

1 ביולי 1967

אל
על



הכותל המערבי

להלן מכתבו של המנהל הכללי, מר שלמה להט, אל עובדי החברה שגוייסו לצה"ל:

עובד יקר,

גאים אנו ביחד עם כל האומה על הישגי צבא ההגנה לישראל במערכה האחרונה.

מאות רבות מעובדי החברה לקחו חלק פעיל במערכה בשורות צה"ל ובוודאי תגאה בכך כי נמנית על לוחמים אלה וזכית להביא לנצחונות המפוארים.

רבים אחרים מביין חבריך לעבודה נרתמו אף הם, תוך מאמצים מיוחדים, בהתלהבות ומסירות, לשרות עבודה בחברה ועל-ידי כך תרמו וסייעו לחברה לעמוד במשימות הבטחוניות שהוטלו עליה במערכה זו.

בימים הקשים ביותר היתה חברתנו היחידה שהוסיפה וקיימה את הקשר האוירי עם מדינת ישראל תוך ביצוע המשימות שהוטלו עליה על ידי המדינה ותוך נאמנות לייחודה כחברת תעופה לאומית.

אנו שמחים להביא לידיעתך כי החברה החליטה ליטול על עצמה את תשלום המשכורת המלאה לכל עובדי החברה שהיו מגויסים למערכה.

עתה עם תום המערכה תשמח לחזור לחיק משפחתך ולעבודתך. חבריך לעבודה שמחים לשובך וגאים בך.

בברכה,

ש. להט
מנהל כללי

דבר המערכת

"אל-עלון" מיוחד זה מוקדש לכל עובדי אל על אשר הקדישו את כל זמנם ומרצם למאמץ המלחמה האחרונה. חוברת צנועה זו אינה מסוגלת להכיל את כל מה שנעשה ע"י החברה ועובדיה בשבועות האחרונים, ביבשה ובאוויר, בארץ ובחוץ-לארץ. מגמתה - לציין לשבח את עובדי ועובדות החברה אשר יחדיו נלחמו למטרה המשותפת.

פעלנו כולנו כחטיבה אחת. עובדים מקומיים וישראלים, בכל סניף ובכל תחנה - כולם ללא הבדל וללא חיץ, כולם נתנו את המקסימום האפשרי.

שמחתנו מהולה בעצב. הנצחון לא בא לנו בקלות. כמה מחברינו נפלו במערכה. חברים שאינם יכולים להתחלק עמנו בשמחת הנצחון. אבלים אנו ביחד עם משפחותיהם וחבריהם ושולחים להם מכאן את השתתפותנו העמוקה באבלם.

היתה זו תקופה של שעות ארוכות, מתיחות, זיעה ודאגה. כל אחד מאתנו אינו היום מה שהיה לפני תקופה זו. זה נכון לגבי כולם - אלה שהיו בלוד או בשדה הקרב, אלה שטיפלו באלפי הנוסעים בתל-אביב או העמיסו מטוסים באירופה, עבר עלינו משהו שישאר עמנו עד סוף ימינו.

לא קל לערוך חוברת מסוג זה. אין מלים לתאר את כל מה שבוצע, אין כל אפשרות "לכסות" את כל מה שנעשה. אין בכוחי לתאר את התרוממות הרוח והדאגה. ייתכן ואפשר לסכם זאת ע"י ציטוט מברק שנתקבל באמצע המלחמה: "זו שעתכם היפה. על צו !!"

ארנולד שרמן
העורך

להלן מכתבו של המנהל הכללי, מר שלמה להט, לכל עובדי החברה:

עובד יקר,

עתה, עם תום המערכה, ברצוני להביע את מלוא ההערכה וההוקרה לכל אחד מעובדי החברה שתרמו מיטב יכולתם ומרצם לאפשר לחברה לעמוד במבחנים ובמשימות שהוטלו עליה בתקופה זו.

בימים הקשים ביותר היתה חברתנו היחידה שהוסיפה וקיימה את הקשר האווירי עם מדינת ישראל, תוך נאמנות לייחודה כחברת תעופה לאומית.

עובדי החברה שהיו על משמרתם בשרות עבודה בחברה, כמוהם כחבריהם שגויסו לשרות בצה"ל, נרתמו, תוך מאמצים מיוחדים בשעות ובתנאים לא רגילים, בהתלהבות ומסירות, לבצוע משימות החברה שהיו חלק משולב במאמץ הבטחוני של המדינה והאומה.

הוכחנו לעצמנו יכולתנו הרבה אף בתנאים בלתי רגילים. תעמוד לנו יכולת זו לביסוסה וביצורה של חברתנו.

בברכה,

ש. להט
מנהל כללי

לזכרו של קברניט שבתאי בן-אהרון

שבתאי נפל בעת מילוי תפקידו בשמי הגדה המערבית של ירדן, עם ערוב יום הקרב הראשון. היתה תקוה כמוסה בלבנו כי יחזור אלינו במהרה, מאחר וצנח בשטח אויב, לאחר שמטוסו נפגע ועלה באש. התקוה נגוזה עם הגיע הידיעה על מותו. היה מותיקי הטייסים בחיל-האוויר, מבין הראשונים שטסו אז במטוסי הטיילון של חיל-האוויר "המטאורים". באל על היתה דרכו יציבה, עלה בסולם הדרגות והגיע למעמד קברניט במטוסי "בואינג". היה שקט מטבעו ונוח לבריות ודבק למטרה.

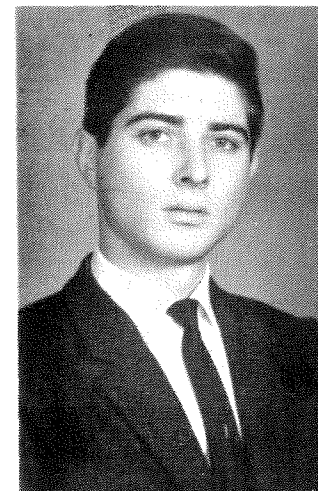
עומדים אנו אבלים על קברו הרענן אכן, אל על שיכלה קברניט יקר ואנו אבדנו חבר נאמן.

זכרו ישמר בקרבנו כסמל שמקריב דור זה למען שלום הארץ וקיומה. יהי זכרו ברוך

חברו יוסי לידור

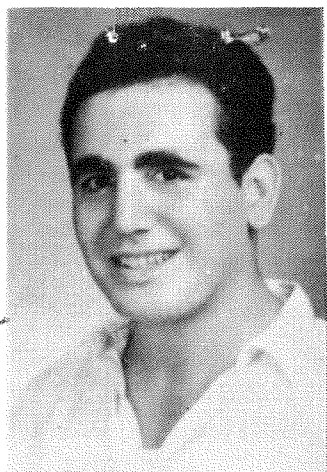


לזכרו של יורם הרפז



את ינרס פגשתי לראשונה לפני 7 שנים בקורס טייס. מאז ועד היום המר לא נפרדו דרכינו. יחד עברנו את המכין, המסעות, החוויות הראשונות של הטיסה בפייפר, בפוגה ולאחר מכן של מטוס הקרב. גרנו יחד באותו חדר, בהיותנו מדריכי טיסה, ולבסוף הגענו יחד לאל על. יורם אהב את הטייס עוד מקטנות. ולא רק את הטיסה הטהורה, אלא את כל הקשור בזה. כבר בגיל 14 נרשם לגדנ"ע אויר והתחיל בבנית טיסנים ולימוד החומר התיאורטי. ימים שלמים היה מקדיש לבנית טיסן, ואם במקרה לא הצליח או התרסק בטיסתו הראשונה, היה מזניח כל דבר אחר וניגש לבניתו מחדש. בשלב יותר מתקדם, עבר קורס טייס בגדנ"ע אויר, הגיע ל"סולו" על פייפר והיה אחד מבין החניכים המצטיינים. כשהתגייס, היה כבר ברור לו לאן ומה ברצונו לעשות – חיל האויר. ידע את הקשיים הנערמים בדרכו של פרח טייס והיה מוכן לכך. הוא אפילו עודד בימים קשים חברים אחרים. גרנו באותו חדר בהיותנו בקורס טייס ואני זוכר את אהבתו למטוסי הבוכנה מימי מלחמת עולם שניה. תמיד היה בא עם סיפור או תמונה על קרב אויר או מבצע אוירי אחר מימי מלחמת עולם שניה. היה מתלהב כילד בראותו סרט עם מטוסים. דרכינו נפרדו לזמן קצר לאחר שסיימנו את קורס הטייס וכל אחד הוצב לטייסתו. אך שבנו ונפגשנו שוב בבית"הספר לטיסה, כשהפעם אנו מדריכים והסיפורים והחוויות, אותן חוויות הטיסה, אך המטרה היתה הפעם הכשרת חניכים. השוני היחידי שחל בו היה בזה שהוא נישא בינתיים והקים בית משלו. אך רוחו השובבה מלאת המרק והנעורים לא פגה. זמן רב לפני השחרור התחבטנו במה נעסוק ומה נעשה ולאן נלך. לאחר שהחלטנו שהמטרה היא אל על, עזרה לו אשתו ועודדה אותו לכך. הוא נתקל בתחילה בכל אותם קשיי הסתגלות שכל טייס קרב נתקל בהם בעברו לטיסת תובלה. זוכרני שימים שלמים היינו יושבים בביתו, לומדים וחוזרים על החומר הרב הקשור בטיסה בנתיבי אויר בינלאומיים. בכלל ביתו היה תמיד פתוח לחברים. תמיד ידענו שאם רוצים לעשות מסיבה – אצל יורם. אם רוצים לשבת וללמוד – אצל יורם. אם רוצים לשמוע חדשות ולראות ידידים ותיקים – אצל יורם. אירע המקרה וביום ראשון ערב המלחמה נקלעתי לטייסת שבה שרת במילואים. ישבנו, יורם, פינטו ואני ושוחחנו בעניני דיומא. כשהודעתי לו כי אני צריך לטלפן ולגמור מספר סידורים – טלפן גם הוא לאשתו. "אורה, מה שלומך? שאל כשקבל את אשתו בצדו השני של הקו.... "כן, אני מרגיש בסדר". "מה עשית היום?" כן, קנית מתנה.... מה, מחר יש לך יום הולדת? ... אז המתנה היא סוד? ... טוב אראה אותך מחר כשאחזור". הוא לא תזר. חברו אשר נאמן

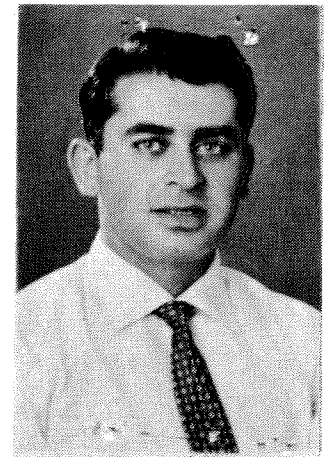
לזכר חברנו מיכאל כהן



עומדים אנו דוממים רכוני ראש וחסרי אונים ממאנים להאמין כי נלקחת מעמנו לא עוד נראה את פניך לא עוד נשמע קולך אולם זכרונוך יישאר אתנו לעד. צנוע, שקט עושה עבודתך באמונה ואף למעלה מזה. כה צעיר היית ומלא חדות חיים אח ורע לכולנו.

מלא וגדוש תכניות לעתיד.
ובקרוב עמדת גם לשאת לך אשה.
אולם כל תכניותיך נקטעו באיבן
נקראת לעמוד על משמר המולדת
להזים עצת אויב נרשעת.
ובאותה מסירות נפש
עוז וגבורה צנועה
נפלת שדוד. ה"י"ך

חבריך לעבודה
מחלקת בינוי מנועים



לזכרו של נתן מזרחי

מה משונה וחסר צדק משווע שדווקא הוא הממונה על חשיפת תיקים ופתיחתם מחדש, ייסגר תיקו לעד.

ידוע בין כל חברות התעופה שבעיית אבדן כבודת הנוסעים הולכת וגדלה... ידוע כמו-כך שהשיטות החדישות ביותר לא פתרו בעיה זו. נגד אתגר זה קבל על עצמו נתן ללחום.

בידיו לא נתנו הכלים המקובלים, לא משרד, לא צוות עובדים, טלפונים, דמי-הוצאות רכב ועוד ועוד. מרצו, אישיותו, אצילות נפשו ומסירותו - אלו היו כליו ואותם נשא תמיד ואתם הצליח במה שאחרים נכשלו.

