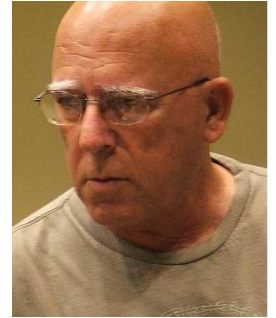




רו"ח מיכה גוטשטדט – יו"ר 1998-2002



<u>2000-2002</u>	<u>1998-2000</u>
אלכס סחרוב	אלכס סחרוב
חווה מרכוס	חווה מרכוס
עמרי טלמון	להב גופר
ירון אפרת	דליה בן דוד
שמחה רשף	איתן נוב
אבינועם שקד	איזי קצנלנבוגן
עמירם בית הלחמי	

עם הבחרנו לוועד האגודה מצאנו ארגון שמנוהל על ידי משרדו הפרטי של היו"ר הקודם, קשר רופף עם החברים ניהול לא תקין של הכספים ופעילות כמעט אפסית. המשימה הראשונה הייתה **"להסדיר" את עניני הכספים**. הגזבר שהיה רו"ח במקצועו שחזר את מערך הגביה והכספים והגענו תוך פרק זמן יחסית קצר למערכת מסודרת ומבוקרת. ישיבות הועד התקיימו בתחילה בבתי חברי הועד, בתורנות. אך עד מהרה **שכרנו והתקנו את "משרד האגודה"** שעומד לתפארה ומתפקד מאותו המקום עד היום. המשימה השנייה הייתה **להגדיל משמעותית את מספר החברים**. אחד החברים לקח על עצמו את הובלת הנושא. בחלוקת עבודה, פנינו לבתי הספר לטיסה, ולחברים שהפסיקו את חברותם והפצרנו בהם להצטרף לאגודה. למטרה שהייתה 1,000 חברים לא הגענו בתקופתנו, אך עשינו צעד גדול קדימה. עם הכניסה למשרד, הכנסנו מחשוב **והתקנו מערכת ניהול חברים** (תוכנתה והותקנה בהתנדבות ע"י בני שגם הוא טייס). אמצנו את **השימוש בדוא"ל** והתחלנו ליצור קשר קרוב ותכוף עם החברים. הותיקים ודאי זוכרים את **הדווח החודשי של היו"ר** שהסתיים תמיד במילים "טוסו בבטחה ובהנאה". מיסדנו את נושא **ההרצאות לחברים**. מספר המשתתפים גדל וכנראה שתרמה לזאת לא מעט העובדה שהפסקנו לגבות תשלום עבור ההשתתפות. **הרחבנו את נושא המטסים**. הגדול שבהם היה לבסיס ח"א בחצרים (40 מטוסים אם זכרוני אינו מטעני) שכלל נחיתה בקדם, בקור במוזיאון וספורי קרבות עם יענק'לה טרנר, דני שפירא וצחיק יבנה. **התחלנו בתחרויות נווט** מסודרות כשהגדרת המטרה הייתה להגיע לרמה שתאפשר שליחת צוותים לתחרויות בין לאומיות. לשמחתי הדבר כבר קורה. מסדנו את **הקשר עם הרשויות**. ויצרנו מפגשים קבועים עם מנכ"ל רש"ת וראש המנהל, לדיון בבעיות של התעופה הכללית. הגענו להישג שאגודת התעופה נכנסה לרשימת התפוצה של ועדת הכלכלה של הכנסת המאשרת את תקנות הטיס והזמנו לכל דיון בעניני תעופה. היו שהגדירו את שנעשה באגודה כ **מהפך**. זה אולי יומרני אבל ברור הוא שבתקופה זאת שנתה האגודה את פניה והפכה להיות אגודה של החברים. כיו"ר השתדלתי לפגוש ולהכיר את כל החברים ולתת לכולם את ההרגשה שהאגודה מיועדת לשרת אותם ולייצג את האינטרסים שלהם. במטסים שלא השתתפתי, השתדלתי לפחות לבקר, כולל מטסים לחו"ל.

שתי פעולות של האגודה בתקופת כהונתי ראויות לציון מיוחד:

1. **הניצחון במלחמה על סגירת שדה התעופה בהרצליה.**

כזכור הפעילו ראשי הרשויות בסביבה לחץ כבד לסגור את שדה התעופה בהרצליה. הדבר נבע משקולים נדלנ"יים אולם נעטף בטעונים של בטיחות. ראש עיריית הרצליה אף הזמינה דו"ח אצל "מומחי תעופה" שקבע שתוך 5 שנים יתרחש בהרצליה אסון תעופתי רב נפגעים. המערכת השלטונית ורשויות התעופה נטו להסכים לסגירת השדה. האגודה הפעילה לחצים פוליטיים באמצעות חברי כנסת. פרסמנו מאמרים בעתונות.



