



בטאון אל על וחיבי אויר לישראל



גליון מס' 10 פברואר 1967





# דבר המנהל הכללי

וכן נלייה טפורטים יותר, אף כי מטוס זה מהווה עובדה בחיי התעופה. נרשום לפנינו כי שניים ממטוסים אלה, יחד עם חלקי חילוף וציוד עזר, מחייבים השקעה בסדר גודל שווה להשקעותינו בכל ציימטוסינו הקיים... ולאחר זאת מופיעים באופק המטוסים העל־קוליים האמריקאיים, שייהפכו אף הם בעתיד הנראה לעין למציאות טכנית. שני מטוסים כאלה, שעליהם רכשנו זכות אופציה, יחייבו השקעה כוללת שתעלה על 200 מיליון ל"י. אלה טכומים גדולים מאד, אך מחוייבי המציאות בעולם שבו קיימת תחרות המכתיבה לנו להתאים עצמנו לשינויים הטכנולוגיים, אם ברצוננו לעמוד בה. נשאל את עצמנו, מה משמעותה של מציאות זו במישור של כל עובד בחברה, ומה שומה עלינו לעשות יחדיו כדי להצטרף בטרם אשיב על שאלות אלה, עלי לציין כי חברת אל על הינה בריאה. ציפיותיה לעתיד הינן טובות. על אף הבעיות שצויינו לעיל, מובטחני כי החברה מסוגלת לעמוד באתגרים ולהתגבר עליהם.

הנני מאמין בעתידה של ישראל כמרכז תיירות עולמי וכי אל על תתרום רבות להתפתחות זו ותצא נשכרת ממנה. עלינו לנקוט בגישה חדשה כדי להשיג את היעדים שהצבנו לעצמנו. חייבים אנו להיות יותר יעילים. לבצע נכון בפעם הראשונה. לייצר יותר ובפחות הוצאות. ואם צריך לשם כך לשנות הרגלי עבודה - נעשה זאת. עשיית דברים בדרך מסויימת זמן רב, אינה סיבה לא לשנות דרך זו, אם המציאות החדשה מחייבת זאת.

בטוח אני כי בכוחות משותפים וברוח הצוות שהשכלנו לפתח עד כה, נוכל ונשיג את כל מטרותינו.

שלמה להט

אל על עומדת בחדשים הקרובים בפני מספר אתגרים רציניים - אתגרים שנוכל להסרק ע"י המאמצים המשותפים של כל אחד מעובדי החברה. תהליך של נסיגה כלכלית עובר עתה על מספר ארצות: הממלכה המאוחדת, ארצות סקנדינביה, גרמניה, בעוד שבישראל נמשכת מדיניות המיתון.

למרבית האנשים מהווה התיירות מעין מצרך מותרות, הנפגע ראשונה, עת נדרשים להדק את החגורה. הממלכה המאוחדת צמצמה את סכום המטבע הזר המותר להוצאה ע"י אזרחיה לצרכי תיירות בחו"ל ל-£ 50 בלבד. גורמים אלה אף כי בני־חלוף הם, מחייבים מאמץ מירבי וכושר המצאה מצדנו, על־מנת להתגבר עליהם.

קיימים גם תנאים חדשים ברייקיימא שעלינו ללמוד לחיות עמם - הנובעים מההזלות בתעריפי הטיסות בעולם. חברתנו הייתה אחת החלוצות של הוזלות במחירי הנסיעה, בזיקה לפיתוח תנועת התיירות לישראל. אולם, פירושו של הוזלות אלה שעלינו לייצר הרבה יותר, לשם שמירה על מעמדנו הכלכלי. תוך שנים ספורות ירדו המחירים בין ניו־יורק לישראל מ-900 \$ בקרוב למחיר הקבוצתי של 535 \$ שהינו יחיל כל השנה ומחיר 399 \$ שתוקפו חל משך החורף. הוזלה זו פותחת בפני חברות התעופה הסדירות רבדים חדשים של תנועה אוירית, אך מורידה את הכנסתנו מכל נוסע. על־מנת לעמוד במצב זה, תוך שמירה על שלמותנו, עלינו לכוון את מחשבתנו לדפוסי ארגון ושיווק חדשים המותאמים לתנאים המשתנים בשווקינו.

אנו עומדים גם, בעתיד הקרוב, בפני הכרעות מרחיקות־לכת על אודות ציוד החברה. החלטנו לדחות החלטתנו בדבר רכישת מטוס הענק 747, עד אשר יתקבלו נתונים טכניים



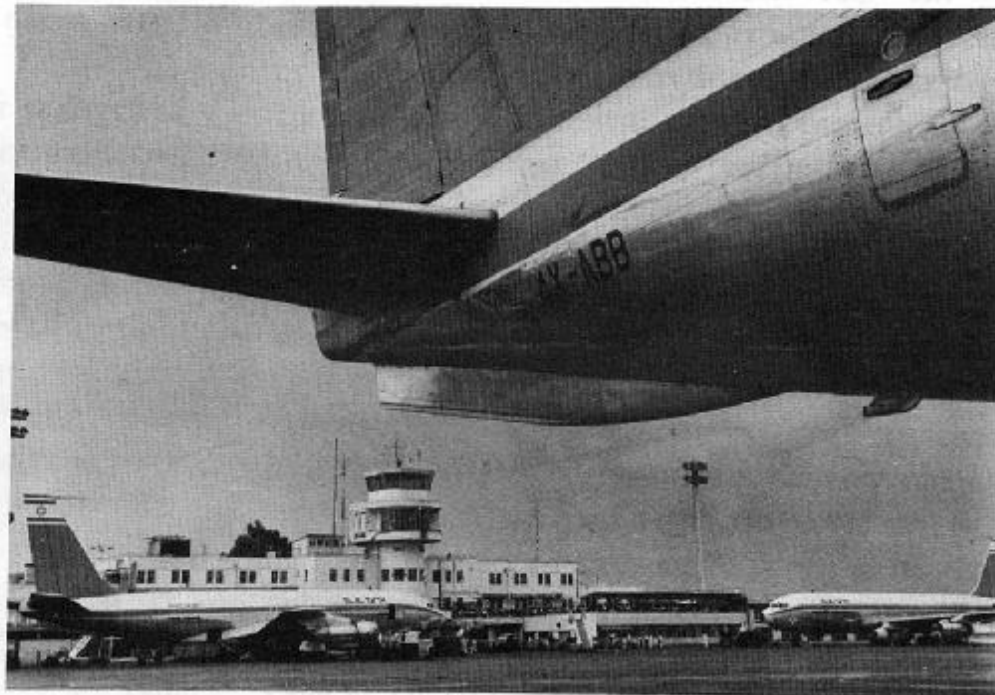
## פיתוח נמל התעופה בלוד

התחזיות שערכו גורמי תעופה בינלאומיים ומקומיים מצביעות על כך כי בעשור הבא יושלש כנראה מספר הנוסעים שיעברו בנמל לוד, וכמות המטענים בנתיבי האויר תגדל פי-עשרה. יש להניח, כי תקופה של שלום, רווחה כלכלית והתפתחות טכנולוגית, יאמתו תחזית זו. מסתבר כי במערך התעופה האזרחית הבינלאומית, קיימת חוליה חלשה אחת וחוליה זו היא נמלי התעופה.

עתיד התובלה האזרחית האווירית יהיה תלוי במידה ניכרת במאמצים שייעשו על הקרקע להתאמת נמלי התעופה לתנועה האווירית החזויה, ומאמצים אלה יהיו קשורים בהשקעות ענק, שיעלו לאין ערוך על ההשקעות במטוסים החדשים. נמל התעופה הבינלאומי של ישראל אינו יוצא מכלל זה, וכל פיגור

בפיתוחו עלול להגביל את התנועה האווירית ואף לצמצמה. אי לכך, כיוון שפיתוח נמל לוד קשור בהבטחת בסיס קרקעי יעיל לחברת התעופה הלאומית בפרט (ולחברות התעופה הפוקדות את הארץ בכלל), ערך המהנדס הראשי של שדות התעופה בארץ, מר י. ורדי, יחד עם עוזריו, תכנית יאב לפיתוח הנמל. תכנית זו הוגשה כבר לשר התחבורה לעיון, והוא יקבע אם לקבל תכנית זו או תכנית אחרת, שהוכנה ע"י מר ב. ארד, שיחד עם צוות מתכנן הגיש אף הוא תכנית יאב לפיתוח הנמל.

כיום יודעים אנו כי בנמל התעופה בלוד, בבית הנתביבות ובמתקנים האחרים נעשית עבודה זמנית שניתן לכנותה "טלאי-טלאי" כדי להגיע לפחות לפתרון זמני. מר ורדי קובע, כי דרך זו הנהוגה מזה שנים בנמל, אינה רציונלית מבחינה כלכלית ותפעולית כאחת. הוא מגיע למספר עקרונות, שעליהם יש להשתית את פיתוח הנמל בשנים 1980-1987. עקרונות אלה הם: הבטחת שני מסלולים פעילים בהקדם האפשרי. בתוך כך ייכלל מסלול חדש לגמרי, המסלול ה"שקט", באורך של 12 אלף רגל. אולם מסלול יקר זה (שיעלה 30 מיליון ל"י) ניתן לדחות את סלילתו עד 1972, כדי שיהיה מוכן לקראת הכנסת מטוסים עליקוליים לשירות בשנת 1975.



בנין הטרמינל הנוכחי בנמל התעופה לוד

לעומת זאת יש לגשת מיד להארכת המסלול הראשי עד ל-12 אלף רגל. כמו־כן, יש להתחיל מיד בפיתוח בית־הנתיבות הקיים; על־מנת להתאימו לצרכי התנועה האוירית החזויה לשנים הבאות - עד 1980.

תכנית־אב זו של פיתוח הנמל יש לבצע ב־3 שלבים, כלומר תחילה יש לשפץ ולחזק את המסלול השני שבנמל, המקביל למסלול הראשי, ולהתאימו במסלול חליפי (אלטרנטיבי) למסלול הראשי. בשלב א' ייסלל מסלול הסעה לפינוי מטוסים, ופיתוח איזור בית־הנתיבות הקיים. שלב ב' יכלול סלילת מסלול חדש 26 - 08 ומסלול ההסעה הדרוש, פיתוח עמדות חנייה נוספות למטוסים ותכנון איזור בית־נתיבות חדש. השלב האחרון בתכנית זו יהיה: הקמת איזור בית־הנתיבות החדש והתאמת המתקנים הקיימים באיזור לצרכים החדשים, במסגרת פיתוחו של הנמל. מר ורדי טוען כי הצעת ביצוע התכנית בשלבים הודרכה, בין היתר, גם על־ידי התכנית הכלכלית של הממשלה שאחת ממגמותיה העיקריות היא מיתון ההשקעות לצרכי פיתוח.

