

Háy György

Izrael repülő csillaga

Marvin G. Goldman EL Al-gyűjteményéről és -könyvéről

*Egyszemélyes múzeum, avagy egy könyv készülõben lévõ harmadik kiadása
az El Al izraeli légitársaság történetéről*

Csodálatos dolog a repülés. Nemcsak azok a pilóták, mûszakiak, irányítók és egyéb szakemberek vannak oda érte, akik közvetlenül részt vehetnek benne, de az aviatika is legalább olyan elszánt rajongói körrel bír, mint egy-egy befutott popzenekar vagy sikeres focicsapat. Ezek az emberek különbözõ módokon hódolnak repülés iránti szenvedélyüknek. Vannak, akik hóban-szélben napokig állnak lesben egy repülõtér kerítésénél, hogy lencsevégre kaphassák egy ritkábban arra látogató fémmadár fel- vagy leszállását. Mások az utolsó betûig minden elolvasnak kedvenc témájukról, és internetes fórumokon folytatnak késhegyig menõ vitákat valamilyen szakmai részletkérdésrõl. Az olyanok sincsenek kevesen, akik azt az utat választják, hogy minden elérhetõ emlék- és egyéb tárgyat összegyűjtenek egy vagy több légitársaságtól. Ebbe a csoportba tartozik Marvin G. Goldman amerikai ügyvéd, aki negyvenezernél több kisebb-nagyobb tárgyat, fényképet, repülõgépmodellt, egyenruhát és az El Allal kapcsolatos más apróságot gyűjtött össze, halmozott fel New York-i lakásán.

A repülésnek ez a rajongója nem tekinti gyűjteményét holt tûkének. Abban reménykedik, hogy az Izraeli Légierõ múzeumának 1977-es megalapítása után közel fél évszázaddal talán a polgári repülés emlékhelye is létrejön Izraelben, és így az õ gyűjteménye is méltó helyre kerülhet. Addig is, amíg a birtokában lévõ tárgyakat oda tudja ajándékozni, tudását és dokumentumait úgy kamatoztatja, hogy megírta az El Al légitársaság részletes történetét, amit idõnként frissít a legújabb információkkal. A sorozat elsõ könyve 1990-ben jelent meg, *El Al: Star in the Sky* címmel. A csillagmotívumot – alighanem – gyűjteményének kedvenc darabja, a hõsi idõk pilótáinak sapkáját díszítõ szárnyas Dávidcsillag ihlette. Akárcsak a 2008-ban megjelent má-

sodik kiadás címét: *El Al: Israel's Flying Star*. A szerzõ jelenleg a harmadik kiadáson dolgozik, melyet még ebben az Évben (2018) tervez befejezni. Az eddig elkészült fejezetek már most is olvashatók az Israel Airline Museum (<http://www.israelairline-museum.org>) honlapon, melyet ugyancsak a fáradhatatlan 79 éves ügyvéd lát el tartalommal. Írásában szerencsés kézzel ötvözi a tudományos alaposágot az élményszerûen olvasmányos, közérthetõ stílussal. Nem titkolt szimpátiával követi a zsidó légitársaság sorsát, de nem rejti véka alá a nehézségeket, sõt ballépéseket sem. Vegyük sorra hát ezeket a fejezeteket, és ezen keresztül az El Al légitársaság fennállásának elsõ fél évszázadát!

1. fejezet

*A repülõ tevõtõl a szárnyas csillagig:
Izrael újjászületése (1917–1948)*

A mai Izrael területén a repülés az elsõ világháború idején kezdõdött. Ekkoriban a térség még a szét hullás felé sodródó Oszmán (török) Birodalomhoz tartozott. A Német Császársággal együtt harcoló birodalom szövetségese tanácsára és segítségével az akkori idõk színvonalának megfelelõ, kezdetleges katonai repülõtereket épített többek között a mai Tiberias és Tel Aviv városok közelében. A háború végével az Oszmán Birodalom felbomlott, és Palesztina brit fennhatóság (mandátum) alá került. Az akkoriban még hatalmas Brit Birodalomhoz tartozott többek között Egyiptom, Irak és India is. A világháború alatt óriásit fejlõdõ repülés lehetővé tette, hogy ezek a távoli területek Londonból a korábbi többhetes hajóút helyett néhány napos repüléssel elérhetõk legyenek. A több ezer kilométeres útvonalakon azonban az akkori gépeknek még számos



Lydda repülőterén az izraeliek első motoros gépe, az 1934 szeptemberében beszerzett De Havilland D.H.82A Tiger Moth, 1938 körül
(Marvin G. Goldman gyűjteménye, Yitzhak Hennenson gyűjteményéből)

leszállásra és üzemanyag-feltöltésre volt szükségük. Ilyen célt szolgált többek között a Tiberiasnál működő repülőtér, amelynek közelében, a Galilea-tenger vizén az akkoriban széles körben használt hidroplánok is landolhattak.