נפגשנו עם שר התחבורה ואנשי משרדו. כתבנו מכתב לראש הממשלה אהוד ברק. אספנו חתימות של מדריכי טיס, טייסים מסחריים ומכונאים שהיתה סכנה לפרנסתם ונלחמנו נגד הרשויות בבג"ץ שקבע בסופו של דבר ש"לא יסגר השדה עד שלא ימצא לו שדה מחליף הולם". האפשרות היחידה היתה והנה "עין שמר" אך מסיבות של משרד הבטחון, אין עד היום הסכמה להפיכתו לשדה לתעופה כללית.

2.

3. **הקמת טייסת 10.** הרעיון של אחד מחברי הוועד אושר על ידי הוועד כולו ונערכנו להקים את הטייסת. הפגישות הראשונות היו עם ראש להק אויר בחיל האוויר, עם מפקד היחידה האווירית של המשטרה ועם אנשי המשרד לאיכות הסביבה. כולם קבלו את הרעיון בהתלהבות. הדרך להתחלת פעילות הייתה איטית וקשה אולם הטייסת התחילה לטוס (אחרי תקופתי). לצערנו נקטעה הפעילות הטייסתית על ידי רשות התעופה האזרחית. אני מקווה שבמאמצים משותפים אפשר יהיה לחדשה.

לסכום התקופה – מהפך? אולי, מה שבטוח הוא שעבודה מסורה של הנהלת האגודה תוך הפעלת הראש וקצת מנהיגות העלתה את האגודה על מסלול חדש עליו ממריאה האגודה עד היום.

שמחה רשף – חבר ועד

בפעם הראשונה מאז נרשמתי כחבר האגודה שהבנתי את הצורך באנשים שרוצים ויכולים לפעול למען חברי האגודה וקידום מטרות האגודה היה כשנרשמתי בשנת 1996 להשתתפות במטס היסטורי לירדן. בערב שלפני היציאה התעוררו בעיות ארגוניות ופוליטיות שעמדו לבטל את המטס.



הצטרפתי מייד לצוות מצומצם של חברים שפעל למניעת הביטול עם שיחות רבות לרשויות בירדן ובמינהל התעופה ובסופו של דבר יצאנו לדרך ולחוויה ייחודית.

בשנת 2000 כשמיכה גוטשטדט ביקש ממני להגיש מועמדות לחברות בוועד הסכמתי ונבחרתי בבחירות בפברואר אותה שנה.

שימשתי כחבר הוועד שתי קדנציות. אחת בראשות מיכה גוטשטדט והשניה בראשות ירון אפרת.

הנושאים העיקריים שעסקתי בהם:

הגדלת מספר חברי האגודה. בשנה הראשונה הצלחתי יחד עם חברי ועד אחרים להגדיל את מספר החברים מכ 400 לכ 700 חברים. אבל לא הצלחנו לעבור את המספר הזה גם בשנים הבאות.

מאבק נגד סגירת שדה התעופה הרצליה, לרבות פניה לבג"צ בו זכינו ומנענו סגירתו אך לא הצלחנו למנוע את הקטנת היקף הפעילות בו. פעילותי בנושא כללה שיחות עם תושבי הסביבה, עם עתונאים, רשות שדות התעופה, ועדות הכנסת ועוד.

כראש ועדת אינטרנט ריכזתי את הקמת אתר האינטרנט הראשון של האגודה ובהמשך את שיפורו עד שיגאל מירב לקח את המושכות כשפרשתי מהוועד.

מאבק נגד החלטות שרירותיות של הרשויות כולל מינהל התעופה, רשות שדות התעופה ואחרים. הבולט שבהם ניסיון למנוע את גזירת סינדול המטוסים בחניה, מאבק שלא צלח.

ארגון מטסים, מהראשונים שבהם, לפני שהנושא הפך לחלק אינטגרלי של פעילויות האגודה. זכורים לי שני מטסים שאני ארגנתי. האחד לראש פינה ומשם טיול ג'יפים בצפון. השני טיסה לקרית שמונה ומשם נסיעה למטולה לקונצרט ייחודי אצל זמי.

ארגון ראלי דו-מנועי במשך 5 שנים ליעדים שונים באירופה יחד עם חיים דגן.

לאחר פרישתי מהוועד אני משתתף מעת לעת בפעילויות שונות לקידום האינטרסים של האגודה לבקשת היו"ר.