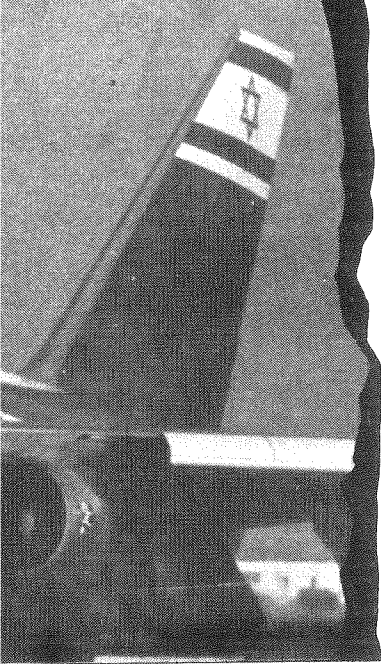
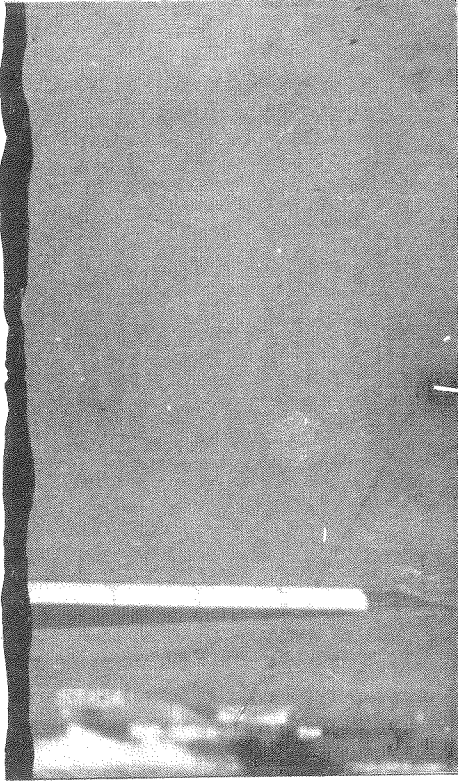


# טיסות-שכר



- החל ב-1 באוקטובר ייכנסו לחוקק תקנות חדשות שהוציא שר התחבורה ויחול שינוי מהותי במתכונת של טיסות-השכר
- אחת התקנות המחמירות: איסור על עירוב נוסעים ישראלים זרים
- ארגון התעופה הבינלאומי יאט"א שהינו קרטל של חברות תעופה ממשיך את מלחמתו בטיסות-השכר הזולות
- היעד העיקרי של טיסות-השכר מישראל הוא אירופה
- פקידים בכירים במשרד התיירות: חלק ניכר מהתיירות לא היה מגיע לישראל לולא היו טיסות-שכר משולבות עם הבילות תיור
- שמואל פילובסקי מונכ"ל קופל: "אנחנו יותר מדי רציניים לקחת על עצמנו 'חלטורה' של טיסות-שכר"
- במתכונת הנוכחית
- בדיקת "כספים" במלונות באירופה מגלה: מחירי השהייה במסגרת
- "חבילה" זול בהרבה מהמחיר הרגיל
- טוכני וסיעות גדולים באירופה
- ממסיקים "להעלות" את ישראל על מפת סיורי התיירות שלהם לחורף ולקיץ 1983



# אלי-על אולי תרוויח אן

הסכים להפעלתן של טיסות-שכר בארץ. הכוונה הראשונית היתה ליהנות מתורים זולרים של התיירות הנכנסת ולהגביל, ככל האפשר, את התיירות היוצאת. לצורך כך התקין משרד התחבורה תקנות שהיקשו על מפעילי טיסות-השכר. "התקנות נוסחו כדי למנוע טיסות-שכר", אומר יצחק (איציה) גדיש מארגן טיסות-השכר הגדול בישראל. "קבעו אותן אנשים שנאלצו להסכים להן מחוסר ברירה. אבל, אלפיים שנות מסורת של עם היודע להתגבר על הפרוץ איפשרו לנו להפעיל טיסות-שכר בישראל".

## מדיניות משרד התחבורה

התקנות שהוציא שר התחבורה באו בעקבות לחץ כבד שהפעיל המוביל הלאומי אלי-על על השר. בנוסמך שהוציא משרד התחבורה ב-1 בפברואר 1982 נשוע או מדיניות משרד התחבורה בדבר טיסות-שכר לישראל וממנה מפרט השר את יעדי המדיניות החדשה.