Ebben az időben már gyorsan szaporodott a térség zsidó népsége, elsősorban a kelet-európai országokban elszorított zaklatások elől menekülők révén, akiket Herzl Tivadar kezdeményezésének megfelelően menekítettek a majdani zsidó állam területére. A zsidó közösség néhány tagjában felmerült az igény a saját repülés megindítására, hiszen a háború megmutatta a légi felderítés és kapcsolattartás óriási jelentőségét, ami létfontosságú lehetett a nem túl barátságos arab környezetben létükért küzdő zsidó közösségek számára. Az arab–zsidó erőegyensúlyra kényesen ügyelő angol hatóságok azonban egyáltalán nem lelkesedtek az ötletért. Végül csak a motor nélküli vitorlázórepülést engedélyezték, amely önmagában nem sok gazdasági és katonai jelentőséggel bírt, de kiválóan alkalmas volt tehetséges pilóták kiválogatására és kiképzésére. A lehetőséget a világháborúban vesztes Németországhoz hasonlóan itt is hamar felismerték, és beindították a vitorlázórepülést. 1933-ban megalakult a „Flying Camel” repülőklub. A későbbi légierő és

légiforgalom számos kiváló pilótája ismerkedett meg itt a repülés alapjaival. Az elméleti képzés és vitorlázórepülés mellett repülő-modellezést is folytatott szervezet neve hamarosan Aero Club of Israelre változott, és így is működik mind a mai napig.

David Ben Gurionnak, Izrael későbbi miniszterelnökének a támogatásával sikerült elegendő pénzt összehalmozni, hogy Angliából megvásárolhassanak egy duplafedelű de Havilland DH.82 Tiger Moth kiképzőgépet, amelyhez megkapták az angol hatóság jóváhagyását is. Innen a fejlődés megállíthatatlan volt. Két éven belül, 1936-ban *Aviron* (repülőgép) néven megalakult az első zsidó légitársaság. Rövidesen beindult a társaság saját pilótaiskolája, melyet további kiképző szervezetek követtek. Az angol hatóságok időközben annyira megbékéltek az alig titkolt katonai céllal folyó szakemberképzéssel, hogy az első végzős pilótacsoport avatását a terület brit kormányzója maga elnökölte. Európában ugyanis a fasiszta Olaszország, majd Németország színre lépésével érezhetően nőni kezdett a feszültség. Alighanem ezzel is számolva az angolok Lydda (ma Lod) mellett felépítették a térség legkorszerűbb repülőterét üvegezett irányítótoronnyal és 1200 méteres szilárd burkolatú futópályával, melyet ugródeszkául használhattak a

Távol-Kelet felé, ma pedig Ben Gurion néven Izrael fő légitikikötője. A háború kitöréséig számos légitársaság használta menetrendszerűen, többek között a lengyel LOT DC-2-es, majd Lockheed 14-es gépeivel, de ide járt a magánszemélyek által frissen alapított Palestine Airways belföldi légitársaság is hetente háromszor Haifából.

A második világháború azonban gyökeresen megváltoztatta a helyzetet. A harcok folyamán a polgári légiforgalom teljesen háttérbe szorult, mindent a katonai erőfeszítéseknek rendeltek alá. Nem mutatkoztak hosszú életűeknek a Palesztinában repülésre és a repülőgépek földi kiszolgálására ekkoriban alapított vállalkozások sem. A lyddai repülőtér az amerikai légierő irányítása alá kerülve azért tovább fejlődött, futópályáit jelentősen meghosszabbították a nehézbombázók számára. A hitleri Németország afrikai, majd sztálingrádi veresége és Mussolini Olaszországának meggyengülése és kapitulálása után a harcok eltávolodtak Palesztinától, és ismét szárnya kaphatott némileg a civil repülés. A mélyreható változást a háború után megalakult Egyesült Nemzetek Szervezetének az a határozata hozta meg, amely Palesztina területén létrehozta Izraelt, az önálló zsidó államot. Az angolok kivonulása és a zsidó állam 1948-as kikiáltása után a szomszédos arab államok azonnal támadásba lendültek.

Az első arab–izraeli háborúnak nevezett harcokban szerepet kapott a légierő is. A vadász- és bombázógépek mellett szállítógépekre is szükség volt, melyeket a fiatal zsidó állam külföldről, főként Amerikából szerzett be, gyakran személyzettel együtt. A bonyolult politikai helyzet miatt a beszerzéseket időnként szövvényes fedőszervezetek takarásában végezték. Az így Izraelbe került C-46-os és C-69-es szállítógépek alkották a harcok után beinduló légiközlekedés flottájának gerincét.

2. fejezet

El Al „Fel az égbe!”:

a DC-4-es korszak (1948–1950)

Már a harcok során bebizonyosodott, hogy egy elengedhetetlen és barátságatlan szomszédoktól körülvett ország számára létszükséglet a hatékony önálló légiszállítás. A külföldi légitársaságok az ellenségeskedések miatt veszélyesnek ítélték és felfüggesztették izraeli járataikat, így a fiatal állam csak saját kapacitásaira támaszkodhatott. A nemzeti légitársaság megalapítását egy váratlan esemény is siettette. Chaim Weizmant, az állam első elnökét haza kellett hozni Genfből, de a semlegességére kínosan ügyelő Svájc katonai gépet nem engedett a terüle-



