

אל
על

יון

בטאון אל על נחיבי אויר לישראל





להקת ג'יימס באלדווין בהגיעה ללוד
לקראת הופעתה בפסטיבל ישראל תשכ"ה

גרפיקאי — ישראל קרוג

נסה לנחש : איזו דמות מן השתים
בתמונה מימין היא של הרקדנית
הישראלית החיננית, יונה לוי, ואיזו
היא של איש אל על בפריז — פאול
גינבסקי ?

אל על מקרבת ארצות
אל על מקרבת תרבויות
אל על מקרבת אנשים



בשער : לפנינו דיילת קרקע ג'יין גילס
עם אחד מבני "טיפוחיה" - היש סמל
מתאים יותר לשנה החדשה ? אגב —
ג'יין היא הולנדית מאמסטרדם העו"
בדת ב"אל-על" זה שמונה חדשים.



שמחים אנו כי הגליון הראשון של ה"אל-עלון" יגיע אל קוראיו ממש ערב ראש השנה. הדבר מעניק להנהלת "אל על" הזדמנות נאותה לאחל לכל ובמיוחד לכל אחד מעובדי החברה שנת שיגשגו ובריאות.

אכן, אחד היתרונות של בטאון מסוג זה הוא יצירת אמצעי קשר חדש בין ההנהלה ובין אותן חוליות הפזורות על פני תבל של אותה רשת המהווה את החברה.

"אל על" היא חברה מיוחדת במינה ואין לה אח ודוגמא לא רק בישראל אלא גם במקומות אחרים בעולם. כדי להתמודד עם בעיותינו ולהבטיח גידול בלתי מופרע של החברה פיתחנו דרכי גישה משלנו, סיגלנו לעצמנו פתרונות משלנו — שהם בלתי מקובלים לעתים — ואנו נוקטים בדרכים משלנו כדי לבצע דברים. אינדיבידואליזם זה של החברה לא זו בלבד שהתגבש והגיע לידי ביטוי בקיצורי דרך מנהליים וביתרונות בתחום הנוהל אלא שהוא אף הוליד סוג מיוחד של עובד אשר המאפיין אותו אינו רק מסירותו לתפקידו אלא גם תושייתו, יכולת העבודה שלו והצטיינותו בידע.

אם זכתה החברה להצלחות בזמן קיומה הקצר יחסית הרי יש להודות על כך לציבור העובדים של החברה, המשול לגידים שבגוף החברה. ועל כן יכולים אנו לצפות לקראת כל שנה חדשה כשעינינו נשואות אל העתיד וכשבלבנו אופטימיות מוצדקת שכל שנה תביא עמה, על אף הבעיות החדשות והסייגים החדשים, פרי הילולים אשר יעלה על זה של אשתקד. והשנה הנוכחית לא יצאה מכלל זה.

* * *

זהו גם רגע מתאים כדי להזכיר כי מיליוני אנשים ברחבי תבל סופגים את רשמיהם על ישראל במידה רבה מדמותה ואורח עבודתה של חברת התעופה שלנו. נשאנו את המגן דוד אל נקודות רבות רבות בעולם כולו וייתכן שמבחינה זו אנו רק בתחילת דרכנו.

פעולות המכירה והפרסום שלנו לא זו בלבד שהן מביאות למכירת כרטיסי טיסה — הן יוצרות גם יחס חם למדינה היהודית. לא יהיה זה איפוא מוגזם אם נאמר כי בנוסף לתפקידנו המסחרי תורמים אנו גם תרומה ניכרת לקיומה של ישראל עצמה. וגם עובדה זו מעניקה לנו עונג ערב השנה החדשה.

רבות הסיבות להוצאתו של עלון פנימי של החברה. כך יש, למשל, חשיבות מכרעת לכך שבפעולה רבת היקף כמו זו של "אל על" יהיו כל העובדים בתחנות השונות שברחבי תבל מעודכנים ביחס לפעולותיה ומבצעה של החברה. מאורע המתרחש, לדוגמא, בווינה עשוי להיות בעל חשיבות מעשית עבור עובד בלוד או בפאריס או בניו יורק. בולט לא פחות הוא הצורך ליצור במה אשר תגשר בין ההנהלה לבין העובדים, אשר תאפשר חילופי רעיונות והצעות באורח חופשי. הדבר יסייע בהכרח לשיפור המוראל והאווירה בחברה. כן תתבטא חשיבותו של ה"אל-עלון" בכך שיאפשר למשפחות העובדים להבין את מטרותיה ואת פעולותיה של החברה. אם אמנם יצליח העלון — הרי ישקף את הרעיונות ואת השאיפות של החברה כולה והאינפורמציה שבתוכו תוגש בצורה מאירת עיניים ומבדרת כאחת.

הגליון הראשון של עלוננו מופיע, כראוי לו, בערב ראש השנה וכוונתנו היא כי יהפוך לתופעת קבע רצויה בחיי החברה.

בתחילה יפורסם העלון במתכונת הנוכחית אחת לחודשיים ואנו נעריך ונקדם בברכה הצעות ודברי ביקורת בצורת מכתבים.

בכוונתנו לכנס, לקראת הופעת הגליון הבא, את המערכת הקבועה אך בינתיים ברצוננו ליטול את ההזדמנות כדי להביע תודתנו לעובדי "אל על" הרבים אשר סייעו בידינו במפעל חדש זה.

← חדשות המפעל →

סוג וכן מתכוונת החברה לרכוש 707—320 B שלישי לפני 1970. עם רכישת מטוסים אלו יגיע מספר מטוסי הסילון של „אל על“ ל-8 בסה"כ.

מחירי היסוד של רוב הדגמים המס-חריים של חב' בואינג עומדים לעלות בשעור של בין 1.9% ל-2.6%. חב' בואינג טרם הכריזה על העלאת המ-חירים, אולם לחברות התעופה בר-חבי העולם כבר נמסרה הודעה על המחירים החדשים, צוין שהסיבה להעלאה זו נובעת מהעליה בשכר העבודה והכנסת מספר שינויים יסודיים במטוסים. עלית מחירים זו היא הראשונה מאז אוגוסט 1963. מחירו של הבואינג 737 בעל שני מנועי סילון והמיועד לטווחי טיסה קצרים, לא ישתנה.

מערכת מורחבת לירחון מכירות
על מנת להרחיב את תחום פעולתו של ירחון המכירות של „אל על“, נתכנסה מערכת בהשתתפות יהושע כהן, שרה פרנקל, צבי פומגריין, יע-קב בן-ארי והעורך ארנולד שרמן. ירחון זה נערך עד עתה על ידי מר יורם כגן, מנהל מח' נוסעים שעשה מלאכתו הנאמנה יחידי על אף המ-עמסה הגדולה שבעריכת ירחון מסוג זה.

המערכת תשמח לפרסם כל חומר מתאים שיופנה אליה מאת הקור-אים.

מטרת הירחון היא לעדכן את הידי-עות בכל החדשים והשינויים הק-שורים בשטח התעופה.

כבעבר, יוצא הפרסום בחסותו של האגף המסחרי בעוד שהאחריות לעריכה ולאיסוף החומר תוטל על מח' יחסי צבור.

ירחון המכירות יופיע בכל 15 לחודש, החל מחודש זה.

לאורך בן-ארצי, המנהל הכללי של אל על, הביע מר סיקלס את תקוותו, שעצים אלה ישמשו סמל ליחסי אחוה בין ארה"ב, יוון וישראל בעולם כולו.

בקבלו את התעודה הודה האלוף בן-ארצי לוועידה על הכבוד וציין, כי ישראל מעריכה את נטיעת העצים, כי: — „עץ הוא סמל נצחי של רעות“. אלוף בן-ארצי ציין, שהבטחת המבצע נבעה מ-3 גורמים עקריים:

א. הארגון המצויין של אהפה וביחוד העבודה המוצלחת של יו"ר הארגון ושל ועדת ההובלה של הארגון;
ב. מאמציהם הנעלים של עובדי סוכ-נות הנסיעות „יוניברסיטי טרבל“ ממשצ'וסטס בהנהלתו של מר בלומ-ברג;

ג. אל על עצמה, אשר ע"י תכנון יעיל הצליחה לבצע את הגשר האווירי מבלי לפגוע בלוח הזמנים הרגיל.



מטוס „בואינג 707-320 ב.י.“

3 מטוסי סילון מתוספים „לאל על“ אל על עומדת לקבל בדצמבר 1965, מטוס סילון שישי מטיפוס בואינג 707—320 B. „אל על“ קבלה אופציה לרכישת מטוס סילון נוסף מאותו



מר סיקלס מוסר תעודת עצים לאלוף בן-ארצי

הגשר האווירי

חברת התעופה הלאומית אל על צויינה לשבח בימים אלה לרגל הסיום המוצלח של מבצע ההובלה הגדול ביותר בתולדות התעופה האזרחית. הציון לשבח נעשה ע"י ברית אהפה הארגון הגדול ביותר של אמריקאים ממוצא יוני. אל על הובילה כ-10,000 חברי אהפה מארה"ב לאתו-נה לוועידה השנתית ה-43, שהיא הוועידה הראשונה שנערכה מחוץ ל-גבולות אמריקה הצפונית.

מר ס. סיקלס, יו"ר הארגון, הודיע כי לאות הערכה על מאמצי אל על, החליטה הוועידה לנטוע 250 עצים ביער קנדי בהרי ירושלים ע"ש „אל-על“. בעת מסירת תעודת הנטיעה



קברניט טום ג'ונס

תום ג'ונס מנצח באויר וביבשה
 סגן סמכ"ל למבצעים (מבצעים) הק"ק
 ברניט תום ג'ונס, נחל זה לא כבר שני
 נצחונות- הראשון בתא הבואינג של
 אל על והשני על כרי הדשא של שדה
 הגולף בקיסריה.
 ג'ונס שבר את שיאה של אל על
 שהושג לפני שנתיים בעברו את
 המרחק של 5,760 מיל בין ניו-יורק
 לתל-אביב בטיסה ללא חניה ובמטוס
 עמוס, בזמן של 9 שעות ו-25 דקות.
 יצויין שזהו קו הטיסה הארוך בעולם
 ללא חניה- השיא הקודם היה 9
 שעות ו-33 דקות בעוד שזמן הטיסה
 הרגיל הוא 10 שעות ו-40 דקות.
 בפרק זמן זה הושג שיא חדש כשמ"ט
 טוס אל על עבר את המרחק ב-9
 שעות ו-17 דקות. ג'ונס לא הסתפק
 בנצחון אחד ולאחר שעות אחדות
 של שינה ניצח הקברניט הותיק פעם
 שניה תוך שבועיים באליפות הגולף

בקיסריה כשלידו משחקת אשתו
 החיננית.
 משך אותו שבוע רב פעילות בחודש
 יולי, קבע קברניט נוסף של אל על,
 הקברניט אורי כהן, שיא מהירות
 חדש בקו ניו-יורק - אתונה. מטוס
 החברה עבר את המרחק ב-8 שעות
 ו-1 דקה. זמן הטיסה הרגיל בקו
 זה הוא 9 שעות.

כנר על הגג

יוזמה מובהקת בתחום יחסי צבור
 ננקטה ע"י משרד ניו-יורק, בשיתוף
 פעולה עם הל פרינס המפיק האמרי-
 קאי הידוע ועם האמרגן הישראלי
 גיורא גודיק.

