

אל  
על

יון

בטאון אל על וחיבי אויר לישראל



HAPPY NEW YEAR

גליון מס' 12  
אוקטובר 1967



## דבר המערכת

מאז ראה גליוננו האחרון אור התרחשו בחברה שינויים רבים. אנו נפרדנו בצער מהאלוף בן-ארצי ומר שלמה להט, שני אנשים, שהוליכו את החברה בצעד בטוח בשנותיה הקשות ביותר. מר שלמה להט התעניין באופן אישי באל-עלון ועודד את חברי המערכת לפתוח את דפי החוברת למכתבים וכתבות של העובדים. בקו זה תמשיך המערכת גם עם כניסתה של ההנהלה החדשה.

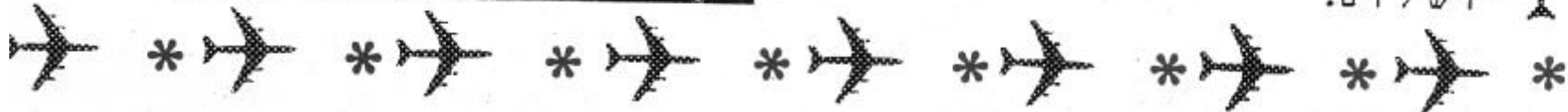


אנו מביאים בחלקו הפנימי של השער מספר תמונות מאירועים בהם השתתפו המנהלים הפורשים בעת בה יצגו את החברה.

נפרדים מהמנהלים הקודמים ומקבלים בברכה את המנהל הכללי החדש מר מרדכי בן-ארי המוכר היטב הן לעובדי אל על והן לאנשי התעופה הבינלאומית. המערכת יחד עם כל שאר עובדי החברה מאחלים לו הצלחה במלוי תפקידו החדש.



לסיום רוצים אנו לאחל שנה טובה לכל עובדי החברה ומשפחותיהם. תהא זו שנת בריאות שגשוג ושלום.





# דבר המנהל הכללי

צורך בפעולות נמרצות בשני מישורים מקבילים: שומה עלינו להגדיל את ההכנסות ביתרת שנת הכספים מעל להיקף החזוי לתקופה זו ובעת ובעונה אחת עלינו להגיע לחסכונו מירביים בהוצאות.

אנו עומדים בפני אתגרים גדולים והכרעות חשובות בתחומי פעולה שונים של החברה ובפרט באשר לקביעת ציוד הטיסה לעתיד, לרשת הקווים, ומדיניותנו בתחומים שונים. אל על חייבת להתקדם עם קצב ההתקדמות הטכנולוגית המהירה בתעופה; אך בכדי לוודא כי עתיד החברה והתפתחותה לא יפגעו, חיוני להבטיח כי כל שנת מאזן תסתיים באיזון או ברווח, מאחר ורווחיותה ועצמאותה הכלכלית של החברה הם היסוד והערובה לשגשוגה והתפתחותה.

אני פונה לכל אחד מכם אישית, לעשות כמיטב יכולתו, במסגרת מאמץ משותף, לקידומה של החברה והצלחתה במשימות העומדות בפניה.

בהזדמנות זו ברצוני לאחל לכל עובדי החברה ומשפחותיהם באשר הם שנה טובה ופורייה.

מ. בן-ארי

עם כניסתי לתפקיד המנהל הכללי של אל על, ברצוני לעמוד בקצרה על אחדות מהבעיות המרכזיות העומדות בפני החברה.

כסגן המנהל הכללי למסחר היו לי הזכות והעונג לעבוד במשך שנים רבות במחיצתם של אלוף א. בן-ארי, יו"ר הדירקטוריון הפורש ומר שלמה להט, המנכ"ל הפורש. קבלתי על עצמי את התפקיד החדש ברגשות מהולים בצער על כי מרצם, תבונתם וכשרם הרב של היו"ר והמנכ"ל היוצאים לא יעמדו יותר לימינו בדרך הקשה ומלאת האתגרים בפניה עומדת חברתנו.

אל על עברה זה עתה מבחן גדול בעת מלחמת ששת הימים. החברה הוכיחה את יכולתה למלא את יעודה ואת משימותיה הממלכתיות ולשרת את המדינה לא רק בימי שלום, אלא, להשתלב במערכת הבטחון בימי המלחמה, ולמלא בה תפקיד חיוני בתוקף הידע, הנסיון והקשרים הצבורים בתוכה. מלוי משימה זו של החברה עומד לזכותו של כל צבור העובדים, ולהצלחתה נתן כל אחד מאתנו ממיטב יכולתו ומאמציו.

אל על עומדת בפני תקופה קשה בתולדותיה. מבחינת פעילותה בטווח קצר, יהיה צורך במאמצים מיוחדים בכדי לכסות את הפסדי ההכנסה, אותם סבלה אל על כתוצאה ממלחמת ששת הימים ותקופת הכוונות שקדמה לה. בכדי להתגבר על הפער שנוצר בין היקף ההכנסות לבין רמת ההוצאות של החברה, יהיה

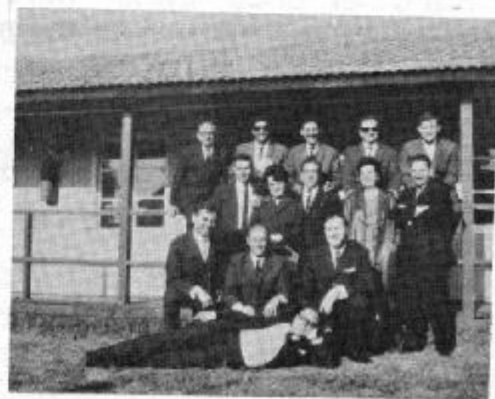
## קורס ניהול בדרג תיכון

מדברי הסיכום של אוריאל ישיב, בסיום מחזור א' של קורס ניהול בדרג תיכון, בו השתתף.

ברצוני לסכם את הקורס מנקודת המבט של משתתף בו.

לדעתי, קיום הקורס הזה הוא מעשה גדול ונועז מצד החברה ואף אפרט את דברי.

בדרך כלל מפעלים שולחים את אנשיהם להשתלמות בתחומים מקצועיים מוגדרים כאשר התמורה להשקעה או להוצאה היא מידית. השתלמות כללית בנושאי ניהול היא השקעה לטווח ארוך כי פירותיה מבשילים טיפין טיפין. אם הנהלת החברה, בעיצומו של חורף קשה זה היתה מוכנה לשחרר מנהלים מכל תפקידיהם להשתלמות יקרה במשך 7 שבועות, הרי היא עשתה דבר לא רגיל ואמיץ, ואנו מעריכים זאת ביותר.



היתה זו העזה מצד כל החברה לאפשר למנהלים ותיקים בה להשתתף בקורס בנושאי ניהול כלליים שכן קורס כזה הוא חממה מצויינת לפרובוקציה של מחשבות, הרהורים... ערעורים על התרחשויות שונות בחברה בתחומי ניהול, ארגון, יחסי אנוש וכו'.

להנהלה המוכנה עקרונית לאפשר פרובוקציה כזו מגיעה הערכה.

הקורס תרם להשכלה האישית של כל אחד מאתנו והעמיד בפנינו אתגר עצום לשוב לספסל הלימודים. רבים מאתנו לא ישבו על ספסל הלימודים מזה שנים. להתרכז בנושאים שונים במשך כ-8 שעות, ולהכין תרגילים ועבודות תוך שמירה על מתח ועניין – הינה שינוי מהבעיות היום יומיות העומדות בפנינו. על העמדת אתגר כזה שוב תודה להנהלה.

הערכה ותודה מובעים בזה מכל לב למחלקת ההדרכה על ארגון הקורס, הכנתו וניהולו. הם נעשו בדרך הטובה ביותר ויותר מכל, – ברצון טוב.

כולנו באנו בחששות מסויימים: לעצם הקורס, תכניתו, שיטות הלימודים שלו ודרך ניהולו.

חששותינו נעלמו תוך זמן קצר להפליא. כולנו מצאנו עניין רב ובסיכום יצאנו מרוצים.

ואם כך הדבר! הרי שהתודה והברכה מובעת למנהל מחלקת ההדרכה, לראש מדור הדרכת מינהל ולמרצים.

אפילו אם לא הצלחנו ללמוד כל מה שניסו ללמדנו, הרי דבר אחד נכבד השיגו – הם עוררו אותנו למחשבה, לחקירה וללימוד. הישג זה בלבד היה מספיק. על אחת כמה וכמה שאנו גם השכלנו מהרצאותיהם – וגם נהנינו!

לסיכום, הקורס היה טוב, מטרותיו הושגו, משתתפיו מרוצים.

יתירה מזו – הקורס היווה הזדמנות נפלאה לכולנו להכיר איש את רעהו, ללמוד ולהעריך את תפקידו ועבודתו של הזולת, ובכלל, כצוות, למדנו לדבר בשפה אחת ובמונחים אחידים. אולי גם פיתחנו דרך מחשבה משותפת או דומה לגבי נושאים שונים.

כתוצאה מכך, לקבוצה זו של אנשים יש היום שפה משותפת ורצון כנה לשיחוף פעולה ששוויו לחברה לא יסולא בפז.

אנו כולנו מצפים ומקוים שקורס זה יהיה אכן ראשון ואחרים רבים יבואו בעקבותיו, על-מנת שכל הדברים הטובים שלמדנו ייושמו ויישמו מהר.