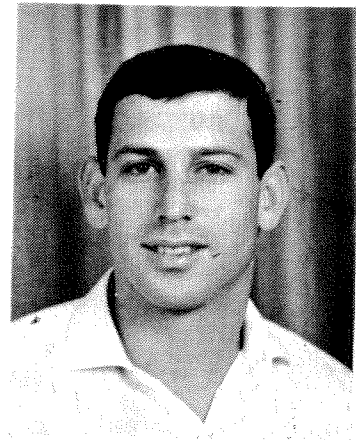
לא אחת עמדנו תוהים מניין לוקח נתן את שלוות הנפש הזו, מניין לו אורך הרוח האצילי לעמוד בפני בעיות כה מרובות, ותמיד למצוא מלות עדוד לכל, מניין הדבקות במטרה ומה מקור בלתי אכזב של הרצון לעזור לזולת ולו במחיר הקרבתו האישית.

עדות לכך הם מכתבי התודה המרובים שהציפו ועדיין מציפים אותנו מכל אלו אשר הושיט להם עזרתו בעבר. עדות לכך הוא הצער העמוק והחלל שהשאיר אחריו במחלקה.

הדמות שהיתה לסמל של רגיעות, שלווה אורך-רוח ומעל לכל אהבת הזולת, נלקחה מאתנו, נלקחה לבלי חזור.

ח ב ר

לזכרו של מרדכי פינטו



מרגע שראיתי ביצועיך באויר
על מטוס האמון המבצעי
הסתבר לי שנועדת להילחם.

החום, חרוק השנים וכח האיתנים העצור
והמאופק, נכרו בכל תרגיל שבצעת.

חששתי לך, חששתי מאד כיוון שלא
נראתה מלחמה קרובה באופק.
היה צורך לרסןך. מכל עשרות
הסיחים המרסנים, היית אתה הקשה
ביותר - כה עז היה רצונך לפרוץ קדימה.

שמחתי לגלות את כושרך וכשרונותיך
בנושאים עיוניים-ארגוניים, אך ידעתי
שאינך מוצא בהם פורקן - ידעתי היטב
על מה אתה חולם.

מבוקשך ניתן לך בדמות שדה תעופה מצרי
עליו התנפלת והשמת, עד שנפגעת.
נפגעת מוקדם, חוששני שנפלת בטרם
פרקת כל מטעניך. מובטח לך שחבריך המשיכו
ועשו זאת גם עבורך.

ולבסוף דע לך, לא רק ידידיך אהבוך,
גם מפקדיך ידעו להעריך את חברויותיך
גם הם חבבוך ותמיד רצו את טובתך.

כולנו נפרדים ממך בהצדעה.

מפקדך בחיל האויר

טייס חיל האויר מרדכי פינטו הי"ד
עמד להצטרף לשורותינו, אולם לא הספיק
ונפל בקרב.

אנו גאים לפרסם את דברי מפקדו בחיל האויר לזכרו.

סיפורו של קברניט יוסי לידור

שאלה : מתי גויסת, איך הרגשת במשך הקרבות, האם דאגת והאם היה לך ספק כי נגיע לנצחון?
תשובה : התגייסתי ב-17/5. הצפיה היתה ארוכה והמתיחות רבה, מאחר והמלחמה התלה רק ב-5 ביוני. באשר לנצחון, לא היה לי ספק בזה שאנו ננצח. הדבר שלא ידענו, הוא המחיר שנאלץ לשלם עבור נצחון מזהיר זה, ועל זאת אנו כואבים.

שאלה : האם לדעתך חיל-האוויר שלנו הינו הטוב ביותר בעולם, ולמה ?
תשובה : לדעתי, חיל-האוויר שלנו הינו מבין הטובים בעולם, וזאת מ-3 סיבות עיקריות: האחת – החומר האנושי המצוי בתוכם; השניה – הציוד החדש המצוי בידינו; והשלישית – משטר אמונים קשה ובלתי פוסק.

שאלה : האם קשה לעבור ממטוס "בואינג" 707 למטוס קרב ומה אתה מעדיף להטיס ?
תשובה : תוך תקופת הסתגלות קצרה, אפשר להגיע לרמה נאותה ולהטיס מטוס קרב, והראיה – התוצאות המופלאות. מאחר ושרתתי בחיל-האוויר בטייסות שונות משך 7 שנים וכן השתתפתי במבצע סיני, מעדיף אני להטיס בימים כתיקונם את מטוסי ה"בואינג" של החברה.

שאלה : מה הרגשתך על עובדי החברה שנפלו, האם הכרת אותם אישית ?
תשובה : הכרתי שניים מהם. קצין ראשון יורט הרפז ז"ל, הכרתי היכרות קצרה יחסית, והספקתי לטוס עמו טיסה אחת בלבד. עם קברניט שבתאי בן-אהרון ז"ל הגעתי יחד לאל על, יחד הססנו את מטוסי ה"ברייטניה" ומטוסי ה"בואינג" של החברה. אף בעת הקרבות השתתפנו באותה טייסת כאנשי מילואים והיינו נפגשים האחד עם השני בין גיחה לגיחה ומחליפים רשמים. בפעם אחרונה ראיתו כשמטוסו נפגע והוא צונח.

שאלה : האם פגשת בעוד טייסי אל על תוך כדי שירותך, אם כן, איך הרגשת כשפגשת בהם ?
תשובה : מרבית הטייסים של הטייסת בה השתתפתי הינם טייסי אל על, כך שנפגשתי עם רבים מבין חברי לעבודה. היתה הרגשה נעימה לפגוש בחברים כאחים לנשק, הזדמנות אשר הינה נדירה בעבודתנו השגרתית בחברת אל על.

שאלה : מה דעתך על תפקיד אל על במשך המשבר, והאם אתה גאה בפעולות החברה בתקופה זו ?

תשובה : קבלנו דיווחים על העבודה היפה המתבצעת בחברה, וכמובן שזה מאד עודד אותנו ונטע בנו גאווה ושמחה רבה.

שאלה : איזה קוריוזים יכול אתה לספר מתקופה זו ?
תשובה : הצוות, המטוס והטייס הוכיחו את עצמם פעמים רבות, בעת פגיעות של אש נגד מטוסים. זכור לי סיפור של חבר אשר מטוסו נפגע במערכת הגה הגובה והצליח להגיע לנחיתה רק בעזרת המקזז החשמלי.

מטוסי, אף הוא נפגע פעמים מספר, ובאחת מהן, נפגעה מערכת הדלק. כתוצאה מכך אבדתי את כל כמות הדלק תוך 5 דקות. תוך כדי שהות קצרה זו, הספקתי למשוך לגובה וכשכבו המנועים, הספיק עדיין הגובה לגלישה ונחיתה בבסיס.

ראוי לציין כי ה"חברה" הפכו מומחים בשטח בו לא היו בקיאים עד כה, והוא נ.מ. (נגד מטוסים). תשאלו הכיכד, ובכן – היינו מגלים ומזהים את סוג וקוטר הכלים שירו עלינו, לפי צורת וצבע ההתפוצצות של הפגזים. למשל: פיצוץ אדום – 20 מ"מ; לבן – 57 מ"מ. כל זאת הודות לנסיון הרב שרכשנו תוך מספר ימים.

*

"הישג" בלתי מבוטל אליו הגענו תוך כדי הקרבות, הינו להכליל את מטוס ה"פוגה" בקטגוריית מפציצי (V Bombers) V. לאלה שאינם יודעים, במפציצי ה-V כלולים מטוסי Valiant, Victor, Volkan ועתה כמובן גם "ווגה" (Vooga בלע"ז) בעלת זנב צורת V.

*

הנוף על דפנות גוף המטוס במטוסי ה"פוגה" אינו זהה לנוף שעל דפנות ה"מיראז". באשר ל"מיראז", עבור כל מטוס מופל, הוא זוכה לצללית של המטוס שהפיל ("מיג" למשל). ואילו ה"פוגות", הן זכו לצלליות רבות של שריון וארטילריה.

*

*

*



מה ?

מטוסי ארה"ב ואנגליה

תוקפים אתכם ?

על הרדאר שלי אני

לא רואה אותם.

הדיילת ליד ההגה

מתוך "למרחב" מיום 19.6.1967 מאת: רינה לוינסון-אדלר

"ביום הראשון אפילו המשטרה לא הבינה מה הולך, אך אף אחד לא העיז לעצור אותנו, אחר כך כולם מבסוטים שיש בחורות" – כך סיפרו דיילות האויר של אל, המשמשות בימים אלה כנהגות המיניבוסים של החברה.

10 נערות דיילות-אוויר, בעלות רשיונות נהיגה, נבחרו על ידי החברה, 9 לנהוג במיניבוסים של החברה. להוביל צוותים, נוסעים ומטען ואחת לשמש כרץ על קטנוע.



לילות ציפיה

לילות ארוכים, זרועי כוכבים,

לילות ציפיה.

לילות משקיעת חמה – זריחתה

לילות ציפיה.

לילות רעמי תותחים נשמעים,

לילות זמזום מטוסים,

לילות של קרבות.

לילות בם לבותינו מלאו חרדה,

לילות בם ילדינו מבקשים אבות שאינם,

לילות בם נשים חרדות לשלום –

אבות, בנים וגברים שאינם.

לילות בם מחכים להפצעת השחר,

לילות בם דרוכים לחדשות,

לילות בם צמאים לידיעות –

מאבות, בנים וגברים שאינם.

טובה לאופר

הן נקראו ביום ג' ללוד, הועברו מבחן נהיגה וקיבלו רשיונות זמניים עד ל־15 לחודש. הן עובדות בשתי משמרות, אחת מהבוקר עד לצהריים והשניה מאחר הצהריים עד לערב.

נירה הורסקי העובדת למעלה מ-6 שנים בחברה, נולדה בצרפת בעת מלחמת העולם להורים ממוצא צ'כי, והתחנכה באנגליה. עלתה ארצה ב־1949, סיימה בית ספר תיכון, שרתה בצה"ל בפרקליטות הצבאית ולאחר מכן נתקבלה לאל על כדיילת אויר. מספרת נירה: "השבוע לפני ש"גוייסתי" למיניבוסים היה הארוך בחיי. שהיתי בחו"ל, שבוע בטהרן וביוהנסבוג ולא ידעתי מהמתרחש. ביום א' חזרתי וביום ב' ישבתי בבית ללא מעשה והרגשתי שאני משתגעת מאפס מעשה. ביום ג' צלצלו אלי מהחברה ושאלו אם אוכל לנהוג במיניבוס. הייתי מוכנה לכל למרות שעד עתה נהגתי רק בפיאט 600 של הורי. אספו את כולנו, בחנו אותנו - אף אחת לא נכשלה - וקיבלנו רשיון נהיגה זמני.

"את לא יכולה לשער לך, איזו הרגשה היא זאת שאפשר לעשות משהו, וביחוד שבעת כזאת אני מעדיפה להיות בארץ מאשר בחו"ל ולשמוע הכל ממקור ראשון ולא להיזון משמועות. בשבילי זו ממש הצלה".

לגבי התנהגות הציבור - מספרות הבנות - מנפנפים לנו שלום וקוראים "כל הכבוד". הטרימפיסטים ובעיקר החיילים, שקיבלנו הוראה מהחברה לאספס בדרך, פותחים זוג עיניים גדול ואחר כך משתפך על פרצופם חיוך רחב. גם הצוותים תובעים כעת רק נהגות להסיעם לטיסה "כדי שיהיה שמח".

ביום הראשון התרגשנו כל כך שלא ידענו אם אנחנו עייפות או לא. ביום השני, כשפרצו הקרבות חזרו אנשי צוות מטיסה הסענוס במהירות לביתם. הם נפרדו מבני המשפחה לקחו ציוד וישר לבסיסים. הכל דפק במהירות, כי לחצו עלינו לנסוע מהר ואז למעשה קיבלנו בטחון. וביום השלישי נהגנו כוותיקות, זה היה יום בו עבדנו קשה. ביום הרביעי הכל כאב והיה קשה בבוקר לקום מהמיטה. כעת אנחנו כבר בשיגרה והכל דופק יופי והרבה יש להודות לסדרנים וליתר העובדים שעושים הכל כדי להקל עלינו.

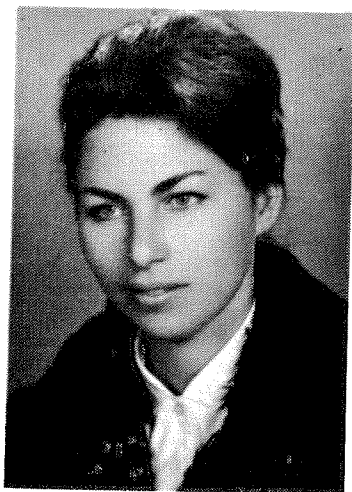
יעל לוברני, ילידת הארץ ובוגרת תיכון, העובדת שנתיים וחצי באל על לאחר שהיתה 9 שנים חברת קיבוץ נגבה, סיפרה כי כרכו קניות לשעבר של הקיבוץ נהגה טנדר שברולט של 4 טונות ולכן לא נתקלה בכל בעיות מיוחדות בנהיגה.