אולם, אם בתכנית־האב הועלו הצעות לביצוע בשנים הבאות, רואה מר ורדי מספר נקודות עיקריות שיש לבצען מיד: הארכת מסלול 30 - 12 עד ל־12 אלף רגל כדי לאפשר לאל על טיסות ישירות

מלוד לניו־יורק, שיפור מסלול 29-11 והארכתו עד כ־10 אלפים רגל כדי שישמש מסלול חליפי בשעת הצורך, ולאשר תכנון מסלול חדש, הוא המסלול "השקט" באורך של 12 אלף רגל. המסלול "השקט" ייסלל לקראת העידן העל־קולי, וימנע כניסת מטוסים מעל איזורים בנויים.

מסתבר כי אחת הנקודות העיקריות בפיתוח נמל תעופה מודרני היא שאלת המסלולים. מר ורדי קובע כי לנמל התעופה דרושים שני מסלולים פעילים, לכל מקרה שאחד מן השניים יוצא מכלל פעולה בשל תקלה זו או אחרת. לפחות אחד מן השניים חייב להיות בעל אורך שיאפשר ניצול מלא של המטוסים המופעלים ע"י אל על, כגון "בואינג" 707-320 ובאם תתקבל החלטה - אף "בואינג" 747, שיפקדו את הנמל החל ב־1970. המסלול הראשי חייב להיות "שקט" וישמש בעתיד את המטוסים העל־קוליים. יש לציין כי מסלול זה יכול להיות מוכן לפעולה רק ב־1975 ואין צורך למהר ולהשקיע בו כספים כבר כעת.

בעית המיבנים הקיימים בנמל הסרידו לא מעט את מתכנני תכנית־האב. מסתבר כי הגדלת מספר הנוסעים וכמות המטען שיועברו באויר בשנים הקרובות, יגרמו לשינויים רבים בשיטות התפעול, תהליכי המכס והמשטרה וסדרי התחבורה

בבית־הנתיבות. משגם כן חשוב להתאים את נמל התעופה בלוד לצרכי ההווה והעתיד. אמנם, יש כבר כעת לגשת לתכנון בית־נתיבות חדש, אך גם תכנון כזה עשוי להימשך שנתיים או יותר. בינתיים יש להשקיע מאמצים להתאמת איזור בית־הנתיבות הקיים לדרישות התנועה האוירית של 1967-1980.

מתברר כי בפיתוח איזור בית־הנתיבות הקיים הושקעו בשנים 1955/66 כ־30 מיליון לירות. לפי ההצעה הנוכחית ישמש איזור זה בעתיד מרכז מינהלי ומסחרי של איזור בית־הנתיבות הכולל של הנמל. כאן יהיה בשנים הבאות בית־נתיבות למטענים, תחנה לתעופה הפנים־ארצית, בסיס לחברת אל על, מתקנים של יתר חברות התעופה, משרדים ועוד. לפיכך, סבור המהנדס ורדי כי אין להתיחס להשקעות הנעשות כעת בבנין זה כלהשקעות לצורך תקופת מעבר בלבד. בינתיים מוצע שבית־הנתיבות הקיים יוגדל וישמש את הנוסעים היוצאים בלבד, ואילו לצרכי כניסת נוסעים ייבנה בית־נתיבות חדש.

אשר לבניית בית־נתיבות חדש, הרי מדובר שיוחל בבנינו ב־1975 והוא יושלם 5 שנים לאחר מכן. אז אפשר יהיה להשתמש בחלקו המזרחי של בית־הנתיבות הקיים לחניית מטוסים (ברחבה שלידו) לצרכי התעופה הפנים־ארצית, (המשך בעמ' 16)

## מונולוג של שומריה שבתאי

מערכת ה"אל-עלון" החליטה לראיין הפעם את שומריה שבתאי, כי היא נמנית על אותן ציבור עובדות שעברו קשת מגוונת של תפקידים. אך תכונה נוספת של שומריה שמשכה את התענינותנו בה, הינה החמימות האנושית שהיא מקרינה בכל אחד מהתפקידים שהיא ממלאת. אם להשתמש בלשון מליצית: "בימים טרופים אלה...". כאשר חיוך מלבב הינו מצרך חיוני, סברנו כי פרסום ההוריה של שומריה, יוסיף מימד של חום לגליון זה.

הקברניט הישראלי הראשון, אורי ברייר "נעים להיזכר בהשקת הכוסיות שהורמו לחיילי לכבוד המאורע. כן" היתה זו תקופה מהנה ומלאת ענין בעבודה.... לאחר מכן עברתי לעבוד כדיילת אויר. קצרה היריעה מלהכיל את כל החוויות



חיוכה המלבב של שומריה

... אכן, מנסה אני לשחזר את צעדי הראשוניים בחברת אל על. איתרע מזלי וראשית תפקידי בחברה, היה לעבוד במחיצתו של מר יואל פלגי, אשר שימש אז כסגן מנהל החברה וריכז בידיו את כלהחלק המכני והמבצעי של החברה.... על אף העובדה שלא היה לי כל מושג בעניני חברת תעופה, הרי משרתי כמזכירתו של מר פלגי נתנה לי ידע ומושג רב, מה טומנת בחובה חברת תעופה.... היו אלה ימים שבהם היתה החברה עדיין בחיתוליה. מטוס הקונסט" ליישן נחשב אז כאחד מהחדשים ביותר והיינו מלאי גאווה על כי בצי חברתנו נמנים אף מטוסים אלה.

צוות האויר ואף צוות הטכנאים היו מורכבים מעובדים זרים. ומה גדולה היתה אז השמחה והגאווה, בכל מקרה שמכונאי או טכנאי ישראלי הוסמך למפל במטוס באופן עצמאי. גדולה היתה התרגשותנו במיוחד, שעה שהוסמך

והרשמים של אותה תקופה. אנסה להעלות רק מספר קטן של "קוריוזים" מאותם ימים - :

על אותה טיסה שבה היה חוסר בדיילים מפאת מחלה ואחד מעובדי החברה שטס בה, נתבקש לעזור. אחת מהנוסעות בקשה ממנו צמר גפן לאזניים וכן כרית. לאחר דקות ספורות הוא הופיע כשבידיו מגש גדול, עליו מונחת צלחת המכילה חתיכת צמר גפן קטנה, ולאחר מכן נחפו לחפש אחר כרית. כשזו לא היתה בנמצא, העף מבט סביבו, וכשהבחין בנוסע שנס שנת ישרים בליווית נחירות עמוקות, לא היסס זמן רב ומשך את הכרית מתחת לראשו במומחיות רבה מבלי להעירו. בצעדים קלים ופזיזים רץ לקראת הנוסעת המאושרת שזכתה בכל משאלות ליבה....

נוכרת שומריה באותו נוסע צרפתי שפנה לדיילת הבכירה בטיסה בזו הלשון:

"*Hostess, please I want water closet*" והדיילת שנודעה כזריזה ומצמינת בעבודתה, לא שמעה את סיום המשפט ואצה רצה והביאה לו כוס מים. לתדהמתה, הוא הניד ראשו בשלילה ואמר:

"*No, no, Hostess, I don't want to take water, I want to give water..*"

ובאותה טיסה עם משה שרת ז"ל, אשר בשעות הקטנות של הלילה, פנה אלי ושאלני באם ידוע לי שיר השירים, וכל זאת כדי ללמדני שהמלה רדיד, פירושה

מספר מילים על אותה תקופה יפה במשרדנו שם, וזאת הודות ליחסו החם והאנושי של מנהל מח' הנוסעים, מר צבי רדליץ וכן כל הבנות המועסקות שם. כמזכרת אני נושאת על ידי את הצמיד עם לוחית הזהב, המכילה את שמות כל עובדי המחלקה שם, שניתן לי כתשורה עליידם בעת סיימי את תפקידי שם.

כעת, כשחזרתי שוב לסניף ישראל, אין לי ספק כי אף כאן אהנה מאותה אווירה חמימה ולבבית בין העובדים וכי נמשיך לטפל בנוסעינו ביעילות ובמסירות וגם (למה לא) באהבה.....

### מבצע אדיבות בדרכים

ע"י

### המועצה הלאומית למניעת תאונות

מר שמעון קוסובסקי, המכהן כקצין בטיחות במחלקת התחבורה, הודיע כי ארבעה נהגים מהמחלקה זכו-בציון ובפרס, כנהגים אדיבים לשנת 1966.

שמות הנהגים הם:

שרגא רוטמן      שמעוני לוציאן  
ברוך מרק      אברהם גרייפנר

כן ירבו !!!



דני קיי בחיך רגוע מנציח את הנאתו עם סיום הטיסה.

"Is there any room on your flight to Johannesburg?"

הטובד, שאמנם ידע את עבודתו כהלכה, אך לא הצטיין עדיין באנגלית, הנמיך את ראשו ובלחש פנה אלי ואמר: "מה דעתך על ה"אהבל" הזה, בקושי אפשר למצוא כסא על הטיסה הזאת והוא רוצה חדר".....

זה לי זמן קצר מאז חזרתי מניו-יורק בה עבדתי באותו תפקיד במשרדנו אשר ב"רוקפלר פלזה", משך שנתיים. אינני יכולה לסיים את דברי, מבלי להוסיף

צעף, והמילה כרוז אינה אלא הדייל המכריז על הטיסה.

היו טיסות מיגעות וארוכות, שביניהן אפשר להזכיר את אותה טיסה אשר בין נוסעיה נמנו 6 תינוקות שנש לחו לאימוץ מיוון לארה"ב, ללא ליווי. היו טיסות מהנות, כשנתקלתי באישים ידועי שם, כגון: ארתור רובינשטיין, אוטו פרמינגר, דני קיי ועוד. בסיכום, היתה זו תקופה רבת־שמם ומרתקת.