# APPOINTMENTS

# הצבות ומינויים



YERAHMIEL SHREM	As Acting Head Commercial Division, H.O., in addition to his appointment as System Sales Manager, Com. Division	1.10.67	ירחמיאל שרם ראש אגף מסחר בפועל, משרד ראשי, בנוסף למינויו כסגן ראש אגף מסחר-מכירות, משרד ראשי
VICTOR ATOUN	Company Representative-France	1.10.67	ויקטור אטון נציג כללי בצרפת
YAACOV KORENGOLD	Commissary Supervisor - U. S. A.	1.12.67	יעקב קורנגולד מפקח אספקת מזון בנציגות החברה בארה"ב
OSCAR BERGMAN	Nav./R.O. - U. S. A.	11.9.67	אוסקר ברגמן נוורו - ארה"ב
SHALOM SAADON	Dist. Manager - North Italy	21.11.67	שלום סעדון מנהל איזורי - צפון איטליה
URY KARPIK	Technical Repr. - Iran	1.1.68	קרפיק אורי נציג טכני בנציגות אירן
YEHEZKIEL DANIEL	Head of Engine and Accessories Group, Production and Overhaul Dept., Operation Division, H.O.	19.7.67	יחזקאל דניאל ראש ענף מנועים ואביזרים, מח' ייצור ושפוק, אגף מבצעים, משרד ראשי

גרוסדיק

משה



ז"ל

המומים אנו ממותו הפתאומי של חברינו  
היקר משה גרוסדיק אשר נפטר ביום  
שני ה - 8.5.1967.

משה במשך כל זמן עבודתו בחברתנו  
התמסר בכל נימי נפשו לעבודת  
המשמרות הקשה בתפעול ציוד עזר  
למטוס. מטירתו לעבודה ומרצו הרב  
העלוהו במהירות בסולם הדרגות וחיוכו  
ומצב רוחו הטוב השפיעו וקרנו על  
סביבתו.

משה גרוסדיק נולד ברוסיה לפני 25  
שנים ובהיותו בן 7 עלה לארץ. את  
חינוכו הטוב קבל במוסד בן-שמן וכן  
תוך כדי שרותו הסדיר בצה"ל בו  
הצליח להגיע לדרגת רב-סמל.

כאשר היה הממונה עליו שואלו אחרי  
משמרת לילה קשה מדוע חיוכו ומרצו  
לא פסו היה מביא את גורמי החנוך  
המעולה שקבל בדברי תשובתו.

משה היה ידוע במסירותו הרבה  
למשפחתו ובשאיפותיו להביא לח עתיד  
נוח יותר, אך מותו הפתאומי גדע את  
כל תכניותיו והשאיר אחריו חלל ריק  
שאינן למלאותו. זכרו ישאר עמנו לנצח.  
חבריו לעבודה



ברכת מזל טוב לעובדים להולדת ילדם:  
 בורים זלוטקוביץ \* אברהם פרה \*  
 אברהם אלמחלינו \* צבי גולדברג \*  
 חנניה כהן \* שלום אביטון \* אפרים תייר \*  
 \* מיכאל טהלר \* עובדיה נמרודי \*  
 שלמה ריבנבך \* יואל גרונר \* אהרון \*  
 סיני \* אילן רון \* זאב שרון \* משה \*  
 איזנברג \* מרדכי פינטו \* פלורה פרל \*  
 אברהם אדלמן \* סימה ואברהם גונדה \*  
 שמואל רוזנקרנץ \* צבי דר \* שמשון \*  
 ברבר \* אלון דלמן \* ישראל גנות \*  
 ישראל קורמן \* יעקב אקרמן \* יחיאל \*  
 אלטרסקו \* אברהם אבולעפיה \* איתן \*  
 צוקרמן \* נעים דרויש \* רם בן-ניסן \*  
 יוסף קלישק \* נסים משולם \* צבי \*  
 פומגרין \* דוד נסים \* גווילי ראובן \*  
 קרוג ישראל \* נדב מרגלית.  
 ברכות חמות לנשואיהם של העובדים:  
 אילן אפשטיין \* דוד נקוה \* יהודה לוי \*  
 \* עמי סיסמן \* משה ולנט \* גדעון תורתי \*  
 \* דרפר ראובן \* יצחק אשר \* טומס- \*  
 יצחק פולק \* ישראל שוורץ \* סלומון \*  
 בנג'ין \* יעקב שפירא \* מנחם כץ \*  
 אפרים תירוש \* זוהר נבון \* מכלוף \*  
 בן-ארוש \* אוסקר פולק \* צבי בנקירר \*  
 \* אלי ספורמס \* שלמה כהן \* זאב זייפר \*  
 \* סימכוביץ ישראל \* גונסקי יוכבד \*  
 פיבין רוחמה.

SHLOMO BAR-SHMUEL Deputy Chief Inspector, Inspection Dept., Ops. Div. H.O.	19.7.67	שלמה בר שמואל סגן מבקר ראשי, מח' ביקורת אגף מיבצעים, משרד ראשי
SHMUEL WEDELES Operations Comptroller Comptrol Division, H.O.	7.7.67	שמואל וודלס מבקר למיבצעים, אגף ביקורת משרד ראשי
CAPT. ZVI TOHAR Deputy Director Operations Div., Flight and Ground Operations	7.7.67	קברניט צבי טוהר סגן ראש אגף מיבצעים - אוויר וקרקע, משרד ראשי
CAPT. GAD KATZ Chief Pilot, Flight Operations Dept., Operations Division, H.O.	7.7.67	קברניט גד כץ טיס ראשי, מח' מיבצעי אוויר, אגף מיבצעים משרד ראשי
CAPT. BENJAMIN LENSON Deputy Superintendent of Training (Air) Flight Operations Dept., Operation Division, H.O.	7.7.67	קברניט בנימין לנסון סגן מפקח הדרכה באוויר, מח' מיבצעי אוויר משרד ראשי
CAPT. DAVID EASTERMAN Deputy Manager, Flight Operations Dept. - Flying, Operations Division, H.O.	7.7.67	קברניט דוד איסטרמן כסגן מנהל מח' מיבצעי אוויר, ומפקח טייס, אגף מיבצעים, משרד ראשי
SHMUEL RAVEK Foreman - Engine Build-up, Production and Overhaul Dept., Operations Division, H.O.	19.7.67	שמואל רבק מנהל עבודה - בינוי מנועים, מח' ייצור ושפוף, אגף מיבצעים, משרד ראשי
ZEEV SPANIER Foreman - Accessories, Production and Overhaul Dept., Operations Division, H.O.	19.7.67	זאב שפנייר מנהל עבודה אביזרים, מחלקת ייצור ושפוף, אגף מיבצעים, משרד ראשי



An IBM 360/30 computer recently purchased by El Al was installed in a special building at El Al head office. Its main tasks are the handling of accounts, salary and personnel systems. Other tasks planned are for control of company resources, materials management, component life control and production planning and control.

כל הליך שנועד למיכון מצריך חדשים, ולעתים אף שנים, של תכנות קפדני ומפורט, ולאחר מכן "תרגום" לשפת המחשב. אולם עם השלמת התכניות אין המחשב זקוק אלא לדקות או לשניות כדי לבצע הפעולה. מפעיל אחד או שניים דיים כדי לפקח על פעולת המחשב בכל עת.

אחד המיתקנים המיוחדים, שהותקנו במיבנה המשתרע על שטח של 500 מ"ר, הוא ספק כח-תמיד הכולל שנאי זרם אלקטרוני. מיתקן זה הוא הראשון מסוגו שמיועד לשרת מחשב והינו מוצר של החברה השוויצרית A.G.I.E. (מיתקן



אישיים, מעקב אחר תעסוקת צוותי האוויר והתחשבות הבין-חברתית.

משימות אחרות המיועדות ל"העלאה" על המחשב קשורות ביעול השליטה במשאבים העומדים לרשות החברה: פיקוח על המלאי, מעקב אחר ניצול חמרי עבודה, פיקוח על משך חיי אביזרים ותכנון ופיקוח ייצור. המחשב יהווה גם מקור למידע הדרוש לדרג הניהולי הגבוה: נתונים עדכניים על נושאים כגון: תנועת נוסעים, שעורי צריכת דלק של מטוסים וכו', יעובדו ויסופקו בקצב מהיר, על-מנת לשמש בסיס לקבלת החלטות ולהתוות מדיניות.



מחשב אי. בי. אם 360x30, שנרכש לאחרונה ע"י אל-על נתיבי אוויר לישראל, הותקן החודש במיבנה מיוחד שנבנה בשבילו סמוך לבנין המשרד הראשי של החברה בנמל התעופה לוד. המחשב, שהינו דגם "דור שלישי", הוא משוכלל ויעיל ומסוגל לבצע את עבודתו בעשירית הזמן שנדרש לכך במיתקנים קודמים. - זהו גורם חשוב מאוד לחברה, העומדת על סף העידן העל-קולי.

המחשבים מסדרת 360 תוכננו להקיף מומת 360° של צרכים עיסקיים ומדעיים. זה מספר חדשים שהמחשב משרת את אל על על בסיס נסיוני. מערכות שונות הורצו דרכו במקביל להליכי העבודה הקודמים והמחשב עמד בנסיון זה בהצלחה. המשימות העיקריות המוקצות לו עתה הן בתחומי ניהול חשבונות ומינהל: סיכומי הכנסות, חישובי משכורת, מיכון מסמכים



שמואל ולריולה ז"ל

ב-16 לאוגוסט ליונינו למנוחת עולמים אחד מעובדנו הותיקים והמסורים ביותר - את שמואל ולריולה.

שמואל מצא את מותו בצורה טרגית עת נפל ממרפסת ביתו שבקומה הרביעית. המנוח נולד במצרים בשנת 1924 ומיד עם עלייתו ארצה התקבל לעבודה באל על.

רביס מעובדי החברה הכירוהו כאדם טוב כידיד נאמן וכעובד חרוץ. הוא השקיע בעבודתו את כל מרצו, כשרונותיו והידע הרב שהיה לו בשפות. במסירותו לעבודה, הראויה לשבח, לא ידע לאות, ומותו ללא עת גדע את פתיל חייו ולקחו מאיתנו לנצח.

תהא נשמתו צרורה בצרור החיים וזכרו ברוך.