נוסף להרגשתי הטובה שאני יכולה לעזור מוסיפה יעל אני מאושרת אישית כיוון שאני יכולה לבקר את בני אלון, בן שמונה הנמצא בקיבוץ נגבה וכל יום אחרי העבודה אני נוסעת אליו במכונית הפרטית, נשאת ללון בקיבוץ וחוזרת השכם בבוקר כדי לא לנסוע בהאפלה. בימים רגילים אני מבקרת אצלו כשלוש פעמים בשבוע ולא נשאת ללון, אולם עתה, כיוון שהאב בצבא ולא בקיבוץ עם הבן אני שמחה שיכולה אני לתת לו הרגשת בטחון והוא כמובן מרוצה.

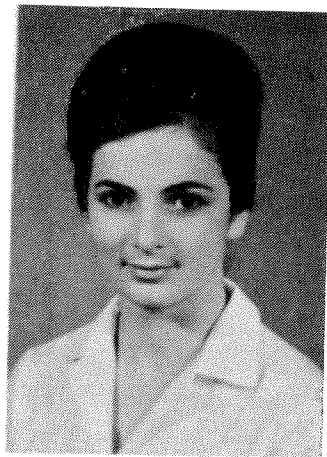
חגית ננס שעבדה בשבוע הראשון במשמרת לילה מספרת: "נהגנו לאט ונמוך. בהתחלה עם אורות נמוכים ואחר כך אפילו רק עם אורות חניה. כשנסעתי בדרכים מחוץ לעיר במקומות שאיני מכירה פשוט פקחתי עוד כמה זוגות עיניים. המכונית היתה כמו "ילדה טובה" שום בעיות, ובכלל לא היה ממה לפחד, ממש נהנית, בנהיגה בלילה היה קצת יותר מתח, היה

צורך ביתר תשומת לב ולא היה זמן לחשוב על דברים".

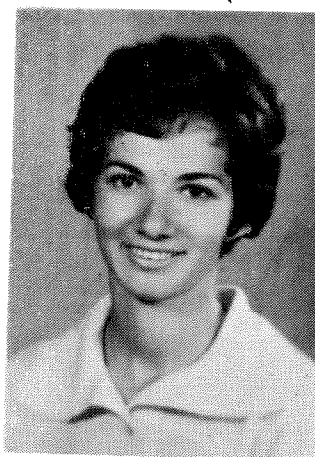
יחידת סגולה בין הבנות היא **שושנה מאיר**, ילידת הארץ, בוגרת תיכון ויוצאת חיל האוויר העובדת 6 שנים כדיילת באל על. לאחר שעברה את המבחן על המיניבוס, נתברר לאנשי החברה שהיא בעלת קטנוע - בו נהגה לנסוע לבסיס וחזרה לביתה במשך כל תקופת שרותה בחיל האוויר. - וכיוון שרץ החברה גוייס הסכימה למלא את מקומו. היא נוסעת על הקטנוע, ללא מדים ועם קסדתה האדומה, שלדברי יתר הנערות הולמת אותה "יופי". - שושנה מאיר נהנית מאוד מעבודתה, כי "זה רק לתקופה" ועתה יש לה זמן לבלות בשבת ביס כמו כל האנשים ולא "כאשר אני פנוייה כולם עסוקים ולהיפך" - כדבריה. את זמנה הנותר בימים אלה לאחר השליחויות, היא מקדישה לעזרה להוריה בגידול עופות ברמתיים. ואכן, לאחר סיום שיחתה אחי לקחה את אביה הביתה ב"טרמפ" על הקטנוע.



לוברני יעל



ננס חגית



מאיר שושנה



שופמן רינה



פריאל מינה

פעולות משרדנו בפריס

זה עתה נכנס למשרדנו מר י. שרם, נציג החברה בצרפת. אמנם שמענו כבר ממספר מקורות אודות פעולות עובדי משרדנו בפריס משך תקופת המשבר בישראל, אך שמחנו לפגוש את מר שרם ולשמוע מפי עד ראיה על מבצעהם. סיפר לנו מר שרם:

"מיד לאחר יום העצמאות כאשר התחילו רכזי הצבא המצרי בגבולות הארץ, היתה תעמולה אדירה של מצרים וארצות ערביות אחרות על רצונם לפגוע קשות בישראל, ולא אחת נאמרו דברים שהכוונה היא להרוס כליל את מדינת ישראל וכל אחד מהערבים השתדל להראות יותר ככל האפשר את מידת השנאה והארס בהריסת המדינה".

הרב הראשי לצרפת, יעקב קפלן, חוזר לצרפת עם שוך הקרבות



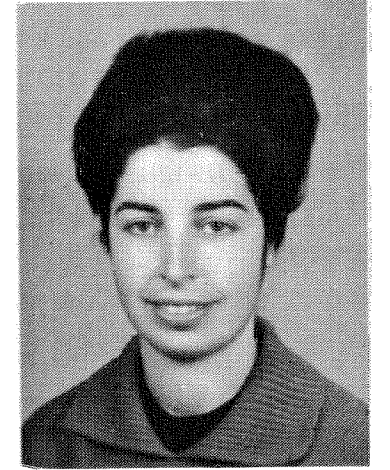
אין אנו יכולים להכנס עתה לפרטי הפרטים אודות פעולות משרדנו בפריס – דבר זה ידוע לעובדי אל על וכן לממשלת ישראל. הם עבדו בצרפת יומם ולילה ולא התחשבו באם זה יום חול או שבת. כל העובדים שם ידעו, בין אם יהודי או נוצרי, כי תפקידם הינו חשוב ביותר לבטחון מדינתנו.



פריזי מרי



יהל פזיה



הורסקי נירה

בלומנפלד רוזי



גולן צפורה

לחיל המתנדבים – כנהגות ונהגים – הערכתי ותודתי על עמידתם במבחן.

ש. קוטובסקי
קצין בטיחות

"שוקיירי, למשל, דיבר בגלוי לב שיחזירו את כל היהודים הנמצאים בישראל לארצות מוצאם. היתה מועקה כללית בין הישראלים מאחר ושרותי התעמולה והאינפורמציה פעלו בהיקף עצום וכן הטלביזיה והרדיו שדרו את כל מה שנתן להם ע"י הערבים. היתה לנו כל הזמן הרגשה שאנו המסכנים וכי כולם מרחמים עלינו. חייב אני לומר כי מספר גדול מאד של ידידים במקצוע, צלצלו, באו ואף כתבו לנו מכתבי עידוד ושאלו באם הם יכולים לעזור לנו במשהו. נציג חברת תעופה אירופאית מסויימת הציע לי להעמיד לרשותנו מספר עובדים, במידה ונזדקק להם. וכאן החלה פרשת "הרכבת האוירית" אשר מעט מאד יודעים אודותיה, אך חושבני כי לרכבת אוירית זו היה חלק בלתי מבוטל בנצחוננו".

בנוסף לכך, היה לחקר על עובדינו בפרים ממאות מתנדבים שם, אשר רצו לצאת מיד ארצה, ביניהם ישראלים אשר שהו בצרפת, סטודנטים או עובדים, אשר בקשו לחזור מיד למולדתם. המכתבים אשר נתקבלו כבר מנוסעים, מדברים בעד עצמם ומוכיחים את המאמצים הרבים של עובדינו בפרים.

עשרות עתונאים צרפתיים פנו אל עובדי משרדנו שם, בבקשות לסייע ולעזור וכן בקבלת נתונים מדוייקים, ובידעם עד כמה חשוב לרכוש את דעת הקהל הצרפתי, פעלו חברינו בצרפת כדי לספק אינפורמציה "טריה" ומדוייקת על המצב במזרח התיכון. מוסיף ומספר מר שרם:

"באותו פרק זמן עבדו צוותות אחרים בטיסות שהגיעו לאורלי או לבורז'ה. גם אלה עבדו מבלי להתחשב בשעות העבודה, עזרו בהטענת המטוסים והיו אף כאלה שלא עזבו את שדה התעופה למעלה מ-48 שעות. הם עשו זאת ברצון וללא כל טענות.

במשך שלשת שבועות אלה (24.5.67 – 15.6.67) הטסנו מצרפת 59 טיסות ופעלנו ב-6 שדות תעופה. מטה הפעולה שלנו נע בין מחלקת המבצעים באורלי למשרד החברה בעיר, בהתאם לצרכים ולדרישות".



הברון אדמונד דה-רוטשילד אשר הגיע ארצה מצרפת עם פרוץ הקרבות ותרם 1 מיליון דולר, חוזר לצרפת.

מחלקת מש"ב במלחמה

מאת: זאב ליבנה

בימיה הראשונים של המתיחות שנוצרה באיזורנו, ועוד הרבה לפני ההכנות המעשיות בהן הוחל בשלב מאוחר יותר ע"י הג"א, נגשה מחלקת מש"ב בשקט להכנות לשעת חרום על-מנת לקדם את פני הרעה. כתוצאה מכך, כאשר הגיעו הוראות הג"א ממפקדת הבסיס, מצאונו מוכנים; וכעת כבר מותר לפרסם מה למעשה הוכן, דבר שנמנענו לעשות בשלבים הראשונים על-מנת שלא לזרוע פניקה.

כל המקלטים היו מוכנים כולל מקומות ישיבה, מים וחשמל חרום. נקבעו אחראים למקלטים, נעשה נסיון שקט של הורדת עובדים למקלטים. במקומות מרוחקים כגון מסעדה, תחבורה, מחסני שרות לנוסע, מרפאה, נחפרו תעלות מגן. הוקמו צוותים של עזרה ראשונה, חובשים ומרפאה על ציודה, כולל תורנות של אחיות. האמבולנס היה מוכן עם נהג להסיע בכל מקרה את הנפגעים למרפאת הבסיס ומשם, בהתאם לצורך הלאה. יחידת שמירה ולחימה באש תוגברה לצורך שמירה מוגברת – תורנות 24 שעות בהקשר לאזעקות ולחימה באש. יחידת אחזקה הוכנה לצורך פינוי הריסות ותיקון נזקים. חמרים מסוכנים כגון חימיקלים ודומיהם פוזרו על-מנת שלא יהיו סכנה, והוכנסו לתוך חפירות.

כאן עלי להדגיש כי כאשר בדקו מוסדות הצבא את הסידורים הנ"ל התרשמו מאד הן מצורת ההכנות והן מהאמצעים שגייסנו והועמדו לרשות הג"א.

פרט להכנות אשר דאגו להבטחת חיי העובדים ורכוש החברה, נעשו גם סידורים מעשיים לשם הבטחת פעילות החברה 24 שעות לצורך המאמץ המלחמתי.

הוקם מרכז תאום לצורך מבצעי החברה במקלטים, הוכפלו אמצעי הקשר והותקנו אמצעי תקשורת מקבילים במקלט. שרותים שונים הופעלו 24 שעות ללא הפסקה כגון: מסעדה, מרכזיה, תורנויות בעלי-מקצוע.

הושקעה עבודת תכנון ועבודה מעשית עצומה, (למזלנו רוב תוצאות המבצע לא היו צריכות לעמוד במבחן המציאות), וכל זה נעשה בעבודת צוות הן של אנשי מחלקת מש"ב והן של מתנדבים רבים ממחלקות שונות של החברה, הן מנהלים והן עובדים, ובשיתוף פעולה הדוק עם מפקדת חיל-האוויר ולולא העבודה המאומצת המשותפת של כולנו לא היינו מצליחים בכל ההכנות כפי שאמנם נעשו.

בהודמנות זו ברצוני מעל דפי אל-עלון, להודות מעומק לבי לכל אלה שלקחו חלק במבצע חשוב זה.

מכתב מאי-שם

להלן מכתב שהגיע אלינו זה עתה מאחד מעובדינו הנמצא עדיין באי-שם, לחבריו בעבודה.

"חברי היקרים לעבודה !

משדה הקרב אני כותב לכם.