עם סיימי את עבודתי כדיילת, עברתי לסניף ישראל כפקידת מכירות, שנתנה לי אפשרות להמשיך ולקיים את חקשר החי עם הנוסעים. אף במקום עבודה זה לא חסרים סיפורים מבדחים. לדוגמה, אותה אשה אשר באה כדי להאריך תוקף כרטיס קבוצתי שפג תוקפו, וכשנאמר לה כי בהתאם להוראות י.א.מ.א. לא ניתן הדבר לביצוע, השיבה ביוהרה ובביטחה: "מי זה מר יאטא? אני מכירה את מר בן־ארצי וכן יש לי מהלכים אצל מה להט, כך שבטוחני כי אף את מר יאטא אוכל לשכנע בנידון".

גם באופי עבודה זו יש מתח רב, אך מדי פעם בפעם מצליחים להפיגו, בעזרת הנוסעים כמובן וכן בעזרת רוח הצוות הקיימת בין העובדים. יותר מכל צוחקת אני לזכר אותה אפיזודה, אשר קרתה בשיא העונה "כשנוסע מדרום־אפריקה פנה לאחד העובדים אשר ישב לידי ובאנגלית צחה שאל:



לואי אן, הכין משקה רבי־כח, אשר איפשר לו להתרומם מעלה. באחת מטיסות אלה נפל הבקבוק שהכיל את המשקה לאחת החצרות, וכאשר החיות טעמו מהמשקה אשר ניתז מטה, התרוממו אף הן כלפי מעלה.

למעשה, האגדה הנפוצה ביותר היא זו של דידלוס ואיקרוס, אב ובן יוונים, אשר התהדרו בכנפיים של נוצות ושעווה. הטיסה שלהם הסתיימה באסון, כשאיקרוס טס קרוב מדי לשמש וכנפיו השעווה שלו נמסו.

יתכן וכמה מאגדות אלה היו יותר מאשר "הפלגות דמיוניות" באויר. תחנת הרוח, חלוץ ואבי המדחף, היה בשימוש ברומא והסינים העיפו עפיפונים לפני למעלה מ־3,000 שנה. מלומדים תוהים עדיין על כתבים המתארים טיסה של יונה עשויה מעץ, אשר "הופעלה והועפה ע"י אויר סמוי ודחוס בתוכה", שהוכנה ע"י היווני ארכיטס לפני 2,100 שנה. לגאונותו של אדם אחד נותרה הזכות להשתמש בדמיונו, בכדי להמציא אמצעים מעשיים לטיסת האדם. כאשר לאונרדו דה־וינצ'י נפטר בשנת 1519, הוא השאיר מאחוריו 150 תרשימים מפורטים של מכונות מעופפות, כולל מצנח, הליקופטר, כנפיים מעופפות ועוד. לרוע המזל נשכח אוצר זה במשך 300 שנה, בו בזמן שהאדם נאבק בבעיות אחרת.



לנשום אותו. אך הוא ידע כי יש בו תוכן; הוא ראה כי האויר מניע עננים, מניד את המים ואף עוקר עצים. הוא עקב אחר עשן המיתמר כלפי מעלה, הנחית את אלתו (Boomerang) וידה את חיצו. כבר אז חזה את התופעות אשר ביום מן הימים ינצלן לשליטתו באויר - ריחוף עצמים הקלים במשקלם מן האויר, הלחץ נגד משטחי כנפיים והשפעת הגומלין של דחיפה. צפורים היוו מקור מתמיד להשראה עבורו. כמוהם רצה האדם להתרומם ולהימלט מבעיותיו. אולם הזמן דחק ואכזבותיו הלכו וגברו בו. דמיונו החל למלא את החלל בשדים, דרקונים, מרבדיט ומרכבות מעופפים. לפולקלור של כל תרבויות העמים סיפורים אודות טיסות לרקיע. בימי פרס העתיקה סברו כי למלך פרס, קיי קאווס, היה כסא מלכות מעופף, אשר נתמך לגובה ע"י ארבעה נשרים כבולים ורעבים, המנסיים לחטוף נחתי בשר, הנמצאים כמעט בטווח תפישתם. הסיני,

אנו פותחים בסידרת סיפורים על תעופה, כתובים ע"י כתב טכני של אל על, מר סלו פיש. סידרות אלה באות כדי לציין את אבני הדרך בפיתוח התעופה מאז ימיה הראשונים, כשהאדם הזה עדיין אודות טיסה ועד ימינו אלה.

#### חלק 1 - אגדה

עוד בשחר ימיו הורגל האדם להלך על הקרקע, זקוף־קומה. במאמציו לחקור את היס, למד האדם לשחות, כשהוא קופץ למים ומניע את ידיו ורגליו, תחילה ללא ישע, עד אשר עולה בידו לנשום ולצוף על פני המים.

אולם בגדר חלומו היה לרחף באויר. רק לאחרונה מסוגל היה לשחרר עצמו מן הכבלים ולהתעופף לרקיע. בזאת הצליח האדם במידה רבה מזאת שחלם אף בחלומותיו הנועזים ביותר, ומעידות על כך ה"עקבות" הממלאות את החלל. בראשית ימיו, כל אשר ידע האדם לעשות עם האויר הסובב אותו, היה



# פעולות ספורט ותרבות

מאת: יואל הלל

תחרות כדור-עף אלי-על - פינאייר

נבחרת הכדור-עף של החברה המתאמנת, משחקת ומתחרה זו השנה השלישית במסגרת "הליגה למקומות עבודה" בארץ, התמודדה ב-17 בדצמבר 1966 בהלסינקי, בירת פינלנד, עם נבחרת הכדור-עף של "פינאייר" חברת התעופה הלאומית של פינלנד.

קבוצת הכדור-עף נבחרה לייצג את החברה בתחרויות במסגרת א.ס.י.א. בזכות מסירותם, התמדתם והשגיהם של חברי הקבוצה, שבמשך שנתיים לא החסירו אף משחק וייצגו בכבוד את החברה.

בהתאם לתכנית מפורטת שעובדה מראש, עמדה הקבוצה לצאת ללונדון ביום ששי, 16 בדצמבר (ברגע האחרון העדיפו חבריה לצאת יום קודם לכן לבקור בלונדון). בנמל התעופה בלונדון קבל את פנינו מר ויקטור פתחי, סגן מנהל תחנת לונדון, אשר דאג לכל הסידורים.

לאחר שהיה של יממה בלונדון יצאה הקבוצה בטיסה של "פינאייר" להלסינקי.

במטוס, כשהבטנו מסביבנו, התחלנו להרגיש בקור החודר לעצמותינו. כל הסובבים היו לבושים כדבעי. כובעי פרוה בנוסח חסידי בלז עטרו את ראשי כולם וכשהקברניט "בהתקרבו להלסינקי" הודיע לנוסעים על שיפור במזג האוויר, כלומר 9 מעלות מינוס בלבד, נשמעו שתי קריאות של "אוהו". האחת של הפינים ששמחו לשמוע על השיפור והאחת של הקבוצה, שמזג האוויר הפתיעה. בשדה התעופה הלבן ממעטה השלג, קבלו את פנינו מר פאלו ומזכירתו החיננית, הגה.

הקבוצה שוכנה במלון במרכז העיר. לאחר ההתארגנות במלון יצאו אלה שמעודם לא ראו שלג, לסיור קצר בעיר, אולם הקור העז הבריחם בחזרה למלון. התחרות התקיימה באולם הספורט המפואר של הלסינקי. האולם נבנה במיוחד למשחקי האולימפידה שהתקיימו בהלסינקי.

קבוצתנו, הרגילה לשחק במגרש פתוח, לא פיתחה את משחקה הרגיל והמערכה הראשונה נסתיימה בנצחון הפינים.

בשיחה שהיתה לי עם מר פאלו, האחראי לפעולות הספורט בחברת "פינאייר", התברר שארבעה משחקניהם היו. עד לפני זמן קצר בנבחרתה הלאומית של פינלנד. ואכן קבוצתם הראתה משחק צוות נפלא ושנים משחקניהם היו משכמם ומעלה וקצרו מחיאות כפיים עבור מבצעייהם האישיים הנהדרים.

בסיכום נוצחה קבוצתנו בתוצאה 3:0 - נצחון משכנע שפגס במוראל הגבוה של קבוצתנו. נציג החברה לסקנדינביה ופינלנד, מר רחביה בן שך, שהצליח להגיע למקום 5 דקות לפני התחרות (בגלל סופת שלג שהתחוללה הודיעו לנו שבוטלו טיסות), בחיוכו החם ובטפיחות הכתף הידידותיות שלו הישרה על חברי הקבוצה המאוכזבים הרגשה טובה ונעימה. בערב הוזמנו ע"י חב' "פינאייר" למועדון לילה מפואר לארוחה חגיגית ביחד עם הקבוצה הפינית. היה זה ערב נעים בו הוחלפו רשמים וחוויות ונקשרו יחסי ידידות.

למחרת, ביום א', באו כמה מחברי הקבוצה הפינית ובקשו מאתנו להצטרף אליהם לטיול בסביבה. היה זה מצידם מחווה ידידותי נאה. כן הוזמנו לנשף עובדי "פינאייר" שנערך לקראת השנה החדשה.

ביום ב' יצאה הקבוצה בחזרה ארצה עמוסה בחוויות נעימות ורצון עז להמשיך ולהתאמן ולהגיע להישגים נאים.

**תחרויות על גביע מנהל מחלקת המנגנון**

לאור ההתעניינות הרבה אותה גילו עובדי החברה במשחק הכדור־עף " הוחלט לארגן תחרויות בתוך החברה על גביע נודד של מנהל מחלקת המנגנון.

מאחר והויכוחים בין המחלקות, מיהי הקבוצה הטובה ביותר, הגיעו לאוקטבות גבוהות, החליט מר ראובן אלכסנדר " שהיה עד לויכוח מעין זה " לתרום גביע והקבוצה שתזכה בו תיקבע כקבוצה הטובה ביותר לשנה זו.

עובדים המעוניינים לקחת חלק בתחרויות אלה, שיחקיימו בנ.ת.ל., יודיעו על כך למר יואל הלל ממדור שרות לעובד (טלפון 387). לאחר ריכוז השמות תיקבענה הקבוצות המתחרות ומועדי התחרויות.