**EL AL kapitányi sapkajelvény, 1949–1950
(Marvin G. Goldman gyűjteménye)**

tére. Sürgősen szüksége volt hát Izraelnek egy nagy hatótávolságú polgári repülőgépre. Sietve megalapítottak egy civil légitársaságot, amit váratlan ötlettől vezérelve egy héber nyelvű bibliai idézettel El Alnak kereszteltek, amit leginkább „Fel az égbe!” kifejezéssel lehet fordítani. Az újszülött állami cég flottáját ekkor egyetlen négymotoros C-54-es (katonai DC-4-es) gép alkotta, melyet azon melegeben vezényeltek át a légierőtől, és vettek polgári lajstromba. Izraeli pilótáit ugyancsak a légierő állományából válogatták ki, és látták el sietve civil papírokkal. Már csak a frissen felfestett angol és héber nyelvű feliratoknak kellett megszáradniuk a gépen és indulhatott a légitársaság első járata Genfbe. Az akció sikeres befejezése után a repülőgépet és személyzetét azonnal vissza is sorozták a légierőbe, és a harcok végéig ott is maradtak. Az El Al légitársaság azonban már megalapított, még akkor is, ha ekkor még nem volt egyetlen repülőgépe sem.

A harcok elcsitulásával, 1949-ben, két, Amerikából használtan beszerzett DC-4-es géppel indult a társaság első menetrendszerű járata Tel Aviv és Párizs között, római technikai leszállással, mivel ezen a távon ez a gép tankolásra szorult. Az izraeli gépeknek azonban nem csak ilyen békés dolguk akadt. A zsidó állam megalakításával és az azt követő háborúskodással a Közel-Kelet arab államokban elszórva élő zsidó közösségek némelyike körül annyira ellenségessé vált a légkör, hogy a helyzet kezdett tarthatatlanná válni. Megoldásként e közösségek tagjainak Izraelbe menekítése kínálkozott, mely egyúttal a fiatal állam benépesítését is jól szolgálta. A „Magic Carpet” akció keretében az El Al gépeinek részvételével 1949–1950-ben mintegy



**Etióp zsidók beszállása Izrael felé a Salamon-akció keretében, Addisz Abeba, 1991
(Yaacov Katz Photo, EL AL Archívum, Marvin G. Goldman-gyűjtemény)**

47 000 jemeni, 1500 ádeni, 500 eritreai és 2000 szaúdi zsidót sikerült légi úton Izraelbe juttatni. A szállítás hatékonyságát azzal is javították, hogy a többségükben csontsovány menekülők közül akár 100-120-at is beszállítottak az eredetileg 50 fő befogadására tervezett DC-4-esbe. A sokat átélt menekülők belenyugvással fogadták a zsúfoltságot a soha nem látott gépmadarak gyomrában. A csodálkozás sora inkább a pilótákon volt, amikor hálás utasaik menet közben forró teával kedveskedtek nekik, noha a fedélzeten nem is volt vízmelegítő készülék. Kiderült, hogy a találékony pusztai nép fia nem egyszerűséggel tüzet raktak a széksorok között a víz felforralásához.

Időközben az El Al nemzetközi útvonalhálózata lassacskán terjeszkedett: Párizs után hetenkénti járatokat indított Zürichbe, Londonba, Isztambulba és Bécsbe, bár az utasok száma havonta még így sem érte el az ezret. Az amerikai zsidóság létszámára és befolyására tekintettel belevágtak egy New York-i járat beindításába, ahol a DC-4-es gépeknek útközben négyszer is le kellett szállniuk tankolni. Utasok mellett a teherszállítás felé is nyitottak. Ka-

tonaságtól levetett C-46-os szállítógépeik hetente járták végig a Tel-Aviv – Athén – Róma – Düsseldorf – Amsterdam – London – Brüsszel – Róma – Athén – Tel-Aviv útvonalat mindkét irányba szállítva árut, főként izraeli virágokat és primőröket az európai nagyvárosokba. Belföldi repülésre a Histadrut szakszervezettel közösen alapítottak egy légitársaságot elsősorban a Tel Aviv – Eilat útvonalra. A vállalkozás 1980-as privatizálásáig sikeresen működött Eilata, Aviron és Arkia neveken.

3. fejezet

Sovány esztendőik:

öreg Constellation gépek (1951–1957)

A zsidó állam megalapításának küzdelmes hónapjai után a módszeres építés hétköznapijai következtek. Mihamarabb meg kellett oldani a sikeresen összetoborzott milliós népesség kielégítő élelmezését, elhelyezését, oktatását, gyógyítását, egyszerűen életét az ellenséges, sivatagi környezetben. Eközben a nemzeti légitársaságnak is kemény kihívásokkal



**Az El Al DC-4-es gépének zsúfolt utastere 1949-ben 1200 jemeni zsidó Izraelbe menekítésekor
(Izraeli Kormányzati Sajtóiroda)**

kellett szembenéznie. Az európai és amerikai konkurensek modernebb, túlnyomásos kabinnal ellátott gépei gyorsabb és kényelmesebb repüléssel csábították az utasokat.

Amerikai zsidók segítségével a háborúból megmaradt készletekből megvásároltak négy darab négymotoros Lockheed Constellation gépet, melyek 7700 méteres utazómagassága, 440 km/h sebessége és 3900 km-es hatótávolsága átmenetileg csökkentette az El Al hátrányát a piaci küzdelemben. New York felé most már csak kétszer kellett útközben tankolni, így a menetrendszerű járatot is be lehetett indítani. Fokozatosan bővült az európai és afrikai útvonalhálózat is.