זמן הסכנה חלף. חלפה הרגשת הכדורים והפגזים שהחרישו אֶזְנוֹנוֹ וְשֶׁעָבְרוּ בְּמַעוֹפֵם מֵעַל ראשינו. עמדנו במשימה לחמנו כאריות הכנענו את האויב וכבשנו שטחים רבים ממנו. דחקנו אותו אל מעבר לגבולותיו הקודמים. שינינו את צורתה של מפת מדינת ישראל. וכעת חושבני שהאויב לא יוכל יותר להפגז את ירושלים את תל-אביב וכל ישובי הספר שלאורך גבול ירדן.

השטחים שכבשנו הם רחבי ידיים בחלקם מישוריים אדמות פוריות מעובדות היטב, קשה לתאר זאת בכתב. ובחלקם הררים שלמדונו שוכנים העירות והכפרים, מעל הבתים מתנוססים דגלי הלובן כאות לכניעת התושבים לכוחות צ.ה.ל.

החיים היום-יומיים דורשים מאמץ רב, ואף גדול מנשוא, בימים אלה עומדים אנו על המשמר ואינני יודע כמה זמן ימשך מצב זה. אני מקווה שכל המערכה הצבאית היתה לשביעות רצוננו, ונקווה כולנו שהמערכה המדינית שתתנהל בימים אלה תהיה אף היא לטובת המדינה ואזרחיה.

כאן אני מסיים בגלל שעת החשיכה. אבקש סליחתכם עבור הכתב שלא ברור בגלל חוסר תנאים.

אדרוש בשלומכם ולהתראות.

מידידכם לעבודה,

כרמלי יוסף

מח' בינוי מנועים

△△

להלן קטע ממכתבו של י. תלמי, פרופ' לפיסיקה וראש המחלקה לפיסיקה גרעינית, מכון ויצמן למדע, רחובות, אשר הופנה אל המנהל הכללי.

"..... בהזדמנות זו ברצוני להביע את רגשי הערכתי והערצתי לעבודה הנפלאה שבצעה חברת אל על בתקופת המלחמה. חזרתי ארצה עם אל על לפני פרוץ הקרבות והזדמן לי לשהות שעות אחדות בשדה התעופה בלוד בזמן הקרבות, כך שיכולתי לראות בעיני ולהתרשם מעבודתכם. רק בתקופת מלחמה אפשר להעריך נכונה את חשיבות קיומה של חברת התעופה הלאומית."

מירושלים באהבה

מאת: אהובה נחום

יום שני 5 ביוני

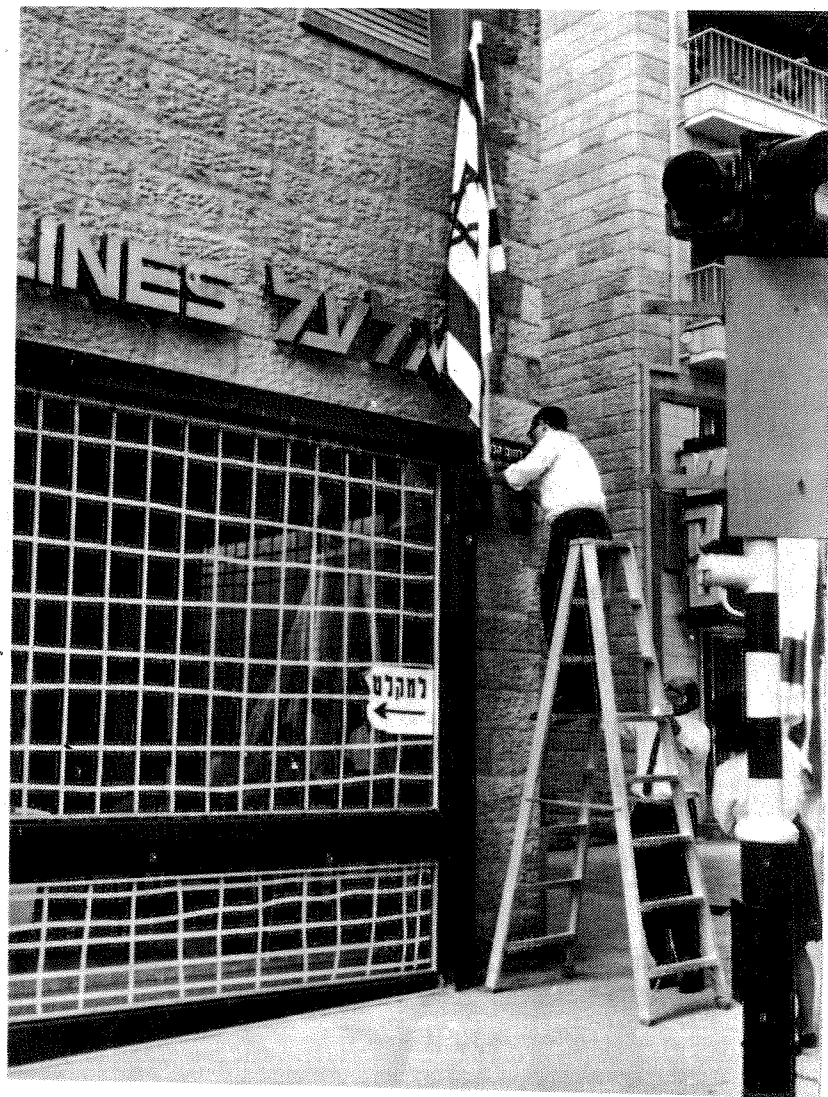
השעה 9.20. במשרד הקבלה שלושה לקוחות. נשמעים הצרורות הראשונים. לנה ואני מחליפות מבטים. רצינות. חוסר אמון. מר מרקהוף ומייק ממשיכים להדביק חלונות. כעבור שתיים – אזעקה. החשש הופך לאמת מעיקה. החרדה שוקעת בלב וכולנו – קרי רוח ושלווים. הלקוחות התחלפו בינתיים ועתה במשרדנו שלושה בחורי ישיבה ותיירת אחת. מר מרקהוף נועל המשרד. כל אחד נועל את הכרטיסים במגירתו. מסתכלים בדאגה בחלונות הראווה הענקיים של משרדנו. מייק מראה את הדרך למקלט ללקוחות. כולנו ממהרים. ההפגזה מתחילה בכל עונה ואנו מבחינים במספר רב של סוגי קולות נפץ. עוד קשה להאמין אך כולנו מעשיים. הן מר בן-ישראל, שלום וצבי נקראו לשרות מספר ימים קודם לכן. אולגה וג'פרי כבר במקלט ומזרזים את היתר. כל אחד מאתנו בודק שוב ושוב אם לא שכחנו לנעול הדלתות, להפסיק את פעולת הממוג. מר מרקהוף ואני נשארים אחרונים ועם כיבוי הכפתור הראשי של האורות, חודר להכרתי שמץ מהמתרחש במקלט – כולם נרגשים. מתארגנים בשקט ומושיבים קודם את הנשים.

ההפגזה נמשכת. שרויים בהלם ראשוני ובוהים אחד בפרצופו של השני. איך שהוא מראה הפרצופים המוכרים לך מסביב – מעודד. בכל זאת אנחנו יחד. חסרה אתנו רק מירה. והיא רחוקה – במשרד החוץ. כל אחד דואג איומות לבני משפחתו. לרובנו תינוקות – ונשים לבד בבית. ואיך נגיע לכל הפרברים? ומה יהיה בכלל? ומה קורה? נצמדים למקלט. החדשות עדיין מעורפלות. בחורי הישיבה פניהם לקיר והם מתפללים. אנו מנסים להסביר לתיירת באנגלית מה בכלל קורה. וזה מוזר. כיצד בקלות קל לך להרגיע מישהו אחר כשבלבך אתה דאגה כבדה מסלע. ונזכרתי להסביר לה את כללי הבטיחות, איך נשמעת אזעקה וכיצד להבדילה מארגעה. כל זה באנגלית... מוזר!

אחרי שעה מתחיל ההלם הראשוני להפשיר והאנשים כבר משוחחים אחד עם השני ומישהו אף מתלוצץ.

כעבור שתיים החלטנו שהמצב ללא שינוי ויש לעשות משהו. עלינו למשרד. שחררנו את הלקוחות. אנשים נראו כמתגנבים ברחובות, נצמדים לקירות. אמרנו להם: כה תראו וכן תעשו. ... המשכנו להדביק את החלונות.

ישבנו כולנו בחוסר מעשה, מנסים לאחות את קרעי ההכרה ולהתאימה למציאות. ההפגזה נמשכת ונדהמתי לראות באיזו מהירות פשוט התרגלנו!! מי פילל!



לאחר שההכרה הותאמה למציאות חשנו פתע רעב – הן לא אכלנו ארוחת צהרים. והצלחנו עוד לחסל את מלאי העוגות והמיצים של המזנון לידנו, עוד לפני שסגר בעליו ורץ לאסוף את ילדיו מביה"ס.

התפורנו ב־17.30. חצי שעה בלבד לפני הנעילה. התפללנו בלבנו שכל אחד יגיע בשלום הביתה.

על הלילה הראשון אין צורך להרחיב את הדיבור. החרדה שטפה את הארץ.

יום שלישי 6 ביוני

כמימים ימימה. נפגשנו מר מרקהוף ואני בשער המשרד. אין אנשים ברחובות. שקט של מלחמה ומתיחות באויר. מלוד נודע לנו ששדה התעופה משותק. ורק אז נוכחנו שאין לנו באמת מה לעשות במשרד. בנין "אל על" נפגע מפגז באותו לילה ואנו הרהרנו שנינו כיצד ישבנו אמש אחה"צ בתוך המשרד... ?!

הלכנו יחד הביתה, מציינים וסופרים את הפגיעות בדרכנו לרחביה. ושוב נפרדנו עם הרגשת הבלתי ידוע המאיים כל כך בלב.

יום רביעי 7 ביוני

המצב התבהר. ההפגזה נפסקה ואנו עוד רואים בתים מסביבנו ...

בשעה 11.00 נמסר לתושבים שאפשר לצאת מהמקלט.

בשעה 12.00 נפגשנו במשרד. ספרנו אחד את השני – והנה כולנו פה. מי שהגיע ברגל ומי שהגיע בטרמפ. אך כולנו שוב יחד ובעינינו חוסר האמון, אך הפעם משום ש"נגמר כל כך מהר" ולא משום "שהנה זה התחיל". קודם בדקנו שכל אחד שלם, אח"כ שאלנו לגורל המשפחות והחלפנו דעות וידיעות על הפגיעות של הפגזים כבקיאים ורגילים... כיצד זה קרה לנו? אין יודע.

כעבור שעתיים התחילו שוב הלקוחות להיכנס והבעיות שטפו כרגיל.

יום חמישי 8 ביוני

ירושלים העתיקה שוחררה. הרגשנו שגם אנו חלק מהמאבק. הן שמענו וראינו במו עינינו ובשמחה הגודשת את הלב תלינו את דגל ישראל מעל שער המשרד וגם להנציח את עצמנו רצינו... כמו שתראו בתמונות.

הבריחה הגדולה

מאת: שרה הלל

מחלקתנו מח' הטרפיק, היתה לבטח אחת המחלקות החיוניות ביותר באל על בתקופת המלחמה ובשבועיים שקדמו לה. תקצר היריעה מלספר את כל אשר עבר עלינו בתקופה זו, אך ננסה לשחזר בקצרה את המאורעות והחוויות אשר עברו עלינו החל מאותו יום שבו הודיעו השגרירות השונות לאזרחיהם שעליהם לעזוב את הארץ. הלחץ שנוצר על הדלפקים היה ללא תקדים, מאות תיירים הסתערו על משרדינו בבקשה לאפשר להם לעזוב את הארץ. בני-אדם החלו לאבד צלם אנוש והיו מוכנים לדרוס איש את רעהו, על-מנת לזכות במקום במטוס. התנהגות זו גרמה לנו העובדים הרגשה של דכאון ואכזבה, ולמרות המתח הרב שהיה מנת חלקנו, תרם כל אחד מאתנו שעות עבודה רבות ללא כל חשבון ומתוך רצון כנה לעזור ולהקל על הנוסעים. שבועיים ימים עבדנו בצורה זו ואז פרצה המלחמה ושוב היינו במרכז הדברים, כאשר החלו המתנדבים הראשונים להגיע והאווירה בשדה הפכה להיות מרוממת נפש. עבדנו בתנאים קשים לאור פנסים, ומכל עבר נראו אנשים צעירים מכל חלקי העולם הנכונים לעזור למדינה ככל שיידרש מהם ואף בנו דבקה רוח הנכונות וההקרבה. אנשינו היו נכונים לבוא לעבודה בכל שעה שתידרש מהם וללא הגבלה בשעות. אוירה זו היתה פיצוי רב על האווירה המדכאת שהיתה ערב המלחמה. יש לכל אחד מאתנו הרגשה שלמרות שלא גויסנו לצבא, תרמנו אף אנו למאמץ המלחמתי.