- ★ עידוד התיירות לישראל על-ידי פיתוח שווקים חדשים וקשרי תעופה בין ישראל לבין יעדים שמותם לא מופעלת טיסות סדירות, והזולת הטיסות לתיירות המאורגנת לישראל.
- ★ הגדלת התרומה למאזן התשלומים של ישראל.
- ★ עידוד תברות נחוצות-השכר הזרות לחברות אלה.
- ★ הזולת הטיסות לתיירות מישראל.
- ★ קידום התנועה האווירית אל שדות התעופה עטות ואילת ומהם.
- ★ מניעת תחרות פרועה והרסנית בין חברות-השכר לבין החברות הסדירות ובין חברות-השכר לבין עצמן.
- ★ שמירה פקדנית על הכללים תוך הבטחת תחרות חופשית והוגנת בין הגורמים השונים הפועלים בענף.

היו ממושכות ויקרות וקהל הנוסעים היה מצומצם כשהוא כולל בעיקר אנשי עסקים. באותם ימים לא היה לעולם פנאי לטוס: רוב המדינות המתועשות היו עסוקות בשיקום הריבות מלחמת העולם השנייה, ואזרחים לא התנוו למסעות נופש ותיירות. לקראת סוף שנות ה-50 החלה תנועה המונית של תיירים, בעיקר בקו האטלנטי (אירופה, אמריקה) ועימה החל עידן טיסות-השכר. התיירים היו מבני המעמד הבינוני, והם ביקשו להגיע לארץ היעד במחיר זול ככל האפשר. סוחרים וריחים הפכו חיש למארגני טיסות, שכרו מטוסים והסיעו נוסעים במחיר שהיה נמוך בעשרות אחוזים ממחיר הטיסה שבגו התברות הלאומיות. את המארגנים האלה הינחה חישוב אחד ויחיד - התפוסה. על-ידי הגדלת מספר הטיסים וצמצום רמת השירות הצליתו מארגני טיסות-שכר לנגוס בפלה ניכר בשוק הנוסעים, ואף צברו ממון רב. חברות י.א.ט.א לא השכילו להתרגל למציאות החדשה. הארגון לא שינה את התקנות הנוקשה שיצר ב-1945, וניסה להתמודד עם הזימים הפרטיים בדרך כלל, בכוח הוראות אדמיניסטרטיבי-יות.

את אחד הפתרונות למלחמה במפעילי טיסות-שכר בעולם יזם מי שהיה מנכ"ל אלי-על, מרדכי בן-ארי. בן-ארי הציע להטיס נוסעים "מנקודה לנקודה" בטיסות קבוצתיות שחייבו את הנוסע לחזור במועד קבוע מראש. "טיסות אלה", אמר אז בן-ארי, "יאפשרו לחברות הלאומיות לתכנן, ביתר קלות, את לוח הטיסות, הן יעלו את התפוסה ויזימו את המחירים. י.א.ט.א קיבל את הצעתו של בן-ארי בשני תנאים. האחד: ההסכם על טיסות קבוצתיות חייב להיות בינלאומי (דו-צדדי). השני: יש להסתיק את פעילות טיסות-השכר בקווים בהם יטוסו נוסעים בטיסות קבוצתיות. בעקבות כך חתמה ישראל על הסכמים בינלאומיים עם מדינות רבות אך נותרה כמעט היחידה שאסרה קיום טיסות-שכר. מדיניות "השמים הפתוחים" עליה הכריז הנשיא האמריקני ג'ימי קרטר, אילצה את משלחת ישראל

"יעדות ראש המשלה לחסול התיירות", כך כינו, באירופה, חלק ממשלתה "יעדות ראש המשלה לקידום התיירות". את הכנס שנערך בינואר השנה. העילה להשמעת ביקורת זו היתה הזדעקו של שר התחבורה, חיים קופל, שנכנע ללחצי חברת התעופה הלאומית אלי-על וזים את שינוי תקנות טיסות-השכר שיגבילו הטפת נוסעים בטיסות-שכר לארץ וממנה. אחת המחמירות בתקנות - שנכנסו לתוקף בתחילת אפריל - היתה: איסור על עירוב נוסעים ישראלים זרים. קנה זו שברה את הבסיס הכלכלי עליו ערכו מארגני הטיסות את תחשיבתם והיותה, בעצם, מכת-מוות עבור מארגני הטיסות בארץ. הסיבה היחידה לכן שעדיין ניתן לראות בשמי ישראל מטוסים רבים המסיעים נוסעי-שכר, נובעת מהזחיה באכרפת התקנות החדשות עד ל-1 באוקטובר 1982. מתאריך זה נראה, כי לטיסות-שכר במתכונתן הנוכחית לא תוכל להיות זכות קיום. עם זאת נראה, כי "הראש הירודי" ממציא לנו פנטזים חדשים: שלוש חברות תיירות המגוילות בישראל, שבמעט לא פעלו בנושא טיסות-השכר הסדירות, מתארגנות עתה להכירה כשופת של מטוס ולהטסת נוסעי-שכר לפי התקנות החדשות.