### קו לבוקרשט

בשיחות שהתקיימו בבוקרשט בין ה"12 ל-18 בספטמבר הושגה הבנה מלאה בקשר לכל הבעיות של שיתוף פעולה בפיתוח התעופה והתיירות בין רומניה וישראל, בין אל על מצד אחד ובין "תרוס", חברת התעופה הלאומית הרומנית, מצד שני.

זכור, ההסכם העקרוני בנדון הושג עוד בחדש אפריל השנה בין שתי הממשלות במסגרת החוזה הכללי לשיתוף פעולה כלכלי ומסחרי בין ישראל ורומניה, שנחתם ע"י שר האוצר מר פנחס ספיר. ההסכם הזה קובע, כי יקום שיתוף פעולה הדוק בין שתי המדינות בתחום פיתוח התעופה והתיירות. ההסכם שהושג עתה בין שתי החברות מהווה את שלב ההכנה האחרון לקראת פתיחת משא-ומתן לחתימת חוזה אוירי בין משלחות התעופה של שתי הארצות.

ההסכם בין החברות סולל את הדרך להענקת זכויות טיים עבור החברה הרומנית בין תל-אביב לבוקרשט לרבות נקודות ביניים, ולהשגת זכויות עבור אל על בין רומניה וישראל, וכן רומניה וארה"ב.

דומה יוצב ביוני בנמל התעופה קלוטן, לשימוש חברת "סוויס-אייר". הכח המזין את המערכת העדינה של המחשב, שהפסקה של שניות בזרימתו עלולה לחסל במחי-יד פעלם של חדשי עבודה מפרכת, יוורס דרך שנאי הזרם כדי לוודא אספקה קבועה ויציבה. גם כאשר תופסק אספקת החשמל הכללית, יוכל המיתקן להתמיד בהזנת הכח למחשב למשך כשעה וכך למנוע נזק למערכת.

מיבנה המחשב ממוזג אויר, אינו חדיד לאבק ובעל שיעור לחות קבוע. תיקרתו צופתה ציפוי אקוסטי, והותקנה בו ריצפה צפה של אלומיניום ומרצפות סיבי זכוכית. (מתחתן חלל בשביל מערכת החיוט והכבליים החשמליים).

בתכנון המיבנה נלקחה בחשבון הרחבה צפוייה בהיקף הפעולות של המחשב, והמיבנה ניתן להגדלה ללא השקעות נוספות ניכרות ותוך פגימה מזערית בלבד בפעילות המחשב השוטפת.





# פעולות ספורט ותרבות

מאת: יואל הלל

"הכר את ארצך"

לאחר מלחמת 6 הימים בהם נכבשו ע"י כוחות צה"ל חלקים מארצנו שהיו בידי האויב, החליטה הנהלת החברה, לאות הוקרה לעובדים על המאמץ והמסירות שגילו בימי המלחמה, לאפשר להם ולבנות זוגם לבקר ביהושלים השלמה, ובחלק מהגדה המערבית, (בית לחם - חברון - רמאללה).

- הביצוע הוטל על מדור שרות לעובד במחלקת המנגנון, שמיד נרתם לארגן כל הכרוך בטיולים אלה, וכך יצאו בכל יום 3 אוטובוסים של החברה, ובס"ה 91 אוטובוסים שהסיעו קרוב ל-4000 מטיילים:

במבצע שארך 31 יום, הודפסו כרטיסים מיוחדים ובהם תמונת הכותל המערבי שחולקו לעובדים באגפים לפי המחלקות. (הכרטיס צויר ע"י מר יצחק דוד ממח' ההנדסה).

- אחת הבעיות שעמדה בפני המארגנים היתה, מי ידריך את המטיילים? היות והמדריכים המקצועיים שרצינו להזמיןם להדריך בטיולים אלה היו עסוקים

בחברות התיור המעסיקות אותם במשך כל השנה. נוסף לכך העסקתם היתה כרוכה בהוצאות רבות מדי.

וכך הוחלט למצוא בחברה עובדים שיטלו על עצמם משימה זו של הדרכה בטיולים. חבר ועדת התרבות המשותפת מר סמי ידגר, ובנימין ריקרדו נרתמו למבצע זה. הראשון "בגיוס" מתנדבים, והשני ברכוז חומר הסבר לגבי הנתיב בו יעברו המטיילים. החומר שרוכז ע"י מר ריקרדו שוכפל וחולק לכל מטייל בצרוף דף שירים על ירושלים שסופק ע"י ועדת התרבות.

ניתן לסכם שלאחר הטיולים הראשונים בהם עברו המדריכים "טבילת אש הדרכתית" הוכיחו את שליטתם בחומר ובצורת ההסברה. לעזר רב היה שיתופו של המדריך משה שפיגל מטייל ותיק, ששבילי הארץ נהירים לו.

כמו כן יש לציין שבתקופה זו של השנה היה קושי רב לשחרר אוטובוסים מההסעה היומיומית ולהקצותם לטיולים, למרות זאת עמדה מח' ההסעה

במשימה קשה זו, והנהגים הוכיחו את עצמם, למרות המאמץ הרב שנדרש מהם.

בגמר הטיולים נתקבלו מכתבי תודה מעובדים וכן ממחלקות שהביעו את תודתם לחברה עבור המחזה שעשתה.

## נסיעות לים

כבכל שנה בחדשי יולי אוגוסט אורגנו גם השנה נסיעותיהם של עובדי החברה ומשפחותיהם לרחצה בחוף הים במחירים מוזלים.

ועדת התרבות המשותפת מקיימת זו השנה השמינית הסעה זו אשר ממנה נהנים מאות משפחות של עובדי החברה הגרים באזורים מרוחקים ושזו האפשרות היחידה עבורם לבלות חופשה בים.

התשלום עבור נסיעות אלו הינו מאזורי לוד, רמלה, מונוסון, פ"ת, ר"ג - 50 אגורות. ומחולון - בת-ים 35 אגורות (נציין שמחיר נסיעה מלוד לבת-ים בשרות רגיל עולה - 2 ל"י). ברור שסכומים סמליים אלה מספיקים לכסוי חלק קטן של ההוצאות, את היתרה מכסה - ההנהלה ב-2/3 וועד העובדים (פקידים - טכנאים) ב-1/3.

השנה נהנו מהסדר זה כאלף איש.

אין חברות התעופה מרוצות מכך שהן מוטרדות ע"י פניות אישיות של עובדים ולכן הוסכם כי אין לפנות, שלא באמצעות החברה, לחברות האחרות בבקשת הנחה.

**אופן הפניה**

עליך לפנות למכירת המחלקה בה הנך עובד, לפחות חודש לפני מועד הטיסה ולמלא טופס מנגנון 16118 חלק א'. בטופס תציין את שמך, מספרך האישי, מחלקתך, שמות הנוסעים ולגבי ילדים גם תאריכי לידתם. כמו כן את הקטעים בהם הנך מבקש לטוס בחברה אחרת. את הטופס שמלאת עליך להעביר למנהל המחלקה להמלצה. לאחר מכן יועבר טופס הבקשה ע"י מזכירות המחלקה, במצורף לטופס הבקשה לכרטיס "שרות חופשה", למחלקת המנגנון. לאחר בדיקה, תצרף מחלקת המנגנון את המלצתה ותעבירנה, יחד עם האישור לכרטיס "שרות חופשה", למזכירות המחלקה בה אתה עובד ושם תקבלה. עם ההמלצה והאישור הנ"ל עליך לפנות לסניף ישראל לשם קבלת הכרטיסים. באשר להנחה בקטעים בתוך ארה"ב או מארה"ב לארצות אחרות ביבשת אמריקה, עליך לפנות עם ההמלצה שקבלת, לעובד בנציגות ארה"ב שמונה מטפל בנושא זה.



**כרטיסי טיסה בהנחה בחברות העופה אחרות**



הנך זכאי לבקש המלצה להנחה במחיר כרטיס טיסה בחברת תעופה אחרת, עבורך ועבור בני ביתך, החל מהמועד בו הנך זכאי בשניה לכרטיס "שרות חופשה". ההמלצה, אם תנתן לך, תהיה רק עבור "קטעים" הבאים בצמידות לחווי עבורו נתן לך כרטיס טיסה "שרות חופשה". יש לזכור כי מתן הנחות לעובדי אל על ע"י חברות תעופה אחרות הנו מחווה של רצון טוב שבעזרתו מקוות חברות אלה להיות מוכרות ומקובלות על אנשי המכירות של אל על ובכך לזכות בחלק גדול ככל האפשר מההסבות של כרטיסים, הנעשות ע"י אנשים אלה וכן מהפניות נוסעים אליהן. מכאן שאין החברות ששות להעניק הנחות לעובדי החברה שאינם עוסקים במכר ובמסחר. ברור אם כן, כי מתן כרטיס הנחה בחברת תעופה אחרת, לך ולבני ביתך, מוחנית לחלוטין ברצונה הטוב של אותה חברה ואל על יכולה לעשות רק כמיטב יכולתה לקבל עבורך אותה הנחה. מדובר בהנחה, מאחר והנטייה הכללית כיום היא לא לתת כרטיסי חינם.

יש להזמין מקומות מראש ובעת ההזמנה לציין שהזמין הוא עובד אל-על.

### הנחות במחירי טיולי אגד

חברת "אגד-תיור" תעניק לעובדי החברה (כולל הרעיה והילדים) 20% הנחה על מחיר התיור הרגיל שלהם. מחיר זה לא יכלול ארוחת צהרים בסיורים בני יום אחד.

15% הנחה תענק במחיר תיור-משולב (עם חברה אחרת) ובמקרה של תיור ממושך לא ינתנו חדרים בודדים למטיילים. (המבקש חדר בודד ללינה יצטרך להוסיף על מחיר התיור).

בשני המקרים דלעיל יצטרך העובד להזדהות ע"י תעודת זהות של החברה, ואם משפתחו באה אתו - להציג את 2 תעודות הזהות.