המחזמר "כנר על הגג", בהפקתו של
 פרינס, הפך בארה"ב במהירות ללהיט
 מבוקש שאין להשיג אליו כרטיסים,
 אלא חודשיים מראש. בעקבות הצ"ח
 לחה זו החליט גודיק, בשיתופו של
 פרינס, להעלות את הגירסה העברית
 של המחזמר, המבוסס על ספורו של
 שלום עליכם "טוביה החולב" על
 בימת "אלהמברה" ביפו, כשבתפקיד
 טוביה מככב השחקן הישראלי בומ-
 בה צור.

פיטר ברנסוויק, - האחראי למער"ת
 כת יחסי הצבור של החברה בצפון
 אמריקה ובדרומה הציע לאפשר לת"י
 יירים הבאים ארצה ב"אל-על" לראות
 את המחזמר בעת שהותם בארץ.
 ההצעה נתקבלה בחיוב על ידי גודיק.
 במשרד אל על אשר ברוקפלר סנטר,
 ניו יורק, הוקם תא מיוחד, המספק
 הזמנה להופעת המחזמר ביפו, לכל
 נושא כרטיס טיסה של אל על. המב"צ
 הע הורחב במהירות גם למשרדי
 החברה האחרים באמריקה.
 עד עתה נצלו מאות מנוסעי אל על
 את האפשרות הבלתי שכיחה שנית-
 נה להם לבלוי חופשה בארץ והנ"א
 אה מהמחזמר המבוקש.



תא המכירה לכרטיסי "הכנר על הגג"

בתמונה למעלה נראים דיילת החב"רה
 אתי וורצל, הל פרינס מפיק
 המחזמר ואן מאריס, ילידת ירוש"ל
 לים המשתתפת במחזמר, במשרד אל
 על בניו-יורק.

ועדים חדשים ב"אל על"

בחודש יולי 1965 נבחרה נציגות
 חדשה לחטיבות הפקידים והטכנ"אים.

- ועד הפקידים
- אלקלעי נפתלי
- אביו יעקב
- גרינבלט בן-ציון
- דינר ניסן
- יעקב יעקב
- כץ יוסף
- לבנטל יעקב
- פוקס משה
- שמואלי מנשה

ועד הטכנאים

- אדלמן (אבי) אברהם
- אלטרץ יוסף



ש. קוסובסקי — הגביע הוא שלנו!

יבואו על הברכה

ברכות לעובדים שנולדו להם בנים,
בסימן טוב:

רן שחף, יצחק אטדג'י, משה בן-
חיים, שרגא שטרנפלד.

יבואו על הברכה העובדים שנולדו
להם בנות, במזל טוב:

גדעון רוזנר
חנוך אפלמן
אברהם אקרמן
מעוז פורז
שרגא הזנפרץ
אריה לוריא
בצלאל בראלי
סלים בוקאי
אליעזר חיינסקי

ברכות חמות מאחלות הנהלת אל על
וועד העובדים ליוסף ישנו שבא
בברית הנשואין.

נהגינו זוכים בגביע הזהירות בדרכים
בטקס מיוחד שנערך בהיכל התר-
בות קיבל מר שמעון קוסובסקי כנ-
ציג נהגי החברה מידי ניצב משנה
זאב מרגלית, את גביע הזהירות
בדרכים לשנת 1964.-
במשך שלש שנים זכתה אל על בר-
ציפות בתעודות הצטיינות על נהיגה
זהירה.

הגביע הראשון נתקבל בשנת 1962.
ב-1963 קבלו נהגי החברה ציון
לשבח, כשלחובתם עבירת תנועה
אחת המונעת את קבלתו של הגביע
הניתן רק עבור נהיגה זהירה מוש-
למת. השנה זכתה אל על שנית
בגביע, לאחר שלא נרשמו לחובת
נהיגה כל עבירות תנועה.

שמעון קוסובסקי המחזיק בעצמו
בתעודות נהג זהיר במשך 16 השנים
האחרונות, ייצג את נהגי החברה
בכל הטקסים. המנהל הכללי של
החברה, האלוף אפרים בן-ארצי,
קציני משטרה ופקידי משרד התח-
בורה נכחו בטקס.

דורון יצחק
דבי דוד
דדוש חיים
חכמון אליהו
כהן דוד
קמחי שמואל
שוורץ עמי

מיטב הברכות והאחולים לעובדים
הנבחרים.

חוג לשחמט

זה מספר שנים שקיים בחברה חוג
לשחמט הלוקח חלק בתחרויות
הליגה הארצית. לאחרונה, כתוצאה
מרבוי המשתתפים, לקחו חלק 2
קבוצות בתחרויות הליגה.
החוג כולל 24 מעובדי החברה
הבאים מבין הפקידים, הטכנאים
וצוות האויר.

בשנת 1964/5 קבל החוג הדרכה,
אחת לשבוע, מרב-אמן קרידמן.
החוג נוהג להפגש במועדון "בנק
לאומי" בתל-אביב, מתוך מחוה של
רצון טוב של שחמטאי "בנק לאומי".
לקראת שנת המשחקים 1965/6
נערכות תחרויות פנימיות במסגרת
החברה, על מנת לקבוע קבוצה אחת
שתייצג את החברה בתחרויות שו-
נות.

עקב היותנו חברים בארגון
"א.ס.י.א. — ארגון חברות התעופה
האירופאיות לעניני תרבות וספורט,
— תיכלל קבוצת השחמט של חבר-
תנו בתחרויות הנערכות בין קבוצות
השחמט של חברות התעופה השונות
החברות בארגון.

קביעת התחרויות נעשית לפי הגרלה.
השנה נקבע בהגרלה כי קבוצתנו
תתחרה בארץ עם נבחרת השחמט
של חברת תעופה פנים-ארצית ספר-
דית. התחרויות תתקיימנה בחודש
אוקטובר 1965.

כל זאת בתנאי שהטפול במטען הא- וירי הוא יעיל ותכליתי. למטרה זאת התקיים בין ה-13 ל-19 בספטמבר 1965 "שבוע הטפול" במטען אוירי, שאורגן ביוזמת ארגון התעופה הבינ-לאומי (יאט"א) והקיף את מרבית חברות התעופה בעולם. מטרת "ה- שבוע" היתה להפנות את תשומת לבו של כל עובד, בין אם הוא עוסק ישירות במטען — (ביחידות היצוא והיבוא, במחלקות התנועה וכו') ובין שהוא נוגע בענין באופן בלתי ישיר — לתקלות הרבות הנגרמות בטיפול במטען האויר, שאפשר היה למנוע אותן בקלות אילו התייחס כל אחד מאתנו בתשומת הלב ובהת-חשבות הראויה לאופיו המיוחד של מטען זה.



"הכל בגלל מסמר קטן"

כל איש מטען בחברת תעופה כלש- היא, יכול לספר סיפורים רבים על איחורים במשלוח ובקבלת סחורות ועל בעיות מסובכות שנתעוררו ללא צורך — פשוט בגלל "מסמר קטן"...

כגון: סימון בלתי מדויק או מטעה של המטען, כתיבה רשלנית של שטר המטען או דיווח בלתי מדויק במב-רקים, הטענה שאינה לוקחת בחש-בון את התנוחה הנכונה של החבי-לה, או סתם אי מחיקה או אי הורדה של תווית קודמת. וכתוצאה מכך עלול לקרות שמטען מסוים מורד בזנזיבר במקום בטימבוקטו.

מחלקת המטען של "אל על" נקטה שורה של פעולות להחדרת חשיבו-תם של פרטים "קטנים" אלה להכ-רת עובדי החברה בכלל ובאלה העוס-קים בקבלה, במשלוח ובטיפול במט-עני אויר בפרט. במכתב אישי שהופנה לעובדי המטען הוסברו מט-רות "שבוע המטען" וחולקו טפסי

הטפול הנכון במטענים — משתלם

לפת (בגדי ים ומעילי גשם). מחש-בים אלקטרוניים שניצול זמנם יקר, חוסכים לבעליהם רבבות לירות כאשר הם מוטסים במהירות ליעדם במקום להיות מוטלים בבטן האניה תקופה ממושכת.

אריזה ובטוח — זולים יותר המהירות והנוחות של ההובלה הא-וירית מאפשרות אריזה קלה, שהיא חסכונית לאין ערוך מהאריזה הנחו-צה להובלה בים. טלטולים, סכנות שבירה, גניבה, קלקול וכו' — מת-מעטים כשהמשלוח הוא בדרך הא-ויר. לא ייפלא, איפוא, שגם התשלום עבור הבטוח בדרך האויר נמוך בהר-בה, בהשוואה להובלה ימית.

היש צורך להסביר לעובדי אל על מהי חשיבותו של המטען האוירי?

מי כמונו יודע את משמעות האימרה "הזמן הוא כסף"? אולם לא רק המהירות המירבית מבדילה לטובה את ההובלה במטוס לעומת האניה, משלוח באמצעות מטען אוירי חוסך למשל, ליצרן וליצואן כסף רב שאחרת היו צריכים להשקיעו לאחזקת מלאי גדול (כי באמצעות מטען אויר אפשר לבצע כל הזמנה תוך 24 שעות).

באמצעות מטען אויר אפשר להאריך חיי מוצרים המתקלקלים מהר (פירות וירקות), או שהענין בהם חולף (העתונות), או המאבדים את ערכם העונתי לרגל האופנה המתח-

תקון בחוק הבטוח הלאומי

"בטוח ילדי עובדים" וכן תחול הרחבה
בבטוח משפחות מרובות ילדים.

בהתאם לתקון לחוק הבטוח הלאומי הוקם ענף בטוח חדש בשם

העובדים יקבלו קיצבה חדשית גם
עבור 3 ילדיהם הראשונים. ההקצבה
החדשית היא כדלקמן:

| שלישה ילדים | שני ילדים | ילד אחד | לתקופה |
|-------------|-----------|----------|-------------------|
| 22.50 ל"י | 15.00 ל"י | 7.50 ל"י | 1.8.65—31.12.1965 |
| " 27.— | " 18.— | " 9.— | 1.1.66—31.12.66 |
| " 30.— | " 20.— | " 10.— | מ-1.1.67 ואילך |

את הקצבה תגבה החברה מהמוסד
לבטוח לאומי ותשלם אותה לעובד
דיה עם תשלום המשכורת החדשית.
הקצבה באה במקום התוספת המשכורת
פחתית המשולמת היום ע"י החברה.
עד ליום 31.12.65 תמשיך החברה
לשלם תוספת משפחתית של 8.00
ל"י עבור כל ילד.

עבור הילד הרביעי והלאה ישלם
המוסד לבטוח לאומי לעובדים קצבה
כדלקמן:

| | |
|-------------|----------------|
| ילד רביעי | 10.50 ל"י לחדש |
| ילד חמישי | " " 11.75 |
| ילד ששי | " " 13.00 |
| ילד שביעי | " " 14.25 |
| כל ילד נוסף | " " 15.50 |

בהתאם לתקון החוק יהיו זכאים
העובדים לקצבה עבור ילדיהם עד
לגיל 18 ולא עד לגיל 14 כפי שהיה
נהוג עד ל-1.8.65. ילד שאינו מסוגל
לכלכל את עצמו ואין לו הכנסה
ממקור אחר כדי מחייתו, תשלום
עבורו קצבה כל עוד לא מלאו לו 25
שנה. על העובדים הזכאים לפי תקון
זה לחוק לקצבה משפחתית. להגיש
תביעה למוסד לבטוח לאומי והתש-
לום יועבר אליהם במישרין על ידי
המוסד.

