נערה ולוחש באזניה מלות אהבה — הרי זו הצעת „מכירה“; אם במקום זה הוא משתדל להרשים אותה בסגולותיו — הרי זו „פרסומות“, אך אם היא מחזרת אחריו, מפני ששמעה מפי אחרים על מעלותיו הטרוניות — הרי זו הצלחתם של „יחסי-ציבור“....

יחסי ציבור — הם מאמץ מתמיד, מודע, מכוון, מתוכנן ובלתי פוסק ליצירת יחסים של הבנה, אהדה ויחס כבוד בין הציבור הרחב לבין אל על. להעמקת התודעה בציבור על יעודה, שליחותה הלאומית, המדינית והכלכלית של החברה — כמנוף לקידומה והתפתחותה של המדינה. לבנות ולטפח את דמות החברה בעיני השדרות של העם (גם אלה שאינם בהכרח לקוחות בכח). בכל חברות התעופה כפופים דובר החברה או אנשי יחסי הציבור — ישירות למנכ"ל. גם המחלקה ליחסי ציבור באל על, משובצת במבנה הארגוני, בלשכת המנהל הכללי; דובר החברה ארנולד שרמן, כפוף ישירות למנכ"ל.

שטחי הפעילות של המחלקה מתפצלים לכמה מישורים מקבילים וצולבים, והראשון שבהם: הוד מעלתה העתונות....

- * מסירת מידע על החברה והסברים על מדיניותה.
- * תשובות לשאלות שוטפות של עתונאים.

- * ארגון ימי-עיון ומסיבות עתונאים לכתבי תיירות ותעופה.
- * אספקת כתבות יוזמות והודעות לעתונות.
- * קשרים עם אמצעי תקשורת-המון-ניים אחרים: הטלביזיה והרדיו.

מישור פעילות זה הוא רחב, רגיש ואחראי. הטיפול בו מחייב ידע מקצועי, זהירות מתמדת ועירנות בלתי מוגבלת. פעילותם של העוסקים בו, מעמידה אותם „בעמדת תצפית“ טובה על כל הנעשה בחברה. אולם, תוצאות פעילותם משתקפת במהירות הבזק ומבוקרות בחריפות....

העוסקים בקשרי-עתונות נמדדים בשתי אמות מידה: בהצלחתם להחדיר מירב מידע לעתונות מחד גיסא, וביכולתם להציג את החברה באור חיובי אך אוטנטי כאחד. מישור אחר — מסירת חומר אינפורמטיבי לסניפי החברה בחו"ל. המבצעים השונים בתחום יחסי-הציבור בסניפי אל על בעולם, מבוססים, בעיקרם, על החומר הנשלח מהמשרד הראשי. חומר טרי, עדכני, הכולל ידיעות וכתבות נשלח בכל שבוע לסניפינו, בצרוף תמונות והסברים על הנעשה בחברה ובעולם התיירות בישראל.

בתחום הרחב של יחסי-ציבור, אין להבדיל בין אמצעי התקשורת ההמוניים (עתונות, רדיו, טלביזיה וכו'), לבין הקשר הבלתי-אמצעי עם הציבור — במשמעות הרחבה של המלה — מאחר והיעד הסופי הוא אחד. בתחום זה מטפלת המחלקה במספר שטחים:

- * סיורים לתלמידי תיכון בנגמל התעור-פה ובמתקני החברה, בתאום עם משרד החנוך והתרבות.

- * סיורי קבוצות מקצועיות, כגון: מנהלי מפעלים, אנשי יחסי ציבור מקצועיים, קבוצות השתייכות לארגונים ציבוריים (נשות „הדסה“, ויצ"ו ועוד).

- * „אימוץ“ גופים ציבוריים (כמושב אל על, בשעתו).

- * אספקת חומר הסברה לציבור הרחב: לתלמידים וסטודנטים הפונים אלינו בבקשות לחומר רקע על החברה.

יש הסבורים כי החשוב בכל פעילות יחסי ציבור במפעל גדול כאל על — הוא ההסברה הפנימית. יחסי ציבור טובים חייבים להתחיל ראשית לכל — בבית פנימה. החברה חייבת להעמיק את הזדהות עובדיה עם החברה, לטפח „גאוות יחידה“ ולהעלות את המוראל.

כדי לבצע זאת ביעילות — יש להפעיל אמצעים לא מעטים, כלים רבים. אחד החשובים שבהם — הוא בטאון החברה. „אל עלון“ — חרף מגבלותיו — הפך מאז הוצאתו לאור, כמכשיר קומוניקטיבי החשוב ביותר בחברה. באמצעותו — לומדים העובדים להכיר את עצמם, לדעת מהנעשה בתוך המפעל, להבין את הצדדים המגוונים של „המכונה הגדולה והמורכבת“, הקרויה אל על. הבטאון מציג בפני העובדים בהדרגה את כל המחלקות והיחידות, שעליהן כולנו שמענו, אך אליהן טרם התוודענו.

המחלקה ליחסי ציבור מוציאה לאור גם את ה„סילוז-דייג'ס“ — עלון אינפורמטיבי



חור מעלתה העתונות...

המיועד לעובדי האגף המסחרי בכל העו-
לם.
"יחסי צבור" — היא מחלקה, אחת מני
רבות בחברה. יחסי צבור — ללא מרכאות
— הוא יעוד המוטל על כל עובדי החברה.
כולנו חייבים לייצג את דמות החברה,
לשמש כקציני-קשר ושכנוע עם סביבתנו
החברתית, כדי ליצור את ההזדהות של
הציבור עם אל על.
"יחסי-צבור" — היא מכשיר ליהסי צבור.
גם בעזרתו של כל עובד — מראש אגף
ועד אחרון, "אנשי השורה" — תלויה הצ-
לחתה של המחלקה. לעתים רבות, צריכים
אנשי המחלקה לתור אחרי ה"חדשות"
בחברה, בהעדר תודעה של פרסום אף
בין עובדים בדרגים גבוהים. נציגינו בחו"ל
ומנהלים במשרד הראשי — צריכים להז-
רים מידע הראוי לפרסום לעובדי המחלקה,
ש"יעבדו" את החומר, יסגנו אותו — ויד-
אגו לספקו לצבור. עובדים בחברה —
בכל אגפיה — צריכים לבטא עצמם וחור-
יותיהם מעל גבי ה"אל עלון"; העורכים
ידאגו לשכתוב ולהתכה.
אל על יושבת בבית זכוכית: הכל רואים
אותה ואת הנעשה בתוכה. ובאורח פרדוק-
סלי, עלינו למשוך אליה את מירב תשומת
הלב.
איננו חברה (תרתי משמע) שאין בה,
הסרונות, אך עלינו להבליט בתוכנו את
האור, לגלות את היפה ולהציג את המענין.
ויותר מפשרה רוצה להניק — העגל רוצה
לינוק; יתר משאנו, "מחזרים" אחר הצבור
— אנו מבוקשים על ידו.
זוהי, "התורה" על רגל אחת; ואידך זיל
גמור....

האוטו שלנו כחול וירוק...

מאת: רונית הראל



לא יתכן שפעם או פעמיים יאחר האוטו בוס לבוא; ואנו — אנה נבוא? החברה דורשת מנהיגו לבישת מדים, ומקפידה על היותם מצוחצחים ונוצצים. מה יקרה אם ישלח אלינו אוטובוס שחור מנסיעה ארוכה והוא אינו נקי כל כך, ונהגו „שכח“ להתגלח אותו בוקר? ספרינו הוכיחו גם כי אנו הצלחנו לייצר קילומטרים בזול, מובילים את אנשינו בזול ויודעים כיצד למנוע בזבזן מיותר. אפרים שורר מציין, כי מחלקת התחבורה היא משק סגור, כלומר ממציאה חשבונות ריווח והפסד (ואנו מסיימים את המאזן בריווח), כך שהמחלקה היא רנטבילית בהחלט. בשנים האחרונות הווייבה המחלקה בכל השירותים שאל על סיפקה לה. יתכן שבעתיד יוקנה למחלקה מעמד של חברת-בת והיא

שוני של המחלקה הוא להסיע את עובדי החברה; להוביל את צוותי האויר לכל טיסה, גם בשעות שאינן מקובלות — אל נמל התעופה וממנו; לקיים תחבורה מסודרת ודייקנית לנוסעי האויר — מן הנמל לאחר הגיעם ומבית הנתיבות בעיר אל הנמל. גם נוסעים אלה מוסעים בשעות המתפזרות על פני היממה כולה. אבל כפי שהדבר מקובל בעולם כולו, יש לחברות התעופה שירותים נוספים של כלי הרכב כמו העברת נוסעי האויר, הבאים בעיקר בקבוצות, אל בתי המלון השונים וממם, ולא פעם מוכרות חברות התעופה כרטיס-כולל, בו נכללים נוסף להעברת הנוסע עד למלון, גם עריכת סיורים ברחבי הארץ. אין עוררין כי חייבת חברת תעופה, להסיע בראש וראשונה את עובדיה ואת צוותי האויר שלה. אלה חייבים לפעול בדייקנות שלדעת אפרים שורר, רק חברה שיש לה מחלקת תחבורה מסודרת עשויה לקיים אותה. נכון שחברת תחבורה כל-שהיא, היתה מציעה לנו להסיע את עובדינו ואת צוותי האויר שלנו במכוניותיה. יתכן שמבחינה של תחשיב היה הדבר עולה לנו יותר זול. אבל, לנו ישנן דרישות ושעות-תפעול משונות, כך שאין לנו לסמוך אלא על עצמנו. בעיה נוספת היא הסעת נוסעי האויר אל הנמל או ממנו. גם כאן, אפילו היו מתחייבות חברות אוטובוסים להסיע את נוסעי האויר, האם

מספרים כי באחד הימים נפגש המנכ"ל במסדרונות הכנסת בח"כ מרדכי עופר שהוא גם חבר מזכירות „אגד“. השיחה — כך אומרים יודעי דבר — התנהלה ביניהם כך:

— „אומרים שאל על מגדילה את צי האוטובוסים שלה, נכון?“

— „בהתאם לצרכים“...

— „הדבר לא נראה לי לגמרי, לגמרי לא“.

— „!?“

— „אולי נעשה הסדר. אני כחבר „אגד“ מתחייב שלא להפעיל שירותי תעופה, ואתה, כמנכ"ל אל על, תתחייב שלא להפעיל שירותי אוטובוסים“...

איננו אחראים לסיפור ולאמינותו. אך הל-שונות הרעים הביאוהו אל אזנינו. הלכנו לראות, לבדוק, לשמוע — מהי מחלקת התחבורה של אל על. האם, באמת, מחוייב המציאות שאל על תקיים משק כה ענף של כלי רכב ממונעים?

הטרחנו את מר אפרים שורר, מנהל המחלקה שזה מקרוב נכנס לתפקידו, בתום שרות ארוך בסניפי אל על בחו"ל, שנאות להסביר על רגל אחת:

למעשה, תפקיד המחלקה הוא בשני מישורים: התכנון לעתיד, והנהיגה השוטף של משק תחבורתי גדול שלשמירתו ותפעולו מופקדים כ-100 אנשים. יעודה הרא-

תמנה עם חברות שבחסותה של תש"ת. אבל כאמור, זהו מבט לעתיד. בינתיים דואגת המחלקה שיהיו לה אוטובוסים מפוארים ומתאימים להסעת נוסעי-אוויר, ושיהיה בהם מקום מתאים לכבודת הנוסעים. כיום, מקפידים הנוסעים — מדג"ל שורר — על נוחיות מירבית אל הנמל וממנו, והם עומדים על כך שהמושבים באוטובוס לא יהיו שונים מאלה המקובלים במטוס.

כאשר ייבנה בית הנתיבות החדש של אג, במקום מתאים בתל-אביב, יהיו רבים יותר שירותי ההסעים של המחלקה. הנוסע יוכל לעבור בבית הנתיבות את כל ההליכים הנדרשים כדי לצאת לחו"ל. האוטובוס מבית הנתיבות יוכל על כן להעביר את הנוסעים שיסעו בו ממש עד למטוס. כמובן, שכל חברות התעופה הפועלות

בישראל יוכלו להשתמש בשירותי ההסעה שיספקו שירותי הרכב של אג. לאל על כיום 26 אוטובוסים ו-16 זוטובוסיים. אלה מיועדים לשירות הנוסעים והעובדים. אבל המחלקה ממונה על מאות כלי רכב, ביניהם כלי רכב הנמנים עם המחלקה המשקית, כלומר כלים הנוסעים על גלגלים והם בשירות בתי המלאכה, הציוד, השירותים למטוסים ועוד. ישנם כלי רכב השייכים כיום כולם לאל על, בסניפים בארץ ובחו"ל. המחלקה היא שמטפלת מבחינת הרישום, הנחיות התחזוקה או הרכישה — בכל כלי הרכב הללו. למעשה שייכים כלי הרכב כולם למחלקה והם מוצאים למחלקות השונות, לעבודה. הדיווח על התפעול חייב להמסר למחלקה. ל"תחבורה" גם מוסך מודרני ובעוד זמן מה יוחל בבניית מוסך גדול ומשוכלל שיענה על הדרישות האחר-

רוגות של תחזוקה מודרנית של רכב. במוסך יעבדו כ-25 איש והוא מיועד לתחזוקה של כ-200 כלי רכב. המחלקה שוקלת הזמנת כלי רכב שיוכלו להסיע בבת אחת כ-80 נוסעים. רכב זה שיהיה דו-קומתי, יועד אומנם להסעת נוסעים מן הנמל העיר, והוא יתאים גם לעריכת סיורים או הסעת התיירים הבאים אל הערים השכנות. לאל על הוצעו הצעות לרכישת רכב דו-קומתי כזה, באישור משרד התחבורה ויש להניח שהרכב ירכש. — "האם אתה מרוצה, מר שורר, מתפקידך החדש?" — "בתחילה היססתי רבות. הייתי רחוק משטח זה, כרחוק המזרח מהמערב. אך ככל שאני צולל פנימה ל"ים הגדול", אני מגלה עולם חדש, מענין ורב אתגרים.