"ליל הנרות באויה"

מאת: לאה קישוני

יום שני ה-5 ביוני ויום שלישי ה-6 ביוני 1967 לא ישכחו לעז. כל אדם בישראל יזכור ימים אלה ברטט ובגאווה. אנו – אנשי הטרפיק, אשר לא גויסנו לצה"ל, נזכור ימים אלה כ"ימי אויה" או יותר נכון "לילות אויה".

ביום שני בבוקר, לאחר שנודע לנו על פרוץ הקרבות בדרום הארץ, ולאחר שמטוסינו יצאו בדרכם לחו"ל, נשלחנו אנו הבנות הביתה. כל מחאותינו לא עזרו. ההוראה היתה לפנות את שדה התעופה מנשים. הובטח לנו שיקראונו באם יהיה צורך בכך.

עוד באותו ערב קבלתי הודעה לצאת למלון אויה באוטובוס של שעה 19.00. בדרך, בין שכונת שפירא ושכונת התקווה נשמעה צפירת אזעקה. ירדנו מהאוטובוס ותפסנו מחסה בשוחה שנחפרה בצד הדרך. רק הנהג – מישקה אמינוב, נשאר ליד מכוניתו, כקברניט נאמן המסרב לעזוב את אניתו, וסרב לבוא עמנו לשוחה. מרחוק נשמעו הדי ההתפוצצות ומעלינו קרעו מטוסינו את השמים. לאחר שנשמעה צפירת הארגעה המשכנו בדרכנו.

הגענו לאויה. מלון חשוך ואפל קיבל את פנינו. רק אורם הדל של הנרות והפנסים הבהיר לנו את הנעשה בתוכו. מלון אויה הפך להיות כמעין בית מחסה לפליטים. מאות אנשים התפזרו בין כל אולמות המלון וכאשר חסרו כסאות לישיבה או ספות למנוחה, התישבו על מזוודותיהם וחיכו!

מיד הוסבר לנו, כי הלילה עומדים אנו להוציא אנשים אלה מהארץ תוך כדי מעטה החשכה. לפתע, התקבלה ידיעה טלפונית אשר "בישרה" לנו כי לפי הוראת שלטונות הצבא, לא יורשו מטוסינו לעזוב הלילה את הארץ. לאף אחד מאתנו לא היה ה"דס" לבשר זאת לנוסעים. לאחר היסוסים, נעמד מרדכי רחימי במרכז האולם הראשי ומסר הודעה זו להמונים שהתרכזו בו. לרגע שרר שקט באולם, אולם היה זה השקט שלפני הסערה. לפתע קרעה את הדממה קריאה בשפה האנגלית: *But I did reconfirm my flight this morning!* ומיד לאחריה נהמת כעס עצומה.

הרגענו את האנשים והודענו להם כי יוסעו לתל-אביב. התקשרו למחרת עם משרד אל על בתל-אביב וביררו מתי יצאו המטוסים הבאים.

ביום ג' בערב נקראתי שוב למלון "אויה". הפעם היה המבצע מסודר על הצד היותר טוב. במלון עצמו בוצעו כל אותן פעולות המבוצעות בשדה התעופה. ה-*Checking-in* נעשה ליד החנות ללא מכס שהפכה להיות תחנת מכס לטיסות נכנסות. מכירת כרטיסים ורישום נעשתה בכניסה ל"מועדון הסילון". תחנת מכס ביציאה התרכזה בפינה אחרת והמשטרה – מאחורי דוכן ה"בארמן". המועדון עצמו הפך מ"מועדון הסילון" למועדון האמהות והתינוקות. שם המתינו לתורן לעלות לאוטובוסים שיובילום לשדה עצמו. שאר הנוסעים הובלו, לאורם הדל של הפנסים, דרך המטבח לשפת הבריכה, שם המתינו בחשכה גמורה ובסבלנות רבה לאוטובוסים. לקול בכיות התינוקות הועברו כ-550 נוסעים לשדה עצמו אשר משמעת ההאפלה בו היתה חמורה עוד יותר. בחשכה מוחלטת השתלט הצוות בשדה על הנוסעים והעלום על המטוסים. בשעה 5.00 בבוקר, לאחר שאחרון הנוסעים עזב את המלון יכולנו להבחין באי-הסדר ששרר מסביבנו והצורה בה הושאר המלון ע"י הנוסעים המבוהלים.

איני יכולה לסיים מבלי לציין את עזרתם הרבה של מנהלי המלון מר בן-טוב ומר אדלר. עזרה שהתבטאה מצד אחד בהרגעת הנוסעים ומצד שני באספקת קנקני קפה וסנדביצ'ים לנו העובדים.

האורגאן הג'ינג'י

מאת: אשר דורון

מבין כל מטוסי הקרב אשר התבססו בשדה שלנו בתפוזרת קרבית, התבלט במיוחד מטוס אחד אשר צבעו היה יוצא דופן. מין תערובת של בז', חום וירוק. מטוס זה משך את עיני כבר מלכתחילה. כמובן, שהחילותי ללוותו בכל גיחה, וחרדתי עד אשר ראיתיו חוזר שלם ובריא. הייתי מנחש את מהות המטרה אשר לשמה הוא נשלח, לפי צורת המטען אשר היה נושא מתחת לכנפיו הישרות. כל פרט קטן בו, היה ניצוד בעיני. והנה, יום אחד, זוכר אני כי היה זה שבת, בישבי במכונית החברה אשר הובילה עובדים לשדה, נמסר לי מפי אחד החברים כי הג'ינג'י נפל ברמה הסורית. לבי נשבר בי והרגשתי מין רטט קל העובר בגופי. בקוצר רוח הייתי עד הגיעי לשדה ומייד רצתי למקום הפיזור. ייתכן כי בתוך תוכי לא השלמתי עם העובדה ורציתי לוודא זאת ממקור ראשון. אין לתאר את חרדתי כאשר התקרבתי למקום הפיזור וראיתי אך ורק אורגאנים צבועים בגוון כהה, המשכתי לחפש והנה... אפו הצהוב מזדקר לעיני. כה שמחתי, רצתי ישר לעברו וטפחתי על מספרו הגדול אשר היה על צדו, לידו עמד נשק אשר היה עסוק בניקוי תותחיו של מטוס אחר. החייל הסתכל עלי בהשתוממות ובסקרנות גלויה. ולשאלתו מה קרה, ספרתי לו על הבשורה המרה אשר נמסרה לי כנראה מתוך חוסר ידיעה וודאית. הוא צחק ותוך כדי כך התקבצו עוד כמה טכנאים מן הטייסת ויחד צחקנו עד לב השמים. וספרו לי כי אכן נחת הג'ינג'י ללא דלק כמעט בשדה צפוני ולאחר תדלוק וחימוש המריא לעוד גיחה לרמה הסורית וחזר הביתה בשלום. ועוד הוסיף אחד מהם, כי עיניהם של כל אנשי הטייסת על מטוס זה לשמרו מכל פגע. ולזכותו של המטוס נרשמו מירב הגיחות של הטייסת.

כה לחי ג'ינג'י !

סיפורם של הטכנאים

מאת: בני ריקרדו

לחץ עבודה כבד נפל על שכמם של הטכנאים שנשארו בשדה. מתוך כל הטכנאים, רק כארבעים אחוז היו בעבודה. האחרים היו בחו"ל, אך הפעם לא בכרטיס פש"י-2. בחלקם נשלחו בתפקיד ל"אי-שמים" במסגרת העבודה, ורובם במסגרת צה"ל. כדי לעמוד בעומס העבודה גוייסו לתפקידי החזקה כל הטכנאים, גם מבתי-המלאכה, גם המבקרים, הקדמנים וראשי הצוותות. סולם הדרגות נשכח, וכולם עבדו, כי אף אחד לא היה זקוק למנהל עבודה שיאיץ בו. גם חלק ממהנדסי-הטייס "קורקעו", והם טפלו לשם שינוי - בצידוד הקרקע, לצד עובדי מחלקת חשמל או הנדסה. דבר אחד לא נעשה - לא ויתרו על בטיחות המטוסים על אף שעת החרום. הגיע שעתו של חלק להחלפה - הוחלף. גם הבדיקות השגרתיות בוצעו מא' עד ת'. יתרה מזאת. ידעו האנשים על התנאים הקשים בהם עבדו המטוסים וצוותיהם ולכן ראו חובה לעצמם להרים עוד אם אפשר, את רמת הבטיחות, כדי להבטיח שהמטוסים יהיו בכושר טיסה מתמיד.

ההבדל היחיד בעבודה היה בכך, שהפעם נעשתה בדיקה שגרתית תוך שלוש שעות, במקום לילה שלם בימים כתיקונם. ואל נא יסיק הקורא מסקנות בלתי נכונות. אי אפשר לעשות עבודה כזאת בשלוש שעות אלא אם כן נותנים האנשים את הכל - "עובדים עם כל הנשמה". והם נותנים את הכל. כל אחד הרגיש כאילו רק בו תלויות תוצאות המלחמה. הרבה זמן לא היו עומדים בקצב כזה. במשך מספר ימים עבדו בשתי משמרות, כל אחת חצי יממה.

אחת העבודות המפרכות ביותר היתה הורדת המושבים והתקנתם מחדש תוך זמן מינימלי. בא מטוס עם מושבים - צריך להוריד אותם. חוזר - צריך להתקין אותם לטיסה מסחרית, וחוזר חלילה.

קרה גם שלא היה בשדה מטוס. בדרך כלל בתנאים כאלה הולכים לשחק דומינו. הפעם אף אחד לא הרגיש את עצמו בנוח כשידיו ריקות. הלכו ומצאו לעצמם עבודה, עזרו בסבלות או ביחידה של חיל-האוויר שהיתה ממוקמת בשדה. העיקר שלא להתבטל.

שבחים מיוחדים מגיעים לבחורים בחו"ל שביצעו שם עבודה מאומצת ביותר. שמענו על מקרים של אנשים שבמשך כל ימי המלחמה לא עזבו את שדה התעופה, והיו בכוננות מלאה במשך עשרים וארבע שעות ביממה לקבל את המטוסים.

ובמיוחד יש לציין לטובה את העובדים הזרים של חברתנו בחו"ל; ששיתפו את עצמם במאמץ.

סיפורם של הדיילים

מאת: בני ריקרדו

29

*From United Kingdom:**Dear Sir,*

On the 12th June, a Director of Brown Bros. who is one of our suppliers in the UK, approached me to assist him to locate four children of a Mr. Daniels who were at the time of the fighting in the Old City of Jerusalem in a Convent. He had not heard from them since the 1st June.

Mr. Daniels is a Christian Arab living in Benghazi and came especially to London asking for assistance in locating the children.

We promised Mr. Watkins of Brown Bros. that we would try everything possible to assist him. A cable was sent to the Mayor of Jerusalem, Mr. Teddy Kollek and I was pleased to be able to advise Brown Bros. that the children had been located in Beit Chanina, from a cable I received this morning from Mr. Kollek.

You can imagine the happiness and thanks we received from Mr. Daniels, through Brown Bros.

M. Arad

Manager, Purchasing & Supplies, U.K.

△△

From a Travel Agent in London:

I must not be political, but privately I am delighted at the turns of events. May I wish you and your cause the very best of luck for all the future for your country.

△△

*From Tokyo:**Dear Sirs,*

We take this opportunity of expressing our sympathy to the trouble happened between your country and other Arabian countries.

In Japan now the news about this is reported every day, and we sincerely worry about your people.

We hope the trouble be settled amicably very soon and your people work in good spirit as usual.

With our best regards, we are,

Yours very truly,
HOPE SLIDE RULE MFG. CO., LTD.

גם הדיילים הפשילו הפעם את שרווליהם, ועוד איך! היום ובימי הקרבות צומצם לוח הזמנים, הוטל על הדיילים ג'וב חדש - פריקת מטוסים, וללא שום תכנון מראש הורכבה קבוצה של דיילים - סבלים. והם עבדו, - כאילו בחייהם לא עסקו בדבר אחר. איש לא היה מאמין שהבחורים המגוהצים האלה יוכלו לעמוד בעבודה ובקצב כאלה, אבל הם עמדו בהם בכל הכבוד. דיילים שחזרו הביתה מטיסה, נסעו, הורידו את העניבה ואת החולצה הלבנה ותוך שעתיים היו בשדה, בכוחות עצמם, והתייצבו לסבלות. אחרים, אחרי שעבדו שעות בפריקה ואמרו להם שעליהם לצאת לטיסה אמרו "טוב", נסעו הביתה, החליפו בגדים ויצאו לטיסה. אף אחד לא ספר שעות, אף אחד לא התלונן. תגבורת נשלחה לדיילים מתוך מחנה אחר של צווארונים לבנים - הרי הם הפקידים ומה שנאמר על הראשונים נאמר גם על האחרונים. הם עבדו - סליחה על הביטוי ההמוני - כמו חמורים. העבודה דפקה - נזכרים כולם בסיפוק - ואף מטוס לא התעכב בגלל הפריקה. תוך 30 דקות רוקנו מטוס מלא.