## השמעת הקארטל של י.א.ט.א

הפעלת טיסות-השכר לישראל בצורה מאסיבית נתאפשרה רק ב-1977, ואילו הטיסות במסגרתו שנת מהארץ לחו"ל אישרו על-ידי משרד התחבורה שנת יום מאוחר יותר. זאת בשעה שבעולם הריב נוסעים פילויני תיירים מהו שנים רבות. בטיסות-שכר. מי שגרם, למעשה, להפעלת טיסות-שכר בעולם היה המתכנן הגדול והנאבק העיקרי בחברות המפעילות את טיסות-השכר - ארגון התעופה הבינלאומי י.א.ט.א. חוקי התעופה הנוקשים שנתקבלו ב-1945 בוועדת שיקאגו (חוקת זכויות-טייס, הגבלות על מחירים ובעיקר הקמת הקארטל של י.א.ט.א) היו טובים למועד בו הוחלט עליהם. באותן שנים הטיסות



**דוד גרין**  
 • תחילת • ראיון • סדר

# המדינה תפסיד

דוד גרין

לחברה זו שבעה משרדים ברחבי הארץ ויש לה מחלקה גדולה לתיירות נכנסת. עיקר פעילותה בתחום הסעות תיירים באוטובוסים לטיולים בארץ. **★ צ'רטר 1:** החברה הוותיקה ביותר בישראל לטיסות-שכר, והיא גם זו שמפעילה את קווי הטיסה הארוכים ביותר. צ'רטר 1, שהיא חברה-אחות של חברת התעופה "מעוף" השייכת ליצחק גדיש, מאר-גנת גם טיסות-שכר לארה"ב באמצעות מטווי אינטר-נשיונל. **★ אוקיע צ'רטר:** חברה-בת של אוקיע, הפועלת בנפרד מן החברה-האם. **★ טנוד:** פועלת כשמונה חודשים, ועוסקת רק בהסעת נוסעים ללא שרותי קרקע. בבעלות שלמה סמואל.

## היעד העיקרי - אירופה

יבשת אירופה היא היעד העיקרי של חברות הצ'רטרים הפועלות בישראל. כדי להטיס אליה ישראלים ורכשות חברות אלה מקומות במטוסים הממוכרים על-ידי מפעלי טיסות-שכר זרים. החברת מטוס שלם לישראל עולה למפעיל הזר, כממוצע, בין 40-45 אלף דולר לטיסה (הלוך וחזור). חברת-התעופה המחכינה את המטוס למפעיל מתחייבת לספק תמורת מחיר זה את הארוחות, את שרותי הדיילות ואת שרותי הקרקע. כמו כן היא מתחייבת לשאת בתשלום מיסי נחיתה וכל עלות אחרת הכרוכה בהסעת מטוס. הסכם ההחכרת מטוס נחתם, בדרך כלל, לעונה שלמה (אפריל עד אוקטובר ואוקטובר עד אפריל). על החוכר להפקיד 10% ממחיר העסקה לעונה אצל חברות-התעופה, והתשלום הנוחר משולם באופן יחסי לפני כל טיסה. בכל חוזה קיים סעיף המאפשר לחברת-התעופה להעלות את מחירי ההחכרה לפי הפרשי שערי המטבע, וכאשר קיימת התייקרות במחירי הדלק. לפי תקנות משרד התחבורה חייבים המארגנים



מדרכי בן-ארי - טיסות קבוצתיות "מקודה לנקודה"

"מקום פנוי". שתי חברות מסוג זה הן **טרול אוף דה וורלד ונווס**, שפשטה את הרגל לפני כשמונה חודשים. הסוג השלישי הוא של מארגנים מקומיים המטיסים כל השנה נוסעים ישראלים למספר רב של יעדים באירופה, ונותנים שרותי תיירות למפעילים הזרים. מארגני טיסות-השכר המקומיים העיקריים הם: **★ צ'רטר 55**, השייך לחברת התיירות והנסיעות "55" בבעלות בני מיוחס. חברה זו עוסקת בעיקר במתן שירותים לתיירות נכנסת. בבעלות רשת מסעדות לתיירים (במצדה, בהרציון, בירושלים ובפארק הספארי בר"ג), בית הארחה במצדה ומשרד **באילת**. לאחרונה החל להפעיל גם שירות לארה"ב. **★ סופר צ'רטר**, השייך לחברת טיולי הגליל.