דיוקנאות בחברה

דוד (דוניו) אוברלנדר

מאת : א. משה



בחגיגת יובל ה-20 לאל על, נאספה קבוצה קטנה של עובדים למפגש רעים ולהעלאת זכרונות. היו אלה אנשים שזכו להיות הראשונים, שהחלו שרותם באל על בשנת 1949 ונשארו עמנו עד היום. כשהתפרקו על סיפורי נוסטלגיה, נזכר מאן דהוא בסיפור רומנטי הקשור באחד מחברי הקבוצה:

היה היו גבר ואשה — שניהם עובדי אל על. הם נפגשו באל על ואהבתם פרחת. לימים החליטו להעמיד חופה וקידושין. מכיון שהיה זה הזוג הראשון — שניהם עובדי חברה — שאוחדו בברית הנישואין, הלך יואל פלג, מי שהיה אז סמ"ל בחברת, והעניק להם... מכונית, כמתנת נישואין. מכונית ממש, מדגם פלימוט שבה נהגו להסיע אז עובדי אל על. כולם שמחו בשמחת הזוג: וכי קלה בעיניכם? החרתונה הראשונה באל על...

כיום, יושב דוד (דוניו) אוברלנדר במשרדו ומספר בהנאה: „בעקבותינו הלכו רבים — אבל לא קיבלו מכוניות. צריך לדעת מתי להתחתן, וכמובן, עם מי...”

פרנצי אוברלנדר (רעייתו של דוניו), היתה אחת הנשים הראשונות שהגיעו לעמדה בכירה בחברה. בשנים הראשונות שימשה כמנהלת תחנת לוד, לימים נשלחה לנהל את תחנת אורלי, והיא הייתה זו שהביאה את דוניו לאל על.

מספר מר אוברלנדר: „בפרוץ מלחמת השחרור, גויסתי ממשלטי בית נבאללה לחיל האוויר הישראלי. בחיל האוויר התארגנו הגרעינים הראשונים של עובדי אל על. החיילת פרנצי שהייתה כבר בעלת עבר בתעופה אזרחית, כמי שעבדה כנציגת חברת התעופה הצ'כית בארץ — הייתה כמו-בן ביניהם. היא משכה אותי (תרתי משמע) לאל על. ומה לא עושים למען האהבה?... את הקריירה שלו באל על החל דוניו כמנהל חשבונות (אולי עזר לו ה-בי.אי. שלו בכלכלה?...). תפקידו היה להפריד בין החשבונות של אל על לבין „גייר איסט קופריישן” — חברה שהחכירה לנו הקונסטליישנים הראשונים, אלה שבצעו את מבצע „מרבד הקסמים”. אך מאז טיפס במעלות הקריירה, לאט ובטוח. ב-1950 כשהוחלט לשלוח את פרנצי רעייתו לפריו (כמנהלת תחנת אורלי), גשלה הוא כנציג המסחרי הישראלי הראשון בחו"ל (תמיד כדאי להיות ראשון...). שלוש שנים עשה הזוג בפריס: היא כמנהלת תחנה והוא כסגן הנציג, ד"ר יוסף מסיס ז"ל.

אחרי שלוש שנים בעיר האורות, נטלו את מקל הנדודים — ויצאו לציריך. הפעם, כנציג החברה בשוויצריה — והזוג ממשיך לנדוד לבלגיה. כאן, פותח דוניו לראשונה (נכון, שוב פעם!) את משרד אל על בבריסל.

„בריסל, הייתה התקופה היפה בחיינו” — אומר דוניו. „זו הייתה גם תקופה מעניינת מאוד. בימים ההם נערכה התערוכה העולמית המפורסמת. ומי לא בא לתערוכה? כל ישראל הייתה שם. ימים שלמים לא ישנו „מהתקפות האורחים”. ליווינו אורח לשדה — וקיבלנו אחר תמורתו. קיבלנו את כולם; איש לא קופח. עם כל אחד הסתובבנו בתערוכה. הפכתי ל„אקספרט” של היריד. רעיית הציעה שאגיש את מועמדותי כמדריך. אילו עשיתי זאת — הייתי בודאי הטוב מכולם: הכרתי כל פינה ופינה. בחלומותי הייתי שומע את מנגינות התערוכה...”

אך, בריסל אינה התחנה האחרונה. שוב אורזים מזוודות. שוב יוצאים לנדוד. הפעם

התארגנות חדשה באגף כח אדם

במסגרת המבנה הארגוני החדש, נע-
שו שינויים מספר, באגף כח-אדם
בחברה.

מר יצחק שנדר, מכהן כראש אגף כח
אדם.

מר אליהו בן-ישראל, התמנה למנהל
המנגנון (במקומו של מר שלמה מורד,
שהוצב לארה"ב). הפונקציות במנגנון
חולקו לשלוש מחלקות: מחלקת סגל
קרקע — המקיפה את הטפול הכולל
בפקידים וטכנאים; מחלקת סגל אויר
(אצ"א ואצד"א) — המטפלת בצוותי
אויר, ומחלקת חו"ל ושרות לעובד —
העוסקת בסגל עובדי החברה בסני-
פים בחו"ל ובכלל השירותים האישיים
לכל עובדי אל על.

כמנהל מחלקת סגל קרקע מונה מר
ראובן יחיאלי; כמנהל מחלקת חו"ל
ושרות לעובד מונה מר יצחק אייגס
(שחזר לא מכבר מהצבתו בלונדון,
בה כיהן כממונה על מינהל). תפקיד
מנהל מחלקת אצ"א ואצד"א יאוייש
בעתיד הקרוב.

מטרת הריארגון, לאפשר טפול יותר
יעיל ומהיר בכח אדם לכל מכלול
בעיותיה.



בתפקידו כמבקר מסחרי, "מתגלגל" דוניו
לסניפים השונים. "אני שמח לפגוש את
עובדי אל על, ולגלות את הפער החיובי
בין האימאג' של אנשים מסוימים — ודמו-
תם האמיתית, מגלה אוברלנדר. "רוב
החברה בחו"ל עושים עבודה נפלאה, מסו-
רים ודבקים לתפקידיהם".

— האם, "האוביקטים" פוחדים ממך ?
— (בחיוך מבוש): כן, ולא. בביקורת
אני מחפש את הליקויים בשיטה, ולא את
האדם...

דוניו אוברלנדר הוא איש משפחה מסור.
אהבתו הגדולה נתונה לבני ביתו. הוא
מספר לי בגאווה על בנו, המתגייס בשנה
הבאה לצה"ל.

"אתה יודע ?, בני חבר בגרעין המתכונן
לעלות להאחזות נח"ל בשטחים!" — מס-
פר בהתרגשות וכולו מזדקף בגאווה.

הוא גם איש בית; מאנשי איו"ב (אשרי
יושבי ביתך), עוסק בבולאות ובנומיס-
טיקה באהבה ובהתמדה. אך חיבה מיוחדת
נודעת לו להידושים בשפה העברית. "אינני
"ספץ" לשפת עבר" — הוא מודה. "אבל
כל מלה חדשה בשפה מלהיבה אותי. אני
נהנה לשבץ מלים חדשות לדו"חות שלי,
ונהנה עוד יותר להביך את "מומחי השפה",
שמתביישים להודות שאינם יודעים את
פשרן..."

ברם, אהבתו הגדולה נתונה לאל על. (הוא
מחייך את אחד מחיוכיו הטובים): "כשאני
רואה שבוגים משהוא במתקני החברה —
אני נושם בהנאה... נזכר בצריף הקטן
"והיתום" בו התחלנו, קבוצה קטנה של
עובדים... והיום, הסתכל סביבך — א שטיק
אימפריה..."

— כנציג החברה בדרום אמריקה, כשמקום
מושב ארגנטינה. עולם חדש ומקסים;
בעיות חדשות ואתגרים.

אחת עשרה שנה בחו"ל; פרק חיים ארוך.
"נהייתי מאד בשנים אלה" — מודה דוניו.
"אך גם שבעתי. בשנים אלה עשיתי את
מפעל חיי הגדול — נולדו לי שני ילדי.
בתקופה זו רכשתי נסיון רב. הועמדתי
במבחנים של החברה. הכרתי תהליכי שי-
ווק. עמדתי בקשר עם גורמים ממלכתיים
וקהילות יהודיות. שנים באמת נפלאות...
אבל, כשחזרתי לארץ — נשמתי לרווחה".
דוניו — הוא דמות אהודה בחברה.
הוא טוב לב, אדם נח לבריות. כולם מבק-
שים את עצתו. משרדו מלא עובדים, "מכל
השכבות" — הבאים לשוה, לשאול ולהת-
ייעץ; מקום, "עליה לרגל".

כשחזר לארץ ב-1965 מונה כמנהל מחלקת
י.א.ט.א., משם המשיך לנהל את מחלקת
יחסים בינלאומיים, עבד חצי שנה כסגן
מנהל סניף ישראל וכיום, משמש כמבקר
המסחרי של החברה.

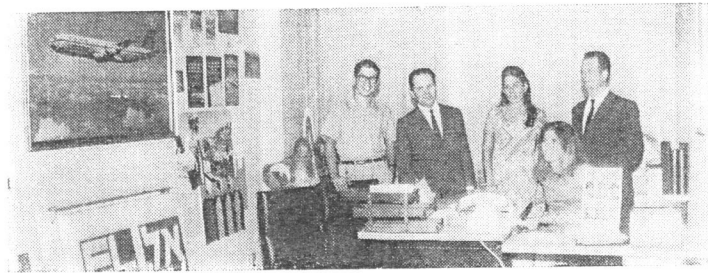
— כמי שהיה שנים כה רבות, "ביצועיסט",
איך אתה מרגיש כ, "מבקר"?

— תתפלא, טוב מאד. דוקא הרקע, הבי-
צועיסטי שלי כאיש מסחר, מאפשר לי
לראות את האוביקטים והפרויקטים המבו-
קרים שלי באור נכון יותר, שלם יותר.
במסחר — למדתי איך לעשות מה; היום
קל לי יותר לפקח, לסקור ולדווח על
תכניות מכר, צורות שווק ודרכי גיהול.

— ואיך אתה מתייחס בכלל, לבקורת ?
— כל ארגון גדול צריך ביקורת פנימית.
התרומה של הביקורת היא גדולה לתיקון
עיוותים.

סניפים מספרים

ארגנטינה



צוות אל-על בנציגות ארגנטינה

„אל עלון“ פותח בסידרה חדשה: סניפים מספרים על עצמם.... אנו מזמינים את נציגי החברה ו/או מנהלי מכירות אזוריים להשתתף בסידרה זו, ולשתף את קוראי „אל עלון“ במתרחש בתחומי פעילותם. ראשונה מת-פרסמת כתבתו של נציג החברה בארגנטינה, יעקב בן-ארי.

היהודים גילו את ארגנטינה בשנים האחרונות של המאה ה-19, כאשר נסו מהפוגרומים ברוסיה ויסדו, בעזרת הבארון הירש, את המושבות היהודיות המפורסמות. עד היום קיימים כמה אלפים של „גאוצ'וס“ יהודיים בפנים ארגנטינה, האוכלים בשר גם בארוחת בוקר ומתפרנסים מגידול חיטה ובקר. אך רובם המכריע, למעלה מחצי מליון נפש, חיים חיי גולה רגילים כסוחרים ופקידים, בעלי מלאכה או מקצועות חופשיים. הם מאורגנים היטב בקהילות או במועדונים שונים ואם כי „סיר הבשר“ יקר וטוב להם, יש בהם תחושה יהודית חמה. אוהבים את ישראל בכל מאודם ומשתוקקים לבקר בה — ואולי אף להתיישב בה.

22 חברות תעופה בינלאומיות, מקשרות את ארגנטינה עם אירופה וצפון אמריקה. השיפור הניכר ברמת חיי האוכלוסיה שחל בשנים האחרונות, היציבות המוניטרית, הכמיהה לראות את העולם הגדול — כל אלה מגבירים את זרם היוצאים לחו"ל (ובעת ובעונה אחת עולה התיירות הנכנסת, כי יש לה לארגנטינה טינה נופים מרשימים מאד). בגין המרחקים, מרבית התיירות היא בדרך האוויר, אבל תעריפי הטיסה יקרים יחסית, הן בהשגה וואה למקובל כיום באירופה וצפון אמריקה, והן בהשוואה לרמה וליכולת הכלכלית של התושב הממוצע.

אל על טרם הגיעה בטיסותיה לדרום אמריקה. היא מקיימת ביבשת זאת שתי נציגויות: אחת לברזיל — בריאו דה ז'נרו,

ואחת לארגנטינה, צ'ילה, אורגוואי, פרו, בוליביה, פרגוואי ובואנוס-איירס. במשרדנו בבואנוס-איירס חמשה עובדים: הנציג, מעודד המכירות, פקיד ההזמנות והכירטוס, המוכיר והשליחה. תפקידם ליוזם ולעודד תיירות לישראל באמצעות אל על; לדאוג לכך שהטסים בחברות זרות יתחברו לרשר טיסותיה של החברה בנקודה רחוקה ככל האפשר מישראל. ויטוסו מירב המרחק האפשרי במטוסינו. המלאכה אינה קלה בהתחשב במנטאליות המיוחדת של הנוסע הדרום אמריקני: לזכות בטיסה הזולה ביותר ובאשראי הנוח ביותר.... עלינו לעסוק בעבודת נמלים של שיכנוע, גיוס רצון טוב ולזרוע לקראת העתיד. כיום „תורם“ סניף ארגנטינה למעלה מחצי מיליון דולר למאזן החברה.