לא היתה מחלקה בחברה שסבלה כל כך ממחסור בכח"אדם כמו מחלקת התחבורה. ושוב באו דיילים והצילו את המצב. וכשלא הספיקו הדיילים - והמעשה כבר ידוע ברבים - עברו תשע דיילות מבחן נהיגה בזוטובוס ועברו אותו בהצלחה. ידוע פחות שגם כמה פקידים וביניהם האשי מדורים, עזבו את שולחן הכתיבה ואחזו בהגה.

בין הדיילות נמצאו ארבע בעלות תעודות הסמכה של אחיות. מה אין באל על? אלה היו את הגרעין לשרות עזרה ראשונה בתוך החברה. הדיילים שיצאו בטיסות - גם הם עבדו יותר מאשר בכל ימות השנה. כשהגיעו לחו"ל והיה צורך להעמיס - ניצלו את הידע שרכשו כבר בלוד. אך תמיד הם חפשו את ההזדמנות הראשונה לחזור ארצה (!) למרות היחס הנפלא שבו היו מקבלים אותם בחו"ל.

אמר לנו קורט מאיר, האחראי על הדיילים - היחס והמסירות של הבחורות והבחורים - אין לי עבורם מלים בפיו. הגישה היתה נפלאה ולא היתה שום התמדרות גם כשעבדו ש"עשרה שעות ביום. קשה היה להכיר את האנשים, הלואי ומשהו מאותה רוח ומאותו מוראל שפעמו בנו באותם ימים, ישארו גם בימי השגרה ששוב עומדים לפנינו.

△△

IN THE WAR'S AFTERMATH....

The real aftermath of the war is only now beginning to be felt at Head Office....

- Several of our favorite stewardesses who have been driving minibuses for the past month are thinking of organizing a private taxi service between Tel Aviv and El Arish.
- Kurt Mayer is seriously considering leaving El Al for a position as dock foreman at Ashdod. Purser and stewardesses have petitioned that he reconsider.
- The imperturbable Lod Station Manager Aharon Ashkenazi swallowed one of his cigars after dispatching his 11,000th passenger and as a result is now considering giving up smoking.
- With Jerusalem's Kalandia Airport now in Israel's hands, and Arkia plans for regular service to the new airfield, Arkia has become, in one breathless swoop, an international carrier. Fly Israel's inland carrier and see Egypt and Jordan!
- There has been such a spate of gefilte fish donations for the boys at the front that a Gefilte Fish Anonymous Organization has appeared in Beersheva.
- El Al employees have become so used to working 16 hour days, that they are petitioning the Histadrut against a return to normalcy. "So who needs to sleep?" the head of the protesting committee asked.
- It is unlikely that El Al will be flying into Vladivostok in the near future due to the invidious Soviet remark comparing Israel with Nazi Germany. If the Soviet barrage of criticism continues, it is unlikely that we shall fly to Ulan Bator either.

Little Brother is watching you!



LETTERS OF SUPPORT

Hundreds of letters and cables from well-wishers around the world were received in Head Office during the crisis. It would be impossible to present all of them but here are just a very few samples of the messages of support received:

From Paris:

9.6.1967

This night, we have had the most spectacular gathering of newspapermen ever recorded in Orly when the French parliamentary delegation came back from Israel.

Best regards.

△△

From Germany:

Undoubtedly there have been many expressions of support in many ways received by us from our interline friends. In Frankfurt we were called by KLM, Air Canada, American Express and, somewhat to our surprise, in view of Mrs. Gandhi's declaration, by Air India. They all offered to help.

The manager of VARIG sent me a check, which I forwarded to the Israel Embassy in Bad Godesberg with the attached letter which you may wish to publish. Its contents reads:

"Dear Mr. Mater, I feel it a need to express to you and your people my appreciation and liking in this difficult hour.

As a man who loves freedom I am not able to face with indifference what takes place and I permit myself, also in the name of my colleagues, to send you a check, the amount of which, even small, is intended to support the fight of your country for human rights.

Please be assured that we all take a keen interest in the faith of your people. With best regards, Finn B. Larsen".

GLUED TO THE RADIO IN LONDON

Our Advertising & Public Relations Director in London, Mrs. Flora James, sent us a note detailing what it was like in England during the war. We take the liberty of quoting extracts from the material:

"In comparison with what you have experienced, our existence here seems rather paltry. We spent most of our time during the crisis and war glued to the radio in a state of helpless anguish, the like of which I have never experienced. During the crisis, we got to know a great many top journalists and television people and we are endeavoring to retain friendly relations with all of them. In the coming months, we shall need every friend we can have. Upto now, public relations has been entirely in our favour but we can already feel the atmosphere becoming chillier with much talk about refugees and their suffering.

Just before the actual war began, we saw some heartening examples of British civilian support when our planes began arriving with volunteers from Great Britain. The youngsters had registered for work on under-staffed kibbutzim and were full of praise for the London office which had attended to their needs.

Coming when they did, with war clouds hovering above, it was a fine gesture of solidarity and there were none of us here in Israel who were not impressed with the calibre and motivations of the young people.

One young man, sporting an adolescent beard, told us, "Until a few days ago, I just didn't realize how important Israel was to me. The thought of anything happening to it was more than I could bear. I found I couldn't sleep nights. Suddenly I decided that my place was here. I am eternally grateful that El Al continues flying and thus makes it possible for people like myself to stand shoulder to shoulder with the people of Israel".

One young lady told us "I was working in a book shop and on the spur of the moment after I had finished attending to a customer, I told my boss that I had decided to go to Israel and volunteer for work on a kibbutz. He asked me what a kibbutz was and I tried explaining to him. Then he gave me £25 from the cash register, kissed me on the cheeks and told me to take care of myself.

We asked another young Englishman what his parents thought of his volunteering. "Well", he told us sheepishly, "they don't know yet. I hope they'll try to understand when they find out".

"PLANE TALK"

NEW JERUSALEM OFFICE

El Al has already commenced operations in the Old City of Jerusalem. One of our employees is performing routine work through the military governor's office. In the meantime El Al has found quarters on the main street of the Old City.

*

CABLES FROM ITALY

During the height of the crisis, El Al received several cables from our office in Rome. One cable, from the employees, expressed their solidarity with Israel. A second cable expressed the intentions of five local employees to come to Israel and do whatever necessary to ensure the security of the State.

*

CITATION FOR EL AL, IAI

The Israel Air Force presented emblems to both Mr. Lahat and Israel Aircraft Industries President Al Schwimmer for the co-operation and assistance given them during the crisis. Mr. Lahat accepted the award on behalf of the employees and promised to have the insignia suitably displayed.

*

DUTCH TV TEAM IN EL AL

A Dutch TV team spent a morning at El Al recently interviewing several Dutch-speaking employees. Every worker in Holland has volunteered to contribute three hours of work to rebuild Israel's economy.

*

J U D Y K A Y E

It is only a few yesterdays since Judy came bursting into the office voicing a complaint at the way one of her favourite passengers had been mishandled. This was so typical of Judy, she was not just a hostess, but something of an institution in herself.



Full of gusto, always laughing and with lots of good feelings. A friend of one and all, eager to assist and always ready to assist those in need.... that was Judy. Together with her family, Judy came to Israel from England and after completing her army service, she joined EL AL in November, 1960. El Al was her's, she cherished her company and was its everlasting champion.

After several unfortunate accidents, which she laughingly put aside, Judy reported back for duty and working with her usual unbounding enthusiasm and energy, she seemed fit once again. And then sickness struck Judy again and she was hospitalised several times. When the opportunity came, she went down to South Africa to recuperate.

But Judy's luck gave out and after a brave fight, she succumbed but to the last she had a smile on her face.

Judy, so young, so kind and goodhearted and now she has departed from us. Those who were so near and dear to Judy, will never forget her, but forever we shall miss her. She was an inspiration.

Rest dear Judy in peace among the angels, for you belong to them.

B.B.S.

EL AL - THE DEPARTURES AIRLINE

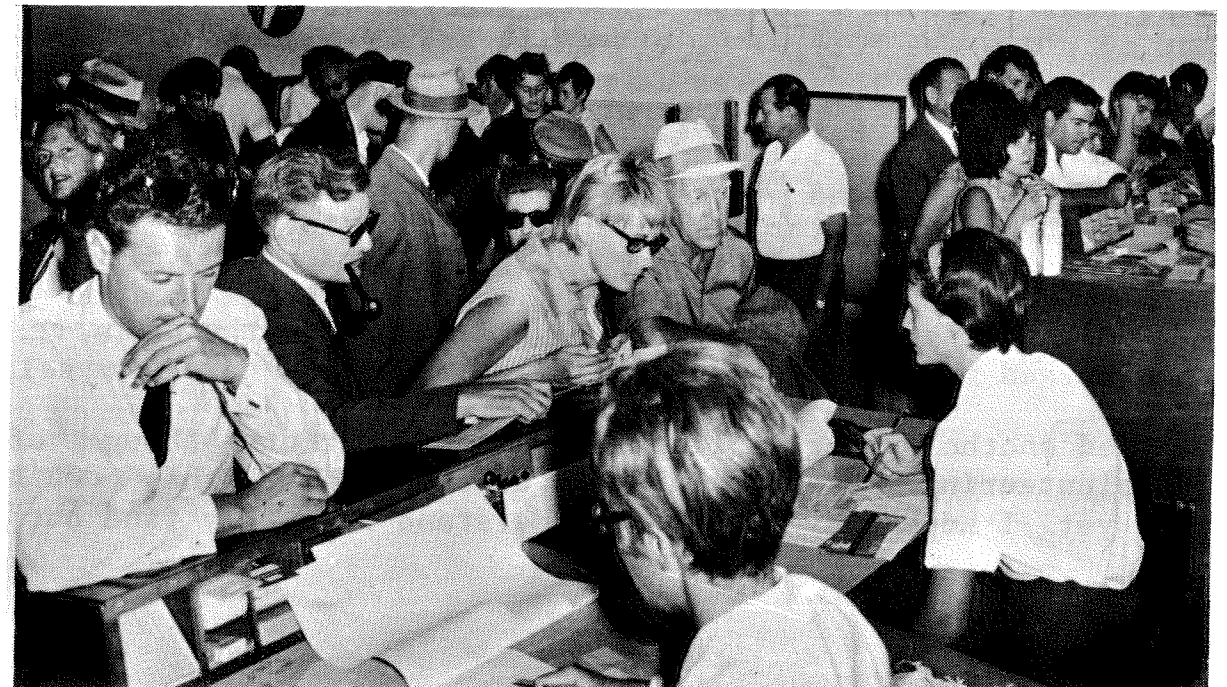
Between May 14-24, El Al handled 11,500 of the some 20,000 tourists who left the country. The Traffic Department was strained to the utmost and the men and women were putting in 16 hour shifts day after day. Every effort was made to accommodate the throngs of passengers. "There was no panic and there was no hysteria", Aharon Ashkenazi, Lod Station Manager told us. "There were times when a few passengers began to be a bit unreasonable, but on the whole it went off well".

"I haven't enough words of praise", Aharon said, "for our ground stewardesses. They worked under relentless pressure and their patience utterly amazed us. When you are dealing with hundreds of people, it is heartwarming to see an exhausted girl take time off to escort an aged woman to the plane or carry a child to the stairs".

Things weren't any easier at the Israel Branch offices in Tel Aviv. During the first days of the crisis, the office was virtually "demanned" and Dov Adiv's big job was in convincing the girls to go home after spending 12-14 hours at their desks. "They were falling asleep at their desks and soon I had to insist that they return home. Many of them had husbands in service".

Yehuda Shimoni, one of Dov's two deputies, showed us a heartwarming file. The Branch had received hundreds of "Prepays" from all points in Europe and the United States. "You want to know something", the amiable Dutchman said, "fully 70% of the recipients refused to use the tickets. It was the first time in my life that I was happy to see El Al lose money".