התעריף היומי הנהוג במוסדות ההבראה של ההתישבות העובדת.

תשלום דמי הנופש קשור בבלוי חופשה שנתית מדי שנה. על פי הוראות החברה הנך חייב לנצל מדי שנה לפחות מחצית מחופשתך, כך שדמי הנופש ישולמו לך אוטומטית בראשון ביולי של כל שנה. אין אתה צריך לפנות בבקשה לקבלם.

### נופש באילת

כפר נופש, חדש בשם "כוכב-ים" נפתח באילת ב-14 באפריל 1967.

זהו מלון "בונגלוס" עממי השוכן על חוף הים ועם זאת קרוב למרכז העיר.

החברה סכמה עם כפר הנופש על מחירים מיוחדים לעובדי החברה כדלהלן:

16.00 ל"י ליום לנופש - פנסיון מלא בחדרים של 2-3 מטות.

13.50 ל"י ליום לנופש - 1/2 פנסיון בחדר של 3 מטות.

10.00 ל"י ליום לנופש - לינה וארוחת בוקר בחדר זוגי.

הנחות אלה תנתנה לעובד עצמו, רעייתו ולילדיו - בלבד.



זכותך לדמי נופש נקבעה ומפורטת בחוזה העבודה ואלה השעורים:-

1. 7 ימים - ב"5 השנים הראשונות לעבודתך בחברה

2. 10 ימים - מהשנה השישית ועד לשנה העשירית

3. 12 ימים - מהשנה אחת עשרה ואילך.

אם הנך עובד משמרות יתווספו לזכותך, בנוסף למכסה דלעיל, החל מהשנה השלישית לעבודתך בחברה, 2 ימי נופש בשנה אם עבדת לפחות 45 משמרות ערב ולילה בשנה ו-4 ימי נופש אם עבדת לפחות 60 משמרות ערב ולילה בשנה. אם הנך עובד בחמרים מזיקים, או הנך סלפנית יווספו לזכותך 4 ימי נופש בשנה.

בכל מקרה לא יעלה מספר ימי הנופש שהנך זכאי להם על 14 ימי נופש בשנה.

גובה תשלום דמי הנופש נקבע עפ"י





# בטיחות

מאת: ג. לנח

## שתי תזכורות

- \* לאחרונה קרו מקרים של הפרת משמעת בנושא הלבוש, כגון נעילת סנדלים, מכנסיים קצרים וכו', לכן מוזכר לך:
- מחובתו של כל עובד, שקיבל מהחברה מדים, בגדי עבודה או אמצעי בטיחות לצורך ביצוע העבודה, ללבשם ולהשתמש בהם על פי הוראות החברה. (מתוך הסכם העבודה פרק ז' סעיף 47).
- \* עדיין ישנם עובדים הטוענים שלא ידוע להם על חובת דווח תאונות, לכן מוזכר לך:
- על כל מקרה של פגיעה, תאונה או תאונה חמורה, חייב העובד, (או כאשר

## מצעד המתחרים (ל-31 באוגוסט 1967)

- |                         |                           |
|-------------------------|---------------------------|
| 10. שרותי אחזקה         | 1. מח' בקורת              |
| 11. ציוד קרקע           | 2. משמרה שטרסברג          |
| 12. מתכת                | 3. רמ"ח - בימ"ל           |
| 13. משמרת ראובני        | 4. בנוי מנועים            |
| 14. רמז"ה               | 5. הידראוליקה             |
| 15. מחסנים              | 6. לחימה באש ואחזקת מבנים |
| 16. ספקים, מחסנאים של"נ | 7. משמרת יחזקאל           |
| 17. מנקי חוץ            | 8. מוסך                   |
| 18. מנקי פנים           | 9. רמ"ח - אחזקה           |

תקנון תחרות הבטיחות לשנת 1967/8 יפורסם רק לאחר אשורו ע"י הנהלת החברה.





בנימין דוֹבֹבְסִי ז"ל

בחור נעים ושקט היה בני. התמסר לעבודתו בכל נימי נפשו. כשרוני היה ובעל ידע מקצועי רב. למרות היותו תקופה קצרה בעבודה הוא קבל לבצע עבודות קשות ומסובכות. תמיד שאף לקבל עבודות חדשות כדי להתמודד אתן לבדו.

לפני פרוץ הקרבות בהיותו בשלבי מחלתו הקשים ביותר, קבל חופשה קצרה מבית החולים. מצבו לא הרשה לו להתאמץ אך הוא הופיע לעבודה ולקול תחנוני אמו שישאר בבית ענה: "אמא, אני אוהב את העבודה ואין לי דבר מלבדה". כשכל העובדים רותקו לעבודה ונאלצו לעבוד בשבת, החליט בני גם הוא להופיע למרות היותו שומר מסורת. בוקר אחד משבושש להופיע לעבודה ידענו כי מצבו הוחמר. ימים מספר לאחר המלחמה נפטר והוא בן 23 בלבד. יהי זכרו ברוך.

חבר לעבודה - חשמל ומכשירים

האיומה תערובת שלבשר, גומי ומ.נ.ט. שרוף.

וכמה נפגעים, ... וכמה חללים! שם מותר היה להסתכן! מותר? הכרחי היה! הוא מסתכל באיש הניצב ממולו. הוא נרגז ברגע זה. מה הוא מפספט כאן, זה!?? שריקה עמומה מעל. אלי נושא עינו השמימה. כבר רואה הוא את הנקודה ההולכת וגדלה. ציפור כסופה המתקרבת מעבר לים מחזירתו למציאות, להווה.

ההזיה חלפה. הוא נזכר שעליו להשלים את העבודה. עוד כחריסר מסמרות. הקדמון בא כבר פעמיים לשאול: "נו, איך...?" כנראה זה דחוף, כרגיל! הוא לופת בחוזקה את ידידת האקדח, מישר את הזרנוק, שם את האצבע על ההדק. פתאום נעצר. הוא מניח את המכשיר. מבלי להביט לתוך ארגז הכלים, מוציא זוג אוזניות. לאזניה הכחולה מגע רך נעים בחלקה הפנימי התפוח קמעה. כעת הוא נזכר כיצד התגעגע אליהן לפעמים שם.

הוא משלח חיוך לעבר ידיד המתרחק כבר.

הערב יוצאים עם חנה'לה להצגה. הוא מחייך הפעם לעצמו. טוב לחזור יום יום הביתה. אומרים שההצגה מצוינת. אני מקוה שדליה השאירה לי מקומות קרובים. את בומבה כדאי לשמוע היטב.

אין ביכולתו כל עובד אחר שטפל בנפגע להודיע לממונה על הנפגע; ההודעה תועבר מיד בע"פ, ע"י הממונה, לקצין הבטיחות והודעה בכתב תמסר, תוך 24 שעות, ללשכת יחידת בטיחות ואחזקת מתקנים. (מתוך נוהל 1-08-01 - טיפול ודיווח פגיעות ותאונות בעבודה - סעיף 3 ב')

## אלי שב מהקרב

אלי מביט נכחו בתמהוון. "אולי תואיל להרכיב את האזניות!?" קולו המוכר של קצין הבטיחות נשמע זה עתה לידו, ספק כשאלה סרקסטית, ספק כהוראה. הוא שומע את המילים, כל משפט נקלט במוח, ולפני שעולה בידו לתרגם את משמעות הדברים ולהגיב בדרך כלשהי, נעות מחשבותיו כמה שבועות לאחור. תוך חלקיק השנייה הופך אלי המסגר לשריונאי. שם במדבר הלוהט מותר היה לשמוע רעמי תותחיים עם מנגינת לוזאי של חריקת שרשרת הפטק וטרטור מנועו, כאשר ברקע מצטרפים מטוסי הקרב, המרגמות ושאר סוגי הנשק בסולו ובמקהלה לטרוגין. לפני עיני רוחו חולפות התמונות שראה באלפי וריאציות, פלדה שסועה, ערימות תחמושת חיה ומוקשים על אם הדרך, דלק בוטר. שוב עולה באפו ריח הצחנה

## נשיאה של חברת אל על

אדריכל ההצלחה המסחרית של אל על הפך עכשיו למנהלה הכללי. ואם הצלחות העבר יכולות להעיד על העתיד הרי שאפשר לצפות עתה לתקופה של גדול דרמתי בתולדות החברה.

מר בן-ארי הצטרף לאל על בשנת 1950 כמנהל מחלקת מטען ודואר, נתמנה בשנת 1958 ראש אגף למסחר ובשנת 1960 סגן מנהל כללי למסחר. הוא ידוע בחוגים בינלאומיים כאגוד קשה לפצוח בכל הנוגע לעניני משא ומתן שהתנהלו בכינוסי י.א.ט.א.

בשנת 1963 הוא הציג לראשונה מושג דרמתי חדש של טיסות קבוצתיות בישיבת י.א.ט.א. בצ'נדלר, אריזונה, דבר שהביא לידי תפיסה אולי המהפכנית ביותר בהסטוריה של התעופה האזרחית. לחברות התעופה הובטחה מעתה תפוסה סבירה בטיסותיהן, סוכני הנסיעות הפכו לאמצעי שימושי ולנוסעים הובטחו הנחות גדולות. באותה שנה מחיר כרטיס טיסה בקו ניו יורק - ישראל ירד מ-880 \$ ל-535 \$. זה היה הגורם הראשי לגדול הדרמתי של אל על. בשנת 1963 הובילה חברת התעופה 198,302 בזמן

שבשנת הכספים האחרונה מספר הנוסעים עלה ליותר מ-320,000.