מלבד הגורם היהודי, גם האוכלוסיה הנוצרית של דרום אמריקה מהווה פוטנציאל חשוב לישראל ולאל על. לא כל 200 מליון הקאתולים האדוקים, שחלומם להגיע לארץ-הקודש יכו-לים להרשות לעצמם את הנסיעה היקרה, אך השכבה שעשויה לבצע עליה לרגל כזאת, פעם או פעמיים בחיים, מתרחבת והולכת. בנוסף לחשובים הכמותיים, קיים גם קיטוב העונות, דהיינו שכאשר שורר חום בארגנטינה ובברזיל ורובבות יוצאים לחופשותיהם, שורר החורף בחצי כדור הארץ הצפוני. ניתן להבין בנקל את האפשרויות הטמונות במצב זה מבחינת איוון תנועת הנוסעים בעונות השונות.

עם גידול הבלתי פוסק של צי מטוסי אל על, ועם ההרחבה הנמרצת של פעילותנו המסחרית והמבצעית, אין ספק שארגנטינה, ועמה דרום אמריקה כולה, תחדל להיות „ארץ לא נודעת“.

כרזות אל על

למוצרי הפרסומת של אל על יצאו מוני-טין בעולם כולו, במיוחד זכו לשם כרזות הפרסומת.

מהן מטרות הכרזות? — לעורר ולעודד את רצונם של הבריות לטייל לארצות רבות ענין וכמובן, לטוס באל על.

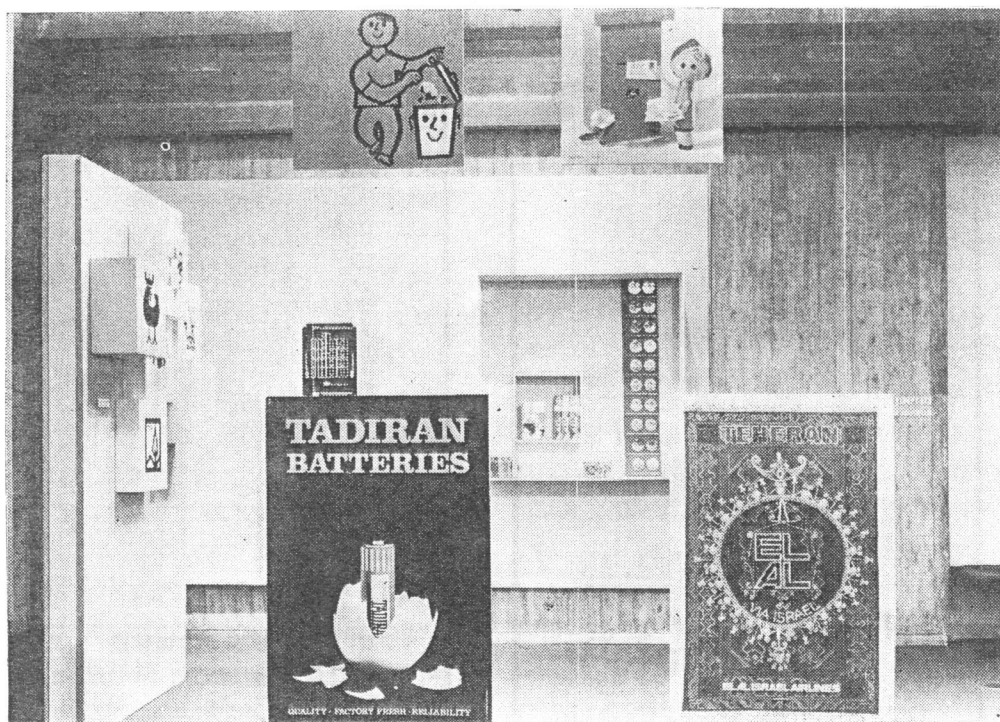
מהן תפקידן? — לשמש כחומר עזר למכירות אצל סוכני נסיעות.

מי מצייר את הכרזות? — אמנים ישראליים ידועי שם (ג'אן דוד, שמואל גרונדיין, פאל קור, פרי רוזנפלד, דני רייזינגר, וורנר בראון ועוד).

כרזות חייבות להיות קולעות, מגרות את הדמיון ולשאת חותם של חברה טובה ומהימנה. כל כרזה חייבת להיות יצירה בעלת כח הבעה וערך אמנותי.

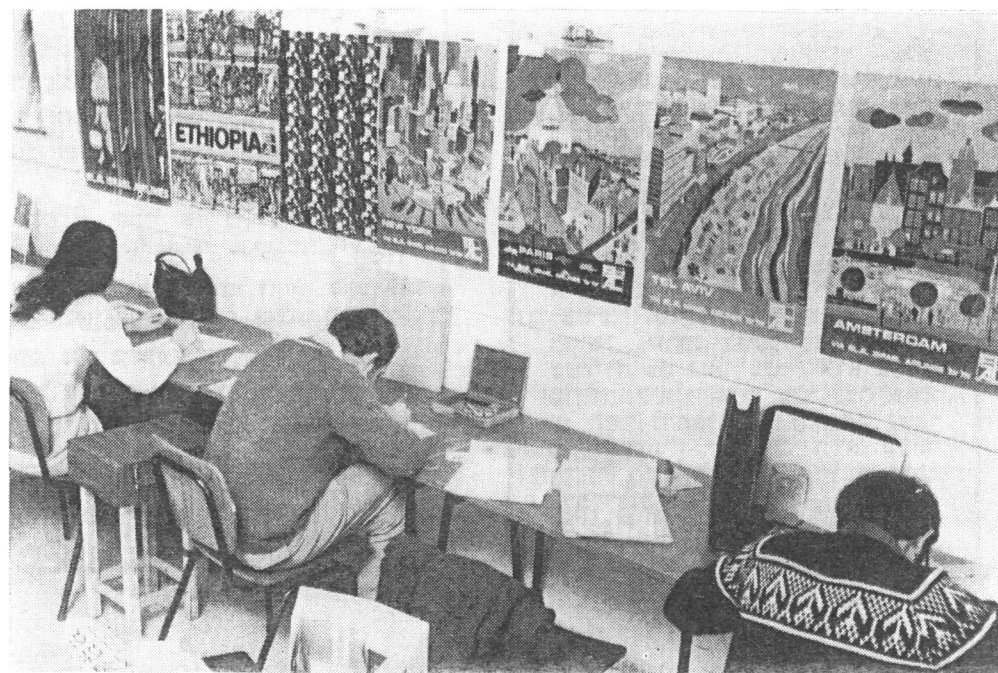
לאחרונה חגגו כרזות אל על שלושה ארו-עים: ראשית, קובצו הכרזות של השנים האחרונות באלבום נאה, דק אך מרשים. המעיין באלבום זה נוכח מה נכונה הדעה המקובלת, כי „חברה טובה מעידה על עצמה בכרזה נאה וקולעת“.

המאורע השני, קשור בתערוכה לעבודות גרפיות במוזיאון ישראל. בתערוכה זו בה רוכזו מיטב היצירות הגראפיות בישראל, ניתן מקום כבוד לכרזות אל על. בערכן האמנותי של הכרזות הכירו גם הסטודנטים במחלקה לעצוב גראפי של „בצלאל“. תל-מידי האקדמיה לאמנות ועיצוב בירושלים עסקו בפרויקט הקרוי „אל על“. ישבו, למדו, הכירו את כרזות אל על את המוטיבים, התאום בדמות החזותית וכה הביטוי שלהן.



↑ כרזות אל-על במוזיאון ישראל

↓ תלמידי „בצלאל“ שוקרים...



לזכר נעדרים



יצחק מוסנון ז"ל

אברנו ידיר וחבר יקר: רע שתמיד נכון היה להושיט יד עוזרת; עמית אהוד על כל סביבתו.

בשחמט ממוחלקת התחבורה, נאמר לנו שסופל הוא מוחלט לב. מילאנו להאמין. לא יתכן — אמרנו איש לחברו — שמחזר מארץ כמרחו חולח לב. אך, ליווינו אותו בחרדה ובתקווה. מאז שעזב את התחבורה התמסר פולו לקדומו המקצועי. לאחרונה סיים קורס לראשי חוליות, ודובר בבר על שיפור צו פתחה בחו"ל.

והנה הגיעה הבשורה שכתבה את פולנו בתדהמה. על אברה שלא תשבה — נמאן להתנחם.

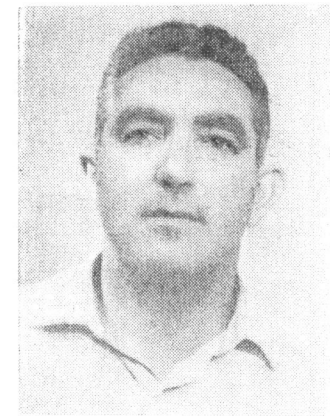
יעקב איזנר



תיקה לפידס ז"ל

הודיעה על מותה ללא עת של הגב' לפידס, הכתה בתדהמה את כל עובדי אל-על. גב' לפידס לא הייתה מראשוני החברה; היא הצטרפה לאל-על רק בשנת 1954. אולם, מיום בואה הפכה לחלק מנוף חיינו; אחת מאותם עובדי דים שנדמה כאילו, בלעדיהם אל-על תהיה חסרה הרבה. היא הייתה דמות מיוחדת במינה: באור צאה, באורח-חיים וכעיסוקה. במופן משום, הייתה "מוסד" מיוחד במינו. הכל אהבות, העריפות, כיבדות. לתפי קודה כמפקחת על אשפזת מזון וציוד, התייחסה במלוא הרצינות והאכזבה. ובי מושך השנים גם הצליחה ליצור לעצמה מעמד של מומחה, ללא עוררין. ספק אם ימצא באל-על מאידהא שיוכל להתמודד עם התפקיד, באותו ידע ובאותה הכנה — כפי שעשתה זאת גב' לפידס.

המושג "שרות לנוסע" — לא היה בשבילה שם תואר בלבד, אלא משימה עליונה. היא האמינה בכל לבא שאלי על תוכל להתקדם, אך ורק עם תשפר את שירותיה לנוסעים. והיא עשתה ועמלה רבות לשיפורים — כי רצתה בהתקדמותה של אל-על. על קברה הרענו — נרמין ראש כנגון. ו. ש"י



צבי מונט ז"ל

נפגשנו לראשונה ב-1941, באשדות יעקב שבמק הירדן. צבי נמנה בבר אז על ראשוני החלוצים, הבודדים, של התעופה העברית, שמוסדות הישוב וההגנה הוציאו אותה מהתוליה. בימים ההם כבר פעל בית-הספר לטייס, והבחורים החלו "חורשים" את שמי הארץ, בצנעה אך בהרבה התלהבות. צבי מונט שרת את "המוסד" ואת קלובי התעופה שנפתחו בארץ — במסירות, בהתלהבות, באהבה ובירע רב.

עם הכרות עצמאות ישראל עשה לי לות בימים, כדי שכל פלי הטייס המעטים שהיו בדינו, יהיו בשירים לפעולה ולמבצעים. כאשר גוש עציון היה במוצור, הוטס צבי לתקן ולהטילא מטוס שנפגע שם, ומשלא הספיק לח-זור, נפל בשבי הלגיון הערבי.

באל על ראה השלמה לפעילותו בתעור פה האזרחית. הוא היה עובד מסור ונאמן, שמלא באהבה ובדבקות כל משימה שהוטלה עליו. את מותו מצא בקלוב התעופה של אל על. י. ובמן

פעולות ספורט ותרבות

מאת: יואל הלל

א. ברור פל

קבוצת הכדור סל עשתה זאת שוב: הפעם, העפילו לגמר משחקי אסי"א ואף זכתה בגביע האגוד לשנת 1969 — בתחרויות על אליפות אירופה לחברות התעופה הפועלות באגוד זה.

בהיות נבחרת הכדור סל הצעירה שבין חוגי הספורט והתרבות — בין עובדי החברה, החליטה הנהלת החברה להכלילה במסגרת תחרויות אסי"א, לאחר שהקבוצה גובשה וחבריה הגיעו להשגים שכללו מספר גביעים נאים, במסגרת הליגה למקומות עבודה ובמסגרת תחרויות יום הספורט הארצי של נבחרות מקומות העבודה בארץ. הגרלת המשחקים לא האירה לקבוצה פנים. בשתי התחרויות הראשונות היה עליהם לשחק בישראל ועם קבוצות העיר לית. בתחרות הראשונה נגד קבוצת „אבי-אקו" מספרד היו נרגשים במקצת. אולם התאוששו ברגעים האחרונים והנצחון היה בידם.

במשחק השני נגד נבחרת „אייר פרנס", שהיתה מועמדת לזכות באליפות בגלל שני שחקנים שבעבר היו שחקני הליגה הלאומית בצרפת, קל לתאר מה עשו הבחורים לקראת תחרות הגמר ברומא. החל באימוני כושר, וכלה בצעדה מהבית לעבודה ולעתים אף חזור. רומא קבלה את פנינו בסבר פנים נאות.

השלג פסק עם בואנו ושמשי אביבית נעימה הקבלה אותנו ביום בואנו. חברי הקבוצה לא נתפתו לכל אלה, ולאחר ארוחת הצהרים לא היה צורך לודא אם אכן נמים הם. כשעה לפני המשחק נאספו בחדר האורחים שבמלון לקבלת הוראות אחרונות ממאמן הקבוצה ראובן דניאל, שחקן מכבי ת"א בעבר הקרוב.

בתלבושת נאה, עם סמל אל על על החזה, נכנסנו לאולם הספורט האולימפי הנהדר, המכיל מקומות ישיבה לחמשת אלפים צופים. הופתענו לראות כשעה לפני המשחק מאות צופים באולם, ועם פתיחת המשחק לא האמנו למראה עינינו. כאלפיים צופים רובם עובדי חברת „אליטליה" וכמעט כל עובדי חברתנו ברומא, כולל צוות המטוס שהטיס אותנו לרומא ואשר נשאר שם למנוחה, וכמובן נציג החברה ד"ר ברנס. לפתע הושלך הס. עיני כולם גשאו לפמליה שנכנסה לאולם. היו אלה המנכ"ל וחברי הנהלת חברת „אליטליה".