לפני כל תחרות נודיע את מועדה מעל גבי לוח המודעות ואוהדי הקבוצות מתבקשים להתאזר בסבלנות עד לסיום התחרויות.

ובכן, קדימה לנצחון.

**ספר עברי - שי הנוכה לילדי העובדים הישראליים המוצבים**

בחור"ל. המסורת רבת השנים אותה מבצעים עובדי מדור שרות לעובד מחלקת המנגנון באהבה ובמסירות, הניבה פריה אף השנה וכל ילדי העובדים המוצבים

בחור"ל, החל מגיל חצי שנה ועד 18 שנה - קבלו ספר עברי, שי מהנהלת החברה, עם מכתב חתום ע"י מנהל מחלקת המנגנון, המברך את הילד, בין היתר, בחג אורים שמח.

רבים מעובדי החברה הבאים למדור לצורך עניינים אישיים רואים מחזה מרנין לב " כל עובדי המדור, בראשות ראש המדור הגב' רות ברב, ממיינים ספרי ילדים ומנסיים להתאים לכל ילד ספר שיתאים לגילו. כמובן שנעזרים בכרטיסיות מעודכנות בהן רשומים שמות הספרים אותם קבל כל ילד במרוצת השנים.

כרטיסים למופעי תרבות וספורט שוב החלו להופיע מעל לוחות המודעות הודעות על אפשרות של רכישת כרטיסים במחיר מוזל להצגות תיאטרון ומופעי ספורט ותרבות אחרים לעובדי החברה. נעשים מאמצים לרכוש כרטיסים להצגות בעלות ערך תרבותי ושבכוחן יהיה לתרום להרחבת והעשרת אופקיו של כל אחד מאתנו.

מחלקת המנגנון " בשחוף עם ועד העובדים " עיבדה תכנית, לפיה ידאג מר יואל הלל, ממחלקת המנגנון, להשגת הכרטיסים והמכירה תעשה במשרד ועד העובדים. הצגות שתהיינה ראויות במיוחד ושחברי ועדת התרבות ימליצו עליהן תזכנה בסובסידיה אותה יממנו " ההנהלה ב" 2/3 וועד העובדים ב" 1/3.

למותר לציין שמסובסידיות אלו יהנו העובד ובני משפחתו בלבד.

כמו"כ, למען לא תוטל מעמסה על הפקידה בועד העובדים נמסור את כל הפרטים הקשורים בהצגה מעל לוחות המודעות ועובד שהחליט על רכישת כרטיסים להצגה מסויימת מאלו שהוצעו, יפנה למשרד ועד העובדים בנת"ל בין השעות 13.30 - 15.00 בלבד.

ב ל ו י נ ע י ס .

חוג לשחמט

במסגרת א.ס.י.א., שהוא ארגון לספורט ותרבות של חברות התעופה המסות באירופה, התקיימה תחרות שחמט בין קבוצת "איבריה", חברת התעופה הלאומית של ספרד, לבין קבוצת אל על. כזכור נצחה קבוצתנו בשני משחקי הקודמים את קבוצת "אביאקו" וקבוצת "אייר לינגוס".

הקבוצה הספרדית הופיעה עם שחקניה המנוסים המשתתפים בקביעות בתחרויות אלה, תוך מגמה להפסיק את שרשרת נצחונותיה של קבוצתנו. למרות העדרו של מר אריה אולשבסקי מפאת מחלה, הצליחה קבוצתנו " לאחר מאבק מיגע וממושך (שני משחקים נמשכו למעלה מ" 4 שעות) לנצחם בתוצאה 2:4.

בארוחת הצהריים שאליה הוזמנו כל השחקנים, הושמעו דברי ברכה ע"י מנהל מח' המנגנון, מר ראובן אלכסנדר, ומנהל המנגנון של חב' "איבריה", מר דוביו ולה.



# ה צ ב ו ת ו מ י נ ו י י ם

## APPOINTMENTS

ברכות לעובדים שנולדו להם בנים  
ובנות במזל טוב:  
רזיאל גליקסמן \* משה ראובן \* בנימין  
דבש \* משה אלטויל \* ברוך מרק \*  
גדעון נוימן \* אולף-יובל שטרסמן \*  
חיים דש \* אליעזר זיטל \* יוסף מגלד \*  
יעקב נזרי \* יעקב קוזי \* אריה גלדוירט  
\* חיים ברונשטיין \* נח אינוונר \* יצחק  
דוד \* בן מיטל \* ראימונד יונס \* יצחק  
יולזרי \* יורם הרק.

ברכות חמות מאחלים הנהלת אל על  
וועד העובדים לנשואיהם של העובדים:  
חאיר אידלמן \* שמעון קריספין \* ז'ן  
שווננפלד \* שמעון קדוש \* נסים הררי  
\* דוד רבי \* מרים לבית לנצ'נר  
ואליעזר פינשרייבר \* ברוך הסל.

חברת אל על תפסה בשנת 1966 את  
המקום השלישי בין כל החברות  
הטרנס-אטלנטיות מבחינת התפוסה  
במטוסיה.

PETER GANG  
Training Nav./R.O. - U. S. A.  
As from 15.11.1966

SHAUL SHAUL  
Training Nav./R.O. - U. S. A.  
As from 16.10.1966

SHLOMO RAUCHBERGER  
Training Nav./R.O. - U. S. A.  
As from 21.11.1966

AHARON YEFFET  
Station Manager Istanbul -  
Company Branch Turkey  
As from 12.1.1967

ARIE KUGEL  
District Accountant -  
Company Branch Switzerland  
As from 13.11.1966

ELIAHU HADADI  
Elect. & Instr. -  
Company Branch Holland  
As from 25.12.1966

GOLDMARK ERWIN  
Nav./R.O. - U. S. A.  
As from 1.1.1967

פטר גנג  
נוורו מאמן " ארה"ב  
החל מיום 15.11.1966

שאויל שאול  
נוורו מאמן " ארה"ב  
החל מיום 16.10.1966

שלמה ראוכברגר  
נוורו מאמן " ארה"ב  
החל מיום 21.11.1966

אהרון יפת  
מנהל תחנת איסטנבול בנציגות  
תורכיה  
בתוקף מיום 12 ינואר 1967

אריה קוגל  
מנהל חשבונות איזורי בנציגות  
החברה שנויץ  
בתוקף מיום 13 נובמבר 1966

אליהו הדדי  
חשמלאי-מכשירן בנציגות  
החברה בהולנד  
בתוקף מיום 25 דצמבר 1966

גולדמרק ארווין  
נוורו " ארה"ב  
בתוקף מיום 1 ינואר 1967



## מכתבים למערכת

עורך נכבד,

רבות דובר כבר על מצבם הטכני הירוד של חלק מן האוטובוסים אשר בהם אנו נוסעים לעבודה יום יום. עתה משהחלו הגשמים נוכחנו כי עלינו להמשיך וללבוש את מעילי הגשם שלנו גם בזמן הנסיעה, ואילו אותם המסכנים אשר הצטיידו רק במטריה בימי הגשם, מגיעים לעבודה במצב לח במקצת, מאחר ואין באפשרותם להתגונן בעזרת מטרייתם בפני טיפות הגשם הניתזות עליהם באוטובוס מכל עבר.

מאחר ולמנהל התחבורה שלנו נסיון טכני רב באחזקת מטוסים, אולי יפעל גם לשיפור מצבם ולאטימתם של האוטובוסים.

מ. לויתן (הנדסה)

אל : מערכת אליעלון

שמחתי לקרוא שיש בין עובדי החברה אנשים שתודעת הנקיון באוטובוסים שלנו קרובה ללבם. בהזדמנות זו אני רוצה לציין שחברת אל על מוציאה מדי שנה אלפי לירות עבור נקוי האוטובוסים, אולם לצערי ישנם בין העובדים מספר אנשים אשר אינם יודעים שאין לפצח גרעינים, או לקלף תפוזים ולזרוק את הקליפות בחוף האוטובוסים על הרצפה,

מצב טכני ירוד - כלומר יש לקויים מכניים במערכות הנ"ל.

ובאם יש לקוי כזה, אזי מוסכנו הוא המוסמך והמורשה לקבוע מסקנה זו מטעם מוסד ממשלתי. במוסכנו עובדים בעלי מקצוע שהם מורשים מטעם מוסד ממשלתי לטפל ולבצע תקונים שונים ברכב. בין השאר מכינים את הרכב לקראת מבחן רשמי הנערך מדי שנה באותו מוסד ממשלתי. בלעדי מבחן זה אין הרכב רשאי לנוע בדרכים.

באם רצונו של המתלונן לדעת בלשר לנזילות, היה זה צעד חברתי נאה יותר אילו פנה אישית למנהל המחלקה, ובודאי שהיה מקבל תשובה מספקת. במידה ולאוחו מתלונן תהיינה בעיות טכניות, אשמח מאד, בכל עת, לענות לו.

א. שטדלר

מנהל המוסך

עורך נכבד,

על אף ביקורים של אנשי משרד ראשי, הצלחתי לצאת להלסינקי ולהגיע ממש 5 דקות לפני המשחק.

התוצאות היו אמנם מאכזבות, אך האנשים קבלו אותן ברוח טובה, מאחר והקבוצה הפינית היא במספר דרגות טובה מאתנו.

הבקר לכשעצמו היה מוצלח, ואנשינו עשו רושם מצוין. קבלתי לגביהם מחמאות רבות, שהועברו ברור לאנשים. אנשי השגרירות והקהילה שהוזמנו

או לשים את הרגלים על הכסאות, דבר אשר בודאי לא מוסיף לנקיון הרכב. אודה מאד לכל העובדים אשר נושא הנקיון קרוב ללבם, שיעירו לעובדים המלכלכים וימנעו את המעשים האלו ובטוחני שבדרך זאת נוכל לשפר במידה רבה את נקיון האוטובוסים וכבוד החברה,

א. סגל

מנהל מח' תחבורה

אל : מערכת אליעלון

ברצוני להגיב על המשפט "מצב טכני ירוד" שבמכתב תלונתו של מר לויתן. איני מכיר אישית את המתלונן ואיני יודע מהי השכלתו המקצועית, כמו כן מה תפקידו במחלקת הנדסה. איני יודע אם רשאי היה המתלונן להוציא מסקנה חריפה כל כך כמו המשפט: "שהאוטו" בוסים של החברה הם במצב טכני ירוד". בהזדמנות זו אסביר למתלונן מהו המושג מצב טכני בכלל ומצב טכני ירוד בפרט.