A feszes menetrend betartásához a négy öreg gépnek szinte állandóan a levegőben kellett volna lennie, de a gyakori műszaki hibák miatt egymást érték az utasokat bosszantó késések, sőt járatörlések. A helyzet akkor fordult tragikusra, amikor az egyik gép 1955-ben, a hidegháborús feszültség idején Bécsből hazafelé tartva betévedt a szovjet blokkhoz tartozó Bulgária fölé, ahol MiG-15-ös sugárhajtású vadászgépek lelőtték. A légitársaság

közel állt a teljes összeomláshoz. Izraelben heves vita bontakozott ki az El Al jövőjéről, sőt pusztán léteének szükségességéről. A polémiát a Szuezi-csatorna egyiptomi államosítása kapcsán kirobbant szuezi válság vágta el. A konfliktus kitérésével minden külföldi légitársaság leállította izraeli járatait, így ismét az El Al gépei jelentették szinte az egyetlen kapcsolatot a külvilággal. Egyértelművé vált, hogy a zsidó államnak mindenáron fenn kell tartania egy ütőképes saját légitársaságot.

4. fejezet

Leszállás nélkül Amerikába: rekorddöntő Britanniák (1957–1960)

Politikai támogatást kapott a légitársaság vezetésének merész terve a flotta forradalmi modernizálására, amivel a légitársaságok mezőnyében a „futottak még” kategóriából egyetlen ugrással az élbolyba kerültek. A világháború előtt épült, elsőgenerációs Constellationokat akkor cserélték le az (akkori) csúcstechnikát képviselő turbólégcsa-



**David Ben-Gurion, Izrael állam
és az izraeli repülés megalapítója
hazaérkezéskor nyilatkozik
(EL AL arhívum, Marvin G. Goldman gyűjteménye)**

varos Bristol Britanniákra, amikor az élvonalbeli légitársaságok többsége még dugattyús motorral hajtott gépekkel járt. Az angol gép adatai magukért beszéltek. A forradalmian új gázturbinás hajtásnak köszönhetően minden fontos területen ugrásszerűen javultak a paraméterek. A gép százfős befogadóképessége duplája volt elődjének. Utasait szédületes 640 km/h sebességgel akár 6900 km távolságra repíthette, sőt egy esetben – alighanem némi hátszéllel és nem teljes terheléssel – leszállás nélkül tette meg 15 óra alatt a 9800 kilométeres távot New Yorkból Tel Avivba, amivel új polgári világcsúcsot állított fel. Az új gépen az utasok komfortja is sokat javult, nemcsak a kényelmes ülések és a minden jóval felszerelt konyha révén, de elmaradt a dugattyús motorok fülsüketítő dübörgése is, amit a gázturbinák jóval szolidabb süvítése váltott fel. Minden fejlődés dacára a légszavak még mindig olyan zajosak voltak, hogy a fedélzeten az első osztály 18 ülését a gép – valamivel csendesebb – hátuljába helyezték.

1957 decemberétől az El Al már az új géppel repült New Yorkba egyetlen, londoni vagy párizsi le-

szállással. Még az angol BOAC társaság is csak később cserélte le dugattyús gépeit az útvonalon. Az El Al ezt a dicsőséget nem is hagyta elsikkadni. Hatalmas nemzetközi reklámkampánnyal igyekezett felhívni az utazóközönség figyelmét magára és szolgáltatásainak ugrásszerű fejlődésére. Az eredmény nem maradt el. Az utasok száma megduplázódott, rendszeresen háromnegyedükig megtöltötték a társaság gépeit az óceán felett, ami akkoriban kiemelkedően jó „terhelési faktort” és persze bevételt is jelentett. Azért az öreg Constellation gépek sem ácsorogtak a földön, szorgalmasan rótták az európai útvonalakat, amelyeket akkoriban bővítettek Köln és München felé.

Az El Al szerepet kapott a kor világszenzációs akciójában a zsidók millióinak legyilkolásában bűnös náci Adolf Eichmann elfogásában. Miután az izraeli titkosszolgálat tizenöt évi bujkálás után Argentínában megtalálta és elfogta a háborús bűnöst, Izraelbe kellett szállítani, hogy bíróság elé állítsák. A dél-amerikai állam együttműködésére azonban nem lehetett számítani. Ezért az akció szervezői az El Alhoz fordultak. Argentína függetlenségének 150. évfordulójára hivatkozva szerveztek egy különjáratot az egyik nagy hatótávolságú Britannia géppel, amelynek fedélzetére Buenos Airesben feltűnés nélkül feltuszkolták, majd Izraelbe vitték az El Al egyenruhájába öltöztetett és bekábítószerezett Eichmann, aki ott nyilvános bírósági tárgyalás végén megkapta méltó büntetését, Izrael történetének utolsó halálos ítéletét.