שריקת הפתיחה, סל רודף סל, מסתבר ששתי הקבוצות שוות בכוחן. ונראה היה שהקבוצה שתזכה זו שתגלה רוח לחימה עז. כל סל שקלעו חברי קבוצת אליטליה לוו בתשואות ובצעקות מחרישות אוזניים. המחצית נסתיימה בתוצאה 29:28 לזכות אל על. מנכ"ל חברת אליטליה ופמליתו נראו יורדים למגרש כשהחברי הקבוצה

מקיפים אותם. לאחר שהמנכ"ל שוחח אתם ופנה בחזרה לאולם, קבל אותו הקהל במחיאות כפים סוערות.

המחצית השנייה נפתחה בסערה, הנה מורה הלוח על שתי נקודות לזכותנו וכעבור מספר שניות לזכותם. וכאן נכנס לתמונה שמשון פליק (מחלקת חשבונות) שחקן הקבוצה הותיק. בעבר שחקן הפועל תל-אביב והפועל חולון שחזר יומיים לפני הנסיעה משרות מלואים ממושך באזור ההם כשהוא עטור זקן. מישו מהקהל הדביק לו את התואר „קומנדו", וכל עת שהכדור היה בידו קרא הקהל בקול „קומנדו ישראל". ראובן דניאל יצא מהמשחק לאחר 5 עבירות כשיציאתו מלווה במחיאות כפים סוערות. חששות התחילו להתגבש ללבנו, אולם כאן נתגלה נסיונו הרב של „איש הקומנדו" שמשון פליק שנפץ את תקוותם לרסיסים ברכו נבון וקליעות נפלאות. נצחנו בצדק בתוצאה 63:56 כשהקהל הרב מריע והבחורים משתוללים משמחה. כל הישראלים ראו חובה נעימה לעצמם לטפוח על כתפי הבחורים שלנו, כשמצטרפים אליהם שחקני אליטליה. הקבוצה הוזמנה לארוחת ערב חגיגית במסעדה מפוארת. וכמובן שהתזמורת נגנה שירים ונעימות ישראליים.

לדבריו העתונות בישראל ציינה מאורע זה ומכאן ידעו חברי הצוות על נצחוננו. אכן היתה זו הרגשה נפלאה. אולם „ההפתעה" נגרמה לנו ע"י המנכ"ל מן בן-ארי שהזמין את כל חברי הקבוצה לפגישה חגיגית במשרדו. דברי ברכתו והעדוד שבהם בודאי יתנו אותותם בעתיד.

כנס אסי"א בישראל

תתפים — האורחים והמארחים — למזגלי הורה סוערת ו... ריקודים חסידיים משתתפי הכנס, ערכו גם טיולים לירושלים ולבית-לחם, ועמדו בצורה בלתי אמצעית, על האפשרויות הגלומות ביראל לתיירות העולמית.

הכנס תם, אך המשימות הספורטיביות עודן לפנינו: להיות בכל ענפי הספורט גבוהים יותר, חזקים יותר, מהירים יותר

בתל-אביב, נפגשו לארוחת-ערב חגיגית עם מארחיהם. ארוחה עליזה, במצב רוח מרומם, שאורגנה ע"י אגף כח אדם. ומי שלא ראה ארוחת ערב זו, לא ראה שמחה מימיו. צמד הפרברים, להקת פולקלור ותזמורת ריקודים — סחפו את כל המוש-

אסי"א — הוא אחד האיגודים המאחדים את משפחת התעופה האזרחית בעולם. הרעיון ליצור זירת התמודדות ספורטיבית, בה יטלו חלק עובדי חברות תעופה, נולד כבר לפני שנים רבות; עד אשר באה קבוצת יוזמים ויסדה אגוד זה, בו נוטלות חלק חברות תעופה רבות מאירופה כאלאיטליה, אייר-פרנס, ק.ל.מ., סבנה, ב.א.א.י., סוויס-איר, נתיבי אויר אוסטריים, איבריה, אייר-לינגוס, פינאייר, לופטהנזה, ועוד ועוד.

אל-על — הייתה דוקא מהאחרונות להצטרף לאיגוד זה. אך מאז הצבנו את נוכחותנו, תפשונו בה מקום מרכזי נכבד. אגוד אסי"א מקיים תחרויות ספורטיביות בין חברות תעופה, בענפי ספורט שונים. אל-על, עם הצטרפותה, זכתה להשגים מרשימים בענפי הכדור-עף והשחמט, והשנה זכתה באליפות אירופה בכדורסל, בגובריה על נבחרות אייר-פרנס (מחזיקת הגביע) ואלאיטליה. (ראה רשימה נפרדת בגליון זה של „אל-עלון“).

מדי שנה נערך כנס עולמי של נציגי אסי"א, לחילופי מידע וארגון הגרלות תחרויות. השנה נפל בחלקה של אל-על לארח את הכנס, בו נטלו חלק עשרות משתתפים בני לאומים שונים מארצות רבות.

כנס אסי"א הפך למאורע מרשים. משרתתפיו זכו, לא רק לדיונים פוריים אלא גם, ובעיקר, לחוויה מרתקת. פעילי הספורט התעופתי, שכונסו במלון „פארק“



עשרות נציגי אסי"א מסיבים עם מארחיהם מאל-על: כנס שמח ועליו, רוח ספורטיבית גם בדיונים...

אבשלום רצאבי: עובד אל על וכדורגל - זכה ב־2,000\$ בטוּטו



קשה למשוך אותו בלשוננו. הוא מרואיין „גרוע“. „אני לא אוהב להשוויץ, ושונא פרסומת“ — מעיד על עצמו בכנות. אחר „מאבק“, גילה נכונות לפתוח את חרצובות לשוננו. והעברית שבפיו? — שפתיים ייש-קו :: עברית שורשית ואותיות גרוניות מודגשות.

באותה שבת ניהשו עוד 7 אנשים נכונה אך אחד נפסל — מחשש לזיוף. זה מעלה את סיכויי ההריוה עוד קצת, מעל ל-92,000. „אולם, בינתיים אני מכניס לעצמי לראש — שהרווחתי רק 92,000 ל"י; מה שיבוא יותר — ברוך הבא...“ — עכשיו, אבשלום, בינינו: מה תע-שה בכסף??

— האמן לי, אינני יודע עדיין. רק להור-רי אקנה טלביזיה. הם כל כך משתוקקים לכך...

טבין ותקילין. ולא עוד אלא 13 הנחשים בטור של בתי ענת. „זיעה כיסתה את גופי. הברכיים רטטו בהתרגשות. קראתי את הטור פעמים אין ספור. חזרתי והשוואתי עם התוצאות. מאנתי להאמין. אבל, „פאקט“... 13 נחשים נכונים.

„הראשונה שרצתי לספר לה — הייתה אשתי. היא חשבה שאני מתלוצץ, מתבדח. כשראתה את הבעת ההתרגשות — החלה גם היא... לרעוד.

„עוד לא ידעתי מהי הזכיה שעלתה בגורלי. עוד לא ידעתי, כמה שותפים לי בזכיה הגדולה. אבל ידעתי בברור 13 נחשים נכונים — הביאה לי ענת הקטנה שלי.“ איך מרגיש אדם שזכה ב־92,000 ל"י? „כיום, כלום. לקחתי את הכסף ו„סגרתי“ אותו בבנק ל-5 שנים — ושום דבר. אני ממשיך לעבוד כרגיל, להתלבש כרגיל, לבלות כרגיל — בינתיים, הכל כרגיל...“

אבשלום רצאבי — צעיר, שחרחר, נאה. עובד מחלקת התחבורה של אל על, מאז 1958. נשוי ואב לשלושה ילדים. יליד פתח-תקוה. („תכתוב „מלבס“! אני גאה במושבה שלי, אמא שלי כבר נולדה פה“). שיחק במשך שנים (1958—1966), כשחקן הנבחרת של הפועל המקומית. היה שחקן מצטיין, ספורטאי עם כושר מעולה. כיום, הוא „בפנסיה“. אך, גופו החסון והגמיש — מעיד על עברו המפואר.

שנים רבות שיחק אבשלום רצאבי בכדור-רגל. שבתות רבות בחייו בילה במגרשי הספורט כחבר קבוצת הפועל פתח-תקוה, וכאוהד מושבע במושבי היציע של הקבוצה, כשאינו מוותר על אף משחק. אך שבת אחת — לפני שבועות מספר — הביא הכדורגל למפנה גדול בחייו.

ומעשה שהיה כך היה: מזה שנים ממלא אבשלום את טופסי הטוּטו. הוא מספר: „מעולם לא האמנתי שאזכה, אך תמיד מלאתי את הטופס, בדבקות עקשנית של יהודי שאינו מחסיר תפילת מנחה ומעריב... פעם אחת, בפעם הזאת הגורלית, החלטתי לא לסמוך על כושר שיפוטי והבנתי בכדורגל. פניתי לעצמו של „מומחה“ גדול ממני — למעשה מומחית — בתי ענת, בת תשע וחצי... ביקשתי ממנה שתחרוץ את גורל השבת הקרובה ב־13 המשחקים. והיא בבטחון מלא הכתיבה לי 2,000\$ — וחזר חלילה. בליבי לגלגתי על הבנתה המפוקפקת, אך לא העזתי להתנגד; עם נשים קשה להתווכח.

ויהי ערב ויהי בקר :: יום ראשון. בדרכי לעבודה פגשתי חבר, שרץ אלי בשמחה רבה. הוא נפנף בטופס שבידו, המראה בעליל 12 נחשים נכונים. לפתע נזכרתי בטופס שלי. בלבי אמרתי: אם הוא ניהש 12 — אני צריך לפחות 10... שלפתי את הטופס מכיסי בשלווה, והנה... חשכו עיני — לא, סליחה! אורו עיני: 13 נחשים

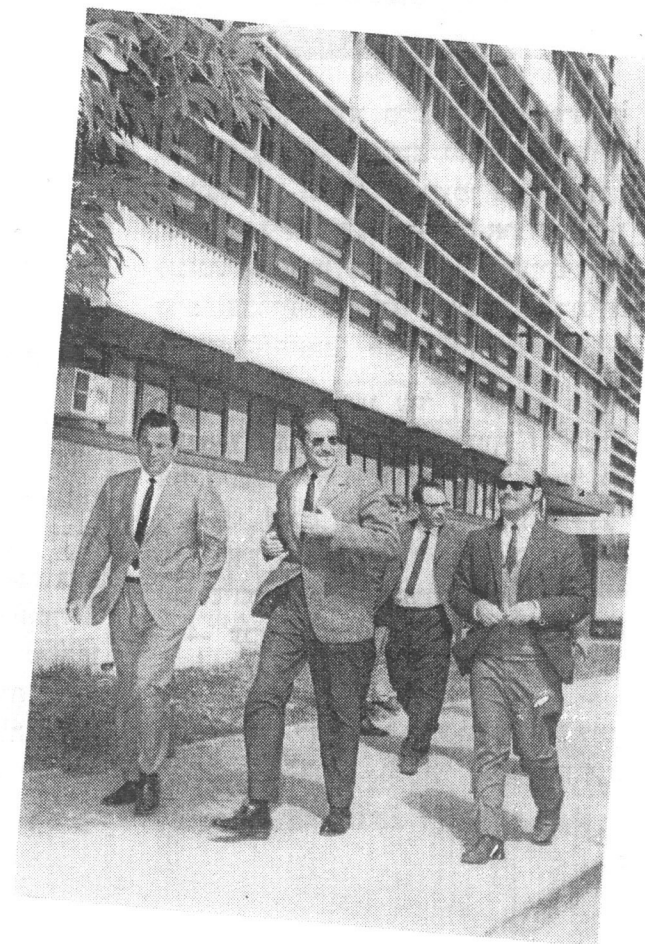
ביקור שר ה

שר התחבורה אלוף (מיל.) עזר ויצמן, ערך ביקור ממלכתי באל על. היה זה ביקורו הראשון כשר תחבורה, אך השר ששימש, כידוע, במשך שנים מספר, כחבר מועצת המנהלים של החברה — ביקר כבר בחברה פעמיים רבות. ניתן לומר, כי הוא מכיר את אל על מילגו ומילבר.

תחילה שמע סקירה מפי המנכ"ל על מצבה המסחרי המבטיח של החברה, וגילה התעניינות רבה בתכנית הפתוחה. השר ערך סיור במספר מתקנים, בדרך בלבביות עובדים אתם נפגש בדרכו — חלקם אף הכיר אישית ורובם פיקודיו לשעבר בחיל האוויר.

בביקור קצר זה לא פסח אף על נציגות ועדי העובדים, אתם השיק השר כוסיות לחיים.

בתום הביקור, בירך השר את החברה: „המשיכו במפעלכם הגדול, המריאו אל על!“



חבורה באל-על

Transport Minister Ezer Weizman recently paid an official visit to the El Al installations at Lod, the first in his capacity as Transport Minister.

Mr. Weizman received a general explanation of the commercial and operational activities of the company from El Al President, Mordechai Ben-Ari, and demonstrated a strong interest in the future development plans of the company. He toured many facilities, and also met many people he had been acquainted with in the air force.



טיסתי הראשונה

(רשמים של חניכת קורס דיילות אויר)

מאת: מויכל אדר

צפירה חדה ומתמשכת של מכונית פילחה את חשכת הלילה הקר. שקט מסביב. שדרת רוטשילד עטורת ערפילי לילה דקים. צפירה נוספת וממושכת יותר, נשמעת שנית. בקפיצת נחש ירדתי ממטתי. מהרתי אל החלון כשאני מעיפה מבט אל עבר שלשת השעונים המעוררים שהצבתי, אחד על השידה שליד מטתי, שני מתחת למיטה ושלישי על הארון שליד הדלת. המחוגים בשלשת השעונים הורו את השעה 11.00. מוזר ה... עלי להשכים בשעה 05.45 בבקר. הוצאתי את ראשי המעורפל בעד החלון ולתדהמתי נתגלתה לעיני מכונית צבאית כשבחוץ עומד יוסי ידידי משכבר הימים...