מצב טכני של הרכב - הכוונה מבחינה מכנית: מערכות, בלמים, הגוי, חשמל, וכד'.

הערה: המצב הטכני של המערכות הנ"ל חייב תמיד להיות תקין.

Dear Editor,

*If we may be permitted to twist an English adage to our own usage: "They also serve though their endeavours oft go unobserved". Your coverage of the U.K. Branch, in the December issue of the El Alon missed, two key activities at this station: those of the Maintenance Department, headed by Mr. Arieh Friedman, a veteran of 16 years' service in the Company, and of the Regional Dispatch Centre - not strictly a Branch activity - headed by Mr. Baruch Anson, with 17 years' service in the Company to his credit.*

*Had your able correspondent ascended two flights of stairs in the North Office Block adjoining No. 3 Passenger Building, he would have discovered the Dispatch Office and the Communications Centre, both 24-hour activities, and serving not only the London Station, but, at times, every station in Europe. Had he the misfortune to be a passenger on a flight which, due to weather, had to be diverted from its scheduled stop to a diversion alternate, he would have been secure in the knowledge that all phases of his flight had been watched, and*

תלונה". ה"אל-עלון" משמש במקרה זה  
אך פורום פנימי לליבון בעיות.

*the vagaries of the weather anticipated, by an ever alert Regional Dispatch Centre.*

*If, in the bitter cold or the soaking rain with which these shores are so familiar, he had observed some hooded figures attending to the servicing of the aircraft on which he was to travel, he might have paused for one moment to admire the tenacity of purpose and the devotion to duty of our Maintenance Section.*

*But he did not. His was an uneventful flight. Dispatch prepared the flight plan and recorded the movement. Communications flashed news of his arrival and departure to stations ahead and behind. Routine servicing was all that was required of our Maintenance Section.*

A. Friedman . B. Anson  
(The above gentlemen are correct-uneventful journey and all. We confess we'd do it all over again, to receive a letter of this calibre. Traditio loqui facit chartam - Ed.).

למשחק לא מצאו לנכון לבוא.  
אני חייב לציין את טפולו של יואל  
באנשים ואת העמדה היפה ממנה הוא  
נהנה מצד החבריה. המשמעת וההתנהגות  
שלהם היו על רמה יפה ביותר.  
השתדלתי לטפוח על שכמם "מקוה  
שהצלחתי.

רחביה בן-ישך

נציג החברה לסקנדינביה

עורך נכבד,

מוצאים אנו לנכון להביט את רגשי  
הערכתנו והוקרתנו מעל דפי ה"אל -  
עלון" למר רחביה בן-ישך, נציג החברה  
לסקנדינביה ופינלנד.

למרות מזג האויר הקשה (מספר טיסות  
בוטלו בגלל סופות שלג שמהם 10 שנים  
לא זוכרים אנשי הלטינקי) מצא לנכון  
לכבד בנוכחותו את התחרות בכדור-עף  
בין נבחרתנו לבין נבחרת "פינאייר".  
היתה זו הרגשה נעימה ומעודדת 5 דקות  
לפני החלת המשחק לראותו באולם.  
כל הכבוד,

חברי קבוצת הכדור-עף

"מערכת ה"אל-עלון" מפנה תשומת לב  
העובדים, כי היא מקדמת בברכה כל  
תלונה החושפת בעיה ויש לקבל תלונות  
מסוג זה (למעט תלונות בעלות אופי  
אישי) ברוח חברית.

אנו מחייבים רגישות לתיקון המעוות,  
אך שוללים רגישות לעצם "הגשת



# בטיחות

מאת: ג. לנח

תאונתו של "בעל הצוארון הלבן".

לאחר האוירה הרצינית בה נדונו התאונות מהחודש שעבר רפה פתאום המתח.

"עליזה מ. חתכה את אצבע יד ימינה בפחית של לוח השנה".  
חברי ועדת הבטיחות גזכו בשמעם תאור המקרה. אחדים הגיבו בהרמת כתף אפאטית.

אמת - תאונות העבודה במשרדים אינן מרשימות כלל. בדרך כלל אין מרבים להזכיר מהו ההפסד הכרוך בתאונה. היום, כאשר הושם דגש מיוחד על מניעת כל הוצאה מיותרת, נתיחס גם לצד סמוי זה ונדבר אודות המסון.

מחקר סטטיסטי קבע שתאונה "עולה" במחצית פ"א ארבע משכר העבודה של הנפגע בשעת העדרו. כאשר מרכזים את כל המרכיבים של "מחיר התאונה" מסתבר שאין כאן קביעה מגמתית הנוטה להגזמה.

לשם המחשה הרי סעיפי חשבון אופייניים לתאונה במשרד.  
א. הפסקת העבודה - מיד לאחר התאונה מתקבצים סביב הנפגע כל עובדי אותו משרד. אחד מושיט עזרה ראשונה, שני מנחם והשלישי סתם מסוקרן.

ב. שני עובדים מלויים את הנפגע למרפאה.  
ג. עובד אחד מלווה את הנפגע למרפאה המרכזית (זמנהוף).  
ד. תחבורה מנת"ל - למרפאה מרכזית וחזרה.  
ה. מילוי מקום לנפגע והמלווה.

ו. שיבושים בעבודה מפאת העברת עבודה לעובד אחר ועומס נוסף על הממונה.

ז. עם שובו של הנפגע, הפסקה בעבודה לשם הסבר לחברים

לעבודה וכן לממונה. מילוי ספסי תביעה לביטוח לאומי.

ח. עליה פרופורציונלית בפרמית הביטוח.  
ט. סעיפים אלה אפשר לתרגם ללירות ישראליות. קשה יותר לתרגם ללירות את הסבל המתלווה לכל תאונה. אם נתאמץ למנוע את התאונות המשרדיות מסיבה זו או אחרת - היינו הקל המרשם אינו מסובך. נתן למצאו בדיווחי התאונות. אלה מונים 7 גורמים עיקריים לתאונות במשרד.

א. אי סדר עפרונות, סרטי מכונה או נוזלים על הרצפה.

ב. מכשולים במעברים - מגירה פתוחה של ארון תיוק, קרטונים, כבלים של טלפון, חוטים חשמליים.

ג. חפצים בגובה - מוערמים על ארונות ועלולים ליפול בקלות.

ד. חפצים חדים - נעצים, סכיני גלוח ומספריים במקום בלתי מתאים, זכוכית שולחן סדוקה או שבורה.

ה. הרמה בלתי נכונה - שולחנות, ארונות, מכונות כתיבה וכו' מועברים ע"י אנשים שאינם מאומנים לכך.

ו. מכון משרדי - טפול במכונות ע"י אנשים שלא הוסמכו לכך.

ז. חש מל - שימוש לא נכון או ציוד לקוי. אין תאונות בלתי נמנעות. כל תאונה מיותרת היא! נלחם גם בתאונות של "בעל הצוארון הלבן".





\* שהחינו - שלטי סכנה, אזהרה. ושאר שלטי בטיחות בחברה הוכנו ויוכנו מעתה בצורה אחידה ובהתאם לסטנדרד בינלאומי.

\* תקן חדש של מכון התקנים קובע ארבע צבעי הכר לגוף הגלילים של גזים דחוסים. משמעות הצבעים: צהוב - דליק, סגול - ארסי, ירוק - מחמצן, אפור - אחר. היות ואגף התעופה האזרחית אימץ את התקן, יחול הסימון גם עלינו החל מה-1 באפריל ש.ז.

\* שלשה עובדים מעובדי מינהלת שדות התעופה נפצעו קל ושניים קשה. התאונה קרתה בימים אלה בטרמינל. העובדים הוסעו בעגלה שהיתה קשורה למרקטור. העגלה התהפכה כתוצאה מסיבוב פתאומי ונסיעה מהירה. האם יש מש מקרה חמור זה כהרתעה לאלה המשתוללים בשטח ולאלה המבקשים להסיעם על כנפי הטרקטורים.

מחלקה	יחידה
1. ייצור ושיפוץ	רמ"ח
2. שרות לנוסע	ספקים
3. תפ"מ	מחסנים
4. אחזקת מטוסים	רמ"ח
5. אחזקת מטוסים	משמרת ראובני
6. מש"ב	בימ"ל ושומרים
7. אחזקת מטוסים	מנקי חוץ
8. ייצור ושיפוץ	מחכת
9. ייצור ושיפוץ	הידראוליקה
10. שרות לנוסע	מנקי פנים
11. אחזקת מטוסים	משמרת יחזקאל
12. ייצור ושיפוץ	רמצ"ה
13. ייצור ושיפוץ	בינוי מנועים
14. בטיחות ואחזקת מתקנים	ציוד קרקע
15. אחזקת מטוסים	משמרת שטרסברג
16. תחבורה	מוסך

ספור על טרקטוריסט שלא יכול היה לסרב...



(המשך מעמ' 5)

ואילו חלקו המערבי של הבנין יימסר לאל על יחד עם בית־המכס הנוכחי בנמל, שכן בית־המכס ומתקניו יועברו לבית־הנתיבות החדש למטענים.

כל התכנית, שעבודה ועמל רב הושקעו בה, קוסמת למעשה לראשי התעופה האזרחית במדינה. וביצועה, במספר השלבים עליו עמדו קודם לכן, צריך לעלות בכסף רב. בין השנים 1967 - ו־1980 יהיה צורך להשקיע, אם אמנם תתקבל התכנית ותבוצע בשלמותה - 128 מיליון לירות.

בגליון הבא יפורסם מאמר על תכנית החליפית של המהנדס ב. ארד.



במסיבה אשר נערכה במשרדנו בניו־יורק לכבוד חג החנוכה מוסר מר חיים סנדרסון, נציג החברה בארה"ב, שי לגב' פרל הריס, מזכירתו זה שנים רבות, לרגל צאתה לחופשה ממושכת, כאות הוקרה ותודה על עבודתה המסורה. במסיבה זו נכחו רוב נציגינו בארה"ב. מר סנדרסון קרא בפני הנוכחים מכתב של מר להט, אשר נשלח אל גב' הריס, בו הוא מביע את מלוא הערכתו על כל שנות עבודתה באל על.