טיסות קבוצתיות היו גם אלטרנטיבה יציבה לטיסות שכר, ונתנו דרך חדשה לשינוי תעריפי הטיסות. מר בן-ארי השתתף כמו כן כמעט בכל הדיונים על משא ומתן בהן היתה החברה מעורבת במשך עשור השנים האחרון. כמו כן יש לזקוף לזכותו את הישגי אל על בשדה פוליטיקת האויר וההתרחבות הגדולה של החברה, הישג ממש מפתיע בהתחשב בגודלה.

כדמות מפתח בפתוח התיירות בארץ, בן-ארי הוא חסיד של רבוי כרטיסים במחירים עממיים. במסע הפרסומת בראשו עמד, הוא קדם את הרעיון של מדינת ישראל ראשונה ואל על שניה, בהניחו שאל על תזכה להסיע לפחות 50% מהנוסעים לארץ. זהו "דג שמן" שהתבטא בעשית רוחים גדולים לכל חברות התעופה וברוח גדול יותר של מטבע זר למדינה.

אחת המעלות החשובות של המנהל הכללי החדש היא שמר בן-ארי היה

קשור באופן הדוק עם ההנהלה הקודמת. הוא עבד עם האלוף בן-ארצי שהיה נשיא החברה בין השנים 1966 - 1956 ואחר כך נבחר ליושב ראש מועצת המנהלים; הוא נמצא בקשר אישי הדוק עם מר שלמה להט, שעמד בראש החברה בשנתיים האחרונות. לאור העובדות האלה ניתן לשער שהמדיניות הכללית של אל על לא תעבור שינויים מהפכניים, תחת ידה של ההנהלה החדשה.

מר בן-ארי נולד בטרנסילבניה בספטמבר, 1920. הוא עלה לארץ בשנת 1940 ולמד באוניברסיטה העברית בירושלים אותה סיים כשהוא מחזיק בתואר "מוסמך".

בתקופת מלחמת השחרור היה מרדכי בן-ארי אחד ממפקדי ההגנה באזור ירושלים ובגליל העליון. אחרי המלחמה הוא היה ממארגני עליה ב' באוסטריה ואח"כ בכל מזרח אירופה.

הוא היה חבר קבוצ "מעגן" ועד היום הזה הוא שומר על קשר עם תנועת הקבוצים.

מר בן-ארי נתמנה לתפקיד הנשיאות בתקופה בה עומדת אל על בפני החלטות חשובות במיוחד להתפתחותה של החברה. בתקופת הכוננות שקדמה





למלחמה בתקופת המלחמה עצמה הפסידה החברה מליוני דולרים מחוסר נוסעים. יוזמה, העדה ומרץ רב ידרשו מהחברה כדי להתגבר על הגרעון שנגרם לה, ולנצל את המצב שבו זכתה ישראל למוקדי משיכה לתיירים, כמו העיר העתיקה ובית לחם. שלוב נמל התעופה בירושלים עשוי אף הוא להיות גורם חשוב בשלוב תכניות הסיורים של התיירים.

הצורך בציווד חדש במטרה להגדיל את צי המטוסים של החברה מהווה אף הוא בעיה בוערת הקשורה באופן ישיר בתנועת התיירות החדשה האפשרית. מר בן-ארי שמאז ומתמיד היה תומך נלהב של עדוד תיירות בתקופת השפל ואף היה אחד הגורמים שעזרו להפחית את מחיר הטיסה בחורף מארה"ב בטיסות קבוצתיות ל-399 \$ יש לשער שמר בן-ארי ימשיך במדיניות זו ואף יצליח לפתור כל שאר הבעיות המחכות לפיתרון.

אך למרות כל הבעיות העומדות כרגע בפני החברה אנו יכולים להיות בטוחים שמרדכי בן-ארי שהוא בעל יוזמה ומרץ ינהל את החברה ברוח שני המנהלים שקדמו לו.

השתתפותי העמוקה בצערכם על עובדי החברה שנפלו בקרבות, ואבקשכם להביא את תנחומי למשפחות השכולות. מי יתן והפצועים יחלימו במהרה וישובו לבתיהם ולעבודתם.

בכבוד רב,

משה כרמל

מאת: א. ירון - מילנו

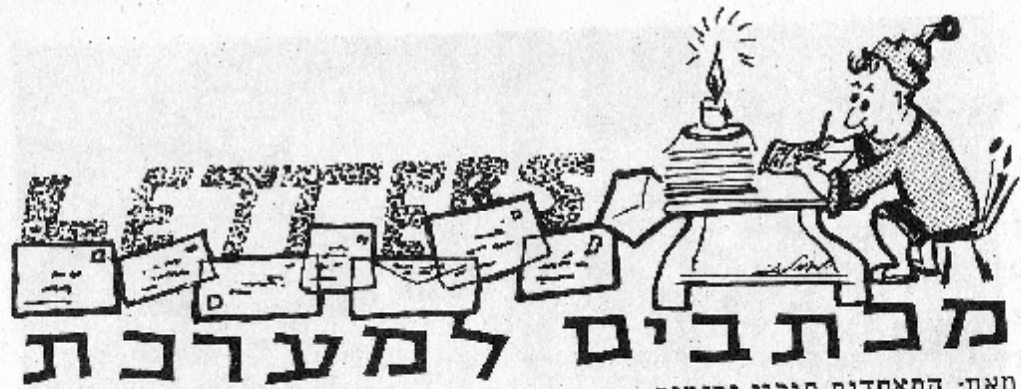
מדליה זהב - סרט "שלום"

לפסטיבל הבינלאומי הראשון לסרטי תיירות שהתקיים בתאריכים 10 - 12 באוגוסט ש.ז. בעיר Grignasco שבאזור Valsesia, הגשתי לתחרות את הסרט "שלום" שהופק בשותף פעולה בין אל על לבין חברת התיירות הממשלתית ברומא.

הרליני שמח להודיעך, כי סרט זה זכה בפרס שני - מדליית זהב. רצ"ב המדליה והמסמך המאשר את הענקתה.

בברכה,

א. ירון



מאת: התאחדות סוכני נסיעות ותיירות בישראל

פעולה ולהתברך במוביל הלאומי שלנו, שהוא נאוות כולנו.

בכבוד רב,

התאחדות סוכני נסיעות ותיירות בישראל

לכבוד

"אל על"

לוד.

אדונים נכבדים,

עם עבור ימי הכוננות והמלחמה, הנני רואה לנכון להביע בפניכם את הערכתי הרבה למאמץ, המיוחד והמוצלח, אשר גילחה החברה, על עובדיה, בקיום השרותים עליהם היא מופקדת ובכל תפקיד לו נדרשה - בכושר ובמסירות - נוכח גיוס נרחב של צוות לשרות צבאי.

מלוא הוקרתי לעושים במלאכה.

עחה, משפג קמעא הלחץ והעומס שהיה עלינו, עקב סבות שהזמן גרמן לאחרונה, אנו מוצאים לעצמנו לחובה נעימה להודות לכם ולהנהלת סניף ישראל, וכל חבר עובדיו על המאמץ העילאי שהשקעתם ע"ם להתגבר על המכשולים שהיו לפני כולנו בשעת משבר זו.

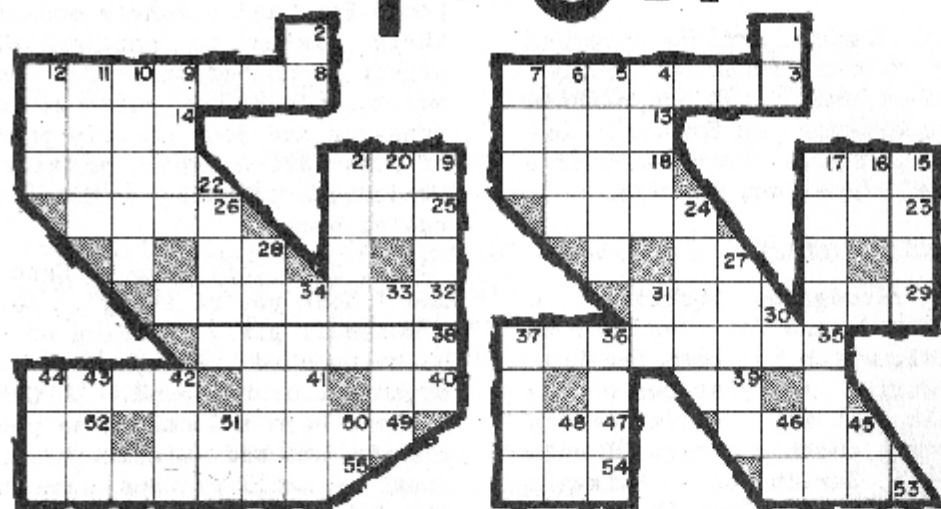
במיוחד אנורוצים לציין את היוזמה שבה נקט סניף ישראל, בראותו את הנולד מבעוד מועד, ובהסדר שילוח התיירים שהגיעו להנה בכרטיסים קבוצתיים כבודדים מחד, ובהורדת המספר המינימלי הדרוש לכירטוס קבוצות יוצאות מישראל לחו"ל, מחמשה עשר נוסעים לחמשה בלבד, מאידך.

עקבנו בתשומת-לב, בהוקרה ובהערצה אחר ערנוחכם והחלצותכם לעזרת הנוסעים, התיירים והסוכנים, וקבלו נא תודתנו וברכתנו על כך.

אנו מקווים שהמצב ישתפר וישוב לקדמותו במהירות, ונשמח תמיד לשתף

# תשבץ

מאת: חנן לוברמן



מאוזן:

3. בח כנף; 8. חלק מהחגור; 13. האבסה; 14. מושלם; 15. מפעל בישראל; 18. קונו; 19. נס; 22. גוון; 23. חלק לבוש; 24. קול-סתוך-כאב; 25. רוכב על אתון; 26. סווג; 27. הן גויים כ...מדלי (ישעיהו פרק מ'); 28. נוזל חיוני; 29. נתפרטט בשנה שעברה כשחייך; 30. חביב; 32. חבל ארץ בישראל; 35. בהשאלה-חוסר "פלפל"; 38. גם זה מקצוע; 39. קידומת לשם; 40. בעלחי ארוך חיים; 41. גיל מצוות; 42. סיכת שיער; 45. אי אלמוגים; 47. בהשאלה-כאשר; 49. מושבה בלנית לשעבר; 50. מנש; 53. שוחה, בור קטן; 54. מין קמח; 55. מכשיר חשמלי במכונית.