שפשפתי את עיני (מלאות הקרמים יובש וקמטים), והבטתי הפעם בשעון היד שבידי. עתה, היה הכל ברור: 11.00 בערב. הספקתי לישון שעתיים בלבד אחרי שבאותו ערב נכנסתי למטתי, בשעה 9.00 בדיוק, דבר שלא עשיתי מאז הייתי ילדה קטנה (ומה אני עכשיו?). — „הייתי מציע שתלמדי לקבל אורחים, במיוחד כשאת מזמינה אותם ערב טיסת בכורה שלך. עוד לא דיילת וכבר עושה צחוק „מגברים — תוצרת הארץ“, אולי להתחיל לדבר אנגלית?“ — אמר חברי בכעס, נכנס לאוטו ונעלם. הערכת מצב מהירה סיכמה לגבי שעדיף להמשיך לדבוק במשימת דיילות אויר — לה ידידי החייל כל כך מתנגד, ולוותר על ידידותו. חזרתי למטתי. בדקתי אם שלושת השעונים מכוונים כראוי לשעה 04.30 בבקר. ניסיתי להרדם שוב, דבר שלא עלה בידי כלל. התעוררתי מדי 30 דקות כמו שעון של מכונית יבוס במספרה. אכן היה זה ליל שמורים. ב-04.00 בדיוק שחררתי את שלשת השעונים שנראו כאילו פגועים.

סוף סוף עומדים למטה עם מזודה ומחכים למכונית של אל על. הלואי וכל העולם היה רואה אותי. בשעה 06.00 בדיוק החילות להראות סימני עצבנות. המכונית עדיין איננה ומה שיש — גשם טורדני של שעה 06.00, בשדרה תל-אביבית טיפוסית...

— „בקר אור לך, עלמת המודות. נשמע קולו של בעל מונית. אולי את במקרה טסה היום ככה לציריך-פאריס?“ — אה- צעקתי — אתה מאל על?! ובאותה שניה נזכרתי בהערתה של המדריכה שעשויים לבוא לאסוף אותנו במונית רגילה. — „בקר אור!, השבתי כשהיך על פני. — „איך המרגש לקראת טיסה ראשונה?“ שאל הנהג — „מתרגשים“, השבתי. נשברו החומות והשיחה קלחה.

בהמשך דרכנו אספנו ידידה נוספת מהקורס. בשעה טובה הגענו למשגרה, ופסענו פנימה ברגליים כושלות. משם הובילנו לטרמינל שם נותרנו שתינו לבד. עוד שעה וחצי לטיסה. לא היה קשה לשכנע את השוטר להכנס לאולם הנוסעים; המסמכים בידינו פעלו כשורה. באולם הנוסעים עברנו בדיקה משטרתית. זקופות כטוסות טופפנו באולם הנוסעים האלגנטי. שלחנו מבט המדגי לחנות המתנות, שתינו כוס קפה מהביל לפי כל כללי „הטכס האירופי“. השעה היתה 07.10, כמעט שעה לפני ההמ-ראה. בשעה 08.10 החלו לעלות ראשוני הנוסעים. אט אט הסתדרו במקומותיהם המסומנים, והדייל נעל את דלת הכניסה. ניתן האות לקפטיין. הדיילות חילקו סוכריות חמצמצות ותיקי טיסה. באותו רגע נשבעתי לעצמי שתמיד אחלק סוכריות בלבד. רחמי נכמרו על הדיילת אשר נשאה את תיקי הטיסה. היא פסעה בקושי כשהערימה הסתירה אפילו את תסרוקתה הגבוהה.

למותר לציין שכותבת שורות אלו יושבה מכווצת ומכונסת בתוך עצמה מפחד, באותם רגעים נתון המוח במחשבות נוראיות, אך קולה הרך של הדיילת העירני מהזיותי. אפשר לעשן ולשחרר חגורות. הדיילות נגשו להדגים את השמוש במסכות החמצן. הנוסעים נראו רגועים בחלקם, כשחלק אחר מנסה עדיין להתמקם על הצד הטוב ביותר. הדגמת הדיילות את מסכות החמצן, כלל לא התאימה לדברי הדייל ברמקול.... כובעי התפוז הוסרו והושמו סיגורות עליונים. החלו ההכנות לארוחת הבקר. מספר נוסעים שינו מקומות ישיבה, וכך נוצרו חבורות מתגודדות ומשוהחות. מספר נוסעים החלו לגמגם... הדייל טרה וחיים את מנות החביתות שעל מגשים מיוחדים בתוך התנורים, כשהדיילות ממלאות את העגלה עם ארוחות בקר ישראלית. תחילה בא מיץ תפוזים מרענן. המנות הוגשו

בחן ובחביבות, כשהנוסעים טורפים אותן ומבקשים עוד. עקבתי במקצת אחרי הנוסעים בשעת האכילה. נתקבלה אצלי תמונה מעניינת: הנוסעים במטוס נתגלו לי לפתע כילדים קטנים התלויים לחלוטין בדיילת, "היודעת כל". שאלות רבות ומפתיעות: "איפה הטייסים?" מתי יקפוז המטוס לתוך כסי אויר?, "האם אפשר לישון?". מדי פעם כשנע המטוס במקצת הופנו כל העינים אוטומטית לכיוון הדיילות אשר נראו שלוות ומחייכות, דבר שהרגיע את הנוסעים והחזירם למעשיהם.



בציריך התקבלנו ע"י מזג אויר קר, מעלה מתחת לאפס ושלג אירופי אופיני לעונה זו. כל הנוסעים נתבקשו לרדת ואלה הממשיכים לפאריס נתבקשו להמתין במסוף של קלוטן. שום חבילה לא הושארה על המטוס, כדי לאפשר בדיקה בטחונית נאותה. לשמחתנו, אפשרו לנו לרדת לגמל התעופה. אוטובוס עם דיילת קרקע בלבוש אל על, קלט את הנוסעים שהיו עדיין מתוחים מאד, והביאנו בריאים ושלמים. הדבר הראשון שהפריע לי היה השקט שמסביב. השוויצרים והנוסעים האחרים שבאולם הסתובבו בשקט על המרבדים העבים, כך שלרגעים נדמה היה לי שאבדתי את חוש השמיעה....

שהינו כ-20 דקות, בהן הספקתי לגשת לתא הטלפון הקרוב, כשברשותי מספר פראנקים שוויצרים אותם אספתי מידידי ברחבי הארץ. כשידי רועדת, חייגתי את מספר המשרד בו עובד אבי, בגי'בה המרוחקת כ-6 שעות נסיעה מציריך. כששמעתי את קולו של אבי נעתקו המילים מפי, והצלחתי רק למלמל: "שלום

מדברת מיכל", "איזו מיכל?" — נשמע קולו של אבי מעבר לקו. זה היה כבר יותר מדי. ואז בהתרגשות צעקתי: "מיכל בתך הבכורה! מיכל אדר, נולדה בתאריך 8.6, בעיר חיפה...." לא היה צורך להוסיף. "מיכלי!!!" נשמע קולו הנרגש של אבי. "למה את מבזבזת כסף על שיחות טלפון מהארץ?". "אבא!" צעקתי, "הפעם זה רק מציריך". אבי התרגש ולא הפסיק, "למ-מל" שאחשוב היטב, אם בכלל כדאי להיות דיילת אויר. ושוב המראנו לשחקים, כשאנו נפרדות מהשוטרים השוויצרים החמושים ומהשלג הקר. כאן בטיסה קצרה זו מציריך לפאריס שערכה כשעה זכינו לארוחת צהרים קרירה, שכללה בשר קר וסלטים שונים. הדיילות נעו במהירות כדי להספיק להסיר את המגשים בזמן ולהכין את הנוסעים לנחיתה. בשדה תעופה אורלי, בסביבות השעה 13.00 נחתנו. היו נוסעים שקפצו ממושבים עוד לפני שנעלם אור, ורצו לפתח כאילו רצו להמלט מהמקום, "הנוראי", בו בילו בחמשת השעות האחרונות. הדיילות החזירום למקומם בחביבות כשהן מורות על אורות המושבים. ושוב נפתחה הדלת והמטוס נתרקן. הצוות בלבוש מלא נפרד בברכה וחיוך מהנוסעים, ומיד הגיע הצוות המחליף שעתיד להטיסו חזרה לגמל הבית. הוחלפו ברכות, והצוות החדש תפס מקומו על המטוס. ארע דבר משעשע. כעשר נשים צרפתיות עבות בשר קפצו לתוך הקבינה והחלו לנקות. הן החליפו את מפיות הכסאות וניקו את השטיחים שמסביב. אנשי השדה העלו אוכל על המגשים והחליפו את הציוד במיכלים. התנועה על המטוס הגיעה לשיא חדש.

ושוב טיסה חדשה: LY 432 פאריס-ציריך-תל-אביב. עם הגיענו לשדה התעופה הלאומי בלוד התעוררתי מתרדמתי. בטוסינו מעל תל-אביב כיבה הקפטן את האורות בקבינה, כדי שנוכל לראות את תל-אביב על כל אורותיה. אודה ולא אבוש למרות היושב הנוראי הידוע בשחקים, נרטבו עיני לפתע פתאום והתרגשות פשטה בגופי. עם הנחיתה שהיתה רכה ונעימה כיאה לטיסינו נשמע רעם מחיאות כפיים. "וכי למה זה מחיאות כפיים?", שאלתי. "על כך שנחתנו בשלום בישראל" — היתה התשובה. אכן מוזרות דרכי עולם השחקים בימים טרופים אלה... אך בעיקר: חלום היי התגשם, אני דיילת אל-על...

Here and There...

The following cables passed between two airline offices in Honolulu and San Francisco:

SFO from HNL PAX BAKER FELL ASLEEP DURING FLIGHT WITH SHOES REMOVED STP ON ARRIVAL HNL IN ERROR PUT ON SHOE OF PAX IN NEXT SEAT STP DUE PERFECT FIT PAX DID NOT REALISE ERROR UNTIL CHECKED IN AT HOTEL STP PLSE CONTACT PAX WHO WAS TRAVELLING ON 26E AND ENQUIRE IF HE HOLDING BAKERS SHOE STP BAKER TRAVELLING IN TWO DAYS WILL CLAIM SHOE THEN PLSE ADZ IF PAX IN 26 E REQUIRES HIS SHOE BEFORE THEN END.

HNL FROM SFO SEAT 26E WAS UNOCCUPIED ON FLT STP ALL PAX HAD MATCHING SHOES ON ARRIVAL HERE STP ASSUME MR BAKER STARTED TRIP WITH NON MATCHING SHOES OR VISITED PLACE IN HNL AND THERE SHOES SWITCHED STP POSITION NOT NEGATIVE PAX ABLE TO GO BARE FOOT IN HNL END



סרט המתח „הסוכן הסודי“ שהופק על ידי אל על העלה חיוכים על שפתי האורחים שברכו על היוזמה ועל ארגון הערב. לאור הצלחת המאורע יערכו ערבי עיון דומים למשרדי הנסיעות באזור ירושלים ובאזור חיפה בעתיד הלא רחוק.

החברה, בלוי הסבריו של מיכאל ריינר, ממרכז ההדרכה. אהוד בראנפלד מנהל מח' תנועה ופניון, הרצה על הנושא: כיצד נבנה לוח זמנים. מר צבי רדליך מנהל יחידת ההזמנות, סקר את אפשרויות המכר בלוח הזמנים לעונת קיץ 1970.

על דא ועל הא...

מכתב לעורך

אני נוסע לעיתים קרובות בשעות הבקר המוקדמות ובימי גשם וקור. השבתי לא פעם, איך אפשר לעזור ולו במעט לאותם שוטרים ואנשי הג"א העומדים כל הלילה במחסומי הדרכים? עד שיום אחד עלה רעיון בראשי: החלטתי להצטייד בטרמוס עם משקה חם, ומאז אני נוהג בכל הזדמנות לעצור ליד מחסום ולכבד בכוס תה חם את העומדים במחסומים, דבר שלדעתי נתן להם הרגשה טובה, לא רק עצם השתיה אבל הידיעה שסתם אורח חושב עליהם. אני ממליץ בפני אותם העובדים היוצאים בשעות לא רגילות לנהוג כמוני, ואין לי ספק שהחברה תעזור לנו בכוסות קרטון ובשאר האמצעים, ואל יהססו לומר שהם עובדי אל על, דבר זה לדעתי יכול רק להעלות את הפרסום של החברה. אייזנר יעקב

ערב עיון — למשרדי נסיעות

סניף ישראל אירגן לאחרונה ערב עיון למשרדי נסיעות וסוכנים, במלון „דן“, אשר בו השתתפו למעלה מ-200 איש. מטרת המפגש היתה לאפשר לעובדי משרדי הנסיעות, להכיר את שיטת העבודה של יחידת ההזמנות, לערוך היכרות אישית עם עובדיה וללבן בעיות משותפות. החלק החברתי התנהל באווירה נעימה בבאר של המלון. בחלקו השני הוקרן הסרט „בואינג 747“ ושקופיות על מבנה

AIRLINE PASSENGERS WALK TO ISRAEL

Editor's note:

This story, which we took from the Jewish Herald, Providence, R. I., appeared in scores of newspapers around the U.S.A. On our new 747's, there should be plenty of space for exercise.

Most airline passengers prefer the comfort of their seats during flight. But El Al Israel Airlines passengers have a strange habit in common — walking in air.

Reports of passengers talking, walking, praying or looking around as though they were at home have been confirmed by a company spokesman. "I think it's a Jewish disease," he said. "For them it's a form of in-flight entertainment." Archie Smith, a Providence lawyer, witnessed this phenomenon on a flight to Israel last year — and he joined in.

When the Smiths boarded their plane with a group of friends, Mr. Smith found himself sitting next to a priest. They had been in the air only a few minutes when he

noticed the priest "with his eyes popping out."

"What is this?" the amazed priest asked. A commotion Mr. Smith compared with that in Union Station had started. People were up and about and seemed determined to walk their way to the Promised Land.