## הצילום הטוב שלי

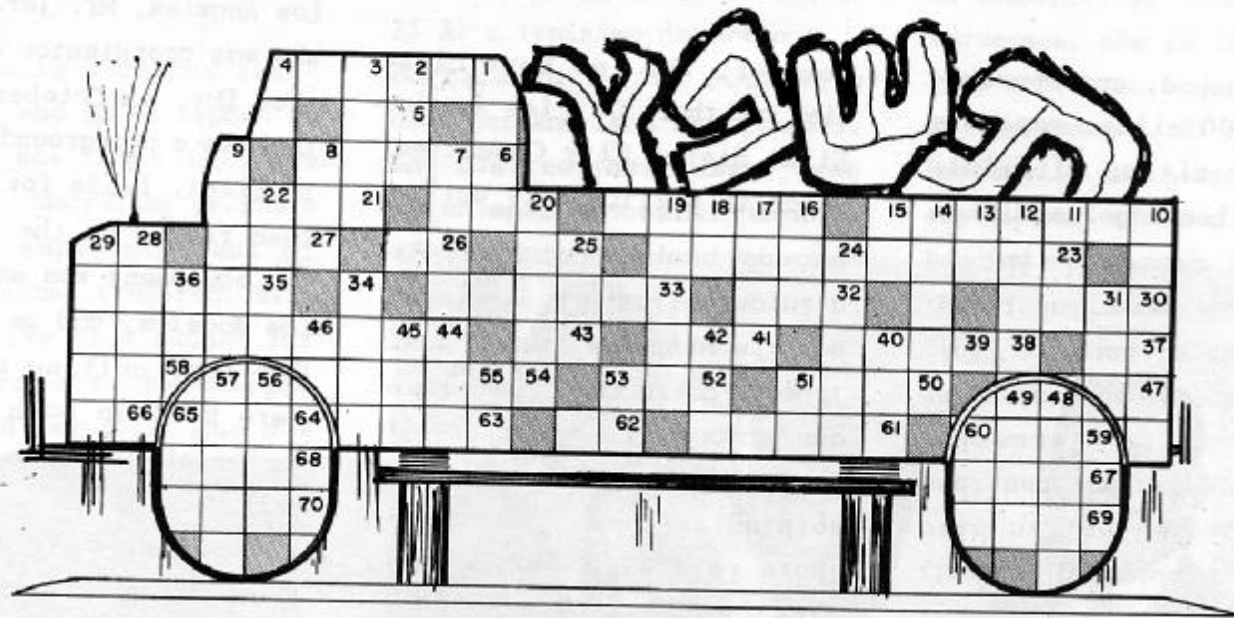


גב' נירה גלילי, עוזר מנהל מח' תנועה ופניון, צילמה במצלמת בלדה, פילם שחור־לבן 35 מ"מ ASA 100 Plus X, עדשה 2,8, 50 מ"מ. הנוף הנשקף בצילום הוא ז'נבה.

## תחרות צילום

ועדת התרבות המשותפת של אל על, ביחד עם חברת "דלחה", חברה למסחר בע"מ, שהינם המפיצים הבלעדיים של "קודק" בישראל, יערכו תחרות צילומים. תתקבלנה תמונות בשחור לבן ובצבעים. פרסים יקרי ערך יחולקו למצלמים שתמונותיהם תיבחרנה ע"י ועדת שופטים.

בחזור מיוחד אשר יפורסם ע"י מדור שרות לעובד יימסרו פרטי התחרות.



מאונך :

1. מדבר שבני ישראל עברו דרכו; 2. מקום איחסון לייך;
3. בשבילה צריך תרופה; 4. חסר עורמה; 7. תוצר של פורד; 8. וקום; 9. מכונית שוודית; 10. הר ליד הכנרת;
11. שאינו טהור; 12. מכונית בריטית; 13. שני שלישי הבור;
14. שליט תימן לשעבר; 15. דגל; 16. חיץ; 17. מין מכונית;
18. מילת זרוז; 19. עיר באיטליה; 20. ההיפך מיושר; 22. נפלא; 24. גויה חנוטה; 25. חברת אוניות; 28. בירת קוריאה הדרומית; 29. עדינה; 31. בתהיענה האוסטרלית; 34. מבוצע לרוב ע"י המשטרה; 36. סוג של חשבון בנק; 40. דרגת התפתחות של הארבה; 42. לנצח; 45. לגוף; 46. נמצא בשמים; 48. מולדת; 49. רכס הרים בישראל; 51. בעל תוקף; 53. נעמד; 55. מדף; 56. בעל חיטורף; 57. מטריא ליסטי; 59. מקום נמוך; 60. שנה כיוון; 64. רכוש חסר בעלים; 65. מעין תורה.

מאוזן:

1. מכונית על שם עיר נמל בבריטניה; 5. אל תתן; 6. מכונית פירוש שמה נווד; 10. מכונית צרפתית; 16. כלי רכב קל;
20. מכונית צרפתית; 21. מכונית יפנית; 23. משה הקטן;
25. אינו אוכל; 26. רעל; 27. המון אדם; 28. עשה זאת במכוניתך; 30. מכונית שוודית; 32. מין פרח; 33. מכונית מתוצרת דודג'; 35. מכונית פירוש שמה נסיך; 37. לא יבשה; 38. שדים; 41. אביזר סוסי; 43. מיר אוכל; 44. מכונית איטלקית; 47. סימן; 48. דל, מסכן; 50. מין דג;
52. קבוצת מטוסים; 54. שכוי; 56. קרס; 58. צמד; 59. שתיה גורמת לזה; 61. פדרציה; 62. קוסם; 63. חלק במכונית;
64. העמד פני שוטה; 66. לא לי; 67. מכונית מתוצרת פורד;
68. יצרן מכוניות מפורסם; 69. פרי של שנה ראשונה;
70. כלי רכב קל (כתיב חסר).



# SISTER CITIES

About ten hours, and approximately 9,000 miles, separate the sister cities of Eilat, Israel, and Los Angeles, U.S.A.

- However, the two have close ties, and there is a Los Angeles-Eilat Sister City Committee, which is particularly active.



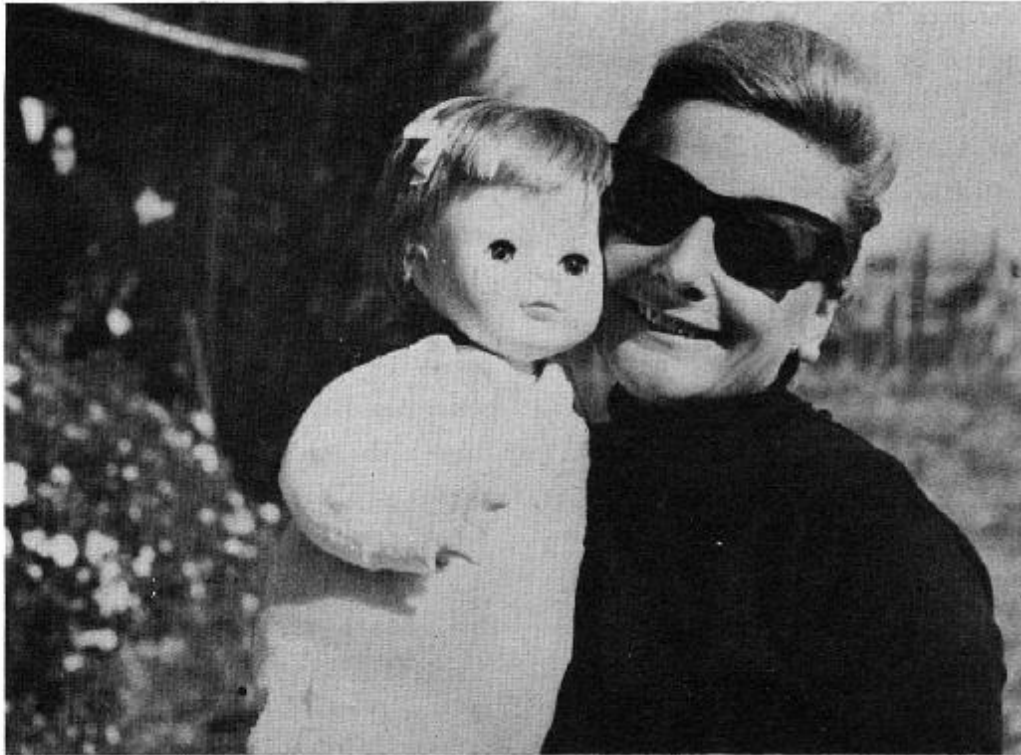
*Seen at the Eilat exhibition in Los Angeles (left to right): Mayor of Los Angeles Samuel Yorty, actress Elena Verdugo, and DSM Jeffrey Linkin*

A member of the executive board of the committee is our DSM in Los Angeles, Mr. Jerry Linkin, who was coordinator of Dedication Day, on October 19th. On this day a playground was opened in Eilat, funds for which had been raised by the committee. The equipment was shipped from Los Angeles, and on Dedication Day tape-cutting ceremonies were held in both cities. A number of "Los Angelenos" travelled on El Al to be present at opening celebrations in Eilat. El Al also carried display material from Eilat for an exhibition in Los Angeles. Valuable publicity was gained by El Al, which played a prominent role in the arrangements. Photographs appeared in the local press, the National Broadcasting Company filmed the dedication ceremonies in which El Al's role was highlighted by the appearance of one of our hostesses.

## BARBARELLA

Barbarella is a chubby four-month old, who is an orphan no more. She was found in a New York store (Macy's) by Mr. Fabio Theolevi, superintendent of cabin attendant training. With the authority of a budget for such a project, he bought Barbarella for \$11, and now

she is under the loving care of all training stewardesses at El Al's training department. Barbarella is, of course, a doll. But she is a spoilt doll. She has real hair, blue eyes which open and shut, is made of rubber, and her arms and legs fold like any small, helpless baby's. She has several outfits, lots of diapers, little pyjamas and coveralls.