**★** הבטחת תנאי תחרות אשר ימריצו את החברות הסדירות להתייעלות ולמיצוי מעמדן המועדף, ומאידך יאפשרו את פעולתן של חברות תעופה ישראליות נוספות. שני סעיפים בתקנות טיסות-השכר החדשות פגעו יותר מכל במארגני הטיסות: **★** בטיסות מסוג זה (תבילת תיור) ייקבע מחיר מינימום של 100 דולר למרכיב שרותי הקרקע, וזאת בנוסף למחיר המושב המבוסס על עלות המושב בתוספת רווח סביר למארגן. **★** ייאסר ערוכ בתנועה בנתיב בלבד: יאסר ערוכב סוגים שונים של טיסות-שכר בתוך קבוצה אחת.

אין כמעט ספק כי המארגנים המקומיים יוכלו להתגבר גם על ההגבלה הראשונה (מרכיב שרותי הקרקע) כפי שעשו עד חודש אפריל. לדוגמה: התקנות חייבו את המארגן לכלול גם את שרותי הארוח (בית מלון, הסעות) בכל תקופת שהיית הנוסע בחו"ל. כל המארגנים הגיעו אמנם להסדרים עם מלונות בחו"ל בדבר סיורי הלנה, אך מעט נוסעים השתמשו בשרות זה. הסיבה - רובם לא ידעו כי במחיר הכרטיס צריך להיות כלול גם המלון, ואלה שידעו לא השתמשו בשרות זה מאחר שהמלונות הם ברמה נמוכה (בדרך כלל מלון מיטות) ונמצאים מחוץ לערים הגדולות. "זה שקר מוסכם", אומר אחד המפעילים, "ועם ישראל משחק את המשחק". בישראל קיימים כיום שלושה סוגים של מארגני טיסות-שכר. הסוג הראשון הוא של חברות המטיסות נוסעים רק בעונת הקיץ ליעדים מסוימים (בדרך כלל קרובים), או של חברות שמארגנות טיסות לארועים מיוחדים כמו, למשל, הטסת אוהדים למשחקי הכדור רסל של מכבי ת"א. בין החברות האלה אפשר למצוא את **קופל W.A.T.R. היסטור ודינהווי**. הסוג השני הוא של מפעלי טיסות-שכר זרים (תור אופרטיבס), שפתחו משרדים בישראל והם נותנים שירותים לתיירים שהגיעו במטוסים שנחרכו על-ידי חברות-האם בחו"ל ומוכרות כרטיסים על כסיס של

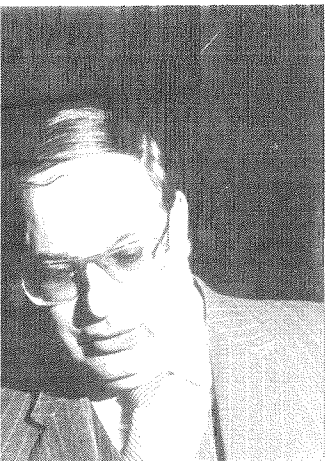


דסקי חבדת ניוטון כשההתעופה בן-טוריקו: המבחן האמיתי יהיה בשעת הטסת תיירים עבור מפעלים מקומיים

### קביעת מחיר כרטיס הטיסה

בעת קביעת מחיר כרטיס הטיסה מבטס המפעיל הור את תחשיבו על בסיס תפוסה ממוצעת של 85% לעונה. זאת, מאחר שהוא מפסיד תפוסה של טיסה לכיוון אחד בתחילת העונה ובסופה. כמדין קיימים "חורים" במהלך עונת הטיסות, משום שציבור הנוסע עים הישראלי מנסה לנצל את כל תקופת השהייה המותרת בהתאם לתקנות (חודשי ימים). אחד המפעיל

המקומיים לרכוש מונימום 40 מקומות במטוס ממארגן זר. למעשה, חווה 40 המקומות הוא, בדרך כלל, מיקטיבי, והמפעיל המקומי משתדל להעלות על מטוס כמות נוסעים לפי מספר המקומות הפנויים. כל מארגן חייב להפקיד ערבות במשרד התחבורה בסכום הגדול ב-150% ממחיר תבילת התייר כפול מספר המושבים שנרכשו. סכום הערבות המירבי לסדרת טיסות לארד"ב הוא 250 אלף דולר ולאירופה - 125 אלף דולר.