5. fejezet

Sugárhajtású korszak kezdete: Boeing 707-es és 720-as gépek (1961–1971)

A Britannia gépekkel szerzett kedvező tapasztalat bebizonyította, hogy a légiszállítási üzletben még a méregdrága fejlesztések is kifizetődők lehetnek, így már bátrabban vághattak bele a következő nagy ugrás előkészítésébe. Az amerikai Boeing repülőgépgyár ugyanis 1958-ban piacra dobta az első sugárhajtású polgári szállítógépét, amely mellett még a turbólégszaváros Britannia is reménytelenül elavultnak látszott. Sebessége egyenesen másfélszerese, 960 km/h volt, és 12 500 méteres utazómagasságban 9300 kilométert is meg tudott tenni leszállás nélkül. Azonban nemcsak a repülőgép, de az ára is magasan szárnyalt. Szerencsére a légitársaságnak a korábbi sikereknek köszönhetően volt hitele, így ezt a beszerzést piaci alapon meg tudták finanszírozni. Az új gép a repülőtereket is megváltoztatta. Nagy sebességű fel- és leszállásaihoz Tel Avivban

a futópályát 1960-ban 2650 méteresre hosszabbították.

Az El Al a 707-esekkel 1961-től hetente kétszer repült New Yorkba, előbb bérelt, majd saját gépeket. New York felé megtartották a londoni vagy párizsi közbelső leszállást, mert a közvetlen repülés súlykorlátja csupán 30–40 utas szállítását tette volna lehetővé, ami semmiképp nem lehetett gazdaságos. Visszafelé – a hátszélnek köszönhetően – már 120 utast is felvehettek a direkt járatra, míg a rövidebb utakra akár 160 jegyet is el lehetett adni. Az eredmény ismét nem maradt el. Az utasok száma egyetlen év alatt másfélszeresére növekedett, az Izraelbe érkező vagy innen induló légiutasoknak már több mint a fele az El Al-t választotta. A cég működése végre nyereségesre fordult. A modernizálás sikerén felbuzdulva 1961-ben az utolsó dugattyús gépet is leállították, sőt a rövidebb járatok némelyikén a Britanniákat is lecserélték sugárhajtású Boeing 720-asra, a 707-es rövid-középtávú változatára. Tervbe vették a hangsebesség feletti repülést is, de az amerikai szuperszonikus Boeing 2707-es végül nem készült el, az angol-francia Concorde számára pedig túlságosan hosszú lett volna a Tel Aviv – New York útvonal.

Az 1967-es „hatnapos” háború időszaka nem számított sétagaloppnak a zsidó légitársaság számára sem, különösen miután 40 év alatti férfi dolgozóit – a pilóták több mint felét – behívták katonának. A létszámhiány dacára rövid idő alatt 11 500 külföldi turistát menekítettek ki a veszélyes övezetből, miközben világszerte megindult a zsidó önkéntesek tömege Izrael felé. Az emberek mellett a hadianyag többségének sürgős Izraelbe szállítása is az El Al-ra várt. A fegyveres konfliktus idejére a külföldi légitársaságok leállították járataikat a térségbe, így a zsidó állam számára megint csak nemzeti légitársasága maradt szinte az egyetlen kapcsolat a külvilággal. A háború befejeztével a társaság nemzetközi reklámkampánnyal igyekezett feléleszteni a turistaforgalmat a Kelet-Jeruzsálemmel is kibővült területre. S megkezdék az útvonalhálózat hozzáigazítását az új földrajzi és politikai helyzethez. A belföldi forgalomba bekapcsolták az újonnan izraeli irányítás alá került repülőtereket, például Dél-Afrikába felére rövidült az út, miután szabadon repülhettek az elfoglalt Sínai-félsziget felett.

A hatnapos háborút lezáró békekötéssel nem szüntek meg teljesen az ellenségeskedések. A következő években számos terrortámadást követtek el az izraeli légitársaság járatai, utasai és személyzete ellen. 1968-ban arab terroristák Algériába térítették a római járatot, de végül mindenki épségben szabadult. Az ezt követően Athénben, Zürich-



**Önironikus EL AL képeslap 1962-ből
egy légiutas-kísérőről, aki leszállás után úgy érzi,
végig gyalog jött Tel-Avivból
(Marvin G. Goldman gyűjteménye)**

ben és más városokban elkövetett fegyveres támadások már halálos áldozatakat is követeltek. A terrorkiállításra válaszul az El Al – izraeli állam hathatós segítségével – olyan hatékony biztonsági rendszert épített ki, amely azóta is példaként szolgál más légitársaságok számára.



Számítógépes grafika az El Al legmodernebb, Boeing 787-es Dreamliner gépéről
(EL AL arhívum, Marvin G. Goldman gyűjteménye)

6. fejezet
Óriás bárka:
Boeing 747-esek (1971–1982)

A New York-i járat iránti érdeklődés egyre fokozódott, ám a járatok számát már nehezen lehetett volna tovább növelni. A megoldás a gépek befogadóképességének növelése lehetett. Szerencsére a Boeing gyár 1970-ben piacra dobta a világ első széles törzsű utasszállító gépét, a 747-est. A 400-nál több utas befogadására képes repülőök maguk is drágáknak számítottak, a legtetemesebb költségeket azonban a hatalmas méretek miatt elkerülhetetlen beruházások jelentették. Miután az El Al 1971-ben ünnepélyesen szolgálatba állította első 747-es Jumbo gépét, szükség lett egy akkora hangárba, amely befogadhatja a 70 méter hosszú, 19 méter magas óriásokat. Tel Aviv repülőtérén fel is épült erre a célra a Közel-Kelet legnagyobb, 10 000 m² alapterületű épülete. Az óriásgépek azonnal forgalomba álltak a New York-i útvonalon, felváltva londoni és párizsi közbenső leszállással. Eközben a régebbi, 707-es gépek száma sem csökkent, sőt újabb három példányt vásároltak. A jobb kihasználás érdekében úgy rendezték be őket, hogy vegyesen

használhassák utas- és áruszállításra. Rövid idő leforgása alatt a légitársaság megduplázta szállítási kapacitását.