מאונך:

1. חלק הגוף; 2. פחד; 4. חוסר נימוס; 5. מרכז דתי; 6. נס הוא בכוכבים; 7. חתפלא; 9. קבוצ בארץ; 10. אף על פי; 11. מין פעמון; 12. חלק במכונה; 15. שלט; 16. מצייר עגול; 17. ענוותנות; 19. נימוסין; 20. אף; 21. חלאה; 22. נקודה בגליל; 24. פלטרין; 27. שכונה בתל-אביב; 28. פילוסוף גרמני; 30. ש מא (הפוך); 31. אתאיסט אינו מכיר בה; 33. תפקיד מילולי מובהק; 34. מין תחריט; 36. בטאון האגודים המקצועיים בריה"ם; 37. עמו של יתרו; 42. אינו בהיר; 43. צמח; 44. השתק; 45. אויב; 50. געיה הפוכה; 51. רגע.

למערכת אל-עלון

קצין ראשון יאיר ברק נשבה במערכה האחרונה תוך מילוי תפקידו בשרות צה"ל ונמצא במצרים.

לאחר השתדלות בצלב האדום שלחנו לו ב-19 ביוני 1967 חבילה בה היו: קפה, שוקולד, סיגריות, ווש-אנד-דריי, סוכריות וכד'.

לחבילה צורף מכתב ברכה מאת מנהל מחלקת המנגנון.

שמחנו מאוד לקבל את המכתב הרצ"ב המאשר את קבלת החבילה וכן המביע את תקוותו לחזור לארץ בקרוב.

מעל דפי האל-עלון אנו שולחים ליאיר ברק ברכה-להתראות בקרוב בארץ ובחברה.

רות ברב

Mgr. of Personnel Dept.,  
El Al  
Lod Airport

Dear Mr. Alexander!

Your letter and the parcel arrived here a couple of days ago.

Please be so kind to thank all people concerned.

I hope that our return to Israel is near.

Many thanks again,  
Yours, Barak

Cairo 4.7.1967



## "NEW LOOK"

Our fleet of Boeings is undergoing an extensive "new look" programme. The fleet will be given completely new interiors. The colour scheme consists of light-green carpeting, seats in sets of staggered red, blue and green, and a quiet grey-black wall design, in an intricate pattern, of the El Al symbols in English and Hebrew.

We are also investigating a silk-screen process which, if successful, will enable work on most of the fleet to be done in the El Al workshops, at Lod Airport.

The first two aircraft to be decorated were the new Boeing 320B's. These have received complete sets of seats.

The new seats fitted weigh only 72 lbs., as against the 92 lbs. of the previous seats. The seats have been integrated into a cabin interior which aims at transmitting the gaiety and friendliness of a sunny Mediterranean country.

The entire change of seats, and carpets, on the two airplanes took eight hours. Two aircraft will also receive entirely new panels from Boeing. The remaining five Boeings will receive a repaint job over the old interior design, a repetitive cubist-type picture of Tel Aviv and Jaffa.

## BURSTING FLOODGATES

*The following article appeared in a recent issue of "Flight International". It highlights an experience on Swissair but it could have been the spirit aboard almost any carrier.*

### EXODUS TO ISRAEL

Like floodgates bursting, a pent-up demand for transport to Israel, which had been frustrated during early stages of the Middle East war, filled every aircraft shortly after. "I made it via Zurich on a Swissair Coronado flight last Thursday", writes Robert Rodwell, now in Israel to report air aspects of war. On Wednesday, June 7, Tel Aviv Airport, which had been sporadically opened and closed since the outbreak of war on June 5 was pronounced open by Israeli military authorities in London. "The Jordanians, previously shelling it, have now been prevented from doing so", was the throw-away line used.

A booking via Swissair was easily obtained. I set off, sure that the reservation status was O.K. - the ticket said so. Confidence was, however, shattered at Zurich where a substantial number of travellers, including myself, were placed on the stand-by list, though we were all holding "reservation O.K." tickets. The Swissair staff were in complete confusion - some

travellers had been waiting at Orly and other airports 48 hours or more to start the Israel-bound leg. All strongly pressed their claims to particularly urgent consideration for any no-show seats - card-waving pressmen and Jews, mostly young, of many nationalities or Israeli students abandoning studies to hasten home.

"Here, take this, go to Gate 3 and I hope you're lucky", said a Swissair girl, handing me a boarding card. All pretence of organisation had gone. At Gate 3 there were a dozen or so people who had had similar treatment. A small crewbus came and the driver held up an indeterminate number of fingers. Courtesy was gone, rigger experience was more useful. The prize in this scrimmage was not the usual window seat, but any seat at all.

I made it into the bus and I made it out and up the steps among pack leaders, clutching my green boarding pass like a talisman. We entered the aircraft and cheers broke out - "Shalom, Shalom" rang out, for this was a joyous, jubilant crowd of passengers returning to Israel in a mood of national elation. After lunch, music and songs began. As I write this at the top of descent while approaching Tel Aviv, I have a sinking feeling of unease. In the chaos reigning at Zurich, I wonder, did my modest luggage fight through to the aircraft, too?

# HOW TO DESIGN JET AIRPORTS

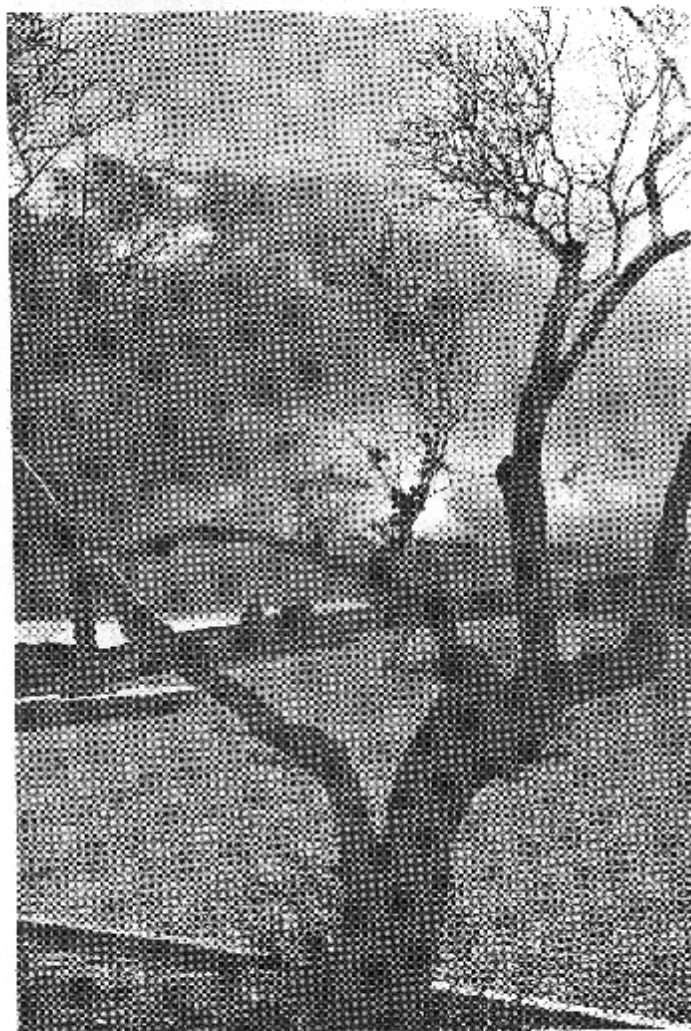
*This article is reprinted from "Aeroplane", the British aviation magazine. It was written by an El Al pilot, Capt. COLEMAN GOLDSTEIN. It seems to sum up all the sorrows of a pilot.*

1. First, locate a suitable swamp, city garbage disposal area or slightly submerged land.
2. Inaugurate proper meteorological studies to confirm that there will be sufficient probability of fog and industrial smoke to provide the pilots with their required quota of low visibility approaches.
3. Surround the perimeter with high tension lines, smoke stacks and water towers.
4. The runways are important and require much thought. Careful scrutiny of the various aircraft manufacturers' operating manuals will permit the airport designer to calculate the required runway lengths to the very last inch. The runway approach lights should be mounted on steel railroad ties deeply embedded in concrete; a precaution to ensure against the event that, if some airline pilot should aquaplane off the end of the runway on a wet and dreary night, the approach lights will not be demolished - also true of an aborted take-off. Position the runways to permit simultaneous use of two or more runways; and all aircraft taxiing to take-off or to the terminal should find it necessary to cross one or another of the active runways. Align the runways to permit all take-offs and approaches to be conducted directly over suburban housing developments; guaranteed to make the local citizens aviation-conscious and to inculcate in their breasts the desire to fly somewhere.
5. Taxi-ways are to be laid down in a bewildering and irregular pattern with numerous blind spots from the tower. Arrange that aircraft parking at the terminal execute tight and tricky manoeuvres and in the process blast adjacent aircraft as they are boarding passengers. With a little bit of luck one of them might be a competitor.
6. The architectural design of the terminal building is a reflection of the national culture and should cause strangers to wonder. Natives, also. Design it around the duty-free shop and don't forget Customs and immigration facilities if space permits.
7. Provide the longest runway with Category 3 ILS; but during times of high density traffic all approaches and landings should be PPI; fly alongside the town hall clock, right turn under the railroad bridge, left turn through the bedroom windows of the third house on the row; two miles separation and half-mile visibility and landing on the shortest runway to reduce taxiing before turn-off. And any pilot who successfully completes three approaches in a row is to be awarded The Blue Max.

