

נשיאה של חברת אל על

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

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

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

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

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

בשנת הכספים האחרונה מספר הנוסעים עלה ליותר מ-320.000.

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

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

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

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

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

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



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



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

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

*