A lendületes fejlődést a Jom Kipurról elnevezett háború törte meg, amikor 1973-ban a zsidó ünnep napján a szomszédos arab államok összehangolt támadást intéztek Izrael ellen. Az El Alnak ismét egyedül kellett menekítenie a veszélyeztetett turistákat és külföldi diplomatákat, ugyanakkor Izraelbe szállítania az éppen külföldön tartózkodó izraelieket és a legszükségesebb hadianyagot. A hat évvel korábbi „hatnapos” háborúval ellentétben most az arabok oldalán volt a meglepetés. A légitársaságra váratlanul rászakadt feladat ellátása szó szerint emberfeletti erőfeszítést követelt. A pilóták éjjel-nappal repültek, szokásos munkájuk dupláját végezték. Megfelelő körütekintéssel, a repülőgépek túlterhelhetőségét is próbára tették. Néhány hét alatt a zsidó állam visszaverte a támadást, de fájdalmas veszteségek árán. A légitársaságnak is tucatnyi alkalmazottját kellett gyászolnia, köztük kilenc pilótát.

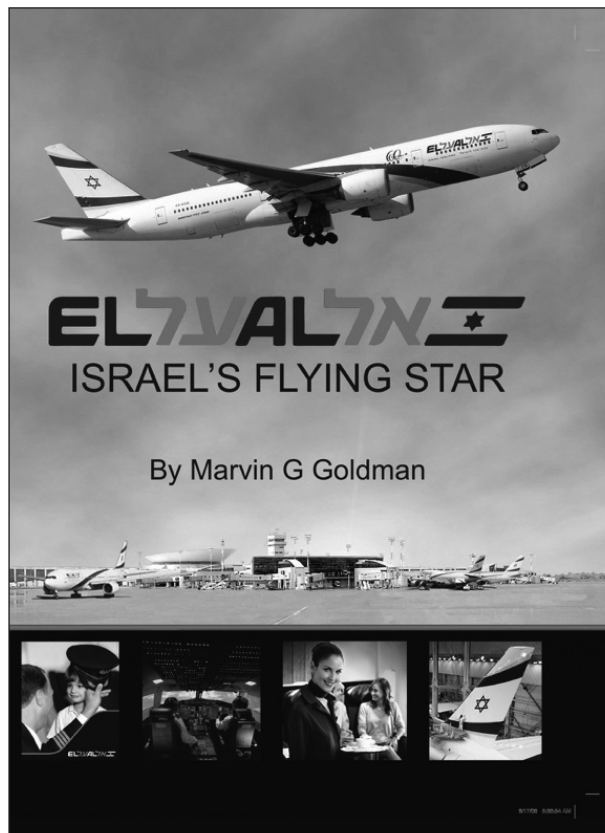
A légitársaság még éppen csak kezdett magához térni a háború megrázkódtatása után, amikor 1974-ben a közeli Cipruson tört ki újabb válság, amely a sziget északi részének török megszállásával végző-

dött. A térség turistaforgalma drasztikusan visszaesett, az izraeli gépek félig üresen közlekedtek. A kihasználatlan kapacitások hasznosítása érdekében a légitársaság a teherszállítás felé fordult. Az irányváltás szerencsésen egybeesett a szállítási igény világméretű növekedésével, így olyan sikeres lett, hogy az El Al rövidesen olyan 747-eseket vásárolt, amelyeken árut és utasokat lehetett egyszerre szállítani, de beszerettek kizárólag teherszállításra szolgáló óriásgépet is. A flotta 18 gépre szaporodott, amiből nyolc volt 747-es. Az útvonalhálózat bővülésének alighanem legmeglepőbb mozzanata volt a Tel Aviv – Kairó járat beindítása a két ország közötti megbékélés részeként.

Az 1970-es években az üzemanyag árak brutális emelkedésbe kezdtek, ami hatalmas teherként nehezedett a rengeteg üzemanyagot használó légitársaságok gazdálkodására, és ez alól nem volt kivétel az El Al sem. A cég az éveket egyre nagyobb veszteséggel zárta. Keserves küzdelem árán sikerült lefaragni a személyi kiadásokból, és tervek születtek a flotta megfiatalítására. A végzet azonban megállíthatatlanul közeledni látszott. A szűnni nem akaró veszteség hatására a cég 1982. szeptember 12-én csődöt jelentett. Az utasszállító járatok leálltak, csak néhány nyereséges teherjárat repült tovább.