דיווח שעל כל עובד למלא כאשר הוא
נתקל במטען בלתי תקין (מבחינת
האריזה או הסימון, מבחינת הניי-
רות הנלוים אליו, אופן הובלתו,
הטענתו, פריקתו וכו') עם איסוף
הדוחות ניתן יהיה ללמוד מהן הת-
קלות השונות וכיצד אפשר למנוע
אותן, כי טפול נכון וקפדני, מהיר
ויעיל במטעני אויר משתלם הן בגלל
הרחבת האפשרויות של הובלת כמו-
יות נוספות בדרך האויר והן בגלל
מניעת צרות ו"כאבי ראש", הנגרמים
לכל עובד בעטיה של כל תקלה.

במסגרת "שבוע המטען" נשלחו מכת-
בים לשלטונות התעופה האזרחית,
המכס, סוכני מטענים וכו' המסבי-
רים את חשיבותו של הטיפול התכ-
ליתי במטען אויר, על מנת להבטיח
את שיתוף פעולתם ועזרתם של
גורמים אלו. המכון הישראלי לאריזה
ולעיבוד המוצר תיכנן במסגרת "הש-
בוע" יום הדרכה לסבלים בנמל
התעופה לוד תוך הדגמת אריזות
שונות וטיפול נכון במטען.

תקוות כולנו היא שהלקח שנלמד
מ"שבוע הטיפול" ישמש את כל עובדי
המטען האווירי לא רק לשבוע או
לחודש בודדים, אלא לכל ימות
השנה.

יעקב בן-ארי

מס נסיעות חוץ

"דיני מס נסיעות חוץ" שונו והחל
מ-1.9.65 יהיה המס לעובדי ה-
חברה ולמשפחותיהם (כולל בנים
עד גיל 18 בלבד) כדלקמן: —

מס קצוב — 58 ל"י

מס נסיעות $1\frac{1}{2}\%$ מערך
הכרטיס.



סיום הקורס המסחרי

מנהל החברה של "אל על", אלוף-
משנה שלמה להט בטכס סיום
הקורס המסחרי השני של החברה
שנערך זה לא כבר במחלקת ההד-
רכה.

בעקבות הצלחת המפעל מתכננת
מחלקת ההדרכה קורסים נוספים
בתחום זה עוד במשך שנת הלימו-
דים הנוכחית.

ועדת הבטיחות מתארגנת...

"אל על" משקיעה אמצעים רבים בהתקנת ציוד בטיחות, ואולם בכך לא די. על מנת להגיע לרמת בטיחות גבוהה בחברה, יש צורך בשינוף פעולה והבנה מצד כלל ציבור העובדים בחברה. אין להשלים עם גילויי "חברמניות" וזלזול בכללי הבטיחות היסודיים.

לאחרונה נתארגנה מחדש ועדת הבטיחות והגיהות בחברה. בישיבת הועדה האחרונה נמסר על פעולות תיה בעבר וסוכמו הצעות וקוי פעולה לעתיד כדלקמן: —

א. יושם דגש נוסף על הדרכת העובדים לשמירה על כללי בטיחות.

ב. נמסר על הקמתה של יחידת בטיחות ואחזקת מיתקנים על מנת לאחד את עבודת המטה עם פעולות הביצוע.

ג. ממסרו ממצאים סטטיסטיים על תאונות בעבודה, שנגרמו במשך חמש השנים האחרונות והלקח שיש ללמוד מהן.

ד. הועלתה הצעה שועדת הבטיחות תשתמש בסמכויותיה להטלת עונשיים במקום שההדרכה והאזהרה אינם מועילים.



ה. הובאה תוכנית להוצאת קובץ של נוהלי בטיחות. הנוהלים הראשונים שיעובדו יהיו "נוהלי דיווח תאונות עבודה" ו"נוהל ועדת הבטיחות".

ו. הוצע להמשיך ולקיים סיורים לימודיים ותקופתיים במקומות העבודה השונים בחברה ומחוצה לה. תורחב הפעילות בשטח הגיהות. בשלב הראשון החלה פעולה לניקוי שטחים נרחבים במתקני החברה.

ז. הוצא כתב מינוי לחברי הועדה החדשים שמונו לאחר השינויים הארגוניים בחברה והבחירות לועד העובדים.

להלן רשימה מוצעת של חברי ועדת הבטיחות: —

מנהל מח' יצור ושפוף — ד. שיון
מנהל מח' שרות לנוסע — צ. קוולר
הממונה על הבטיחות — ג. לנה
מטעם ועד הטכנאים.

י. אלטרץ — מח' אחזקה
נ. אלמוזלינו — מח' אחזקה
ח. דדוש — מח' יצור ושפוף
א. כץ — מח' יצור ושפוף
מ. רבינוביץ — מח' אחזקה

מנהל מח' אחזקה — א. שאלתיאל
מנהל מח' מש"ב — ז. לבנה
מנהל מח' תחבורה — א. סגל
נציג מחלקת מנגנון — ישראל קרו
מטעם ועד הפקידים.

ב. גרינבלט — תחנת לוד
מ. כהן — מח' חשבונות
א. רחמים — מח' מש"ב

יועץ רפואי — ד"ר נ. גרינאק

ולבסוף, אין להשלים עם העובדה, שתאונות הן מחויבות המציאות, ולדוגמה: במפעלי "ווקסהול" באנגליה המעסיקים אלפי עובדים לא נרשמה אף תאונת עבודה אחת במשך חודשים רבים.

שמירה על רמת בטיחות גבוהה היא בידינו. הנהלת החברה העמידה והתקינה ציוד בטיחות רב ויקר. בידינו הוא לנצל היטב למען בטחוננו ובריאותנו.

...וועדת השיכון פועלת

הועדה פועלת שנים מספר ומורכבת מבא-כח מחלקת המנגנון, גב' ברב, נציג ועד הפקידים, מר מישקה אמינוף ונציג ועד הטכנאים, מר אברהם בלדור.

מטרת הועדה היא לעזור לעובדי החברה להשתכן בדירות הנמצאות בקרבת נמל התעופה או בקרבת קווי הסעה של החברה: בתים, חולון, יד-אליהו, קיראון, נוה מונוסון, פתח-תקוה וכו'.

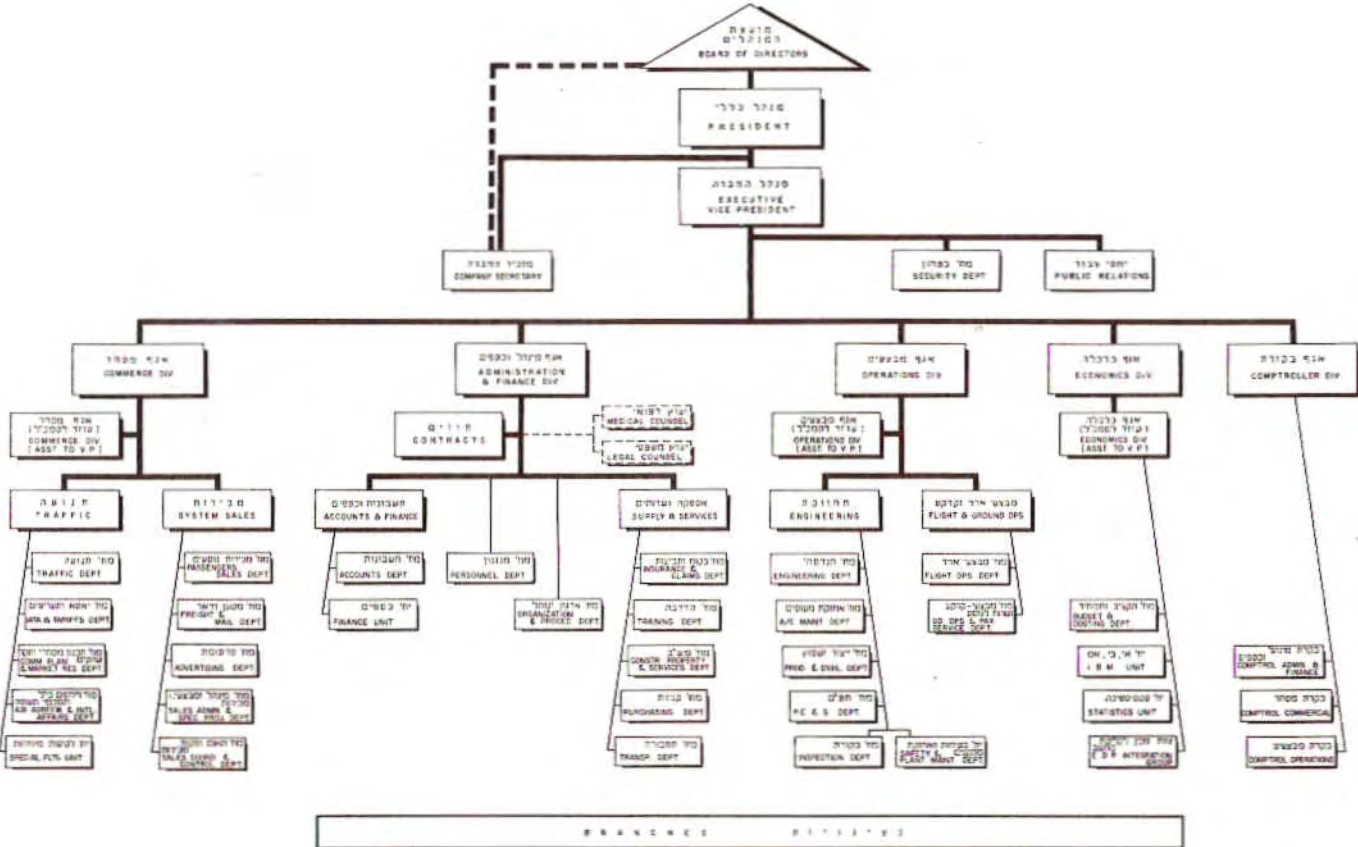
בכל פניה בודקת הועדה, יחד עם המעוניין, את אפשרויותיו הכספיות כדי למנוע התחייבויות כספיות שהן למעלה מיכולתו של העובד.

על מנת להקל על הסידורים הכספיים של העובד ממליצה הועדה לקופת התגמולים להקדים את אשר ההלואה מכספי הקופה וכאשר יש צורך בהלוואות או עזרה כספית, נוספת, מסייעת הועדה להשגת הכספים מקרנות החברה וכן מקרנות משרד השיכון וקרנות ציבוריות אחרות.

עובדים רבים אינם יכולים לרכוש דירות חדשות מפאת מצבם הכספי והם מוכנים להסתפק בהחלפת די-

הכר את מבנה החברה

ORGANIZATION CHART



הכר את מבנה החברה

כבכל גוף גדול כן גם בחברת אל על, ישנם עובדים רבים שאינם מכירים את חלקיה השונים של החברה. מגבלה זו יוצרת זרות בין העובדים ולכן גם פוגעת ביעילות ובהערכה לעבודת הזולת.

טור זה בא להתגבר על חסרון זה. הטור יוקדש להצגת אנפיה, מחלקוֹת תיה ומדוריה הרבים של החברה. כאן יוסברו תפקידיה ומטרותיה של כל שלוחה ושלוחה. בגליון ראשון זה מביאים אנו שרטוט המתאר את המבנה הכללי של כל החברה ואותו נפרט ונסביר בגליונות הבאים. אנו מציעים לקוראים לשמור על שרטוט זה כדי שיסייע בידם להבין את אשר נסביר שעה שנפרט את המבנה בגליונות הבאים של העלון.