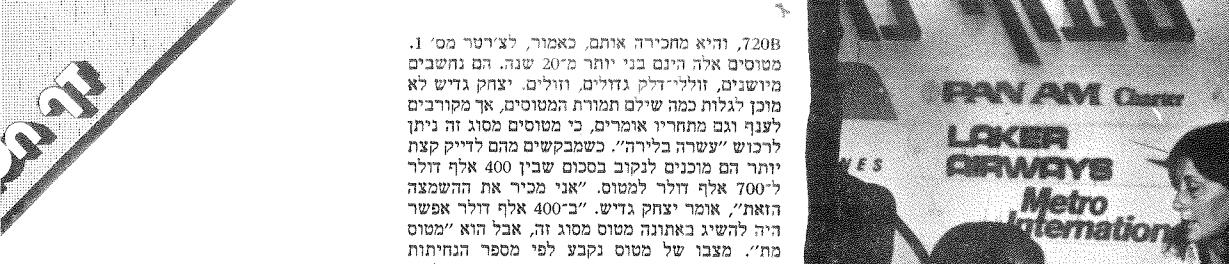
שמואל (אנוני) פילובסקי - "חלטה" אחת גדולה



יצחק (איצה) גדיש - הסכמה מתוך חוסר ברירה



עד התהבורה תיים קורפו - כניעה ללחצי אל"על



720B, והיא מחכירה אותם, כאמור, לצ'רטר מס' 1. מטוסים אלה הינם בני יותר מ-20 שנה. הם נחשבים מיושנים, וזוללי-דלק גדולים. ווליום יצחק גדיש לא מוכן לגלות כמה שידם תמורת המטוסים, אך מקורבין לענף וגם מתחריו אמרים, כי מטוסים מסוג זה ניתן לרכוש "עשרה בלירה". כשמבקשים מהם לייק קצת יותר הם מוכנים לנקוב בסכום שבין 400 אלף דולר ל-700 אלף דולר למטוס. "אני מכיר את ההשמצה הוואת", אומר יצחק גדיש. "ב-400 אלף דולר אפשר היה להשיג באתונה מטוס מסוג זה, אבל הוא 'מטוס מת'. מצבו של מטוס נקבע לפי מספר הנחיתות שעשה. אני יודע בידי מי היו המטוסים שרכשתי (חב' מונארך הבריטית), ומה היה מצבו התחוקתי של המטוס. שילמתי הרבה יותר מהסכום שנגקב. לגבי צריכת הדלק, מוסיף גדיש, "לא צריך לחשב את צריכת הדלק של המטוס לפי הכמות המוחלטת שהוא צורך אלא צריכה לפי מושב. הדלק מהווה כ-50% מעלות התפעול".

מטוס בווינג 720B צורך 5-5 טונות דלק בממוצע לשעת טיסה. משך הטיסה ללונדון הוא כ-5 שעות, והתחיר לגלון דלק הוא כ-1.20 דולר בממוצע (בארץ ובחול). יוצא איפוא שמחיר הדלק לטיסה ללונדון למשל (הלק וחזור) הוא כ-17,250 דולר. אם נוסף לכך את 50% הנוספים להוצאות אחרות ונכפיל בתופסה של 85%, נגיע לעלות הקרובה ל-40 אלף דולר שהוא מחיר חכירת מטוס. זאת מבלי לקחת בחשבון את עלות רכישת המטוסים.

### מחיר שדות הקרקע

בחישוב של מפעילי טיסות השכר נלקח בחשבון פרמטר נוסף ההופך לעיתים קרובות, להיות בעל משקל מכריע בעת ביצוע עיקסת רכישת מקומות לעונה שלמה במטוס מוכרך. הפרמטר הוא: שרותי הקרקע לתיירות הנכנסת והיוצאת. המארגנים המקומיים ערוכים למתן שרותים לתיירות טיסות השכר, והגיעו להסדרים עם סוכנים ורים למתן שרותי-קרקע לישראלים היוצאים. בשני הסוגים מרוויחים כסף.