7. fejezet
Dávid csillaga újra szárnyal
(1982–1989)

A csődeljárás megindulása után sokan a társaság megszűnésére számítottak, de a történet másként alakult. A csődgondnoksággal megbízott menedzser drasztikus létszámcsökkentésbe és átszervezésbe kezdtek, a kormány pedig besegített a flotta modernizálásába. A repülések néhány hónap után, 1983 januárjában újraindultak. Az utasok meglepően hamar visszatértek. A következő évre az El Al bekerült a világ tíz leghatékonyabban működő légitársasága közé. A kormány is beváltotta ígését, a társaság megkapta az új Boeing 737-es és 767-es gépeket. A 767-es típussal az El Al ismét új korszakba lépett. Itt a pilóták előtt a mutató műszerek és jelzőlámpák mellett már színes képernyők és a fedélzeti számítógépek kezelőpultjai is megjelentek. Hajtóművei is sokkal erősebbek és jóval kisebb fogyasztásúak voltak, mint a negyedszázaddal öregebb 707-eseké, amelyeket rövidesen ki is vontak a forgalomból. Növelte a társaság nemzetközi tekintélyét, hogy valamennyi európai konkurensét megelőzve jelent meg ezzel a modern típussal. A rövidesen 757-esekkel is megszorodott és megfia-



A könyv 2009-es kiadásának címlapja

talodott flottával tovább bővíthették a tengeren túli útvonalakat Miami, Chicago, Los Angeles, valamint a kanadai Montreal és Toronto felé. A Szovjetunió és a szocialista rendszer összeomlásával Kelet-Európa repülőterei is sorra megnyíltak az El Al előtt. Az 1980-as évek második felében az üzemanyagárak csökkenése és a világgazdaság fellendülése mellett bizarr módon még a terrorveszély súlyosbodása is javított valamelyest az izraeli légitársaság helyzetén, mivel sok utast megnyugtattak az El Al járatait védő rendkívül szigorú biztonsági intézkedések. Végeredményként az évtized végére a cég ismét nyereséget könyvelhetett el.

8. fejezet
Terjeszkedés az 1990-es évek első felében
(1990–1996)

A szovjet rendszer megingásával zsidó kivándorlók tömege indult meg Izrael felé. Néhány év alatt csak a Szovjetunió területéről közel egymilliónyan érkeztek, többségükben az El Al menetrendszerű és különjáratain. A viszonylag békés időszak megsza-



A könyv szerzője, Marvin G. Goldman New York-i lakásán berendezett EL AL-múzeumában

kadt, amikor az olajban gazdag Kuvait iraki megszállása kapcsán 1991-ben kirobbant az (első) öbölháború. Izrael nem vett ugyan részt a harcokban, de az irakiak számos rakétát lőttek területére, és a fontos bevételt jelentő turizmus is felére esett vissza, ráadásul még az olajárak is az egekbe szöktek. A veszteségből éppen csak kilábalt légitársaság ismét súlyos megszorításokra kényszerült, ugyanakkor vállalta a külföldi társaságok járatainak leállítását miatt Izraelben rekedt utasok elszállítását. Közben a bevándorlók áradata sem szakadt meg, elsősorban a Szovjetunióból és Etiópiából.

Ugyanebben az évben hajtották végre a repülés történeke egyik nevezetes menekültszállítását. A polgárháborúba süllyedt Etiópiából kellett kimenekíteni a 14 000 fős zsidó közösséget. Az akcióhoz olyan 747-est is használtak, amelybe 760 ülést sikerült bezsúfolni. Utasainak száma még ezt is jelentősen meghaladta, mivel a leszálló emberek közül eleve néhányat többet ültettek minden sorba,

mint az ülések száma. A beszállásnál így 1087 utast számláltak, ami egyetlen gépen már önmagában is világrekord lett volna, de a nyugodtabb körülmények közepette Izraelben lezajlott kiszállásnál a számlálás végül 1122 utast mutatott. Mint kiderült, sok kisedet a sietős beszállásnál észre sem vettek anyjuk köpenye alatt, néhányan pedig fel sem szálltak, mert csak repülés közben, a gépen születtek meg. Végül másfél nap alatt sikerült mindenkit épségben elszállítani, pedig a harcok akkor már csupán néhány kilométernyire dúltak a repülőtérről.

A következő évben, 1992-ben következett be a légitársaság történetének legsúlyosabb tragédiája, amikor Amszterdamból felszállva az El Al teherszállító 747-eséről leszakadt az egyik sugárhajtómű, olyan súlyos sérüléseket okozva a gépen, hogy az a városra zuhant 43 személyt megölve. A vizsgálat szerint a balesetet a hajtómű rosszul felszerelt rögzítésének korróziója okozta. A Boeing gyár pótolta az odaveszett teherszállító óriásgépet.

Az 1990-es évek első felében az izraeli légitársaság egész sor járatot indított, az addig elhanyagolt távol-keleti piac meghódítására. Gépei számos nagyvárost kerestek fel Kínában, Indiában és környékbeli államokban. Közben a flotta fiatalítása sem állt le. 1994-ben szolgálatba állt a Boeing 747 legújabb 747-400-as típusának első két példánya. Ezek gazdaságosabban és gyorsabban tudtak több utast nagyobb kényelemben messzebbre szállítani. Képesek voltak Tel Avivból leszállás nélkül akár Los Angelesbe is elrepülni. A teherszállító flotta kétszeresen is bővült. Vásároltak két újabb 747-es teherszállítót, és az idegenforgalmi holt időszakra néhány utasszállítót is átalakítottak teherszállításra.