-C.G.

# MY BEST PICTURE

*These two pictures of the Billy Rose Sculpture Garden, in Jerusalem, were taken by Mrs. D. Carmel, of the New York Insurance and Claims Department. Both pictures were taken with a Nikon Photomic F camera, with a 50 mm F. 2 lens, and using a medium yellow filter to emphasize the sky contrast. Film used was Ilford Panchromatic 35 mm.*





*Mertyn Frank*



*E. J. Brouwer*



*Jacob Gelwachs*



cidents have little to do with the traveller's security.

What does he think of living in Amsterdam. "It's like living in a museum," says Mr. Romberg.

"I am deeply pleased to have gotten this assignment. The public's attitude to Israel and Jews in general is extremely pleasant".

He referred to the case of the elderly boarder who lives above the El Al offices. For 10 days (during the crisis in Israel) the woman voluntarily cooked food for about 20 people who were working around the clock at the office.

During the crisis police had to control the crowds around the narrow office. People came down in their hundreds every day. Some left their bicycles in the office, asking our staff to sell these for the Israeli cause, others brought money or offered to donate their cars.

Between 80 - 150 Israelis waited around the office, trying to get back to Israel as quickly as possible. The problem often was to choose between essential freight and people, and when the Israelis learned that one airplane had left with freight and not them, a riot resulted.

All in all, the staff agree, it was an inspiring period.

## THE CHARTER DECISION

With the recent decision of the inter-Ministerial Committee on Aviation Matters, the charter controversy has at last been concluded. Most important of all was the decision to continue the charter ban on flights to Israel through 1970, which means in effect that the airline has several years in which to build a firm commercial base without having to contemplate possibilities of radical changes in aviation policies of the country.

The committee, which met to decide on the recommendations made in the Kokia report, agreed to three deviations in the present charter policy, but eliminated a fourth proposal. In effect, the existing aviation policy has been vindicated and the proposal for charter incentive flights has been discounted.

On the other side of the ledger student charters from Europe will now be permitted, authorised pilgrim charter organisers will continue arranging pilgrim charter flights on a status quo basis, and Scandinavia has been opened up to charter operations.

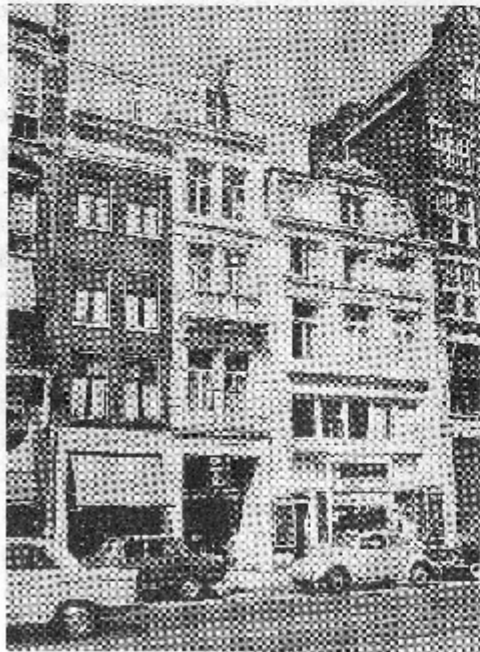
\*



# OUR "MINI - OFFICE"

About 3,000 Dutch people travel to Israel via El Al every year, but the Amsterdam office handles at least 10 times this amount of people who are in transit, reconfirm flights, and request flight information.

This is no mean feat, because El Al - Amsterdam can be called the queen of the mini-offices. Only 2.80 meters at its widest point, the office nevertheless



The "El Al office"

looks attractive and runs efficiently.

The attractiveness can be attributed to the efforts of Mr. George Him, who played a large part in the office's renovation in 1965, and turned it into a "lovely utilitarian establishment", says Merlyn Frank, who supplied us with much of this material.

The efficiency begins with the Representative for Holland, Mr. Klaus Romberg, and his staff. These include Merlyn, his secretary, the Station Manager Mr. Jaakov Gelbwachs, and the District Accountant, Mr. Victor Rolo.

Between them we learned that more and more students are travelling to Israel, that many Christians from the Netherlands make pilgrimages, that a large proportion of the travellers to Israel are Jews visiting relatives, and that more individuals travel today than ever before.

Mr. Romberg says that there have been hundreds of requests for new maps of Israel. Recently he conducted a successful agent's seminar, at which he outlined the tourist facilities offered in Israel, and emphasized that isolated border in-

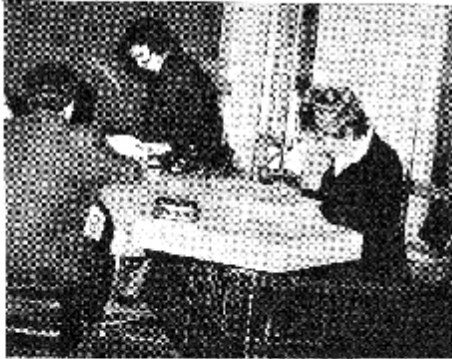


Mr. K. Romberg

תמצית המספרים:  
(השרד בתוניסיה ובאלג'יר)  
המשרד באיסטנבול הוקם ב-1953.  
הנוסעים מאיסטנבול לישראל הם  
ברובם יהודים מקומיים ותיירים  
אמריקאיים המסירים באירופה.  
לפני כשנה חודש המשרד הוא  
"מקור באותם של כל הישראלים  
הרואים אותו".  
כר עמי גובר העומד בראש המשרד  
והמטפס גם נציגו בתוניסיה כונה  
למשרדו בשנה 1965 והוא מוצא  
את עבודתו מענינה ומושכת.  
\*  
המשרד באמסטרדם, למרות מימדי  
הזעירים, מטפל בעילות ב-30,000  
איש. עובדי הסניף מוכרים שבספר  
התיירים הבאים מארצות השפלה  
בכללם גליינים עולה כדי שנה.  
בזמן הסתיו הייתה תמיכת  
ההולנדים בישראל בה גדולה  
שהמטרה נאלצה להשלים כדי  
בהתן להצטרף לפני המשרד.



Mr. Umit Damar & Mrs. Doganci



Miss T. Azaryad & Miss Z. Mitrani



Mr. Aharon Yeffet and  
Miss Leyla Sevil

Senior Reservations and Booking Clerk is Miss Toni Azaryad, who has been with El Al for more than 8 years.

Others at Istanbul office are: Mrs. Jenny Asseo and Miss Yamile Mitrani, both Reservations and Booking Clerks; Mrs. Lizet Asa, cashier, and the ground hostess, Miss Leyla Sevil.

In the interests of the better-looking members of El Al who may some day go there, we print

"FOLLOWING A DECISION TAKEN BY THE MALAGASY GOVERNMENT, MINI-SKIRTS HAVE BEEN BANNED IN THE TERRITORY OF MADAGASCAR AND A SENTENCE OF 10 DAYS IMPRISONMENT HAS ALREADY BEEN PASSED ON LADIES WHO HAVE OVERLOOKED THIS RULING STOP STRICT CHECKING IS ENFORCED BOTH ON ARRIVAL AND DEPARTURE AND EVEN IN THE TRANSIT LOUNGE OF TANANARIVE AIRPORT STOP THE LENGTH OF THE SKIRT SHOULD COVER HALF THE KNEE STOP THIS IS APPLICABLE TO ALL WOMEN ABOVE THE AGE OF 10 YEARS".

this cable which we received from East Africa. Ladies, please read carefully!

## "PLANE TALK"

This one comes from our Teheran office. A local came in one day to ask about the price of a kilo of freight from Teheran to Tel Aviv. He asked: "And how much will I have to pay for a ticket?" He did a quick calculation, and then began to shout: "Why are you cheating me -- I only weigh 60 kilos".

\*

Jaacov Riesenber, who returned from Tokyo, has this advice to give anyone who will be going there. "If you get into a taxi, give the driver an address, and he says 'O.K.' - you can relax. He knows where it is. But if the driver nods and says 'Yes, Yee', leave the taxi and go back to your hotel immediately. He does not know the address".

It seems that Jaacov came across a taxi driver who didn't want to hurt his feeling by telling him he didn't know the street asked for. He took Jaacov on a tour of the city, and left him stranded somewhere.

\*

Widely reported in the American press was this little item:

LONDON (UPI) - A piece of luggage reported missing last month on a Middle East Airline plane turned up Sunday. Its label had a lot to say. "Captured by El Al Israeli Airlines Ltd., in June, 1967", read the tag.

*In the past we have concentrated on some of our larger offices in our network. In this issue we present stories on two of our smaller offices; in Amsterdam (see page 22), and in Istanbul.*

Ask any one of the 11 El Al employees in Istanbul to tell you about the city. He will probably say: "Istanbul is considered to be one of the 6 most beautiful cities in the world".

The above statement is official, and any unbeliever who walks around this city of the 99 mosques and the Bosphorus will be converted.

El Al opened its office in 1953. Just over a year ago the El Al office at Cumhuriyet Cadd. 187 was refurbished and gained a great deal in attractiveness and importance.

Traffic from Istanbul to Tel-Aviv mainly consists of Jewish passengers on their way to Israel to visit relatives, and



*Our office in Istanbul is situated in the centre for all foreign airline companies*

tourists who come first from United States and Europe, and then continue to Israel. There are 35,000 Jews in Turkey, with about 30,000 living in Istanbul. The remainder are apportioned between Izmir and Ankara.

However, we are told by Mr. Umit Damar, Sales Representative who supplied us with material for this article, traffic is considered to be "one-sided". This is because most individuals or groups take their trips direct from New York to Tel Aviv, and then begin their European tour TLV/IST/ATH, etc.

"The trend is to stay for two nights and three days in Istanbul, before continuing their journey", he says. Heaviest traffic is during summer, from Tel Aviv to Istanbul.