"התיירים הבאים בקבוצות בטיסות-שכר", אומר בני מיוחס מנכ"ל צ'רטר 55, משאירים בארץ הרבה כסף, כי ההבילות שנמכרות להם כוללות בתי-מלון, סיורים, מטעדות וכו'. חלק מהתיירים הבאים בטיסות בהן רוכש צ'רטר 55 מקומות, למשל, משתמשים בשרותי-הקרקע שנותנת חברת 55: התיירים של סופר-צ'רטר סמיירים בארץ באוטובוסים של טיולי הגליל.

המארגנים המקומיים מקפידים בכירים במשרד התיירות מסכימים, כי חלק ניכר מתיירות טיסות השכר לא היה מגיע לישראל לולא היו טיסות כאלה משולבות עם חבילות תיור.

גורם נוסף אותו לקחו בחשבון מפעילי טיסות-השכר היה המוצא האתני של הנוסעים (לאחר חודש אפריל השתנה המצב). במקומות בהם קיים ריכוז יהודי גדול, כמו בארה"ב, באנגליה, או בצרפת, התפוסה בטיסות-השכר (אם אינן נמכרות בחבילות-תיור) היתה עוד חודש אפריל בחלקה הגדול של יהודים הבאים ארצה לביקור קרובים, או ישראלים יורדים "הקופצים" לביקור קצר בישראל. לא מעט ישראלים סיפרו, כי רכשו כרטיסי-טיסה מלונדון לישראל במחיר של 90 דולר או 100 דולר, וכי מארגני הטיסות ביקשו "למלא את המטוס" שבכל מקרה היה טס לישראל. "היהודים הם גורם שממלא מטוס", אומר גדיש בנדורי מנכ"ל סופר צ'רטר. בטיסות שלגו מצרפת היו 50% מהנוסעים קונים חבילות תיור. היתר הם יהודים שבאים לארץ ומתארחים אצל בני משפחות. ראוי לציין, כי ה"תור-אופרייטור" הצרפתי של סופר צ'רטר הוא ישראלי לשעבר העונה לשם אברהם חודג'מן המוכר בחוגי היהודים והישראלים.

המפעיל הצרפתי של צ'רטר 55 הוא חברת סידט. מנכ"ל החברה שידקטיס קוקוד אומר, כי אם לא יצליח, תוך שנתיים, להרגיל את התיירים מצרפת לרכוש בישראל חבילות-תיור, יפסיק את הטיסות לישראל.

לעומת הבאים מצרפת ומאנגליה, רוב תיירי טיסות-השכר ממדינות סקנדינביה, גרמניה או הולנד, רוכשים גם שרותי-קרקע.

אחת השאלות החשובות שעולות בעת בדיקת נושא טיסות-השכר היא: מדוע חברות נסיעות ותיירות

### המבחן של "מעוף"

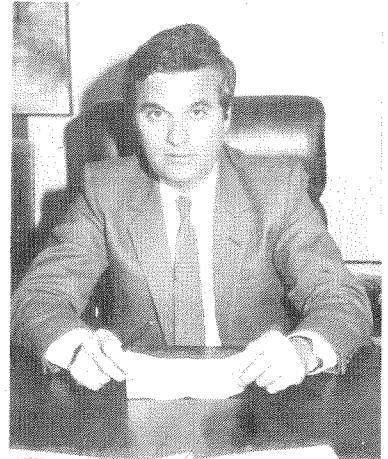
מנכ"ל "מעוף", יצחק גדיש, אומר, כי אחת הסיבות החשובות לרכישת מטוס הבוינג לחברת היתה "הנבטת האמצעים".

"לחברות העונות הוות המכירות מטוסים יש אינטרסים משלהם", אומר גדיש, "וקהל לקוחות (חברים) בסדר עדימות מסוים. אני רוצה להבטיח לעצמי שאוכל לטוס גם כאשר יודעו לי שמטוסים שחכרתי לא יעמדו לרשותי או ימנעו מלהחכיר לי מטוסים". המבחן האמרי חי של "מעוף" היה אם מפעילי-תיירות מקומיים וזרים יסמכו עליה, אם יזמינו מקומות ואם יחכו את המטוס לטיסות מסוימות. מפעילים מקוריים אמורים, כי מבחינתם אין מניעה לטוס עם "מעוף" בתנאי שחוכיה את עצמה.

יצחק גדיש אומר, כי בינתיים ימשיך להיות "תור אופרייטור" של חברות זרות (כמו האפאג ליד גרמניה) מאחר שהמפעילים הזרים אינם מחליפים בקלות סוכן או חברת העונות. "ניהלתי מנועים עם מפעילים וחברות תיירות בחו"ל שיש לי קשרים אישיים איתם. מניתי גם למפעילים מקומיים. אם הם יסיכמו לטוס איתנו זה המבחן האמיתי שלי".