KNOW YOUR COMPANY

The intention of this column is to present a new section in each issue and to describe its objectives, tasks, history, working personnel, and problems. With this in mind, we hope to acquaint everyone with the functions of neighboring groups and to give an enlarged view of the company through the activities of the individual units that comprise El Al. To be consistent with our purpose, we are at this time presenting an organization chart which graphically describes the chain of command in the company. We suggest that the chart be kept for future reference because it will be a useful tool in understanding future articles.

מה חדש בשטח המינויים ?

1. דוד אוברלנדר מנהל מחלקת יחסים בין לאומיים והסכמי תעופה, אגף מסחר — משרד ראשי, מ-1/10/65
2. קברניט דוד איסטרמן מבקר למבצעים באגף בקורת — משרד ראשי, החל ב-1/4/65
3. בנימין טרגל מבקר עוזר למבצעים, אגף בקורת — משרד ראשי, החל ב-1/4/65
4. אהרון לוריא מנהל מכירות איזורי חיפה, סניף ישראל החל ב-1/7/65
5. שרה פרנקל עוזר מנהל מח' י. א. ט. א. ותעריפים מ-1/4/65

מוצבים לארץ

1. שלמה נאור מנהל מחלקת מינהל ומבצעי מכירות באגף המסחר, החל ב-14/3/66
2. משה גוטקין מבקר בדק ישיר — מח' בקורת, החל ב-1/9/65

מוצבים לחו"ל

1. דוד ברנס נציג החברה באיטליה — החל ב-15/10/65
2. עמוס דוידי נציג החברה בדרום אמריקה — החל ב-22/8/65
3. חנן דוברת מנהל חשבונות אזורי, אוסטריה — מ-25/8/65
4. משה לניאדי מנהל מכירות אזורי, ברזיל — החל ב-1/8/65
5. אלברט קסוטו עוזר מנהל מסחרי, איטליה — החל ב-15/7/65
6. יצחק בן גיאת מתאם קניות ושרותים, ארה"ב — מ-30/8/65
7. מרדכי סויצקי מנהל מכירות אזורי ומנהל תחנה, קופנהגן, בנציגות החברה סקנדינביה — החל ב-8/8/65
8. חיון יעקב נציג טכני בנציגות החברה בטורקיה — מ-8/7/65
9. יגאל ידד נציג טכני בנציגות מזרח אפריקה — מ-16/6/65

התעופה והועדה מטפלת בהעברתם ללוד העיר או לסביבתה.

לאחר מו"מ ממושך עם החברה לפיתוח לוד, נפתחה אפשרות לעובדים ותיקים הגרים בבתים מיושנים בלוד העיר להחליפם לדירות חדשות. גם כאן מקפידה הועדה בבדיקת האפשרויות הכספיות של כל מועמד על מנת שיוכל לעמוד בתשלומים שקבל על עצמו.

במשך שנת 1964 ומחצית 1965 השתכנו בעזרת הועדה 103 עובדים.

(המשך מעמוד 9)

רתם הישנה בדירה ב"דמי מפתח". במקרים אלה, לאחר ברור הענין, עוזרת הועדה בהשגת הלואות מקרנות ציבוריות.

הוא הדין לגבי רכישת דירות מיד שניה.

הועדה שמה דגש מיוחד על עזרה לעובדים לים חדשים שנתקבלו לעבודה קבועה בחברה. במקרים רבים הוקצו להם דירות במקומות מרוחקים מנמל

כל עובד – איש מכירות

מאת : מרדכי בן-ארי

מחלקת המכירות שלנו לדברי בקורת אלה ואם אפשר, יש למצוא תרופה כדי לתקן את המעוות. לעתים קרובות תכננו מכרינו נסיעה, אך טרם החליטו באיזו חברה לטוס. יש להזעיק את מחלקת מכירת הכרטיסים ולהביא עובדה זו לתשומת לב, כדי לאפשר לה לבצע את המכירה למען אל על. אותו דבר נכון, כמובן, גם ביחס לאינפורמציה על משלוח מטען.

אנשים רבים אינם מבינים מדוע דווקא יטוסו באל על, או מדוע ישלחו סחורותיהם באמצעות החברה. אולי מבקשים הם משהו "אקזוטי" יותר בתחום המסע האווירי. שומה עלינו להצביע על היתרונות שבטיסה עם חברתנו או בשליחת מטענים באמצעותה. נוסף על העובדה, שבין הנוסע ובין העובדים קיימת שפה משותפת ונוסף על השירותים הכל-עולמיים שהחברה מציעה לנוסעים ולשולחי מטענים, מן הראוי להדגיש, שהחברה היא עמוד תווך חשוב לכלכלה הישראלית ולבטחונה. לאל על חשיבות מכרעת לשגשוגה של המדינה כולה. היא תורמת מטבע זר לאוצר. היא מן המעבידים הגדולים בארץ. היא פעלה פעולה חלוצית בתחומי תעשייה חדשים בישראל, משום שהיא משתמשת בדגמי המטוסים החדשים והמשוכללים ביותר ובציוד אלקטרוני.

כאשר אנו דנים על השפעתנו האישית על הצלחתה ועל עתידה של החברה, הכרחי לקחת בחשבון שאל על הינה חברה אחת ואחידה. כוונתנו לכך, שהבטחה הניתנת בצירוף



קרקע או כעובדי מינהל, אנו משקפים בפעולתנו היומיומית את דיוקנה ואת אישיותה של החברה.

כל אחד מאתנו בא במגע עם מאות אנשים מדי יום ביומו. אנו מקיימים מגעים עם משפחותינו, עם ידידינו, עם מכרינו. הכפילו נא את מאות המגעים הללו ב-2,000 בערך, כמספר עובדי החברה בישראל בלבד, ותווכחו לדעת מה הן האפשרויות הכבדות לקידום החברה ברחבי המדינה. כי אכן, ייצוגה של החברה — זהו מבצע מתמיד של 365 יום לשנה.

אפשר לתת לכך דוגמאות מוחשיות רבות. אחד מידידינו מתכנן נסיעה לחופשה באירופה. אם הוא מתכוון לטוס באל על, נברך אותו על החלטתו ואולי אף נסביר לו היטב את השירותים שהוא זכאי לקבל מן החברה. אם החליט לטוס בחברה מתחרה, הרי יכולים אנו לפחות לגלות מה סיבת הדבר. אם יביא טענות של ממש נגד החברה, הרי יש להסב את תשומת לב הנהלת

בחברה קטנה ופעילה כאל על מהו זה כל איש שבצוות העובדים, בין שהוא ניצב מאחורי דלפק מכירות הכרטיסים ובין שהוא יושב ליד הגה האוטובוס, גורם חיוני ורב ערך ליצוג החברה בעיני הציבור.

דיוקנה הציבורי של חברת תעופה אינו מתבסס רק על תכניות של פרסומות ושל יחסי צבור. ברב המקרים הדיוקן הזה הוא פועל יוצא מן היחסים בין אדם לרעהו, בין החברה ללקוחותיה.

ברור כי יש לצפות לאדיבות, ליעילות ולמדה גדושה של נכונות לעזור מצד אנשי המכירות הקשורים ישירות עם מכירת כרטיסי הטיסה, הטיפול במטען ובדאר. אך מה בנוגע לאחריים? מלה מעודדת וחיוך חם משפתי דיילת באחד ממטוסינו עשויים להפוך נסיעה שגרתית למסע מהנה. סבלנות והבנה מצד פקיד ההזמנות והמיידי עשויים להביא להגברת המכירות יותר מכל תעלולי הפרסומות. נהג אוטובוס יידותי עשוי לזכות את החברה בלקוח קבוע וצוות קרקע יעיל הוא הערובה הטובה ביותר האפשרית לפעולות תעופה בטוחות ומושלמות.

בסופו של חשבון תלויים הצלחתה או כשלונה של כל חברת תעופה בהיקף הניצול של מטוסיה. מאחר וכולנו הננו עובדי החברה, יהיה תפקידנו המידי והמיוחד אשר יהיה, יש לכולנו ענין חיוני בכך, שגורם הניצול של המטוסים ישאר גבוה וכי הלקוח המקרי יהיה לנוסע או לשולח קבוע של מטען אווירי. חשוב לזכור, שבין שאנו משמשים כצוות

לא נשכה



ביום ו', ח' באב תשכ"ה — יום מלאת 10 שנים להפלת המטוס איי.קיי.סי. התייחדו הנהלת החברה והעובדים עם זכר הנספים.

זרי אבל הונחו על קבר האחים בבית העלמין קרית שאול מטעם הנהלת החברה ונציגויות של ועדי חטיבות העובדים. כן הועמד משמר כבוד ליד קבר האחים בכל שעות היום.

יהי זכר הנספים ברוך.

קברניט סטנלי הינקס ז"ל
קצין ראשון פנחס בן-פורת ז"ל
מהנדס טייס סידני צ' למרס ז"ל
אלחוטאי רפאל גולדמן ז"ל
דיילת שרה אצ'רקן ז"ל
דייל ליאון טיסר ז"ל
דייל אלברט אלחדף ז"ל

נעמי גרוס איננה

קשה הפרידה מנעמי גרוס.

נעמיל'ין, כפי שידידה כינוה, קפלה בקרבה תכונות אנושיות שמעטים ניחונים בהן. היה בה צרוף נדיר של יעילות בעבודתה ומסירות לכל נושא בו טפלה.

החיים נתאכזרו לה כבר בגיל צעיר. מוראות מלחמת העולם השנייה הכו בכל משפחתה והותירוה בודדה. מכות איוב המשיכו להתאכזר אליה בהתאלמותה בגיל צעיר. הגורל הועיד לה את הטיפול בשני בנים בגיל רך.

מיד עם כניסתה לבית אל-על כמוכירתו של מ. בן-ארי הקרינה מסביבה אותן תכונות שקרבו אליה את כל חבריה לעבור דה. תכונות אלו הוו נכס יקר בעבודתה במחלקת המטען, כאשר כל לקוח ראה עצמו, באמת ובתמים, כידיד אישי של נעמי, מעבר לקשרי עבודתו עם החברה.

ננסה נא לכבד את זכרה ע"י שמירה על אותם הערכים ששמשו לה מופת.

אנו משתתפים בצערם של בני ביתה ובע"י קר בניה עולי הימים.

תהא נשמתה צרורה בצרור החיים...

תכובד בלוד, בפריס או בניו-יורק. ואם דבר זה הוא בלתי אפשרי יש לתת הסבר או התנצלות. אנו חברה קטנה מדי מכדי שנוכל להרשות לעצמנו להעביר את האחריות הלוחך וחוזר מאחד לשני.

זכרו, שענף התעופה הוא אחד מן הענפים בו התחרות בעולם כיום גדולה ביותר וכי אם מבקשים אנו ליצור אקלים לעסקים ההולכים ונשנים, על כל אחד מאתנו להיות מוכן להציע ללקוחותינו מעט יותר מן האחרים. לעיתים קרובות אפשר לתרגם לחיצת יד וחיוך למונחים של דולרים וסנטים במאזן השנתי. כולנו אנשי מכירה, עד לאחרון שבתוכנו. ברי מזל אנחנו שיש לנו מוצר כ"אל-על" שכדאי גם כדאי ל"מכרו".