*Chief hostess Hava Kidan, and doll*

When she is not being changed, or handled, by training stewardesses, she is lovingly put into a plastic bag, and stored in a cupboard. At the moment Barbarella is in use. Stewardesses, many of whom have never handled a baby, much less changed her diapers, are learning all there is to know about baby care. In the cabin "mockup" in training department, Barbarella and her "mother" receive careful attention, guided by an expert instructress, during a two-hour training period. The trainee stewardesses change her diapers, dress her, prepare her food, hold her in the way that babies should be held (something like a cocktail shaker) and make up a crib for her in the cabin. "The young girls become very attached to her", says Fabio Theolevi. "They see a nice big doll, and you can guess what happens". He himself is quite attached to Barbarella. "When I saw her in Macy's, I knew she was what we wanted". Love at first sight.

It was in the interests of ensuring that purchasing department employees are keeping up with their markets that Mr. Wangenheim, among others, recently lectured at the first purchasing course held at Training Dept., head office. All clerks in Israel attended the course, and it is hoped that further courses will be given.

The Department buys its goods from 8 different countries, and the policy is first to try the Israel market. To achieve the tasks, a thorough market



*Mr. Wangenheim lecturing to purchasing clerks. Seated on his right, Mr. Y. Katz*

research is constantly necessary. To further develop its knowledge the Department actively participates at meetings of several international bodies, I.A.T.A., C.P.A.M. (Committee of Purchasers of Aviation Materials) and the American Transport Association. Mr. Arad is permanent representative at the first two, and Mr. Goldman at A.T.A.

"Every user will be pleased if amounts from his budget can be saved by the success of commercial and economic activities of the Purchasing Department", said Mr. Wangenheim.

It goes without saying that the Purchasing Department always first tries to find the item on the Israel Market, and such endeavours go much further than mere enquiry. The Department calls manufacturers and agents to the office and does all to interest them either in a specific item or to be competitive in price.

"The department is proud that it has succeeded in getting a number of important items pro-

duced in Israel in the required quantity and at a competitive price" said Mr. Y. Katz. For the last fiscal year the Department was responsible for a \$3 million expenditure. The biggest outlay was in the U.S.; with \$1,300,000, and 9,250 items purchased, while Israel spent a million dollars for 6,750 items. The same proportion by and large applies to the U.K., which was responsible for half a million dollars. In U.S. and U.K. the biggest customer is P.C. & S., whereas in Israel it is Passenger Service, followed by Transport Department, Mashav and then P.C. & S. (Planning, Control and Stores). Mr. Wangenheim stresses that what is demanded of the Purchasing Department is to buy, and not just to order. It is also important to note, he adds, that the 1958 decision makes it clear it was the intention to create an independent body for procurement activities, independent of influence of the user, commercial activities of the company, etc.



## THE PURCHASING STORY

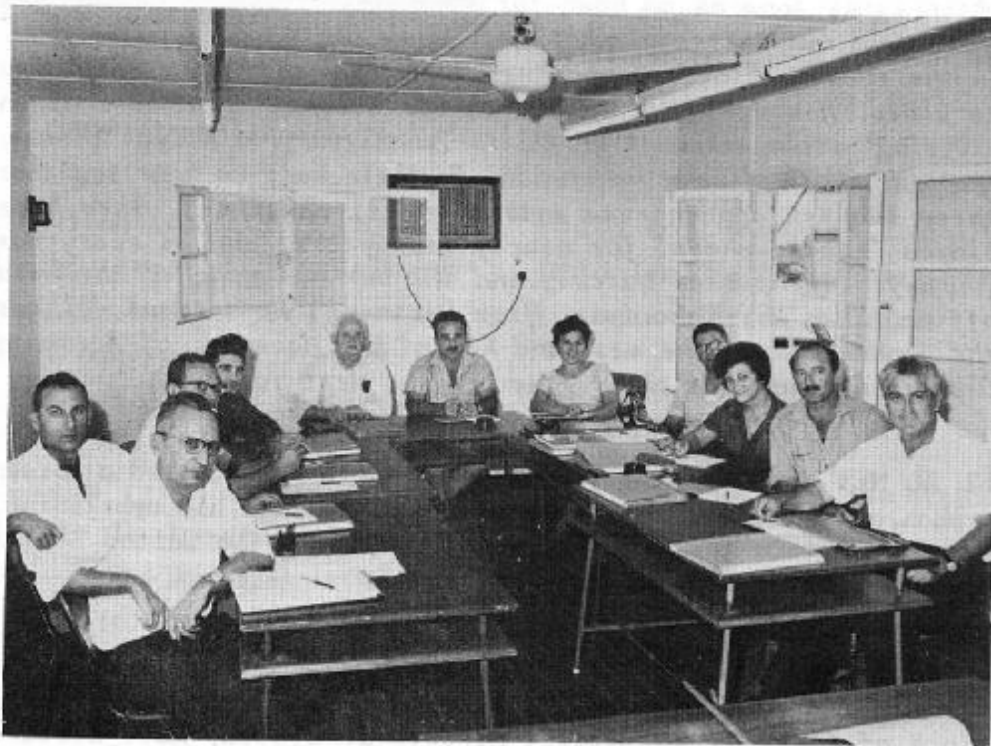
It is not generally realised what a vast field the Purchasing Department covers, until one bends a paper clip in one hand, and then tries to take another item which the Department purchases -- say a Pratt & Whitney engine. There is probably not

an office or section in El Al which has not benefitted from the knowledge of the purchasing clerk. He deals with the procurement of a range of items, from pins, clips and printing, to passenger service items, furniture, uniforms, materials

and parts required by ground transportation, ground equipment, major components, instruments, chemicals and fuels.

Altogether there are 32 people in Purchasing, headed by Mr. Y. Katz, of which 8 are at head office and 11 at the three buying centres - Israel, headed by Mr. A. Munk, the United States, headed by Mr. O. Goldman, and the United Kingdom, under Mr. M. Arad. Their task, i.e. Purchasing Dept. is to produce any item in the quality and quantity and at specific times and places, as the users lay down in the technical description of the item, and otherwise on the material demand form.

"A general knowledge of buying and negotiating is mainly required from the purchasing man. It is the responsibility of the user to technically define the item he wants, and to check it with offered and actually delivered goods", said Mr. G. Z. Wangenheim, deputy vice president-Administration and Finance Division (Supplies and Services),



*Israel's purchasing clerks*

## AT THE MINISTRY

El Al Jerusalem has a sub-branch which was opened at the Ministry of Foreign Affairs early last year. The office, a one-woman affair, was found necessary because of the necessity to provide the fastest possible service in government arrangements, work which cannot be carried out satisfactorily over the telephone. The office is handled by Miss Ahuva Nahum, a young Jerusalem-born lady who joined El Al in 1961, shortly after finishing her studies. Miss Nahum speaks Hebrew, English and French, necessary requirements for a diplomatic career. She handles all bookings related to the foreign office, and diplomatic couriers.

---

*A symposium of EL AL network caterers was held at Head Office, Lod Airport, on January 30-31. Representative food samples were discussed during the session. Menus were worked out so that there would be no duplication between stations.*

---

## "PLANE TALK"

We took sad farewell of Miss Katy Levy, chief clerk of flight operations, when she left the company (and Israel) that month, to get married.

Katy has been with El Al for 14 years, and she says "its like leaving home. I had the best bosses one could ask for, and I'm sure I will never find another place like El Al". However, Katy hopes to return soon on holiday to this country. Her future husband, Mr. Tom Morris, an FAA controller at the Puerto Rican International Airport of San Juan, has never been to Israel.

★

*A question which faces many employees who use the El Al fleet of buses to Lod is, how to entertain oneself in the bus ride, which is as long as an hour for some.*

*Women take out knitting, chat, and books and magazines are read. In the evening lines of nodding heads show that many people go to sleep. However, the number 14 bus becomes the scene of an exciting battle, whenever Mr. Alizi Zahariyau, from Kiryat Shalom, meets Mr. Moshe Hausner of Holon. In their half an hour together these two men concentrate over a pocket chess set. They have played "mobile-chess" for nearly four years, and on every bus journey. Time passes quickly and the bus has reached the head office. Then Mr. Zahariyau, from Personnel Department, closes the wooden lid of the set, and he and Mr. Hausner, of Accounts Department, adjourn their game for the next journey.*

★

EL AL NEW YORK Our cargo department there has adopted a Korean orphan, and every month employees send money towards his upbringing. New York office tells us that many people in the United States do this under a "Foster Parents' Plan".

★

*There are two "Beit El Al's" in Israel. One we all know, is the prize winning building in Tel Aviv. Now the inhabitants of the block of flats at 12, Hillel Street, Jerusalem, have decided that the building should be called "Beit El Al", after the decorative El Al offices downstairs.*



*A nerve-centre of  
the Jerusalem office*

involving tourists coming into Israel from the Mandelbaum Gate. In peak seasons there are often cases of tourists carrying tickets not valid for Israel. "There are cheaper excursion tickets from Europe to the Middle East, which exclude Israel. The excursionist is not always told this, and we have the rather delicate task of explaining the price difference to him. Remember, that this is

his first contact with the Israeli airline, after having been exposed to possible Arab propaganda". Mr. Markhoff is the right man to ask questions of, and the youthful office asks him. He had spent ten years with Jerusalem travel agencies before joining EL AL, as a booking clerk, in October 1955. In 1960 he took over his present duties. One of Mr. Markhoff's vivid memories during the defense of Jerusalem in 1948, was his first sight of the Davidka. Mr. Markhoff, like the other members of the staff, says he would not dream of leaving Jerusalem. He lives there with his wife and two children.

#### YOUTHFUL

Of the 11 people at the office, nine are permanent employees. Of these nine, five are in their twenties. The veterans are, with the exception of Mr. Markhoff, in their thirties. To refer to veterans, therefore,

is to speak of employees with long-standing in the company. For instance, Mrs. Olga Greenberg has been with El Al for eight years, a long time when compared with the average of two years by the remainder of the staff. Mrs. Greenberg is in charge of the special agents' section for ticketing and reservations, and besides Hebrew, speaks fluent English, French and Spanish. Fare construction is her speciality.

In charge of direct sales is Mrs. Miriam Gur-Arie, assisted by Mr. Zvi Zaken. Secretary is Miss Lena Sonsino, who lived down in Beersheba before coming to Jerusalem. "I love this city", she says.

Accountant Shalom Martziano, and Mike Skolnick, the young American who handles freight and cargo, almost round out the list of El Al Jerusalem. The two temporary employees are Lisa Campos and Geoff. Carlin.