Michele Omer, Dov Adiv's secretary, during less hectic moments told us the story of an elegant Englishwoman who appeared one day in order to check her reservation 10 days hence. When it was explained that a special government order permitted her and her husband to leave immediately, she said that she would leave as per schedule. Michele questioned whether her husband agreed and the tourist answered, "Of course. He's downstairs giving blood at the moment".



There is no mood of exhilaration here as we await the arrival of Mr. Kosygin and wonder about the steadfastness of the American Government's friendship for Israel.

Some voices here feel that many hurdles will have to be cleared before Israel is permitted to enjoy the peace she so richly deserves. Meantime, we are full of plans, full of hope, full of impatience to get back to the job of flying our regular services and providing tens of thousands of American Jews with an opportunity to pray at the Western Wall.

If this is a somewhat solemn newsletter, I think it reflects most accurately what we here feel. It is, after all, the function of Company spokesmen to speak for their Company and in doing so I hope I have described fairly accurately how it has been with us during this past week.

Please convey our warmest feelings to all.

~~~~~  
*African Route - Direct Flights resumed via Red Sea Route*

*By S. Cohen, Representative for East Africa*

Certainly for those El Al employees in Africa, the most important result of the Israel Defence forces magnificent victory of the week of 5th June was the resumption of direct flights over the route Red Sea/Straits of Tiran, for the first time since the Sinai Campaign in 1956.

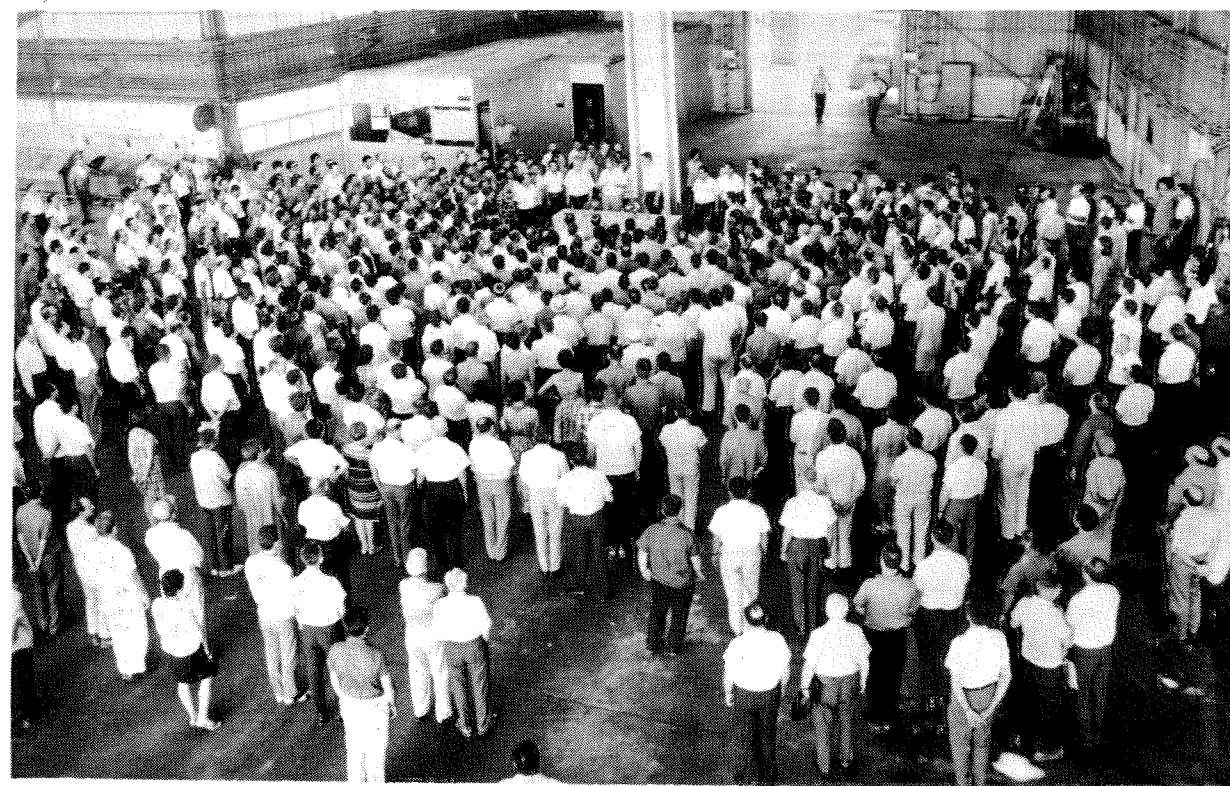
We in Nairobi received a cable from the Vice-President Operations, Mr. B. Davidai, on the evening of 12th June. It very briefly announced that an aircraft was scheduled to land in Nairobi at 05.45 LT on the morning of Tuesday, 13th June. We were also requested in the same cable to reserve hotel accommodation for eighteen. It did not take much imagination at this stage to realise that a direct flight from Lod would be arriving in just a few hours. The El Al staff in Nairobi was alerted and everyone met at 03.00 LT at the flat of the representative. By that time, the aircraft was already nearing Ethiopian air space and all of the various outsiders who are necessary for handling the El Al flight were alerted. Our handling agent at Embakasi Airport, Nairobi, East African Airways, are on duty twenty-four hours a day and there was no particular problem there. However, engineering is handled by Air India and they are on duty at the airport

only when called upon for flights. To say the least, they were not too happy at having been awakened at 04.00 and told: proceed immediately to the airport, El Al is expecting an aircraft.

At any rate, about 05.00 the Station Manager, Mr. Y. Mellin, was able to get in touch with the aircraft directly and we were advised that the new ETA would be at 05.20. The Chairman of the Board, Gen. E. Ben Arzi and Vice-President Operations, Mr. Davidai, were the passengers aboard the aircraft. The crew consisted of Captains D. Rosen, W. Katz, L. Easterman and R. Narunsky, as well as Chief Navro D. Agam, along with enough other flight personnel to make up two complete crews.

Perhaps we in Nairobi will be thought egoists, but we feel that this is the greatest outward and obvious change in El Al operations to be caused by events in the recent days. Not only do we find ourselves in Nairobi as *the* carrier to the entire Holy Land, but we also find ourselves in a situation where the conditions surrounding our flight are as good as anybody else's. No longer do we have to advise passengers that 11½ hours after leaving Nairobi they will finally reach Tel Aviv; now we can say that they will be there in 4¾ hours. We feel that this opens up a complete new chapter in the operations of El Al to Africa which should be, to say the least, most successful.

*A few weeks ago the employees of El Al congregated in one of the hangars to hear the Minister of Transport, Mr. Moshe Carmel, thank them for the supreme efforts they made in the time of the crisis to keep El Al's slogan "business as usual". With Mr. Carmel (below) are Mr. E. Ben-Arzi, Chairman of El Al's Board of Director, and Mr. Shlomo Lahat, El Al's President.*



There was a new spirit of oneness, breaking down for the first time in many years the implied difference between Israeli and American employees of El Al. An order received from H.O. requiring that Israelis do guard duties over our various properties and aircraft was quickly amended locally to include *all* members of the El Al family regardless of citizenship or passport.

24-hour shifts in our offices and at the airport were assumed readily by executives of all ranks in a spirit of camaraderie which one can only hope may last beyond the present emergency.

While many of us had reason to be concerned about personal friends and family, these personalized concerns seemed to give way to an overall concern for the fate of Israel and, indeed, of the Jewish people.

Here in this city of almost three million Jews far from the fields of battle an amazing and exhilarating effect began to emerge which I hope will not be forgotten when the story of this week is told: The Jewish people arose as one man, displaying a new toughness and freedom from the old and tiring charges of dual loyalty, and did what had to be done with a sense of commitment unequalled I think in their entire history.

And they were not alone in this. Obviously the public, especially in America, likes a winner but I have a feeling that people felt that Israel had a just cause and it was the justice of its cause that brought such an unprecedented outpouring of friendship, sympathy, and support from the men in the street.

At a moment in history when only the front pages of the press seemed to speak for and against the cause of Israel, El Al's advertisement played a unique role. It seemed to be encompassing in its dignity and spirit of confident defiance the very mood that was building up in the world Jewish communities. Radio commentators were quoting it, people in the subways had tears in their eyes as they were reading it and wherever one went on the day the advertisement appeared, people were talking about it. It not only told the public how we felt about what was happening but it told ourselves how we must feel.

The story of how this ad was created is itself reflective of the spirit prevailing here. Immediately after Col. Lahat departed from Montreal on the eve of the crisis I called together some of the people at DDB who were no longer working on the account but had been involved with El Al from the beginning of our relationship with DDB. Bernbach himself was in Germany at that time.