„אל על“ צועדת קדימה — גם בצעדה.
 זו השנה השביעית שצועדי „אל על“
 לקחו חלק פעיל בצעדת 4 הימים
 המתקיימת לקראת פסח. השתת-
 פות צועדינו מלווה תמיד בהתענינות
 רבה של כל עובדי החברה.

צעדת 4 הימים תשכ"ה

השנה השתתפה קבוצה שמנתה 28
 צועדים כשמלוים אותם מר א. תייר
 ממח' מש"ב כממונה על המאהל ומר
 אלקנה שמו, ממח' הדרכה, שטיפל
 באספקת המזון לחניוניים ולמאהל
 באמצעות מסעדת „כתית“, וכל זאת
 לשביעות רצון צועדינו.

מר יואל הלל ממדור שירות לעובד
 במח' המנגנון ריכז את תכנון המא-
 הל וביצועו, בעיות האכסון, המזון
 וההסעה וכן עמד בקשר אמיץ עם
 מטה הצעדה.

קבוצתנו הגיעה בצעדה זו למקום
 הראשון בכל ההתחרויות: —
 בצעידה — הודות למרצו הרב של
 ראש הקבוצה, מר אורי זליכה, צעדו
 אנשי „אל על“ בצורה נאה, מסודרת
 וממושמת, שרו וליוו את עצמם
 בכלי נגינה.

במאהל — שהוקם במיוחד בדימוי
 „דלתא“ — מטוס העתיד, בפקוחו של
 מר יצחק אייזנברג (צועד ותיק ועובד
 ממח' ההנדסה). המאהל שנשמר
 נקי ומסודר זכה לתשומת לב תושבי
 עיר הצעדה ואורחיה.

בהוי חברתי — ועדי העובדים ערכו
 „קומזיץ“ לכבוד הקבוצה. על השירה
 בציבור ניצח שמואל קרסא, אף הוא
 מותיקי הצועדים.

בקומזיץ ארחו צועדינו קבוצת צוע-
 דים מפילנד ומשויצריה, את מטה
 הצעדה וכן אורחים רבים.



בירושלים: הגענו — ועוד איך!

„אל על“ צועדת קדימה



הרגע הגדול — הבכיע מידי הרמט"כל



גביע הרמטכ"ל



בטכס מיוחד שהתקיים לאחר משחק הגמר בכדור-רגל על גביע הרמטכ"ל, במעמד קציני צה"ל בכירים, נספחים צבאיים זרים וקהל רב, מסר הרמטכ"ל גביעים נודדים לקבוצות וליחידות שהצטיינו בצעדת 4 הימים, במצעד צה"ל ביום העצמאות וכו'. 3 נציגי צועדינו מר אורי זליכה, ראש הקבוצה, והצועדים הותיקים מר יחזקאל בביש ומר ישראל ניר, הוריעו בתלושת היצוג של החברה כשהם עונדים את מדליות הצעדות הקודמות בהם השתתפו (כולל הולנד ושווייץ), וקבלו את הגביע מידי הרמטכ"ל. את הנהלת החברה ייצג מר ג. ונגנהיים, סגן ראש אגף מינהל וכספים (מינהל ושירותים). הטכס נערך בשדה התעופה בירושלים.

ועתה — לשוייץ! למעלה: אלוף בן-ארצי נפרד מן הצוות לפני ההמראה למטה: צועדי "אל על" כובשים את שוייץ

צעדת ברן



לאחר ההצלחה הרבה והפרסום שניתן לצועדינו בעתונות וברדיו, החליט המנהל הכללי של החברה לשגר את הקבוצה לצעדה בחרן. הקבוצה בחרה להשתתף בצעדת ברן-שוויץ שהתקיימה בימים 11—12 ליוני ש-ז. השתתפו 25 צועדים (3 נעדרו מסיבות משפחתיות) + 2 מלווים. גם הפעם ריכז מר יואל הלל את כל הצד הארגוני. הקבוצה הופיעה במדי הייצוג של אל על, שרה שירים ישראליים וליותה את עצמה בכלי נגינה (טמבורים, תופי מרים, קסטניטות וחוצצרה). הצעידה, ה"משמעת וההופעה הנאה, עוררו תשומת לב רבה וזכו לכיסוי בעתונות, ברדיו ובטלוויזיה. עם תום הצעדה קבלה קבוצתנו מכתבי הערך כה ממטה הצעדה ומשגרירות ישראל בברן.

שקולניק – אב ובנו ב"אל על"

בבואינג. בהיותו בן 27 היה הקפטן הצעיר ביותר בחברה אולי אף בעולם כולו, ובמשך שנתיים החזיק תואר זה. היום מכהן הוא בתפקיד מפקח-אם חשבתם שבכך מסתיים ספרו של הטייס במשפחה אינכם אלא טועים. עוד פרט אחד מצטרף לתמונה—האשה, כמובן. את אשתו הכיר אריה בחילה-האוויר, וכך חי הוא 24 שעות ביממה בעולם של טיס, מטוסים ודברים דומים.

התחביב – טיסה

ואמנם כך הדבר. "כשאנחנו מדברים בבית", מספר דב שקולניק, "עיקר הנושאים הם בעיות הטיס. אני מתמצא בבעיות תעופה כמו אחד מהצוות כך שאנחנו יכולים לדבר על כל נושא שקשור לזה, והוא מספר לי הכל".

האם, זו שלא רצתה שבנה יהיה טייס, אינה משתפת בשיחות אלה. הן אינן מענינות אותה. לעומת זאת מתחיל הנכד בן ה-9, אילן, לשאול שאלות... "אבל אני חושב שאריה לא מסכים שבנו יהיה טייס. זה מקצוע קשה מדי ומעייף" אומר הסבא.

"טייס זה מקצוע מיוחד", מסביר הבן את דברי אביו. "זה דבר שצריך לחיות אותו יום יום, ואם שעה אחת אתה מפסיק לעקוב אחרי ההתרחשויות בנושא זה אתה מרגיש שחסר לך משהו. ההתקדמות בעולם התעופה היא כה גדולה, והספרות כל כך רבה שזה לא מאפשר לעסוק בתחביבים אחרים. מזל שהתחביב שלי הוא תעופה..."

סיפור חייו של דב שקולניק (כל קשר בינו ובין אשכול מקרי בלבד) קודם



אותו ורואה תמונה: אריה עומד ליד מטוס פיפר ועל התמונה כתוב, "עכשיו מותר כבר לגלות, עברתי קורס טייס", אמא לא רצתה שיהיה טייס, אבל אני לא רציתי לעמוד בדרכו ונתתי לו".

אך גם לו היה האב מנסה למנוע מבנו להיות טייס, ספק אם יכול היה כי דרכו של שקולניק הבן היתה מהירה, וטיפסה בתלילות מעלה מעלה. כאשר הוקם ביה"ס הצבאי הראשון לטייס (בי"ס סירקין) התקבל הוא למחזור הראשון של ביה"ס, ונשאר להדריך שם במחזורים הבאים.

אחר עבר להיות "טייס מבצע", ביה"ס חידת מטוסי קרב אמריקאיים שמו"קמה בעין-שמר, שוב חזר להדריך בבי"ס, ומשעבר ביה"ס סירקין המשיך לטפס בשלבי החיל עד שנת 1954. "הוא רצה להשתחרר", מספר שקולניק האב, "אך מפקד חיל האוויר לא היה מוכן לותר על טייס טוב כמוהו. עד שלבסוף, לפני שהתחתן עבר ל"אל-על".

אף ב"אל-על" התקדם אריה במהירות סילונית. החל לטוס בקונסטליישן, עבר משם לבריטניה וסיים

אחד הדברים המאפיינים חברות ותיקות, בעיקר במדינות בעלות היסטוריה ארוכה, הוא קיומם של "שורות עובדים". האב החל לעבוד בחברה. כשגדל הבן הוכנס אף הוא לאותה עבודה, ואחר נכנס גם הנכד וכך הלאה.

חברת "אל-על" רחוקה מלהיות חברת ותיקה; היא עדין בגיל ה"טפשי-עשרה" אך כבר מתחילים לקום בה "שורות-עובדים", זמקרה הראשון הוא של דב שקולניק ובנו אריה.

סיפורו של שקולניק האב קצר ופשוט. "עבדתי בצבא בפלוגת 696. יום אחד הופיעה בעתון מודעה בה היה כתוב שמחפשים אנשים שעבדו בחיל האוויר הבריטי. באתי למשרד בשדרות רוטשילד, זה היה ב-1950, ורחביה, שהיה מנהל המנגנון, שמע את דברי וקיבל אותי ל"עבודה". שנה אחת הייתי מחסנאי, לאחר מכן עברתי למחלקת קניות, והיום אני רכז קניות במחלקה זו. — וכיצד הגיע הבן ל"אל-על"?

כאן מסתבך הספור יותר, "כשסיים אריה את ביה"ס מונטיפיורי במגמת רדיו וחשמל", מספר אביו, "הוא הלך לקלוב תעופה לישראל והתחיל להתעסק בדאונים. איך הגיע לזה? כשהיה עוד ילד הייתי מביא לו דגמים מהצבא האנגלי. ככה הוא התחיל להתעניין. אח"כ הוא נעשה מדריך בקלוב. זה היה ערב מלחמת השחרור, והוא היה בן 17".

"בתחילת 1948 הוא יצא עם קבוצה של 30 איש לרומא, לא ידעתי מה הוא עושה שם. אמנם שלח מכתבים, אבל לא אמר מה עושה, עד שיום אחד אני מקבל פתאום מכתב, פותח



משרד אל על החדש בירושלים

פנים חדשות בבירה

הדלת חדשה — המנהג ישן



שבעים משרדי אל על הפזורים ברח' בי העולם מאמסטרדם ועד ציריך ומיוהנסבורג ועד בואנוס-אייירס מור' כיחים כונתה של החברה להתרח-בות.

בירושלים נחנך לאחרונה משרדה החדש של החברה השוכן ברח' הלל 12. המשרד החדש, המרשים בעי-טוריו של האמן ז'אן דוד, נפתח חגיגות בדבריו של סגן ראש עיריית ירושלים מר מרינוב. בקבלת פנים רישמית שנערכה לאחר מכן, נטלה חלק משמנא ומסלתא של הבירה והנהלת החברה ובראשם המנהל הכללי האלוף בן ארצי.

שהתקבל לעבודה באל-על, אין לו קשר לבעיות תעופה, אך הוא מרתק ומענין לא פחות מסיפורי טיסה.

בן 7 היה כשעזב את מקום מולדתו ברוסיה, יחד עם הוריו והגיע לתור-כיה, שם הצטרפה המשפחה למושבה עברית ליד קושטא שנקראה בשם "מסילה חדשה". המושבה הוקמה בשנת 12—1911 על ידי הברון הירש והיהודים דברו שם עברית ועבדו בחקלאות, עוד הרבה קודם שהחלו לבנות את המושבות בארץ.

כעבור עשר שנים עבר דב למקסיקו, שם התחתן עם בחורה אותה הכיר מ"מסילה חדשה" ושם אף נולד לו בנו אריה. אך גם שם לא השתקע לאורך ימים. ב-1933 פקדה את מק' סיקו רעידת אדמה עצומה. מתוך 45 אלף התושבים נותרו רק 15 אלף בלבד. לאחר "אות משמים" זה עזב שקולניק את מקסיקו והגיע ארצה. למעשה היה זה הביקור השני בארץ.