*Mr. Ben-Israel and secretary*

These fighting words are spoken by Mr. Elihau Ben-Israel, manager of the Jerusalem office, and an ex-campaigning student. Born in Jerusalem, he also studied, graduated, and then lectured at the Jerusalem University. So, he admits, he knows a lot of people. "This helps in the essential thing, representation of EL AL."

Mr. Ben-Israel was founder and managing director of "Mif'al Hashichpul", the students printing and publishing house,

and he travelled as a student leader, organising seminars and lecturing at conferences. He graduated M. Jur., and became a member of the bar. He was an assistant at the Hebrew University's Business Administration school, before joining EL AL in 1963.

Of the Jerusalem office he says, "we have special problems, such as taking up matters of foreign currency for head office, with the government offices. Activities like these, not directly connected with the Jerusalem office, take from half to two-thirds of his time, says Mr. Ben-Israel. There is a mutual benefit in working with head office, in gaining ideas and scope which can benefit the company.

The office is relatively small, but its problems are those of a large office. There are not enough people for complete specialisation, but nevertheless specialisation is called for in service. For instance, group travel. In larger offices,

this subject is within the responsibility of a unit or section of experts, whereas in a small office everyone must be acquainted with the problems and relevant I.A.T.A. resolutions.

Mr. Ben-Israel says something which catches our fancy--every two or three months the whole office gets together at an unofficial meeting, when views are exchanged, and anything that "kvetches" is aired.

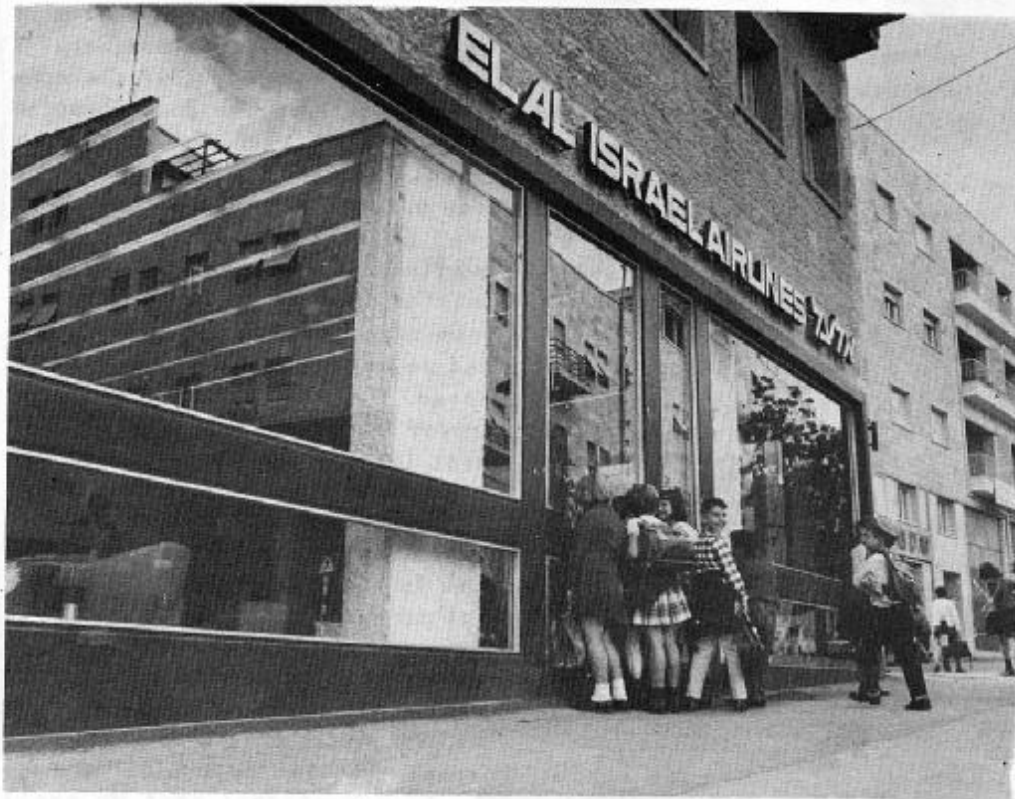
## ENTRY TO ISRAEL

Assistant to the manager is Mr. Kurt Markhoff, who has been with EL AL Jerusalem for more than 11 years. Mr. Markhoff was born in Germany, came to Israel in 1936, and spent five years in kibbutzim in this country. In Germany he had been trained in agriculture by a Zionist organisation.

Mr. Markhoff's main work is the supervision of ticketing and reservations. He says the most delicate matters are those

# EL AL JERUSALEM

*We are fortunate that we have, in the capital city of Jerusalem, 11 ambassadors who have the interests of EL AL very much at heart. What's more, these ambassadors are all in our pay, and continually feed back information about what's going on in Jerusalem, to head office and the Israel Branch.*



*Outside "Beit EL AL", Jerusalem*

The ambassadors are of course the 11 people who constitute EL AL Jerusalem (whew!!), and they get that way because many of the passengers coming through that office are VIP's, members of governments, and such-like people.

Excluding freight, EL AL Jerusalem sells over IL. 6 million per annum. Even the freight and mail handled has a special quality. About 500 kilos of diplomatic mail goes off every day, and 200 kilos of unaccompanied luggage every week. Almost all the art galleries in town send their paintings overseas through EL AL Jerusalem, as it seems we are an airline with an art-loving reputation.

## HOMETOWN

"We do not always benefit from sales we originate, which also go to head office and Israel branch. Our view is that if EL AL can benefit, then we should fight for the business".

# MESSAGE FROM THE PRESIDENT

EL AL is facing a number of major challenges in the months to come - challenges which can be effectively answered only by the concerted effort of every employee of the airline. There are serious economic recessions around the world. These are occurring in Germany, in Scandinavia, in Great Britain, as well as in our own country. For the vast majority of people, tourism is a luxury and when belt tightening is required, it is one of the very first fields to be affected. In the United States, the American government is discouraging overseas incentive travel in order to stop its own dollar drain. The U.K. has imposed a £50 restriction on its citizenry travelling overseas to non-sterling areas. All these factors, though of a temporary nature, require the utmost effort and ingenuity on our part to combat successfully.

There are other conditions with which we shall have to learn to live on a more permanent level. There have been drastic fare reductions on air travel throughout the world. EL AL has been a strong proponent of the types of price reductions which will encourage wider tourist movements to Israel. However, the fact itself means that we must produce far more if we are to retain our financial standing. In a few years fares from New York to Israel dropped from nearly \$900 to the \$535 group fare throughout the year, and the \$399 during the winter months. This opens up new avenues of traffic for the international scheduled air carriers, but it reduces our revenue income. In order to cope with this situation, in order to learn to live with it, in order to emerge intact and whole, we must reorient our thinking. We must change our approaches because of changing circumstances in the commercial world.

We are also facing some critical equipment decisions in the near future. We have decided to postpone our decision regarding the 747 until more technical and economic data are available, but this plane remains a fact of aviation life. We must keep in mind that two of these aircraft alone, along with spares and

ancillary equipment, account for more investment than our entire fleet to date. Then too the American supersonic transport is becoming more and more a technical reality. The two planes, for which we have already taken options, will result in a total investment of over IL 200 million. This is a staggering amount of money for us to invest, and yet in order to remain competitive in this rapidly changing area of technology we have to adopt a positive attitude towards new equipment.

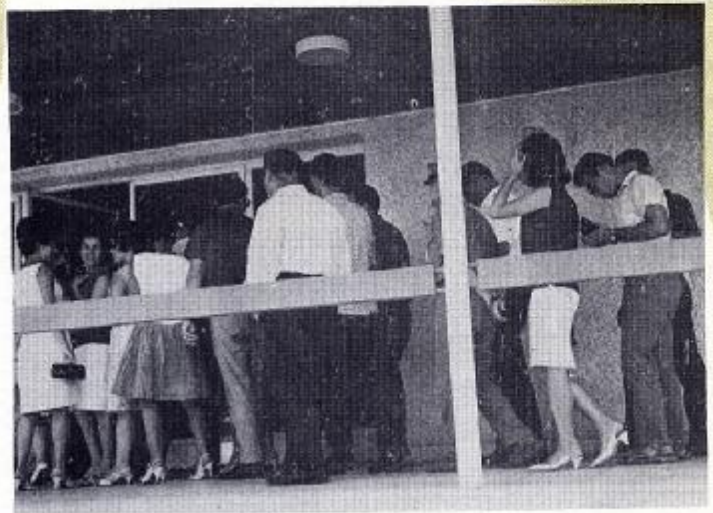
We ask ourselves, what does all this mean in terms of the individuals who comprise this company? What must we all do in the light of these new circumstances?

Before replying, I would like to state that the company is healthy. Its expectations are good. Despite all the external drawbacks listed earlier, I am confident that we shall emerge stronger and more competitive than ever before. I have great faith in the future of Israel as a major centre of world tourism, and I am confident that EL AL will not only contribute enormously to this realisation but will benefit greatly from this development.

There are steps that we must take, however, during the trying days ahead. We must improve our productivity, and I refer here to every employee of this airline. We must learn to do things right the first time. We must learn to conserve. We must change our work habits if necessary. Merely because we have done things in a certain way in the past is no reason to continue doing them in the same manner if improvements and consequent time and money savings can be made. We must be prepared to pull harder together because it represents the only sure way of emerging healthy and intact from the problems that confront us today. Eventually, they will ensure the viability of the type of company that has become so characteristic of EL AL. I am confident that we shall achieve our goals together and in the same spirit with which we have succeeded in the past.

SHLOMO LAHAT

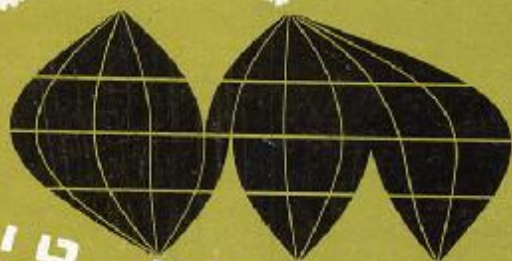




**EL**  
**AL**

**ון**

BULLETIN OF EL AL ISRAEL AIRLINES



**סע בחברה טובה**  
**TRAVEL IN GOOD COMPANY**

No. 10 • FEBRUARY 1967