It was wonderful to see some of the art directors and copy-writers responsible for El Al's finest ads drop whatever they were doing in response to my personal call for help and rally round for this emergency assignment. It was thrilling indeed to hear, during our emergency conference which lasted all morning, the presidents of some of the largest accounts of DDB calling to get in touch with their creative teams only to be told that some of these men had been called into an emergency meeting from which they could not be pried loose.

Our initial meeting dealt primarily with the question of whether or not to run an ad at this particular moment. When the decision was unanimously in the affirmative, Bernbach was called in Germany and his concurrence obtained. A long discussion on what the ad should say now followed. While it took place, the complex machinery of this huge agency moved into high gear and, in a matter of hours they bought the space in newspapers all over the country that would be required.

In the meantime, technical personnel were foregoing lunch hours and breaking other commitments to devote themselves to the highly complex task of preparing the ground work for the overnight creation of an ad that would have to be plated, matted, and rushed by air to some 15 American city newspapers so that it could appear simultaneously and make the national impact desired.

In less than 12 hours the genius of Bob Levinson, Sidney Myers and Alan Mond had come up with the ad which was quickly approved and released. When we took in the ad to Bernbach for his final approval, he looked at it for a moment then shook my hand and said, "Tell them over there that this is what we will say and what we stand for, nothing less will do. We are here to do what needs to be done. Anything you now require will be done and there will be no limit".

The rest is history.

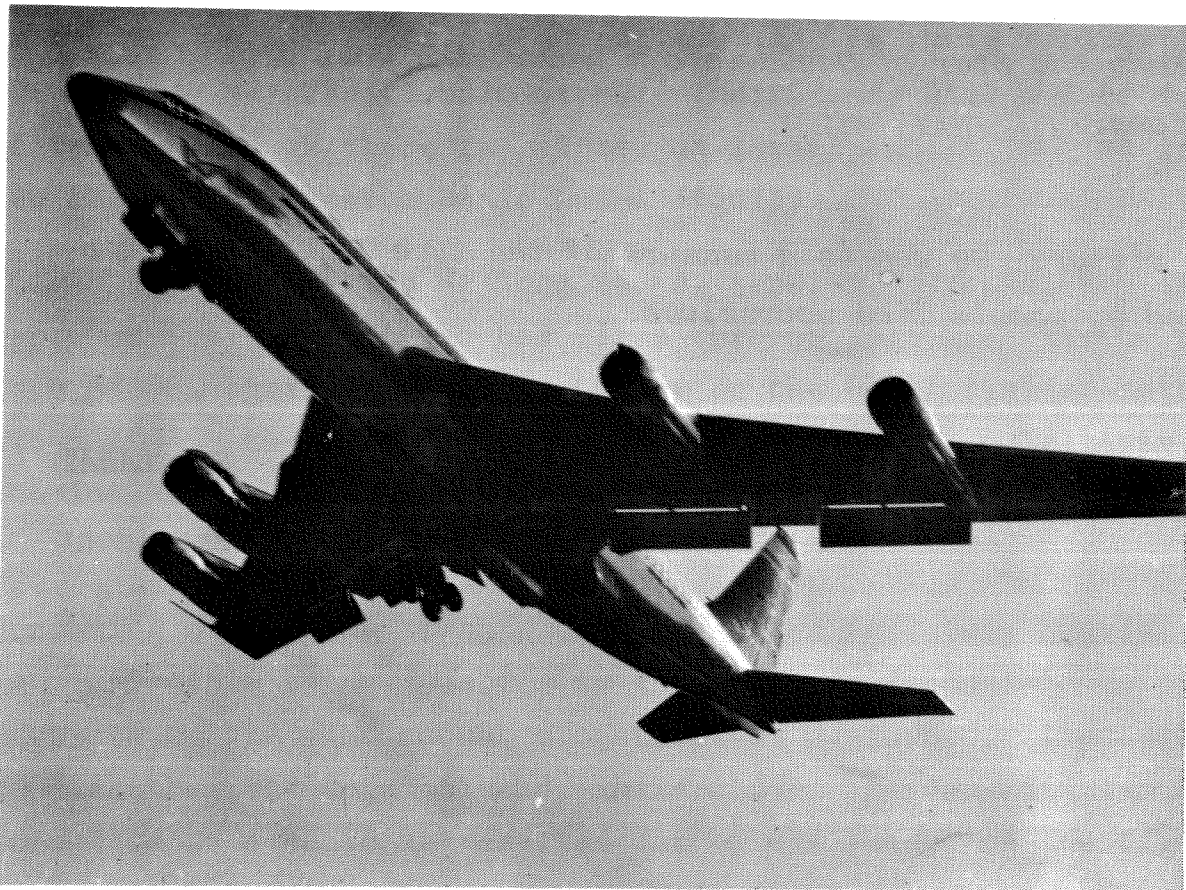
We are of course self-conscious about having spent this war in the air-conditioned luxury of New York lacking the sense of participation, except vicariously, of all of you over there. There is, however, one thing which we have been exposed to and which you, mercifully, have been spared. These are the endless tirades and rantings and ravings of the Arab, Soviet and Bulgarian delegates in the United Nations Security Council. We listen to these debates with grim determination and now await the diplomatic onslaught which they will undoubtedly attempt to shore up the battered position of the Soviet Union and their Arab friends.

## OUTPOST IN THE UNITED STATES

by J. Peter Brunswick

*Shortly after the gunfire had died down and life began returning to normal, we began receiving messages and reports from our various stations. Advertising and Public Relations Manager for the Americas, Peter Brunswick, sent us the following letter which more than describes the sympathy, tension and activities characteristic of El Al's stations outside of Israel during and just prior to the war. Reports of this sort were received as well from Paris and London.*

I think the time has come to give you a picture of El Al's "Outpost in the United States".



First of all, we have been much relieved to learn that those of our friends and colleagues with whom we have had so many personal relations over the years have come through the ordeal of last week's war unscathed.

Understandably most of us felt somewhat underprivileged in being so far from the scene of action, relegated to a back water row during Israel's finest hour.

When communication with H.O. became reduced to a trickle, our concern for all of you became heightened and, as you must well know, the further you are from a scene of action the more frustrated you are by the many complicated news reports that reach you without the slightest hope of verification. I would say that here there prevailed a sense of sober responsibility severely tested by our enforced pacivity. We clung to our transistor radios, kept our fingers crossed and did what work had to be done.

IN THIS YEAR 5727 WE'RE NOT ABOUT TO STOP.

This is hardly the peoples of Israel's first crisis. When a peoples' history dates back well over five thousand years you can be sure they have learned to prevail and endure.

Granted this is not the moment to plan an idyll in Eilat. But we want you to know we're still flying our regular schedules to Europe and Tel Aviv. This is not the time for us to stop flying. Our history demands this.

If you are wary about going to Israel at this time, we understand. But don't worry. We'll be flying there in 5728, 5729. In fact, we plan on flying there for a long, long time.

EL AL

The airline of the people of Israel

## EDITORIAL

This special edition of the El Alon is dedicated to the thousands of El Al employees who have given unstintingly of their time and effort during the recent war in the Middle East. It cannot hope to encompass the vast scope of activities of the company during the past weeks-- on the ground and in the air, in Israel and abroad-- but it is at least a small testament to men and women struggling together for a noble cause and in the interests of liberty.

In the past weeks local employees and Israelis were at one with each other. Every station and every outpost of the airline performed activities that are today, in retrospect, almost unbelievable.

We produce this bulletin in a spirit of joy and thanks but there is remorse as well. This victory has not been an easy one for us. We have lost four brave, young men who cannot share this moment of triumph with us. To their families and to their friends, we extend our heartfelt condolences. Their deeds will not be forgotten as long as there is a State of Israel and as long as free men battle to preserve basic human dignity.

This has been a period of long hours, tension, perspiration and apprehension. No one who has lived through this can ever be the same person again. Whether in Lod or on the battlefields, whether attending to the needs of thousands of passengers in Tel Aviv or loading freight in Europe, we have all undergone a lasting emotional experience.

Producing a magazine of this sort makes one feel very humble. It is impossible to do justice to the subject, impossible to give coverage to the vast amount of activities performed, impossible to describe the anguish and exhilaration. Perhaps it was all summed up in a cable we received during the height of the fighting: *"This is your finest hour. Be jubilant"*.

*Arnold Sherman*  
Editor

The following is the President's letter to all El Al representatives, the text of which was communicated to El Al employees in our outside stations:

*I would like to take this opportunity to express my heartfelt thanks to all of you, employees at various stations, for the tremendous effort and support given to EL AL and the State during the recent crisis.*

*I wish I could thank each of you personally. It was largely due to your combined efforts that EL AL maintained its promise to keep the Star of David aloft under the most trying conditions.*

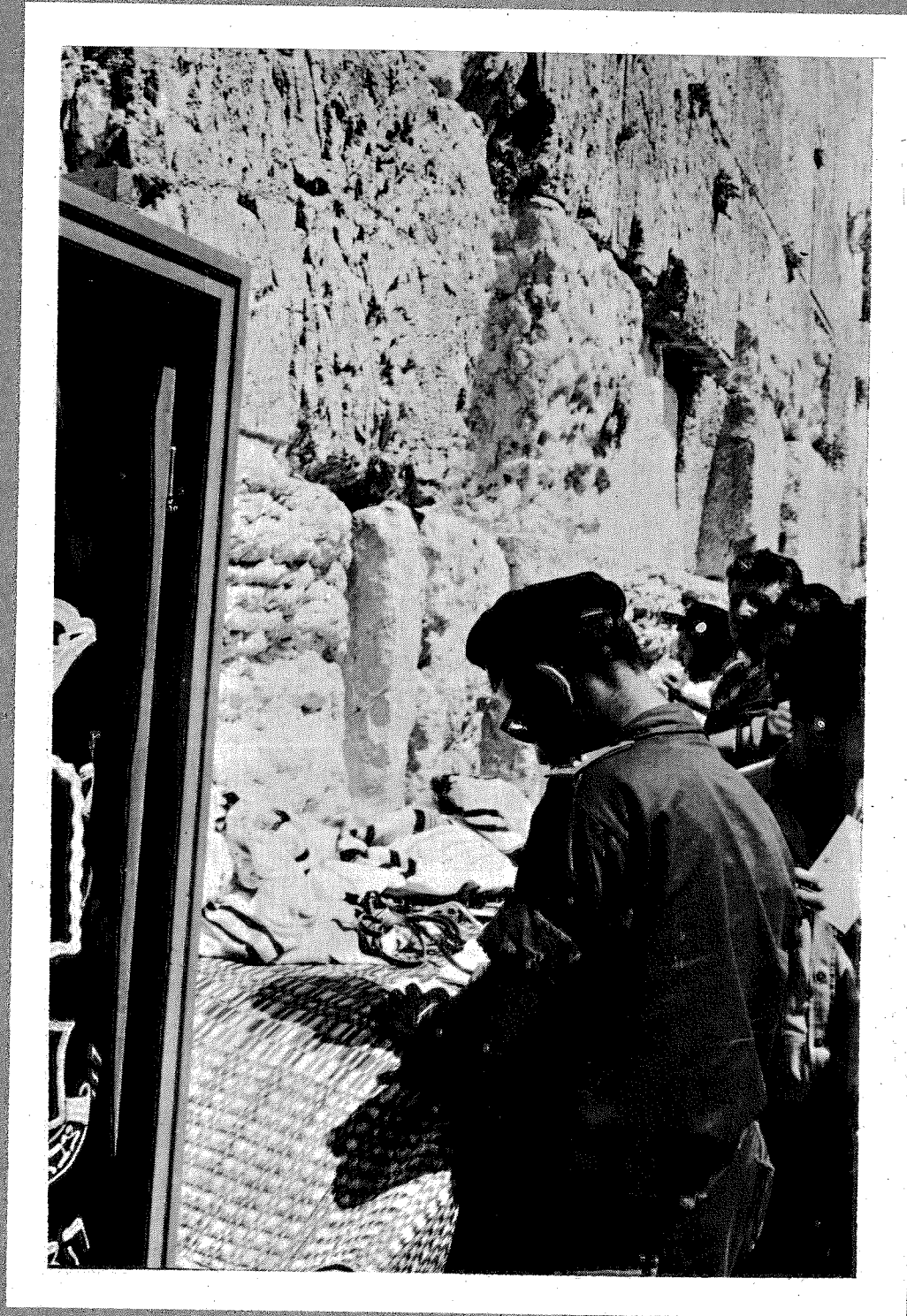
*The victory we won is a measure of the type of support tendered by people like yourselves.*

*S. LAHAT*

President

1 ביולי 1967

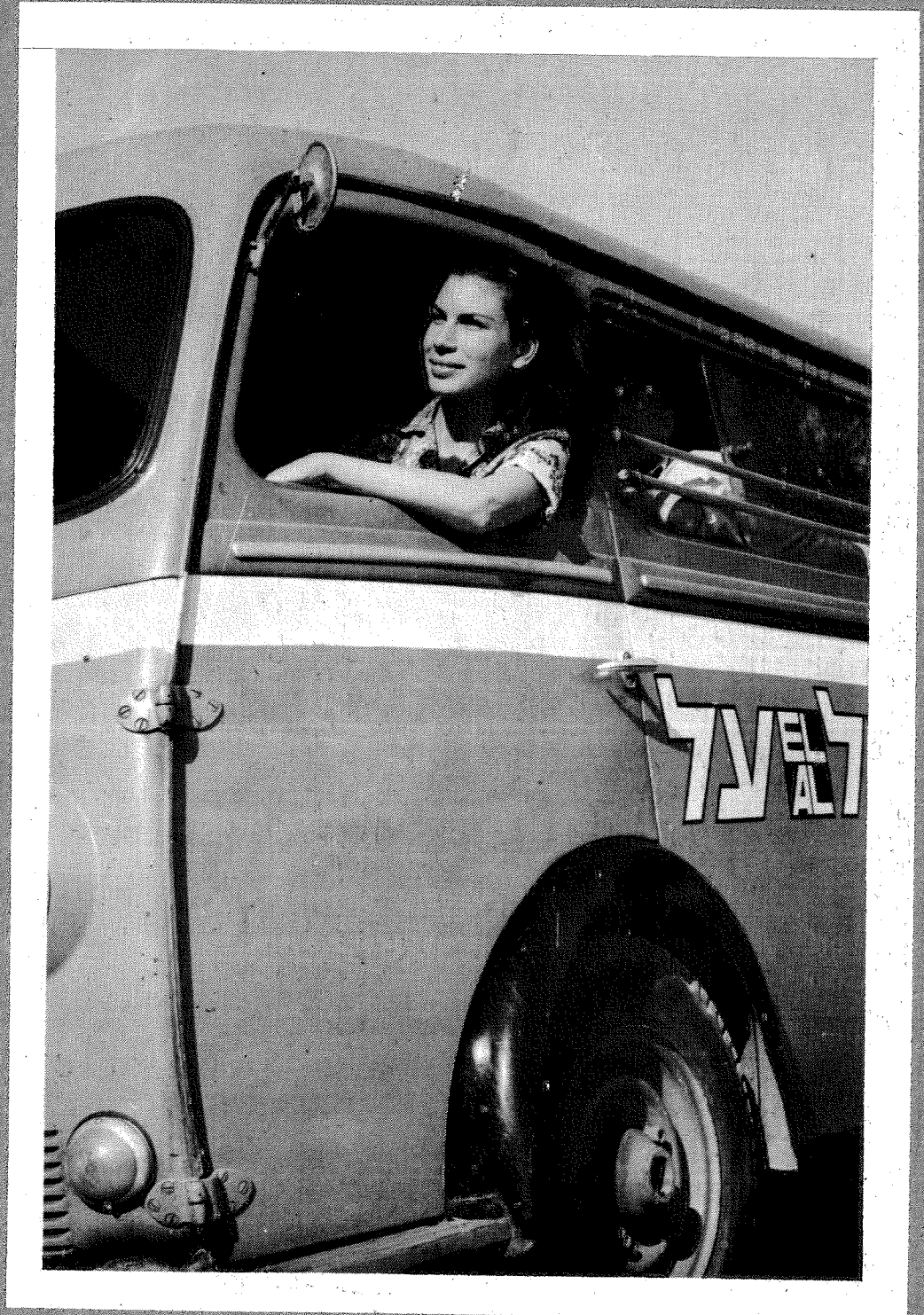
# עלון



הכותל המערבי

# EL AL on

JULY 1, 1967



EL AL MOBILIZED

**EL**  
**AL**

**on**

JULY 1, 1967



**EL AL MOBILIZED**