*9. fejezet
Privatizálás
(1996–2004)*

Az 1990-es évek közepén az izraeli kormány úgy döntött, hogy magánkézbe adja a nemzeti légitársaságot. A jelentkezők rohama azonban elmaradt. Kiderült, hogy a beruházókat nem vonzza egy olyan légitársaság, amelyik évente csupán 306 napon közlekedik, mert leáll minden szombaton és a zsidó vallási ünnepeken. Az sem könnyítette meg az El Al helyzetét, hogy a kormány által meghirdetett a „nyitott égbolt” politika eredményeként megszorodó konkurens járatok lenyomták a jegyárakat, miközben az üzemanyagárak és a személyi költségek tovább emelkedtek. Az eredmény nem is maradt el, az 1996-os évet a légitársaság közel százmillió dolláros veszteséggel zárta. A menedzsmentnek mennie kellett, egy harcedzett katonai pilóta került a cég élére, aki a tőle elvárható határozottsággal látott a változások levezényléséhez. Az utasok számának csökkenéséből sikerült előnyt kovácsolnia. A gépek fedélzetén ritkították a széksoportokat, hogy kényelmesebb legyen az utazás. Lazítottak a pattanásig feszített menetrenden is, számos járat indulását kellemesebb, nappali időpontokra tették. Ezer más módon is igyekeztek javítani az utasok közérzetén. Nem eredménytelenül. A veszteség egyetlen év alatt eltűnt, sőt a következő években már szerény hasznot is elkönnyelhettek.

Az állami privatizációs ügynökség ismét megpróbálkozott magántőke bevonásával, bár ezúttal alacsonyabbra tették a léceket: a tulajdon 49 százalékára kerestek vevőt, de ismét nem volt tülekedés. A kiugróan magas biztonsági költségek mellett az 1970-es években beszerzett repülőgépek is kezdtek kiöregedni, használatuk egyre több gonddal és költséggel járt. Az Airbus és Boeing gyárakkal

folytatott kemény tárgyalások végén az igazgatóság az amerikai ajánlat mellett döntött. Megrendelést adtak új generációs 737NG- és 777-es gépekre, melyek már az új, fehér alapon kék-ezüst festéssel érkeztek. Habár számos régi gépet leállítottak, új járatok tömege került a kínálatba, mivel a más légitársaságokkal kötött „code-share” szerződés alapján közösen használhatták egymás repülőgépeit egyes útvonalakon.

A markáns fejlesztések ellenére a kétezres évek nem hozták meg a remélt sikert. A 2000-ben várt szentföldi zarándokáradat hatását lerontották az Izraelben és körülötte kiújult ellenségeskedések. Végül a kegyelemdőfést a 2001. szeptember 11-i terrortámadások adták a turistaforgalomnak. Az iszlám terroristák által elpusztított négy repülőgép amerikai tragédiája világszerte visszavetette a légitforgalmat, az Izraelbe látogató turisták száma pedig egyenesen a felére zuhant. Az El Al mérlegének főösszegét ismét pirossal írták, ami a veszteség jelzése. A recept ezúttal is az előremenekülés lett, egy új vezetőséggel az élen. Növelték az üzleti utazók számára kiemelt kiszolgálást nyújtó komfort férőhelyek számát és emelték a kényeztetés színvonalát is, hogy minél több jól fizető utast csábítsanak a járatokra. Azért a költségsökkentés sem maradhatott el: leállítottak számos veszteséges járatot és elküldtek több száz alkalmazottat.

2002-ben a kormány ismét nekifutott a privatizációnak, ezúttal fokozatos taktikát választva. Először a részvények 8 százalékát kedvezményes áron szétosztották saját dolgozóik között, majd a maradékot elkezdték értékesíteni a Tel Aviv-i tőzsdén, azzal a kikötéssel, hogy az állam megtartja az „aranyrészt”, hogy háború vagy egyéb szűk-séghelyzet esetén rendelkezessen a légitársaság felett. A befektetők eleinte húzódoztak, de végül a korábban privatizált Arkia társaság évek óta sikeresen működtető Knafaim társaság kötelékébe állt. Fokozatosan növelte részesedését, és 2004-re elérte a 40 százalékot, amivel átvehette az irányítást a légitársaság felett.

Eddig tart a könyv legújabb (2018-ra tervezett) harmadik kiadásának interneten olvasható első kilenc fejezete. Kíváncsian várjuk a folytatást. Marvin G. Goldman könyve hivatalosan ugyan az EL AL légitársaság történetéről szól, de mint cseppben a tengert, megláthatjuk benne Izrael állam hetvenéves történetét és előzményeit is. Az angol nyelven olvasók közül nyugodt szívvel ajánlható mindazok figyelmébe, akik a repülés, a történelem vagy mindkettő iránt érdeklődnek.



AZ ÉN LÉGITÁRSASÁGOM
2017

EL AL
IT'S NOT JUST AN AIRLINE, IT'S ISRAEL



HOTELMARKETING
DESIGN | PRINT | MARKETING

Számunkra a biztonság az első!
Safety is our priority!

EL AL Izraeli Légitársaság
1052 Budapest Piarista u 4. • Tel: 06 1 266 2970 • H-P 9:00-17:00

 UPbyELALHungary
www.elal.com