As the plane approached Paris, a Rabbi told Mr. Smith that they would daven (pray) at the Paris airport. In keeping with the situation on board, they changed their minds. Why not daven in the back of the plane?

The Rabbi led Mr. Smith and 25 or 30 other men to the back where they proceeded to pray. Suddenly the plane seemed to hit a turbulent area and the pilot asked them to sit down.

"These people were davening," Mr. Smith said. "They didn't pay any attention to the pilot. Who was he anyway?"

The plane rocked back and forth and some suspected the pilot was

doing it on purpose to make them sit down. Mr. Smith decided to finish his prayers at his seat. Concluding, he noticed the priest reading his missal and commented, "I guess we've gone about as far as ecumenism can go."

Even meals cannot tempt the meandering passengers to their seats, nor can the sign "Fasten your seat belt." Jewish passengers know this is a Jewish airline — their airline. "The plane IS home for them," Mr. Smith thinks. "They don't have to put on a show anymore." For centuries Jews have felt the same way, he is sure. In the company of outsiders they have to make the best impression. "On our own we can relax," he says.



MANPOWER DIVISION

Within the framework of the recently re-organised Manpower Division, several significant changes have taken place.

Mr. Itzhak Shander has been appointed Director of Personnel Division and Mr. Eliyahu Ben-Israel Personnel Manager in place of Mr. Shlomo Murad who has been assigned to a new post in the U.S.A.

The primary functions of the Personnel Department are divided into three main categories:

Ground Personnel Department — Manager, Mr. Reuveni Yechieli. This department is responsible for all matters pertaining to both clerical and technical staff.

Overseas Personnel and Welfare Department — Manager, Mr. Itzhak Eigis.

This department's function is the handling of all matters relating to personnel at stations abroad. This department is also responsible for all services for personnel within the company.

Air Personnel Department — (Manager soon to be appointed). The duties of this department are to attend and deal with all matters specifically pertaining to aircrew personnel.

The new reorganisation of Personnel Division will permit the speedy and effective application to all matters relating to each employee, their well being and solution of their individual problems.

'Plane Talk

A big improvement in passenger information has been made by supplying up-to-date arrival and departure information to Tel Aviv, Haifa and Jerusalem branches. A bulletin is put out every hour, between 0080—2400 hours, via Dispatch and Telex.

★

A new building, to house the bosses of line maintenance, has been built next to El Al Hangar No. 2. Beforehand the poor bosses were sitting all over the place. Now they have a steady roof over their heads during the season of winds and rain.

★

A new entrance road to El Al Head Office is being built. This short road, which will enter El Al territory near the canteen, will bypass the customs building. This is a weak point on the old road, which is often clogged up by traffic and hinders free entrance to El Al. The new road will be a two-lane one, and will be about 10 meters wide.

★

The Head Office complex will also be getting a new Fire Department, to be built near Hangar I. The Department will have a parking lot for fire engines and ambulances, and a maintenance workshop for this equipment.

★

Not all our pilots just fly. For instance, First Officer Joseph Opher writes books — and they're published. Soon his second book, "Zohar Haagamon", will be coming out. It's a novel about a pilot, and we look forward to reading it.

monetta" by Bottecelli; the same Simonetta who served as a model for the painting of "Birth of Venus". Behind the Pitti gallery you find the gardens of Boboli, famous for theatrical shows in the month of May. Like every Italian town, Firenze has its festivals in May, with the help of the Scala de Milano, symphony concerts, theatre and so on.

All this is a drop, a small drop, in the sea of art displayed in Firenze. The intention is only to draw your attention to what is there, and leave you to study for yourself this town of art.

Now for some prices: hotels, pensions and inns range from \$2—\$5 per day, including breakfast and taxes. And there are, of course, youth hostels, where you can stay for \$1 per day. Age limit, 120 years. One of the hostels is a palace on a hill, surrounded by a big park. This is where Mussolini kept his mistress Rachel. Today, however, even husbands are separated from wives for the night.

Yaacov David



DRY BAY PANELS

Since the last modification which we described in El Alon 23, our sheetmetal-workers have been busy on a new modification, smaller but just as important. It will be done on all 707's except ATT, ATX and ATY. New skin is being placed on the wing dry bay panels, which are situated at the bottom of the wings near the inboard engines, plus the dragstruts which are part of the construction to which the engines are connected.

Because these panels vary in thickness, they were previously made out of a number of pieces of metal. This sometimes resulted in cracks. The new skin, however, is made out of one piece of metal, with all the variations of thickness and improvements already milled in. The modification on the dragstruts is being done to prevent wear problems on the bushings to which the engines are connected, foreman on the job, Mr. Yehiel Alterasko, told the El Alon. Previously it had been difficult to change these bushings, but the new type will be easier to change, saving a lot of aircraft ground time.

The work is being done during a major overhaul, and will be finished in about 1400 manhours. The cost of the two modifications are approximately \$10,000 for the dry bay panels, while the kit for the dragstruts cost about \$2,000.

After finding out the above rather dry facts the El Alon went down to the line to look at work in progress. Large men were cramped up in the small fuel tanks of the aircraft, so we could not speak to them. The hangar was noisy, and it was difficult making oneself heard. During a short lull, somebody told us that the workers in the tanks, who are busy sealing, have a very bad time. Especially with the unusual heatwave we had at the beginning of last month.

Another reason why it is hard to work in the tank is that one has to operate in a very awkward position because of lack of space. Sometimes this makes it necessary to work almost upside-down. But our young mechanics remain cheerful.

Jody Sluyter

day. The importance of the building is realised by its bronze doors, made by Lorenzo Ghiberti. One door presents stories from the new testament, on 28 panels. The opposite door panels represent scenes from the old testament. This work made such an impression that when he was received the commission he declared that it could be put at the entrance to paradise.

The campanile is a square tower, which in the middle ages was used for warning of fires. In this period, whenever people built something useful, they thought that at the same time it might as well be beautiful, and so on the campanile there are all kinds of beautiful bas-reliefs, mainly done by Lucca della Robbia.

The duomo (or dome) took about 170 years to complete. The octagonal cupola was finished by the famous sculptor and architect, Brunelleschi. You can study many objects d'art there. I would advise you to take your time, especially at the left side of the duomo, where you should take a long look at the second Pieta of Michelangelo.

second tour — This is a visit to the Muse del Duomo, behind the Duomo. Around here you can still see the shacks and huts where people

work on sculpture, with chips littering the area, as they did in the time of Michelangelo. It was here that the famous David was sculpted.

The main things to be seen in the museum are the statues of the prophets Habakuk and Jeremias, by Pisano. The bas-reliefs of singing and dancing children, by Lucca della Robbia, are very interesting. They are the most beautiful sculptures of children I have ever seen. On the same trip you can go along the San Lorenzo street to the San Lorenzo chapel, where you will find the four famous statues of Michelangelo — Day, Night, Dawn and Twilight — as well as the tomb of Laurent the II, which reminds one of Rodin's, The Thinker.

Not far from the Duomo you enter the via Ricasoli, where the famous statue of David stands in the Museo della Accademia. This statue stood in front of the Palazzo della Signoria. Today there is a copy there, as well as another on the hill of San Miniato. To protect the original statue it was transferred to the museum.

Third tour — This starts from the Palazzo Vecchio, where the famous painting competition was held between Leonardo da Vinci and Mi-

chelangelo. These paintings no longer exist. Nearby is the Galleria degli Uffizi, which has the most extensive collection of paintings after the Louvre in Paris. This gallery alone needs days to roam through it, and you always come out with a headache. I recommend only the most popular painting there, the original "Birth of Venus", by Sandro Botticelli.

The Uffizi gallery is near the Arno river. To get to another museum, the Pitti gallery, you cross over the oldest bridge in Firenze.

The bridge is the famous Ponte Vecchio, which has on either side goldsmith shops, with jewellery work known all over the world. After their retreat from Southern Italy in the last world war the Germans left the Ponte Vecchio intact, although they blew up all other bridges. So famous is it, that Nazi Germany respected it! The bridge and the shops were severely damaged some years ago, when the Arno river overflowed and drenched in water and mud nearly all of Firenze.

The Pitti palace has a big collection of modern Italian painters, as well as the classics, such as Rubens, Titian, Filippo Lippi, Murillo and another famous painting "Si-



TRAIL BLAZERS

Firenze: An Art-lover's holiday

El Al employees on their first leave outside the country generally find their way to the famous places of the European capitals, such as Place Pigalle and Soho. Later when they get married and settle down, they look for another type of holiday, perhaps to the mountains of Switzerland or Austria.

Those who have learned of the many museums available, and every respectable capital has one, find their way to the Louvre, where they can send off postcards of Leonardo da Vinci's Gioconda, or the Venus de Milo. If our employee is in England his postcards may be of the Rosetta Stone or the Egyptian pharaohs, seen in the British Museum.

In Amsterdam he will have a look at the Nightwatch, or the Jewish Bride, by Rembrandt (Rijksmuseum). If he makes more inquiries, he will find out that behind this museum there is another, called the Stedelijk Museum. There he will get

to see many paintings of Vincent van Gogh, who is a well-publicised painter. You may have read "Lust for Life", by Irving Stone, or perhaps seen the movie.

If our traveller has been bitten by the microbe of art, and wishes to see paintings or sculpture, we recommend a town which has no one special museum, but which is a museum in itself — Firenze.

If the El Al tourist can see Venice and travel on the canals with the vaporeto, or if he has a surplus of dollars and a girl, two days, in my humble opinion, are quite enough.

With Firenze it is another story. If he will stay there a lifetime, he will not know all corners, buildings or places which have to be seen. Firenze is the city where, among others, Michelangelo lived and created, and everywhere you will find his mark.

For a beginning we will do our best to indicate a few tours, to be made on foot, *and not by bus or conducted tours*. But before going to Firenze, prepare yourself by studying a few books on the subject. Some light, romantic books are, *Life of Michelangelo* by Romain Rolland, Irving Stone's "Agony and Ecstasy"; and, more scientific, Will Durant's, *The Renaissance*.

Say you have arrived at Fumicino this morning. Take a bus to Rome's central station and check your baggage. Now take a bus to San Pietro, the biggest cathedral in Christianity. Go in, and to your right, near the entrance, you will find the statue, Pieta, by Michelangelo. *Don't* continue inside the Duomo. Rome and the Duomo must be left for a special visit. So, back to the station, take your luggage and the train to Firenze.

After a few hours of travelling you will arrive at the central station in Firenze. Again, leave your luggage, go outside the station, and choose a hostel or pension according to your taste and pocket (more about this later). All Firenze is full of them. Then come back, take your luggage to the pension, have a wash and rest, and in the afternoon you begin your touring.

First tour — From the central station walk down the Via Panzani, enter Via Ceretani, and at the end of it you will find the Piazza del Duomo. This is a walk of about five minutes. On the Piazza del Duomo you will find three important buildings:

1. The oldest monument in Firenze is the Baptistry, a small Duomo where Catholics are still baptised

'HE PLANE WATCHER

El Al entered a new era in communications when it began to operate a new system called the S.S.B. (single side band). The system consists of a control room and a 400W. long transmitter at Lod. Messages are broadcast on a high frequency and can reach our aircraft, wherever they may be. We thus have continual contact with our aircraft.

the transmitter at Lod cannot for some reason reach a faraway point, a senior captain told the El Al pilot, the message can be relayed to another aircraft.

The S.S.B. is especially helpful in giving the plane in the air up-to-date information about developments in flight. The captain can announce delays in advance, and so make it possible to have tighter schedules. The system is also invaluable when there are technical difficulties on board the plane. In this case the captain can contact home base and ask for advice from maintenance. In case of emergencies, doctors and ambulances for sick passengers can be ordered in advance. The system proved its worth during



Meir Lang at the SSB control board ... Calling all planes



The "backroom boys", working on our route network, are (l. to r.) Avraham Ornstein, Ester Ginansky and Moshe Rappaport.

the attack on El Al passengers in Munich, when immediately after the attack the home base was contacted and constant touch maintained between the plane and Lod. Soon the present transmitter will be replaced by one with a power of 3KW., which will be seven times stronger than the present one. Messages will be able to reach any place in the world, and the head office operator, sitting at a new and bigger control panel, will have a choice of seven wavebands instead of the present three.

J. S.



A Senior dispatcher

Henry Urwand is one of the senior dispatchers at El Al. "I cannot imagine doing any other work," he says. Henry was born in Egypt, and studied in Cairo.

After W.W.II he worked in the operations dispatch office of Ethiopian Airlines, and stayed there for 13 years. "It is a beautiful country."

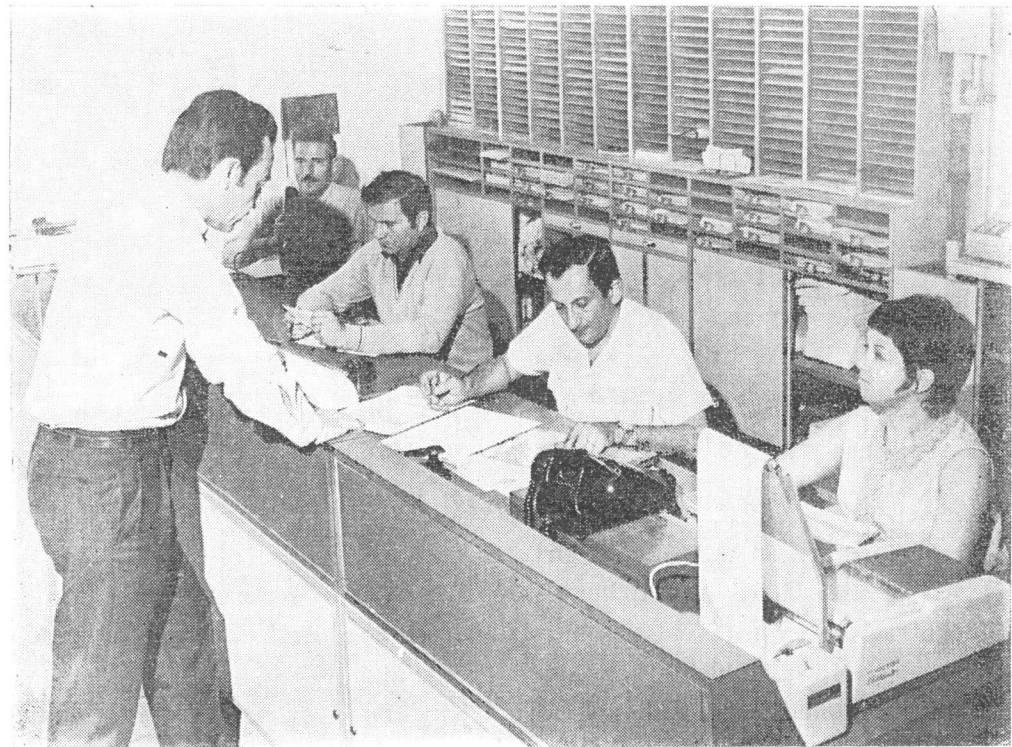
— Henry compares conditions in Israel to pre-war Cairo, its daily life, food, marketing, etc.