גדולות לא פועלות בצורה מאסיבית בתחום זה. אומר שמואל (אויג) פילובסקי מנכ"ל חברת הטיסות עות והתיירות הגדולה בישראל קופל: "אני יותר מדי רציניים לקחת על עצמנו הלטורה כזאת. טיסות-שכר במתכונת זאת הם 'מסחרה'. כל דאליים גבוי. זה לא 'הליין' שלנו. אי-אפשר לתקצב ולארגן בצורה מסודרת פעילות בתנאי השוק הנוכחיים. בתחילה" מוסיף פילובסקי, "פעלו בשוק צ'רטיסטיים מהשורה הראשונה, וכאשר היתה 'תפוסת-יתר' התחילו להיכנס מפעילים את הטיסות, הם היו יכולים להפסיד וכלל-לענף אנשים מדרגה א ר.ד". כל זמן שאנשים אחראים זאת להחזיק מעמד. החלטירטיסטים היו מכורים כרטיס סים כמעט בחינם על מנת למלא מטוס. הסוכנים הרציניים שראו זאת יצאו מהענף. הבעיה העיקרית בצורה כשאל-על נכנסה למעגל טיסות-השכר באמצעות חברת-שכר במינכן, עכשיו יהיה נפוץ דרטיס של

מוזשים יכול מפעיל מקומי להגיע להסדר עם החוכר לגבי הנהג בחיור, וכך גם בעת קיום הטיסות כשהתחרות עזה (כמו בימים אלה) וההפסד הכספי של המפעיל המקומי הוא כבד. הישוב כספי זה ניתן לערוך לכל מפעילי הטיסות למעט המפעיל המקומי בעצמו. 1 החוכר בעצמו את מטוסי החברה האותה "מעוף" לחלק מהטיסות שהוא מארגן לאירופה. "מעוף" רכשה לאחרונה שני מטוסים מסוג בווינג



בני מיוחס - שירותים לתיירות נכנסת



בנדורי - יהודים הבאים למשפוחיהם



תמונה על השטח הבנתהשבת  
מחשבה בואית 7.67 הדורש של אילנית

השרותים שנותן צ'רטר מס' 1 אינם כוללים רכבת-מלון או השכרת רכב, אלא גם טיולים וסיוור כרחבי האי הבריטי ואירופה. טיולים אלה מאורגנים על-ידי חברות תיירות מקומיות, בעיקר חברת אינסטי. "הקשר עם אינסטי", אומר בני מיוחס "מבוסס על הדדיות. חברה זו העורכת טיולים ברחבי העולם העלתה את ישראל על מפת אחד הסיוור שלה, הכולל גם את מצרים, יון ותורכיה". הטיול באירופה בהם ישתתפו ישראלים אינם מיועדים לו אלא לתיירים מרחבי העולם שהחברה מארגנת כקבוצה. "לכן", אומר מיוחס, "אין התיירים תלויים בגודל הקבוצה כפי שקורה בטיולים המאורגנים היוצאים מהארץ והשתתפותם מובטחת". החיסרון העיקרי בטיולים אלה הוא: השפה. אלה שאינם דוברי אנגלית יכולים כמובן להיפגע מכך.

צ'רטר מס' 55 מארגן טיסה שבועית אחת לפריז במסגרת חברת-בת של אייר פורנס - אייר צ'רטר אינטרנשיונל. גם בפריז מציע מס' 55 מלון כסיוור מוקדם המחירים גם שם זולים, אם כי לא בהרבה מהמחם שגדרי תייר לשלם במקום. לפריז טס גם סופר צ'רטר המציע לנוסעיו מסגרת-מלון, אך מתירים וול מהמחיר אותו נודדו תשלם במקום.

34 דולר (ליחיד בחדר זוגי) או רויאל הודסוורד כעל 3 כוכבים 27 דולר במקום 78 דולר.