בפעם הראשונה הגיע ארצה ב-1919, יחד עם טרומפלדור. מטרת בואו ארצה היתה ללמוד בגמנסיה וטרומפלדור שהיה בן בית אצלם הבטיח לאב לקחת את בנו ארצה ולתתו לידי בוגרשוב בגמנסיה בתל-אביב. "כשהגענו ארצה אומר לי טרומפלדור: 'אני נוסע לתל-חי, בוא אתי' אמרתי לו: 'ומה יגיד אבא, הרי באתי הנה ללמוד ולא לעבוד' ענה לי: 'עוד תספיק ללמוד, עכשיו בוא נסע'. כמעט שהתפתיתי, אך בסוף אמרתי שאני נשאר בתל-א, והוא נסע לתל-חי.

ימים ספורים לאחר מכן שמעתי כי היה קרב בתל-חי וכי טרומפלדור מת... אילו היה הוא מתפתה לטרומפלדור שפק אם חברת "אל-על" היתה זוכה בשני עובדים אלה, האב דב ובנו אריה.



בובי קנדי ואורחיו

„אר ער“

לבית הלבן

ששים סוכני נסיעות משבע ארצות באירופה נטלו חלק בסיור לארה"ב כאורחי אל על בעקבות חנוכת קו הטיסה ללא חניה של החברה מצי" ריך לניו-יורק. גב' גלוריה צוקרמן, מארגנת הסיור, ליותה את הקבוצה בסיורים הנרחבים שכללו בקורים בניו-יורק, פילדלפיה וואשינגטון. על מדרגות הקפיטול ברך את הקבוצה צה הסנטור רוברט פ. קנדי. מנהל אל על בשוץ מר מיכאל ס. אנגלרד הגיש לסנטור תעודה לציון הטיסה הראשונה של אל על בקו החדש.

★ ★

זוג זקנים דרום אפריקאי טס מיוה"נ סבורג לת"א בטיסה הנמשכת 24 שעות. באמצע הטיסה בקש הזקן מנווט המטוס לעצור לרגע את המנוע, עים, מאחר שהרעש מפריע לאשתו לישון.

מח' הדרכה — ברבע הראשון של השנה ערכה מח' ההדרכה 40 קורסים שה' השתתפו בהם 399 איש.

מח' שרות לנוסע — בשנת 1964 הוגשו במטוסי החברה כ-456,270 ארוחות, נוצלו 18,000 קופסאות קפה, 40,000 שקיות חלב, 40,000 חצאי ליטר חלב טרי.

אי. בי. מ — מכונת אי. בי. מ הנמצאת ברשות החברה מדפיסה 150 שורות בדקה, 120 אותיות או ספרות בכל שורה ובו בזמן היא מסכמת או מפחיתה וגם מדפיסה את הסכומים. המכונה ממיינת בין 1,000—650 כרטיסים בדקה.

מסעדת העובדים — מספקת כל חודש מעל 10,000 ארוחות בוקר ו-14,500 ארוחות צהריים.

תקציב ותמחיר — בשנת 1964/5 סופקו 140,000 ארוחות "שעות נוספות", 240,000 תוספות, 244,000 כוסות תה ו-430,000 כוסות חלב ע"ח החברה. חשבון טלפון היה 220,000 ל"י, צרכי משרד 347,000 ל"י, תה לעובדים 39,000 ל"י, חלב לעובדים 43,000 ל"י.

סטטיסטיקה — מטוסי אל-על עברו 13,055,431 ק"מ, יצאו את הארץ 108,740 נוסעים, נכנסו לארץ 102,869 נוסעים (תנועה אווירית לוד). לפריז הגיעו 15,359 נוסעים, ללונדון הגיעו 12,218 נוסעים.

דאר — משקל דאר החברה הגיע ל-448,157 ק"ג לעומת 452,891 ק"ג בשנת 1963/4.

מטען — החברה טפלה במטען נכנס ויוצא במשקל של 5-350,688 ק"ג לעומת 4-662,532 ק"ג בשנת 1963/4.

תחבורה — בין השעות 06:00—2400 יוצאים: — להסעת עובדים לנ. ת. ל 35 אוטובוסים, מ-נ. ת. ל 40 אוטובוסים. להסעת נוסעים ומלויים ל-נ. ת. ל 25 אוטובוסים ומ-נ. ת. ל 25 אוטובוסים. מספר האוטובוסים 19, המיקרו-בוסים 10, מספר הנהגים 52.

חידושים בתעופה הסובייטית

לאחרונה גילו נציגי התעופה הסובייטית שבכונתם להתחרות במערב במכירת מטוסים. עד עתה הגבילו הסובייטים את מכירותיהם לחברת "אירופלוט" הסובייטית ולחברות תעופה של המדינות הקומוניסטיות האירופיות, לסיין — עד פרוץ המשבר בין שתיהן — וכן למספר מדינות אפריקניות ומזרח תיכוניות שרכשו מטוסים רוסיים בעיקר בגלל תנאי רכישה נוחים במיוחד, שניתנו להם ע"י הרוסים. ארה"ב אינה חוששת לתחרות רוסית רצינית בשטח המכירות. האמריקנים טוענים שלמרות הישגיהם האחרונים עדיין אין הרוסים מגיעים לרמה המערבית. נציג "דוגלס" טען שלמרות שהאני — 22 הוא מטוס מעניין, הרי שבמושגים אמריקאים ומערב אירופאים הוא איטי מדי. משקיפים מערביים אף טוענים שכל זמן שנמשכת המלחמה הקרה יהיה זה בלתי מציאותי למדינה מערבית לבסס את פעולות חב"רות התעופה שלה על ציוד סובייטי תוך תקווה לאספקת חלקי חילוף ללא הפרעה.

האני — 22 עונה בצורה טובה ביותר לדרישות התעופה הרוסיות. תחבורת מטוסים ברוסיה יעילה ופופולרית יותר מאשר רכבות. האני — 22 הוא מטוס מצויין לטיסות זולות בקוים הרוסיים הפנים ארציים כגון מוסקבה-ולדיבוסטוק. העובדה שאין המטוס מהיר בהשוואה לדרישות מערביות, איננה מפריעה כלל וכלל לרוסים מאחר שבבריה"מ חסר גורם ההתחרות בין חברות תעופה. החב"רה הסובייטית "אירופלוט" מחזיקה במונופול בכל הנוגע לתעבורה אווירית בפנים המדינה.

אין הופעתם של המטוסים הרוסיים החדשים מהווה איום לגבי תעשיית המטוסים המערבית. אולם היא רו-

קבה פריס עשה המטוס בזמן של 5 שעות ו-5 דקות כשהוא עמוס 3 אוטובוסים וכן מטען כללי. משקלו של האני — 22 — 225 טון והמעמס המותר כולל נוסעים ומטען הוא 72.5 טון.

טווח טיסתו של המטוס במעמס מלא — 6,800 מיל. אורך כנפיו כ-70 מטר, אורך גופו כ-55 מטר. השטח המיועד למטען ואורכו כ-35 מטר ורחבו כ-4.5 מטר.

רושם הופעתו של מטוס אני — 22 בפריס הביא כבר לתוצאות מספר בחוגי התעופה העולמית: —

חברת "ברז'ה" ו"נור אויאסיון" הצרפתיות הודיעו על כוונתן לפתח מטוס נוסעים שימששכאוטובוס אווירי וכל אחת מהחברות הנ"ל כבר החלה בתכנון מידגם של המטוס שבכונתן. לזיו עתה את שלבי המחקר לבנייתו.

בריטניה וצרפת משתפות עתה פעולה לפתוח מטוס שיהיה מסוגל להטיס מאות נוסעים בבת אחת. טווח הטיסה המתוכנן יהיה קצר יותר בהשגחה ואה למטוס הרוסי והמטרה היא, שהמטוס ישמש כשרות אוויר מהיר בין עריה המרכזיות של אירופה המערבית.

בארה"ב הושג דגש על תכנון מהיר של מטוס ההובלה הצבאי סי. — 5, שיהיה מסוגל להטיס 1,000 חיילים בבת אחת. הדגש בתכנון מטוס זה הוא על מהירות גבוהה יותר מאשר מהירות עמיתו הסובייטי.

"קנדה אייר" מתכננת פיתוחו של מטוס קנדה-אייר 400, שהוא דגם מוגדל של מטוס המטען סי. — 44 המיועד להטיס למעלה מ-200 נוסעים.

הופעתה הפתאומית של ברית המועצות כמתכננת ומיצרת מטוסים לתעופה אזרחית מהווה אחת ההתפתחויות המפתיעות בעולם התעופה. מומחי תעופה שהשתתפו בתצוגה האווירית האחרונה בפריס לא הסתירו את הופעתם מהופעת מטוס הענק הסובייטי אני — 22 ומתוכניות הרוסים לייצר את הטו-144 כמטוס תובלה על-קולי.

מזה זמן הזהירו מומחי תעופה ידועי שם מפני העובדה שברית המועצות, הערה לעניינים שביוקרה, תופיע עם מטוס תובלה סובייטי על-קולי שיקדים את הקונקורד האנגלי-צרפתי ואת מאמצי תעשיית המטוסים האמריקנית.

דגם טו-144 שהוצג בסלון האווירי בפריס מלמד שעל מנת לאפשר לטייס ראות טובה יותר בעת נחיתה, אפשר יהיה להסיט את חרטום המטוס כלפי מטה. חרטום יוסט חזרה כלפי מעלה בעת שיוט על-קולי.

מבחינת מיבנה המטוס מסתבר שהמחלקה הראשונה לנוסעים תמצא בחלקו הקדמי של המטוס ואילו מאחור מושבי מחלקת התיירים ותא המטען.

עדיין אין בידינו נתונים מדויקים לשאלה מתי מטוס זה יהיה מוכן להמריא ומתי יתחיל הייצור בקנה מידה מלא. אולם ברור שהסובייטים יעשו כל שביכולתם על מנת להקדים את האמריקנים.

ההפתעה העיקרית בסלון האווירי היתה הופעת המטוס הרוסי אני — 22. זהו מטוס ענק בעל 4 מנועי מדחף סילון המסוגל להטיס 700 נוסעים בבת אחת. את המרחק מוס-

מכתבים למערכת

שאלה

השנה עומד אני לצאת עם אשתי לבילוי חופשה בחו"ל. קבלתי למטרה זו מהחברה כרטיסי טיסה לניו-יורק וחזרה. בהזדמנות זו היינו אשתי ואני מעוניינים מאוד לבקר את חו"תנתי הגרה בסן-פרנציסקו ואשר או"תה לא ראינו זה שנים רבות, האם אוכל לצפות שהחברה תסייע לי בקבלת הנחה על מחיר כרטיס הטי"סה בחברת תעופה אחרת?

תשובה

בהתאם לנוהלים קיימים בחברה המבוססים על גומלין עם חברות תעופה אחרות, רשאית החברה לפנות לחברת תעופה אחרת בבקשה לקבלת כרטיסי טיסה בהנחה עבור עובדיה. החברות האחרות מוכנות בדרך כלל להעניק הנחות אלה לעובדי חברתנו באם הפנייה נעשית ע"י החברה.

תוכל איפוא, לפנות לממונים עליך על גבי טופס שנועד למטרה זו, — ולאחר קבלת המלצתם יעבירוהו לטיפול מחלקת המנגנון.