He speaks French, English, and can get along in Arabic, Italian, German and Hebrew. "And when I get the opportunity," he vows, "I'm going to study Hebrew properly."

M.S.P.

A GOOD DISPATCHER

You can recognise a good dispatcher right away. He's always doing several things. If you ask him a question he will speak to you with a faraway look in his eye. This is because he will answer your question while speaking on the telephone, listening to what's happening in the office, and meanwhile thinking of something else, preferably another problem. "It gets in your blood," says a senior dispatcher, "we live our job." Confesses Chief Dispatcher Shmuel Avner: "I fall asleep if there's nothing to do. The more problems on hand, the better."



In the dispatchers' room, Shmuel Avner speaks to (l. to r.) Aharon Ben-Yaakov, Eli Attia, Shlomo Barnea and Carole Corkland.

the shift in the dispatch, says Mike, consisted of one man. He had to be a dispatcher, teleprinter operator, responsible for crew assignments, and a crack pistol shot. A part of the office equipment, in a drawer, was a Bible and a gun, the latter because there was a danger of infiltrators. The man's connection with the outside world was one telephone, which went out of order as soon as the rain came (some things don't change much). There was also a teleprinter connected to both SITA relay centre and the Department of Civil Aviation. "As was to be expected the lines usually got crossed. To help matters, the electric light in the hut went out with the rain, but we could get it fixed quite quickly if we had proteksia." It was an interesting era, and men relieved the tension and improved their aim by shooting the snakes outside the hut.

. And Today

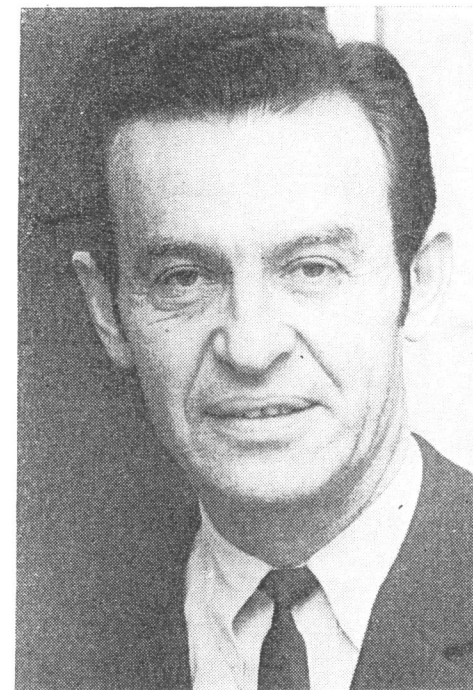
Today there are 26 men and a girl in the operations. Chief Dispatcher is Shmuel Avner, who is also assistant Manager Flight Operations Department. Shmuel first came to El Al in 1952, took a course in dispatching, was in reservations, in the office, with Arkia for a while before

returning in 1954 as Crew Assignment Officer. In 1958 he began a two year stint in London, dispatching flights across the Atlantic. He returned to Israel, and was appointed acting Senior Dispatcher at Lod, as well as Head of Navigation Services, an allied section which handles analysis of route development, airport layouts, introduction of new routes and changes to current ones.

He gave an outline of how the operations room works: "Crews come for their briefing — are given all data with a bearing on the flight, and help in evaluating it.

"Thereafter the aircraft is followed, first by monitoring the tower frequencies, then through VHF receivers and the SSB. With a flick of a switch on the SSB panel, the operator can let any of our aircraft know latest news re. weather, airport conditions, etc., while from the aircraft we get direct information re. flight progress. The instrument has proved to be a great saving to the company in improved positive control, enabling accurate planning.

"Our main problem," says Shmuel, "is trying to absorb any irregularities and return as soon as possible to the original schedule. This is es-



*Shmuel Avner...
4 things at once*

pecially true in bad weather. In this case we have to keep a close watch on available airports around the world which are trouble free. There are many aspects to be weighed up — safety, regularity, pax. convenience, economy.

"We fly machines, and no machine invented is trouble-free. But these are facts of life, and we keep to the company standard of a high degree of safety. This is more important than anything else."

THE NERVE CENTRE

Are you nervous? Under pressure? Maybe you need a change — it could help you like it helped El Al's nerve centre.

The nerve centre of El Al is, of course, the operations room at Head Office. Here dispatchers work around the clock handling our ten Boeing aircraft, wherever they may be in the world, plus other aircraft flying for El Al.

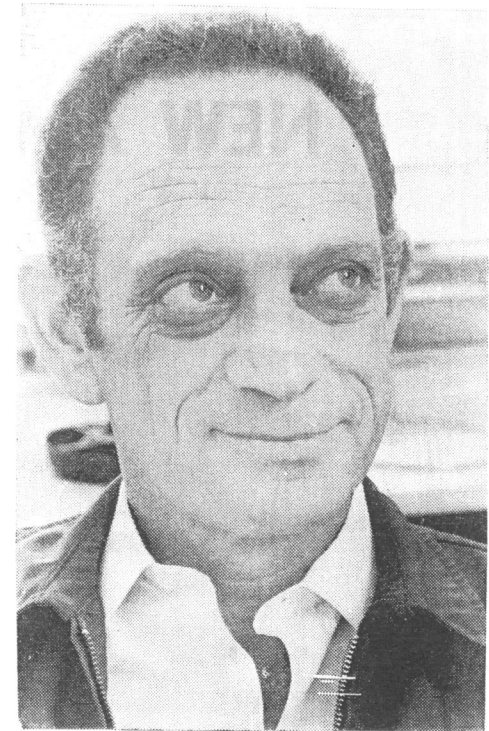
The people who work in the operations room are always under tension. They are keeping a flight watch on all our planes, gathering and disseminating information that has a direct bearing on the performance, safety and regularity of the aircraft for each segment of each flight. Until they moved into their new, specially-designed room, they had to perform these duties in a small room designed to handle three Britannias.

Speaking of the old room, Mike Acharkan, Assistant to Vice President Operations (Operations), and a former dispatcher, says "There were Lord only knows how many telephones, receivers and transmitters, teleprinters, and intercom.

equipment stuffed in that room, plus which traffic was passing through all the time, crews were being briefed, operations men had to run to the SITA (telecommunications centre) and so on.

Although Mike is not a dispatcher any more he often goes down to the new centre to note, with some satisfaction, work going on in the expanded and planned quarters. He worked on the design-project for 1½ years. He says that the room is already too small for the rapidly expanding operations technology.

Pride of place in operations goes to the SSB unit (described in this issue), an organ-like consul, studied with dials and switches. It enables immediate contact with our aircraft anywhere in the world. Mike is also supervising the installation of the instrument panels to be built in the large desk at which the dispatchers sit. They will then be able to do a complex variety of work in the quickest possible time, in "armchair comfort". There is also a "conference line", which allows the dispatcher to telephone, say, four people in Johan-



*Mike Acharkan...
Dispatcher from way back*

nesburg, New York, Israel and Copenhagen, and hold a discussion — all of them being able to speak freely to each other.

Old Days

When Mike Acharkan sees these modern instruments in use, he thinks back to those days when he first became a dispatcher in El Al, operating from a lonely hut at the airport.

NEW AMBULANCE



We have a new ambulance, but we still need ambulance drivers at Head Office. There are about 27 volunteers available at present, but unfortunately there are not enough people available for shift and night work. We hear there are no volunteer ambulance drivers from the line. They have a chance to rectify this position in May, when courses for ambulance driving and first aid will begin at the Training Department. Another 15 people are needed.

NEWS FROM OTHER AIRLINES

"MOON STRUCK"

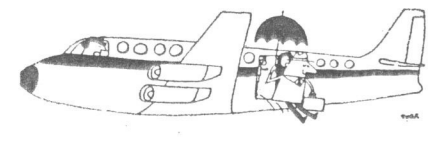
It seems that some airlines are taking this flying to the moon seriously — example TWA has applied to the American Civil Aeronautics Board for permission to fly the route.

Among the many airlines that are already taking bookings to the moon, Air Canada recently reported that it has made 2500 reservations. (Most of which were made by men for their mothers-in-law).



INSURANCE

A new aviation insurance company — Air Transport Insurance S.A. — has been formed by I.A.T.A. member airlines and the United States Air Transport Association. Its aim is to reduce costs and it is the first time that airlines have underwritten a large part of their own insurance.



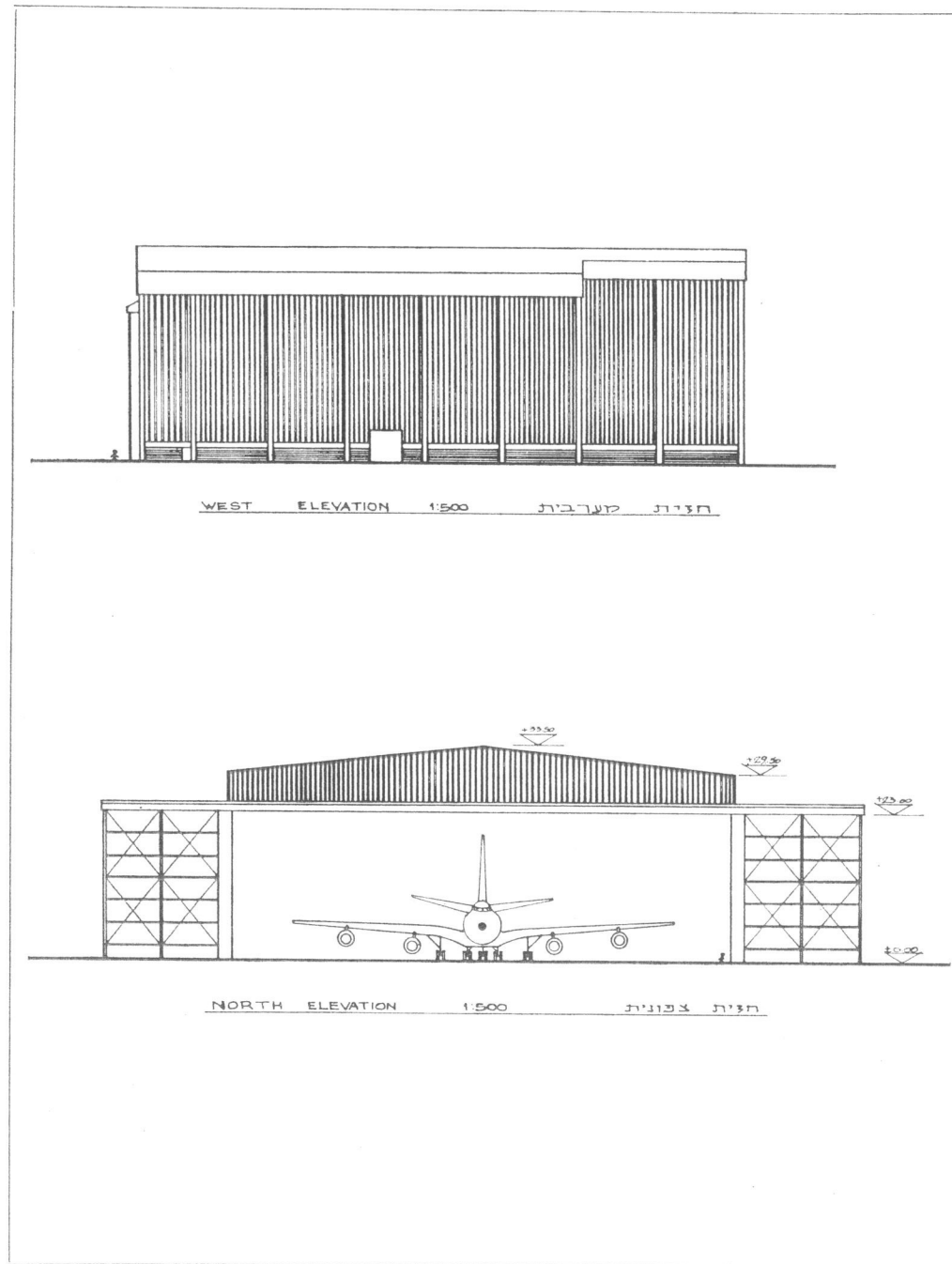
It also requires the construction of water reservoirs, and a large-size piping system, to supply the tremendous quantities of water (and foam) needed for the protection of the aircraft and to put out a fire in a very short length of time.

Construction timetable

In the next few weeks we will see the start of work on the piling and concrete-making of the foundations. The construction of columns will continue afterwards during the spring and summer, and the painting and erection of the steel skeleton of both walls and roof will be done simultaneously. The "cladding" of the side walls and roof will proceed during the winter months and spring of next year.

As the roofing advances, the installations of various supplies will start, i.e. overhead piping and lighting, underground energy supplies, etc. The installation of all crane and docking facilities, as well as concrete floor, will take place during the summer of 1971.