### 4 טיסות ב-1000 דולר

החברות "מעוף" וצ'רטר מס' 1 יצאו בשנה האחרונה במספר הצעות מפתות לציבור הישראלי. להמחפזות שבהן: "שלם היום, (בחורף) 1000 דולר, תמורת 4 כרטיסי טיסה לכל יעד באירופה, וטוס חזר (גם בעונה הבעורת) לכל יעד שאלו היגיע החברה". המבצע הוגבל ל-1000 חבילות. המחירים של צ'רטר מס' 1 טוענים, כי מצבה הכספי של "מעוף" אילץ אותה לצאת בתכנית כזאת וכי יש בתכנית הפסד כספי לחברה. יצחק גריש, מנכ"ל החברה, אומר: "יציאתנו במבצע כדי ליצור תזרים מזומנים חיובי בחברת צ'רטר מס' 1. תמורת תזרים מזומנים זה אני נוהגת תמורה טובה לקוני הכרטיסים. איננו מאלץ אף אחד לרכוש כרטיס, אם מישהו לא מאמין שנחזיק מעמד שלא יקנה כרטיס. "צ'רטר מס' 1 מוזהב בציבור עם חברת 'מעוף' ולא ניתן לאמוד את הערך הפרסומי הכרוך בכך. אנשים מחזיקים בכרטיסים זמן רב ומשתתפים עם חבריהם על כך. זה יזרים לנו הרבה לקוחות".

החברות. הנגנה העיקרי מ"המסחרה" ביטוח השכר, כפי שמכנה זאת פילובסקי, היה בעיקר הציבור הישראלי. עד אוקטובר יוכלו הישראלים לנצל את התחרות הפרועה בין החברות המפעילות טיסות-שכר, וליהנות מטיסה זולה ומרכיב שרותי קרקע זול במיוחד.

#### מחירי מלונות וולים בחו"ל

מכדיקה שערך כתב "כספים" בעונת החורף בלונדון ובפריז, בהן מציעים חלק ממפעילי הטיסות חבילות-תיור הכוללות שהייה בתי-מלון מתברר כי המחירים שגודשים לשלם תמורת בתי-מלון ברמות השונות נמוכים בעשרות אחוזים מהמחיר אותו נודדו תייר "ריגיל" לשלם בלונדון עבור אותו חודר. לדוגמא: מלון קרוסטון בדרגה של 2 כוכבים, הנמצא בקווינס גייט, גובה מצ'רטר מס' 18 דולר ליחיד בהדר-זוגי, לעומת כ-48 דולר שגודש תייר רגיל לשלם. במקום או תמורת לינה במלון קנטינגטון פאלאס לו ארבעה כוכבים - 30 דולר ליחיד תמורת חדר זוגי, לעומת 63 דולר שגודש תייר לשלם. ויש דוגמאות נוספות. המחירה של צ'רטר מס' 1 בשיק הלוונדי הוא צ'רטר מס' 55. גם חברה זו מציעה איסטון בבתי-מלון במחירים הנמוכים בהרבה מאלה שדורר שים המלונות עצמם. לדוגמא: מלונות 2 כוכבים כגון דן מלון אוהיידי פארק טאורס - 16 דולר במקום

#### השלכות שליליות לתקנות החדשות

כאמור, אכיפת התקנות החדשות תחסל את מארגן הטיסות בארץ וחלק גדול ממארגני הטיסות בחו"ל שלא יוכלו למלא את המקומות הפנויים במסופים. כעת עתה הפסיקו סוכני נסיעות באירופה להעלות את ישראל על מפת סיוור התיירות שלהם לחורף ולקץ 1983. איגוד מפעילי טיסות השכר פנה לפני כשבוע למשרד התחבורה בבקשה שיחזה שוב את מדיניות החוק, אך קשה להניח כי אכן תושג התיקון קשה להאמין שתברית התעופה "מעוף", שהפיקה תקנות בלב רבים לשיפור השרות ולביטול מנופם התעופה בישראל תוכל לעמוד במעמסה. בקשת חברת זו לגייס הון מהציבור נתקלה בקשיים כאשר הנהיגה הבורסה לניירות ערך דחתה את התשקיף. אחת הפסקאות בתשקיף של "מעוף" מדברת על הפסדים של 400 אלף דולר בתקופה לא ארוכה. אין כמעט ספק שתיירים יוסיפו להעדיף את ה"מילנית" או את מרוקו על פני ישראל. איל-על אולי תשת את מאונה מן התקנות החדשות, אך הרבה פתח דורים יורמו בדרך זו ליקופת הכדינה.

## מערכת ממוחשבת לניהול משרד מודרני בעברית ובאנגלית

# "מילנית"

"מילנית" היא מערכת ממוחשבת חדשה ביותר מבית DATAPOINT המשמשת להכנה מהירה ויעילה של חוים, מסמכים, חוזרים, טפסים, חוברות וספרים

**DATAPOINT**  
טל: 485248  
**Information systems Ltd**  
ה.מ. מערכות מידע בע"מ