מחלקת המנגנון תבדוק בהתאם לנוהלי החברה את זכותך לקבלת המלצה. אם אושרה בקשתך יומצא לך טופס הבקשה להנחה בצד המ"לצת מח' המנגנון.

עם טופס הבקשה המומלץ תוכל לפנות לסניף ישראל, אשר ישתדל להשיג עבורך את הכרטיסים בהנחה האפשרית.

עליך לדעת, כי המלצת החברה אינה מחייבת את החברות האחרות אשר פועלות לפי נוהליהן ושיקוליהן.

מחלקת המנגנון קבלה את השאלות הבאות שאנו מפרסמים אותן עם תשובות בצידין. טור זה יהיה פתוח לכל קוראי ה"אל-עלון" ואנו מזמינים את הקוראים להגיש שאלות או השגות.

שאלה

אני טכנאי רדיו וברצוני ללמוד ולשתלם בנושא זה. האם מוכנה החברה לסייע לי?

תשובה

החברה שמחה לקבל פניות עובדים המעוניינים להשתלם במקצועם. הר"חבת ידיעותיו של עובד במקצועו היא ערובה להתקדמותו בעבודה ובחברה.

מידת הקירבה של נושאי הלימוד לעיסוקו של העובד, ותקו בחברה, התנהגותו וחוות הדעת עליו הם הקובעים את השתתפות החברה בהשתלמות העובד וגובה השתתפותה.

במקרה שלך, מן הראוי, איפוא, שתגיש טופס בקשה. לאחר המלצת הממונים יועבר הטופס למחלקת המנגנון ולמחלקת הדרכה להחלטה וביצוע. יצויין, שלפי המקרה והאמור בהתאם לנוהלי החברה הינך עשוי להידרש לחתום על התחייבות בדבר המשך עבודתך בחברה.

אושרה בקשתך, — תעקוב מחלקת הדרכה אחר התקדמותך בלימודים. אתה תבקש לדווח לממונה בתום לימודיך על הישגיך וחוות דעתך על המוסד בו למדת. מדיווח זה מבקשת החברה להסיק מסקנות על יעילות מוסדות לימוד ועל התועלת הממ"שית שהפיק העובד מלימודיו.

מזת על כך שהסובייטים צועדים במהירות לקראת טכנולוגיה מתקדמת וכתוצאה מכך עשויה ברית המועצות להרחיב בקרוב את שווקיה ע"י סיפוק הולך וגובר של צרכי המדינות הנייטרליות והבלתי מזדהות.

*

השפעות מזג האוויר

דין וחשבון שנתפרסם לאחרונה מטעם הארגון הבינלאומי למטאורולוגיה בג'נבה מצייין, ששינויים חריפים במזג האוויר עלולים לגרום להיותך מעורב בתאונה, להולדת ילד במקום ילדה או לתגובה אטית במצבים שונים והתנהגות בלתי רגילה כלפי הסובבים אותך.

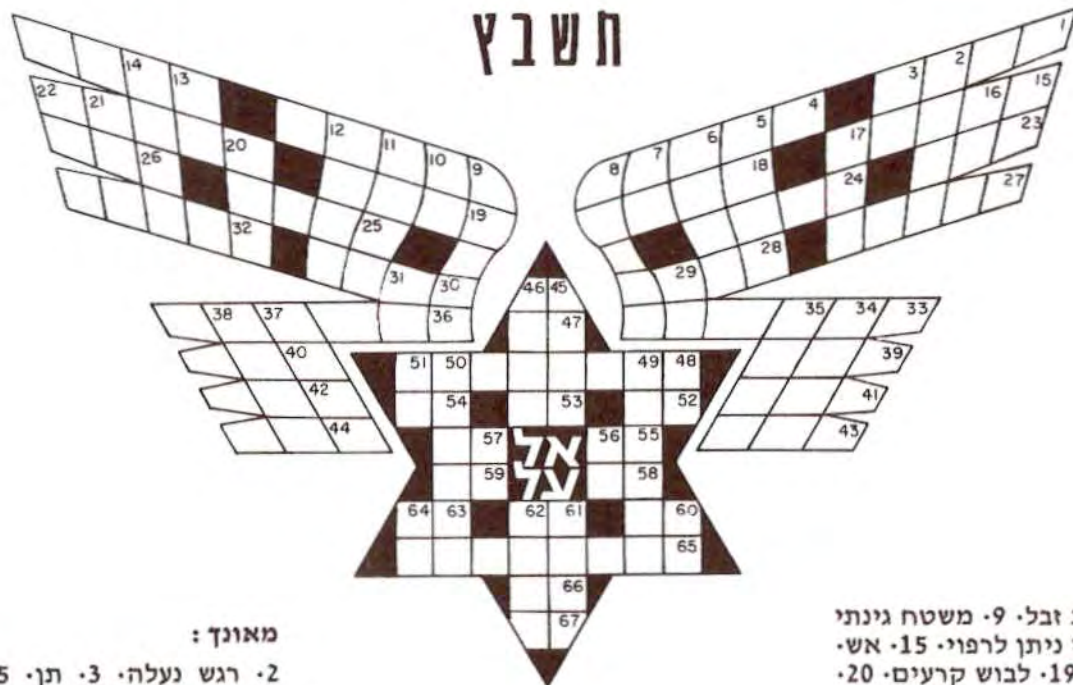
סטטיסטיקה שנאספה ע"י הארגון, מראה שבעת סערות גשם או רעמים חל גידול של 11% בלידות, ו-20% במקרי מות. התגברות כאבים אצל חולים במחלות כרוניות היא בשעור של 100%. תאונות עבודה גדלות בשעור של 20%, קטיעת אברים 50%, הנגעות משיתוק ילדים, 16% ותאונות במכרות 12%.

הסכויים להולדת תינוק-זכר בבטן אימו טובים יותר במזג אוויר קר ואילו במזג אוויר חם הסיכוי הוא לילדה.

שינויים חריפים במזג האוויר משפיעים על הגוף, הנעשה איטי בתגובה תיו בשעור של 6% מהרגיל.

לכן, אם סערת רעמים, בחוץ, בין אם הינך מאחורי מכתבתך או על פיגום בעת בדיקת זנבול ה-707 — הסיס"מא היא "משנה זהירות".

תשבץ



מאונך :

2. רגש נעלה. 3. תן. 5. שקט. 6. שטח. אין סוף. 7. עוף טורף. 8. איכול החומר. 9. מקדמה. 10. שניים. 11. שיפר. 12. שלום. ידידות. 13. "המלך מותקף" — במשחק המלכים. 14. חודש שמיני — לפי הספירה העברית. 15. זימר. 16. רטוב. 17. תמימה. 20. שטח מוגבה להופעה. 21. מתנה. 22. גוף שלישי רבים — נקבה. 29. שכן. 31. לא מתוק. 34. מטע פרי הדרי. 35. חלון. 37. שיער מסולסל. 38. תורת הניסתר. 45. שקבלו תורת ישראל. 46. הופך נוזל לפחות סמיד. 48. נעלם. 49. לעשות תרגילי גוף. 50. מלך יהודה בימי אחאב מלך ישראל. 51. שעור. מידה. 56. איצטבה קטנה. דף. 57. אל. 60. שהה על המים. 61. טרף ציפורים. 62. נמצאה. קיימת בעבר. 64. בלתי מוכר.

תשבץ אל על מאת יגאל פלג

שלחו תשובותיכם לעורך מיד
שולחי חמשת הפתרונות הנכונים
הראשונים — יוכו בפרס

מאוזן :

1. ראי 4. ביצת זבל. 9. משטח גינתי ירוק. 13. בלתי ניתן לרפוי. 15. אש. 18. הורג נפש. 19. לבוש קרעים. 20. בעיטה. דחיפה. 23. ההיפך מצר. 24. מרוח. 25. שותה. 26. משקה מענבים. 27. נגישה. דכוי. 28. שאינו מוליך או מעביר זרם. 30. דמי תווך. 32. לימוד. הכוונה. 33. קישוט בתיאטרון. 36. מאורעות. חוויות. 39. רוכב על סוס. 40. יוצאת מהר. געש. 41. תער החרב. 42. חריץ בקרקע. 43. יושב ליד שולחן. 44. החלק החותך שבסכין. 45. אף. תוספת. 47. עבר ממקום גבוה למקום נמוך. 48. קורקינט. (מגלשת ילדים). 52. כבר. 53. הביא בברית אברהם אבינו. 54. בתיקול. 55. מטיל. 57. הצדיקים. 58. טס. 59. להבה. 60. במקום ההוא. 61. כאן. 63. חברת נפט. 65. מדפיס ידיעות המור. עברות ממרחק. 66. פרוסה. פרוי. 67. תו שני בסולם התוים.



Who put the wrong wing on the 720? No one! The apparent distortion was caused by the angle in which the plane was photographed. The Maintenance Department can rest easy.

HEBREW CORNER

In the interests of demonstrating that learning Hebrew is fun and that words can be discovered and remembered merely by associating them with familiar expressions in other languages, the following examples are offered:

The English word "me" means "who" in Hebrew and the Hebrew word "hoo" means "he" in English and of course "he" in Hebrew is "she" in English. This is called ver-

bal association. Simple isn't it?

Along similar lines, the English word "boy" means "come here girl."

The melodious Hebrew word "oomlala" bears a striking resemblance to the French exclamation "oolala" which has a pleasant if somewhat ribald connotation. "Oomlala" means miserable, for a girl that is.

Hebrew is a thrifty language

and therefore oftentimes the same word has more than a single meaning. "Hasfanoot" can in one context mean archeology but is more commonly used to connote striptease. A "hasfaneet" could be either a female archeologist or a stripteaser. The inherent cleverness of the language becomes apparent when we consider that archeologists often work in hot, desolate surroundings and why be fully clothed in the Negev?

For those Yiddishists interested in adding to their Hebrew vocabulary, try to remember that "ets" in Hebrew means tree or wood while "zets" means a wallop. What better way then to give a zetz than with an ets?

EL AL EVERYWHERE

One of the scenes in which a multitude appears in the film, "The Greatest Story Every Told," had to be reshot at a cost of several thousand dollars. When the rushes were printed, one of the Biblical extras was spotted carrying his lunch in an El Al flight bag.

* * *

Metropolitan Opera star Arturo Sergi was at Kennedy International Airport awaiting a plane for Tel Aviv when the loudspeaker announced the departure of an Air France flight as "Your Chateau in the Sky." Sergi looked at his wife and shrugged: "Wonder what El Al calls our plane — your kibbutz in the clouds?"

EL AL BALANCE SHEET

El Al ended the 1964/65 fiscal year with a profit of nearly IL. 730,000 despite major increases in operating costs and a general reduction in airline fares, according to El Al President Gen. Ephraim Ben-Arzi. Net operating profit for the fiscal period was IL.7.6 million.

During the year, El Al's fleet of 707s had a daily utilization of 9.9 hr. and its 720B average was 8.9 hr. During peak traffic periods, the aircraft were flown an average of 13 hr. and 12.3 hr. respectively, representing a 15% increase in utilization over the previous year. These figures were particularly high since El Al operates only 309 days a year due to a ban on flights over the sabbath and during Jewish holy days.

El Al's passenger load factor for the year was 57.0% as opposed to 54.3% last year. Excluding traffic to Cyprus, El Al carried 224,680 passengers as against 204,961 the year before which represents an increase of 9.6%. Traffic to Cyprus dropped drastically as a result of the political climate on that island from 26,415 to 7,113, a decrease of 73.1%.