The target is to have the hangar ready for a trial run when the aircraft arrives at Lod airport in July 1971, and fully equipped and in service in the autumn of 1971.



derground facilities:

While all the overhead and ground facilities previously mentioned are features encountered, and are partly new, in our present hangars, the extent of underground facilities which will be available in the 747 hangar are quite new. The underground tunnel, trenches and sleeves will provide electric current, compressed air, hot and cold water, etc., at the different locations in the hangar. There will also be a possibility of fuelling and defuelling the aircraft inside the hangar, through fuelling points.

Fire protection

Another interesting feature of the hangar is its full adherence to the new and stricter rules for fire protection in hangars. These rules, issued by the American National Fire Protection Association, were especially modified and adjusted to suit the particular characteristics of the modern jet aircraft.

These rules, which are usually enforced by insurance companies, call for an extensive sprinkler system under the roof of the hangar, activated by a sensitive heat detector automatic system.

Comparison Table

The most impressive aspect of the Boeing 747 is its sheer size. For the sake of comparison, the table below gives the basic characteristics of El Al's current largest aircraft being used, and the 747B model.

	707—320B/C 420	747 B
Wing span	145 ft. 9 ins. (44.42 m.)	195 ft. 8 ins. (59.64 m.)
Length	152 ft. 11 ins. (46.61 m.)	229 ft. 2 ins. (69.80 m.)
Tail height	42 ft. 11 ins. (12.83 m.)	60 ft. 1 in. (18.31 m.)
Fuselage width	12 ft. 4 ins. (3.76 m.)	21 ft. 4 ins. (6.50 m.)
Type of 4 engines	P&W JT 3D-3B, or Conway 508	P&W JT 9D-3W and later — 7W
Thrust rating	17,000—19,000 lbs.	43,500—45,000 lbs.
Max. gross weight	316,000—336,000 lbs.	778,000 lbs.
Cruise speed	0.81 mach	0.86 mach.
Range at max. weight	5,500 n.m.	5,000 n.m.
Average Passenger load	174—194	366—430
Fuel capacity	90,290 Lt.	177,024 Lt.

Construction

The bulldozers, scrapers and rollers which employees at Head Office witnessed working for the last few months at the southern end of runway 02-20, were the first steps of the construction work which will daily be with us here in Lod, for several years to come. Their task was to prepare the sub-base of soil by laying 40 centimeters (16 inch) of "kurkar", a limestone preparation on which all concrete and asphalt paving will be placed. The floor of the hangar and all foundation work, as well as the columns, will be cast of concrete. The walls and roof will be made of structural steel, (approximate weight 750 tons) and will be clad with thin metal sheets, insulated and painted on both sides. The roof-

ing will incorporate translucent sheeting, which will form the logo of El Al in Hebrew and English, and will let natural light penetrate the hangar from above.

Maintenance and service facilities

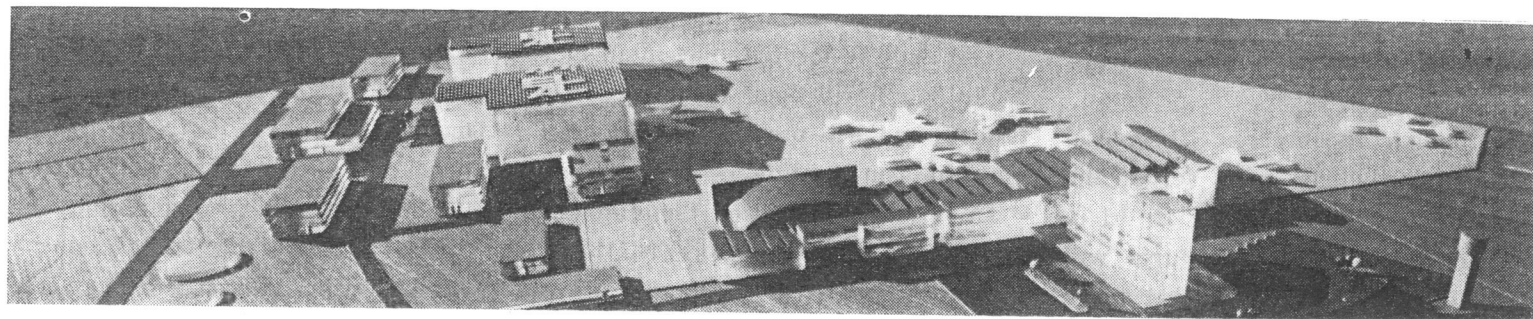
Overhead facilities: These following facilities in the hangar affect its structural design. The main hall of the hangar will have cranes suspended from the roof which will cover the entire area over the wings. These cranes will be capable of lifting each of the engines of the aircraft (each engine — 5 tons). The fuselage will be maintained and serviced from a half-circle "bridge" suspended from tracks over the aircraft by two telescopic fingers. These fingers can be disconnected

from the bridge and employed separately, for painting and other purposes, on either side of the fuselage. The annex will contain the tail dock platforms for handling the fin and will also have a monorail for lifting the different parts of the fin and stabilizer.

Ground floor facilities:

These will include access docks and platforms all along and at the sides of the aircraft itself, as well as miscellaneous mobile docks positioned under the wings. The most dominant ground unit is the two-meter high tow truck. Each of its wheels weighs about 20 tons for a total weight of 80 tons, capable of pulling an aircraft weighing a million pounds.

H.O. technical complex will probably include two jumbo-size hangars by 1980. The hangars, seen in this model, have El Al emblazoned on their roofs.



Home For the Jumbo

Yesh. Etkin

The push toward the manifold expansion of all facilities to make the jet age of the 70's is also well underway at Lod Airport. The cause for this all-around expansion we are witnessing in all the major airports of the world is mainly the Boeing 747 aircraft, the heaviest and largest passenger plane ever built. Nobody really knows what are all the changes that will be introduced by it, but there is no doubt that for Lod Airport in general, and El Al in particular, it will mean a basic change in handling schedule needs, load requirements, ticketing needs, passenger flow, etc. All these changes will occur when passenger service is begun.

Meanwhile preparations are being made in constructing and ordering passenger and ground equipment, flight equipment, aircraft parts, and so on, and of course the phase which always starts first, that is the construction of the new hangars which will incorporate all facilities necessary for providing maintenance and service of the aircraft.

Location of hangar

The hangar is only one of several structures which will serve the fleet of aircraft owned by El Al in the seventies. These structures will include a new main technical store,

engine build-up, auxiliary aircraft overhaul shop, metal workshop, ground equipment workshop, and others. They all will be located south of the new concrete parking pavement which will replace the existing runway 02-20, as well as today's temporary sheds located west of the workshops. At the southern tip of this obsolete runway both the new hangar and the main technical store will be located. The main hangar doors will open up towards the north and will practically be centred at the continuation of the runway. This will therefore facilitate an easy and direct access of all aircraft to and from the hangar. More-

over, the proximity of the technical store to the hangar and the newly-paved areas will enable quick and efficient service of parts, while maintaining the aircraft either inside the hangar or at its parked position on the pavement.

The hangar

The dimensions of the hangar are very close to the dimensions of a soccer field. It covers an area of about 7.5 dunams, which is almost two acres.

The main door is 23 meters high (about 75 feet) and 80 meters wide (262 feet). The hangar itself is divided into a main hall, 78 meters clear entrance span and 68 meters deep, and an annex of 37 meters span and 25 meters depth. The columns in the main hall will be 26 meters high (about nine storeys), and 29 meters high (about 10 storeys). These dimensions of the hangar will enable a stretched version of the 747 jet, with a growth of 15% in width, 20% in length and 15% in height. It can also accommodate two 707 aircraft if the need arises. It will also enable, in the late seventies, after slight modifications, the accommodation of the supersonic aircraft.

EDITORIAL

This holiday issue of the El Alon provides us with a suitable opportunity to express our gratitude to many new contributors who have been supplying the editorial board with fresh and useful material from the vantage point of stations and offices stretching around most of the world. Since the inception of the El Alon, five years ago, the number of contributors has been growing steadily, and while we are the first to admit that much should and could be done to improve the quality and interest of the magazine, we can at least derive some satisfaction from the fact that the El Alon has become an integral part of company life.

In keeping with our expanded coverage, we invite our readers to note the enlarged editorial board appearing below.

It was a considerable blow to us when our good friend and loyal contributor, Zvi Mant, passed away recently. His loss will be keenly felt by all of us.

A. Sherman

EDITORIAL BOARD

Editor:	A. Sherman
Asst. Editors:	M. Eilat M. Porter
Art Editor:	I. Krug
Board:	B. Saville C. Bachar Y. Eisner R. Barav

MESSAGE FROM THE PRESIDENT

Fiscal 1970/71 will be a year of major endeavors on a number of levels.

This year we will be laying the foundations for integration of the Boeing 747 in 1971 — the single largest challenge which we have faced so far. We will be investing heavy efforts in the design integration of the new aircraft, mobilization of funds, planning for additional manpower and training, construction of new facilities, and tailoring the structure of the company to the wider tasks involved.

This year begins with the implementation of the plans inasmuch as the fundamental decisions have already been taken. Hundreds of employees will receive specialized training on the servicing and operation of the new plane — captains, pilots, flight engineers will receive flight training on this most sophisticated aircraft design; technicians and mechanics, communications methods; sales personnel, cabin personnel and station personnel will be trained on the appropriate methods for providing efficient and top-rate service for the largest quantities of passengers and cargo which the new plane will carry. A new hangar designed for the specialized maintenance needs of the 747 will be completed.

All these activities and programs are in addition to the significant undertakings of operating an airline fleet already consisting of 10 jetliners.

These activities will demand special efforts on our part inasmuch as every activity, every building program, every facility, requires massive future expenditures, the fruits of which will be discernible only in another two or three years.

The financial operation of the company thus will be extremely strained in an effort to preserve some form of fiscal balance.

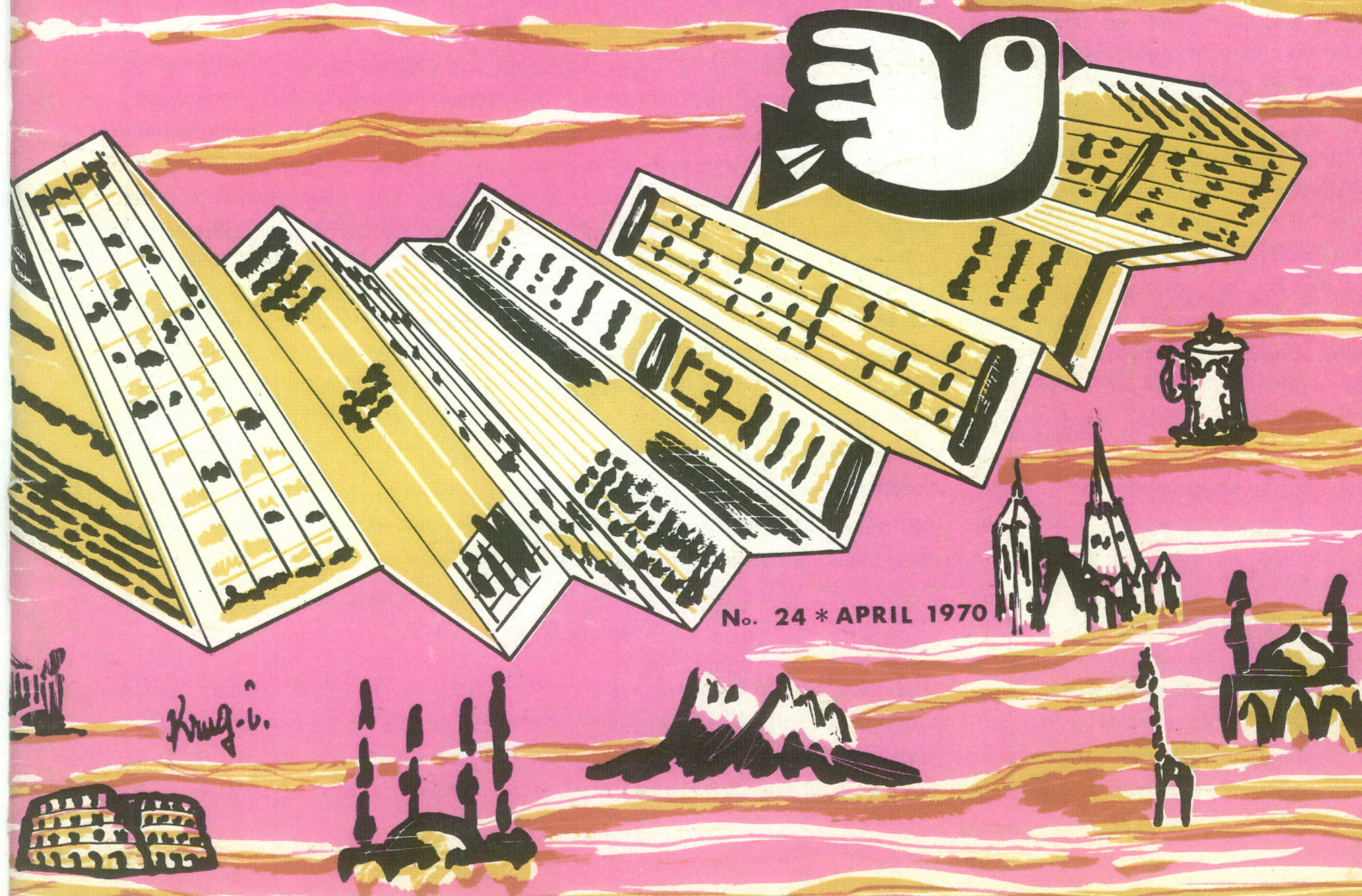
I am certain that each and every one of us will do his utmost to permit the company to face up to the challenges of the 747.

And now on another note, with the arrival of the Passover and Easter holidays, I would like to take this opportunity to wish all of you and your families a happy holiday.

M. BEN-ARI

EL AL on

BULLETIN OF EL AL ISRAEL AIRLINES



No. 24 * APRIL 1970