Heading the Istanbul office as Company Representative for Turkey is Mr. Ami Goffer, a young Tel Avivite, who joined El Al in 1958, after finishing 7 years of studies abroad. While in the company he has served (at Lod Airport) in traffic, and at the Israel branch in the following departments - reservations, agents department, ticketing, in charge of Dan and Sheraton hotel offices, and sales promotion work, where he covered hotels, agents out of town, and

## EL AL - ISTANBUL



*Mr. Ami Goffer*

sales development. In 1965 he was appointed to his present job, of which he says "it is interesting and intriguing. I never imagined quite how many factors are involved in the operation of a Branch".

Station Manager in Istanbul is Mr. Aharon Yeffet, who was appointed to this post this year, after serving as Supervisor Traffic at Lod Airport.

Two long serving employees are Mr. Ya'acov Hayon and Mr. Solomon Solomon. Mr. Hayon has been with El Al for 16 years, and Istanbul is his second posting as Technical Representative. Mr. Solomon Solomon, District Accountant for Turkey, has been with El Al for 17 years. He was head of Budget Section at Head Office prior to his posting to Istanbul in 1965.



# NEW COMMERCIAL HEAD

After a 9-year absence Jerry Shrem has come home. Shrem, who was El Al's Representative for Italy for three years and then Representative for France for six years, has returned to the hectic life of head office in the position of acting-Head of Commercial Division.

One of the real old-timers in the company and a member of El Al since our first official flight in 1949, Shrem has really come home in the broadest and truest sense. He is an eighth generation Israeli, and the broad smile on his face seems to indicate that despite the



harassments and difficulties which he is facing, he is more than a little pleased to be here.

He moves into his position at a time when the company is struggling to maintain its commercial viability and to exploit the new situations that have occurred as a result of the 6-day war, in a fashion that would guarantee the future growth of the company.

Since he alighted from the aircraft from France he has been besieged by such significant problems as the charter controversy, the official company reactions to the Kokia recommendations, the question of capitalizing our new pilgrim interest, etc. To all these problems he brings a warm smile and an unflustered personality.

There seems to be almost no one, either in Israel or abroad, that Jerry Shrem does not know personally, and there seems to be no problem, no matter how onerous, that diminishes his optimistic approach to the job at hand.

Shrem is truly a good example of the many-faceted El Al employee. In addition to his

9-year stint overseas, he was Head of the Israel branch for 10 years, and has been in the aviation business for 31 of his 47 years. He began his aviation career as secretary to the Aviation Club in Jerusalem, where he was born, and worked with BOAC prior to his employment with El Al. As soon as he heard that an Israel civil carrier was being established, he knew that his place would be with El Al.

Shrem remembers the periods both before and during the 6-day war as a time when all employees working under him in France were united as a single, selfless body, with only one goal in mind - strengthening the Israeli nation and preserving its air link with the rest of the world. He asks that we take this opportunity for him to express his deep thanks to the men and women working under the El Al banner in France, who contributed so much during that trying period.

Shrem, married and with two children, is a deeply devout man. Those of us who have visited France in the past, and had the opportunity to spend a Friday evening with him and his family, were treated to a liturgy which can only be described as beautiful.

We wish him well in his new position.

-A.S.



# MESSAGE FROM THE PRESIDENT

On assuming my duties as President of EL AL, I wish to summarise some of the main problems which the company faces.

For many years, as vice president - commercial to the President, I had the pleasure and privilege of working closely with Gen. E. Ben-Arzi, former Chairman of the Board of Directors, and Mr. Shlomo Lahat, former President. I assumed my new tasks with feelings mixed with sorrow because the energy, intelligence and capability of the ex-President and ex-Chairman would not be available during the difficult and challenging periods which we face.

EL AL was recently put to the test during the Six-Day War. The company proved its ability to fulfil its aim and its national role and to serve the country not only in days of peace, but to become part of the defence structure in days of war, and to carry out a vital task through its knowledge, experience, and its contacts with the public. The fulfilment of this task stands to the credit of all the employees, and to its success every one of us gave the best of his capabilities and efforts.

EL AL is facing a difficult period in its history. From the point of view of its short range activities, there will be a need for special efforts in order to defray its losses of income which El Al suffered as a result of the war and

the period of vigilance before it. In order to overcome the gap which was created between the volume of income and the level of expenses of the company there will be a need for extreme measures on parallel planes: we will have to increase the income for the rest of the fiscal year above the predicted volume for this period, and at the same time we have to achieve maximum economy of expenses.

Challenges and important decisions in various spheres of activities in the company face us, especially in deciding on our equipment requirements for the future, the route network, and various policies. El Al must move with the rhythm of the swift technological advances in aviation. It is vital to ensure that every fiscal year will end with a balance or with a profit, as the viability and economic independence of the company are the foundation and security for its development and growth.

I personally look to everyone of you to do his best, within the framework of communal effort, for the advancement of the company and the tasks facing it.

I should like to take this opportunity now to wish you all and your families, wherever you are located in the El Al network, my warmest regards and best wishes for a happy New Year.

M. BEN-ARI



## EDITORIAL

Since the last issue of the El Alon, the company has seen tremendous changes. We have, with much regret, said goodbye to Gen. Ben-Arzi and Mr. Shlomo Lahat, two men who have, with merit, guided El Al through some of its most difficult years. Mr. Lahat took a personal interest in the El Alon, which was revived in 1965, and he encouraged the Editorial Board to throw open its pages to the views and opinions of all the employees. (This policy will, of course, continue under the new management). We are utilizing the inside covers of this issue to present several pictorial highlights of their careers in El Al.

We welcome as the new President of the company Mr. Mordechai Ben-Ari, a man well-known in El Al and on the international aviation scene. We invite our readers to see the story about Mr. Ben-Ari on page 14. We need hardly say that the Editorial Board, together with the rest of the employees of the airline, are squarely behind the new company President and wish him well in his new appointment.

We take this opportunity, in conclusion, to wish all El Al employees and their families a healthy and prosperous New Year.

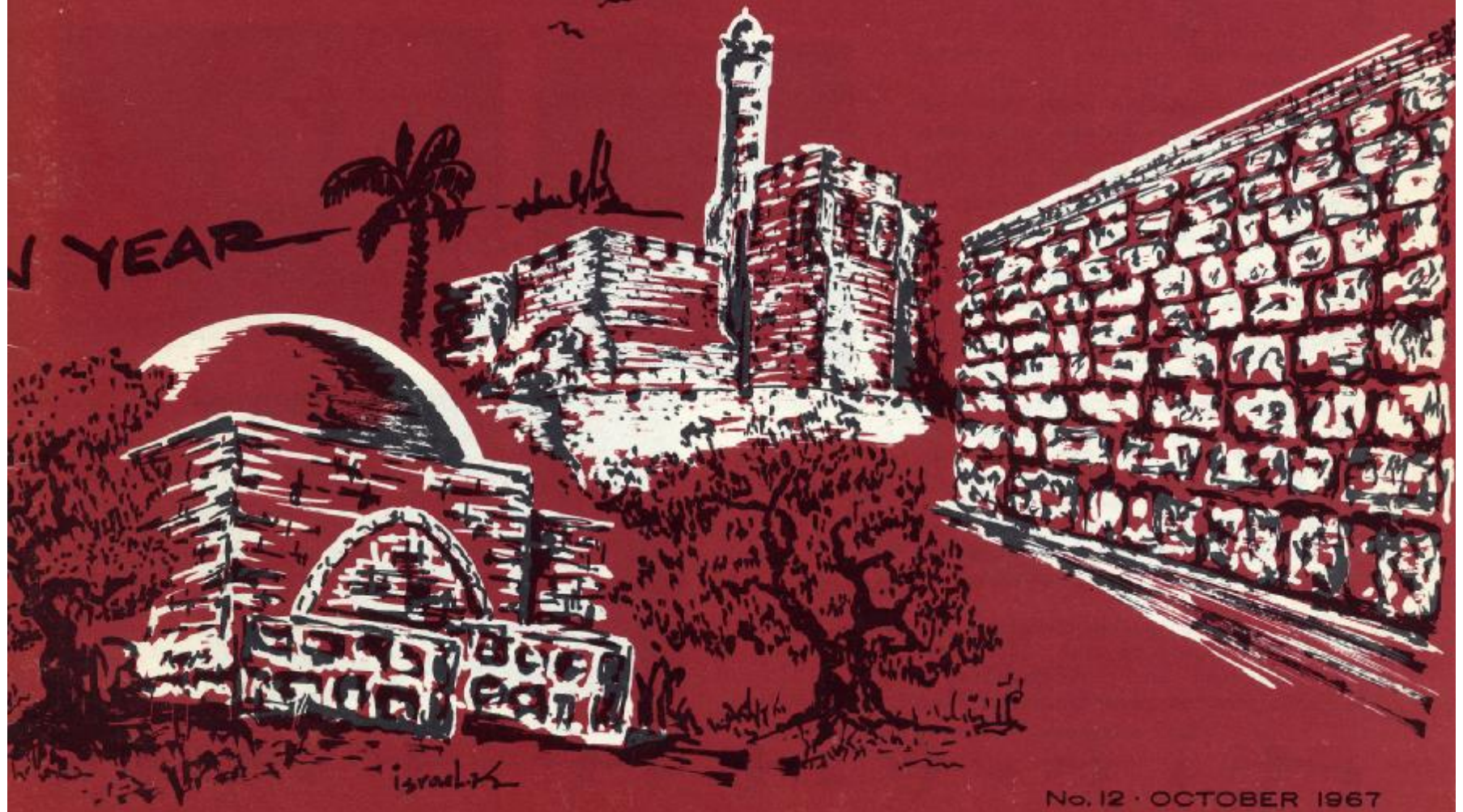




**EL  
AL**

**on**

BULLETIN OF EL AL ISRAEL AIRLINES



No. 12 · OCTOBER 1967