El Al ranked third in international airline productivity per employee with 4,206,000 passenger kilometers per employee.



Visitors viewing a few of the paintings at the Art Gallery

Built into the hillside is a series of five raised terraces, bordered by the color of Jerusalem's local stone. Here, in a garden setting designed by American sculptor-architect Isamu Noguchi, is part of the sculpture collection of the American showman, Billy Rose, together with works received as gifts or on loan from a number of other collections and artists. Works of sculpture not durable enough to withstand the elements, such as the Epstein plasters collection, will be housed in adjoining pavilions.

The Israel Museum is a truly international venture. The land on which the Museum stands was a gift from the Israel Government. The U.S. Government gave a grant of IL.1,500,000 and contributions were received from all over the world.



Interior of the Shrine of the Book

other the gentle slope of the Valley of the Cross, with the Monastery of the Cross standing as serenely as ever and opposite is the Knesset building and government offices.

The main building of the Museum houses both the Bezalel National Art Museum and the Samuel Bronfman Biblical and Archeological Museum. It was built by two Israeli architects: Professor Alfred Mansfeld, of Haifa, and Mrs. Dora Gad, of Tel Aviv. The building is constructed of units which vary in height and are arranged in asymmetrical fashion. The ceilings are formed by inverted concrete pyramids with a supporting column of pressed concrete in the center. This center column contains all the electric heating, airconditioning and drainage installations, thus leaving the walls free for exhibits. Special windows set in the top of the walls provide natural lighting for the exhibits. In order to avoid direct sun light, the windows on the east and west are narrow; larger windows on the north and south are designed to take full advantage of the indirect lighting.

Arrangements are somewhat different in the art galleries where everything possible has been done to leave the walls free from intruding detail, so that full attention can be concentrated on the paintings.

The Museum also contains the most up-to-date facilities and equipment for storage and repair,



A partial view of Billy Rose Sculpture Garden

so that ancient ceramics can be restored, paintings cleaned, etc.

Alongside the main building of the Museum is the Shrine of the Book, which for the first time places on convenient and strikingly aesthetic display the invaluable Dead Sea Scrolls, the Bar Kochba letters and a wealth of other documents and artifacts dating from two thousand years ago.

The Shrine's white dome is set off by a large, plain, polished black basalt wall. Symbolically, the design is interpreted as representing the struggle between the Sons of Light and the Sons of Darkness — the subject of one of the Dead Sea Scrolls.

The Shrine, itself below ground, is approached through a barred gate reminiscent of the rope ladders used to scale the cliffs in

which many of the Scrolls were found. The gate opens into a tunnel-like entrance, which again conveys the impression of a cave. On the upper level of the Shrine itself, the Dead Sea Scrolls are displayed. The Scroll of Isaiah is wound around an enormous metal drum surmounted by a replica of the jar in which the Scrolls were hidden. The whole display cylinder, normally set on a central raised platform, can be lowered deep into the ground should an emergency arise and the priceless documents be in danger. In the second gallery, one floor below, is displayed a collection of artifacts which were found in the Dead Sea area — clothing, footwear, ornaments .. reminders of a vigorous daily life in the Judean desert of two thousand and more years ago.



General view of the museum highlights the interesting architecture of the buildings

A SYNTHESIS OF PAST AND PRESENT

The Israel Museum complex — strikingly modern in design and conception — is set on a hill linking the Jerusalem of the ages to the Jerusalem of tomorrow. It blends into the hillside in a manner strongly reminiscent of the timeless villages of this area.

The Museum consists of the Bezalel National Art Museum, the Samuel Bronfman Biblical and Archaeological Museum, the Shrine of the Book and the Billy Rose Art Garden. The Museum's exhibits range from prehistory to contemporary art, from the Dead Sea Scrolls to medieval manuscripts. This contrast of antiquity and modernity reflects the Museum's hillside setting: to one side the new Hebrew University Campus, to the



View of the Shrine of the Book

EDITORIAL

There are many reasons for publishing an internal company magazine. It is imperative, for example, that in an extensive operation like that of El Al's, all employees be kept abreast of activities and performances in stations throughout the world. An event in Vienna may have practical importance for an employee in Lydda or Paris or New York. Equally important is the need to create a forum between management and employees, a free exchange of ideas and suggestions which cannot help but improve the morale and atmosphere in the company. The El Alon is an important tool in enabling the families of employees to understand the objectives and activities of the company. If the magazine is truly successful, it reflects the ideas and aspirations of the entire company and its information is furnished in an informative and entertaining manner.

The first of the new bulletins begins auspiciously enough at the dawn of the Jewish New Year and it is our intention that it will be a regular and welcome ingredient in the life of the company. As a start, in its present format, it will be published every two months and suggestions and criticisms in the form of letters will be welcome and appreciated. We hope to obtain specific articles about the company as well as general aviation stories from our readers and to a large measure, the success of the magazine will depend on reader contributions and support.

We expect to convene a permanent editorial committee for the next issue and in the meantime we would like to take this opportunity to express our thanks to the many El Al employees who have assisted us in this first enterprise.

Arnold Sherman
Editor

MESSAGE FROM THE PRESIDENT

Appropriately, this first issue of the El Alon reaches its readers on the very eve of the New Year and hence gives me an opportunity to wish each and every one of El Al's workers and their families a prosperous and healthy New Year. Indeed, one of the advantages of such an organ is that it creates a new channel of communication between the management of the company and the far-flung network that constitutes the company.

El Al is a distinct company, unique not only in Israel but elsewhere as well. In order to face our problems and guarantee the unimpeded growth of our company, we have devised our own methods of approach, our own oftentimes unorthodox solutions, our own way of getting things done. This type of corporate individualism has not only crystallized in short cuts and procedural advances but has given birth to a rare type of employee who is characterized not only by his dedication to his job but in his ingeniousness, capacity for hard work and skill. If the company has achieved any appreciable modicum of success in the comparatively short time that it has been in existence, this is due to the labor force that constitutes the company and gives it sinew. It is for this very reason that we can face each new year with our eyes squarely fixed on the future and with the not unjustified optimism that each year, despite new problems and barriers, will be richer and more fruitful than the year before. This year is no exception!

* * * * *

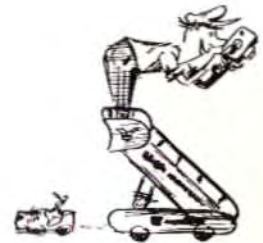
This is perhaps as good a time as any to recollect that many millions of people throughout the world gain their impressions of Israel largely from the image and performance of our airline. We have carried the Star of David to many, many points throughout the world and in this matter we are perhaps only at the beginning of our career. Our sales and promotional activities help sell not only passenger seats but a warm regard for the first Jewish State in 2000 years. It is not unfair therefore to intimate that in addition to a useful commercial function, we are making a healthy contribution to Israel itself. This too gives us pleasure at the dawn of the new year.

In conclusion, on behalf of the rest of management and myself, I would like to extend my very best wishes and hopes that our working relationships will continue and prosper in the years to come.



Israeli contestants for the Paraplegic Olympiada competition held at Stoke-Manderville, England prepare to board their El Al jet.

THE ROVING CAMERA



Artwork by ISRAEL KRUG

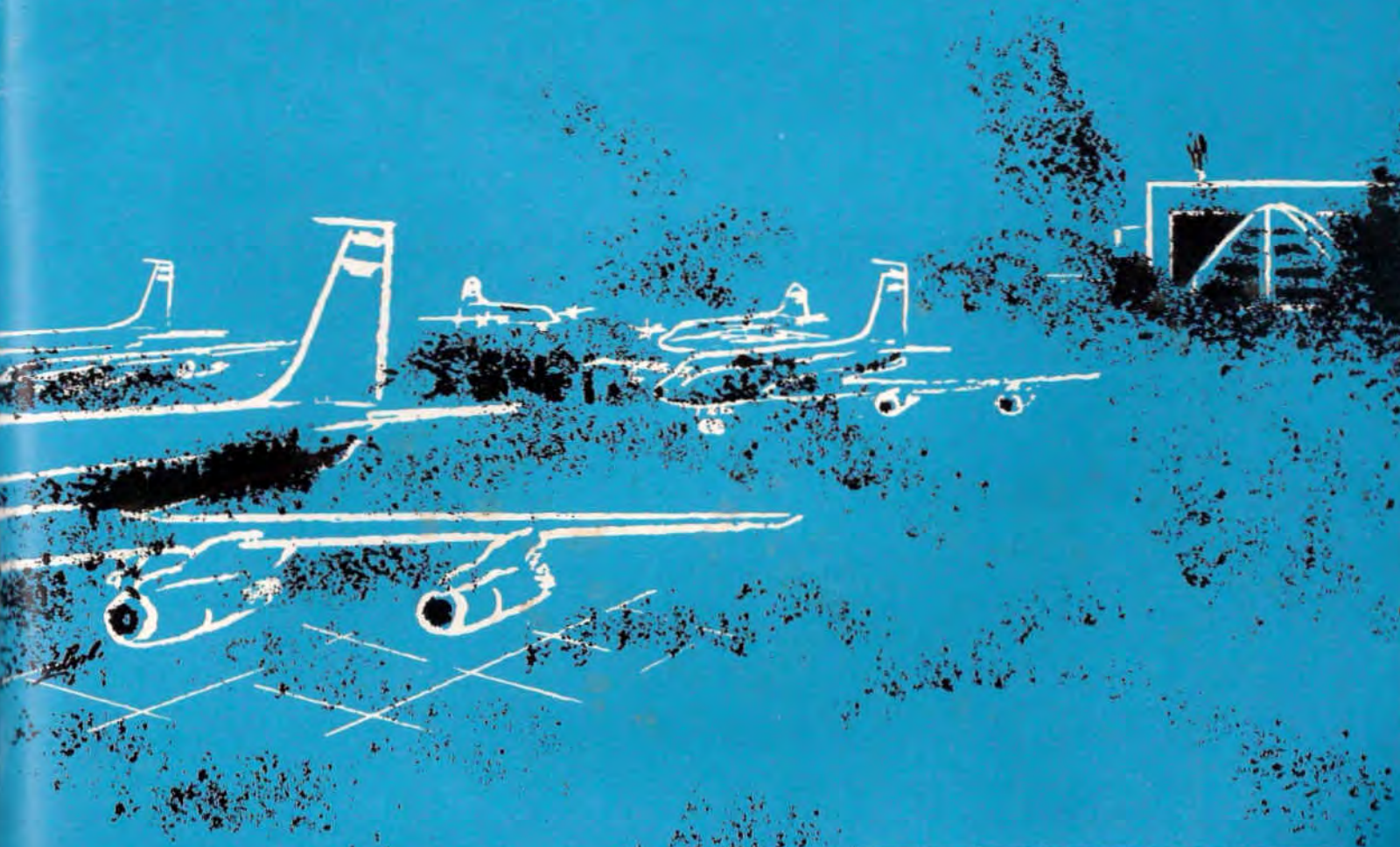
Bank of Israel president David Horowitz and wife board their aircraft as El Al vice president — economics, Louis Pedretti bids them "bon voyage".

Cover: What better way to portray the new year than to show ground stewardess Jane Geels with one of her charges? Jane, a Dutch girl from Amsterdam, has been with El Al for about eight months.



EL AL on

BULLETIN OF EL AL ISRAEL AIRLINES



NO. 1 • SEPTEMBER 1965