

# מחאה נגד טקס סגירת שדה דב: "אצה

## הדרך לתפור חליפות"

11.08.2013 17:08 מאת: [זוהר בלומנקרנץ](#)

כך אמר יגאל כהן, יו"ר עובדי ארקיע, ביחס לטקס לסגירת השדה - חמש שנים לפני פינוי, והוסיף כי "נשבש הטיסות בזמן הטקס" ■ יו"ר אגודת התעופה הכללית: "במדינה מתוקנת - לא מקיים טקסים לרגל סגירת שדה תעופה"

בעקבות חשיפת TheMarker: מתרחבת המחאה והביקורת על קיום טקס מיוחד של שרי התחבורה, האוצר והשיכון לסגירת שדה התעופה דב בת"א, ביום רביעי השבוע, חמש שנים לפני פינוי, כפי שנחשף כאן בראשונה בסוף השבוע שעבר.

"במדינה מתוקנת, משרד תחבורה לא מקיים טקסים לרגל סגירת שדה תעופה, שעלולה לגרום לפגיעה קשה בתחום התעופה המקומי בטווח הקצר והארוך. חשוב להזכיר, כי אין שום 'סיבה למסיבה' כאשר סוגרים תשתיות אוויריות תמורת עסקי נדל"ן, בדחיפה של המשרד האמון על ההגנה והפיתוח של תחום התעופה", אמר ל-TheMarker, שי פופר, יו"ר אגודת התעופה הכללית.

לדבריו, "תפקידו של משרד התחבורה הוא לקדם ולפתח את התעופה, ולא לסגור שדות תעופה שעל קרקעותיהן יבנו מגדלי מגורים. אגודת התעופה הכללית, יחד עם ארקיע, ישראייר וגופים נוספים יעשו כל שביכולתם למנוע את סגירת השדה, למרות הלחצים הכלכליים האדירים שמופעלים על שרי הממשלה לפנות את השדה ולדאוג לרווחים נאים לחברות הנדל"ן המעורבות בעניין".

פופר המשיך ואמר כי "סגירה של שדה דב תוביל, ככל הנראה, לאובדן עבודה למאות עובדים הקשורים לפעילות השדה ולפגיעה קשה בתעופה הפנים ארצית, מכיוון שלחברות התעופה לא תהיה כדאיות כלכלית להפעיל מטוסים קטנים ובינוניים מנתב"ג, מה שיפגע בטווח הארוך בטיסות לאילת ולשאר השדות הפנים-ארציים".



שדה דב בתל אביב  
צילום: אבי שרף

בכיר אחר מענף התעופה, שהצטרף לחברות ועובדי ארקיע וישראייר שהביעו התנגדותם למהלך ומתכוונים להפגין במהלך האירוע המיוחד בשדה התעופה דב בת"א, אמר ל-TheMarker כי "הטקס הזוי במיוחד, משום שהוא מתבצע בנושא שנוי במחלוקת".

## עוד כתבות בנושא

• ממהרים לגזור סרטים: טקס סגירת שדה דב - 5 שנים לפני פינוי 08.08.2013 | 10:54

• "סגירת שדה דב והשדה באילת תפגע בחברות הישראליות" 23.06.2013 | 20:58

לדבריו, "המהלך והטקס מנוגדים לדיון ב-24 ליוני ולקריאתה של וועדת הכלכלה של הכנסת, בראשותו של היו"ר פרופ' ברוורמן, למשרדי הממשלה, לבחון מחדש את סגירת שדות התעופה הפנים ארציים כמו דב בת"א והרצליה ולדווח על כך שוב לוועדה".

יו"ר ועד עובדי חברת ארקיע, יגאל כהן, שיגר אף הוא בסוף השבוע (ה) מכתב דחוף לחברי הכנסת בו הוא מוחה נמרצות נגד הטקס וסגירת שדה התעופה דב בת"א ומבקש את תמיכתם במאבק חברות התעופה הפנים ארציות כנגד המהלך.

"ביום רביעי הקרוב, ה-14 באוגוסט, מתקיים טקס בהשתתפות השרים השיכון, האוצר והתחבורה בשדה דב. נושא הטקס שלשמו מתכנסים ומתפנים מעיסוקם השרים הנכבדים הוא לא אחר מאשר 'טקס סגירת שדה דב'. השרים הנכבדים החליטו שסגירת שדה התעופה מחייב אירוע במעמד חגיגי ממלכתי ומשמח. להזכירכם, השדה יפונה לא לפני 6 ביוני 2016, אך לשרים אצה הדרך לתפור חליפות ולהתחרות ביניהם מי יבשר את הבשורה לעם ישראל. שלושת שרי הממשלה שהזכרתי חצו את כל הגבולות האפשריים ואיבדו את הדרך לחלוטין. ניהול המדינה מתנהל דרך הפייסבוק ודרך הטוויטר. החלטות מתקבלות תוך התעלמות מהגופים המקצועיים ותוך התעלמות משיקולים אחראיים לטובת כלל הציבור", כתב כהן לחברי הכנסת.

לדבריו, "ביום רביעי ה-14.8 בשעה 10.00 בבוקר הוועד הארצי של ארקיע יקיים הפגנה כנגד כוונת שרי התחבורה, האוצר והשיכון, לערוך טקס לסגירת שדה התעופה דב בת"א. בהפגנה ישתתפו כל עובדי חברות התעופה וגם עובדים וטייסי משדה התעופה בהרצליה. לא מן הנמנע כי יהיו שיבושים בטיסות הפנים ארציות באותו הזמן".

ראש מכון פישר למחקר אסטרטגי אוויר וחלל, תא"ל (מיל.) אסף אגמון אמר ל-TheMarker כי "סגירתו המתוכננת של שדה דב עלולה לפגוע פגיעה קשה בתעופה הפנים ארצית ובחברות התעופה הפועלות ממנו, כמו גם במטוסי התעופה הכללית.

"סגירת שדה דב תחייב את החברות למכור את מטוסי ה-ATR ולרכוש מטוסי סילוניים בעלי קיבולת גדולה יותר, שתצדיק כלכלית את הפעילות מנתב"ג, בו ניתן להפעיל מטוסי גדולים כדוגמת מטוסי בואינג מדגם 757 והאמבראייר של ארקיע ומטוסי איירבוס מדגם A-320 של ישראייר, ישירות לאילת או לתמנע בעתיד. השינויים התפעוליים וסגירת השדה עלולים לגרום לפיטורים של מאות עובדים המתפרנסים בצורה ישירה ועקיפה מן הפעילו בשדה".

בתשובה ל-TheMarker לגבי עלות האירוע נמסר בתגובה מרשות שדות התעופה (רש"ת) כי "בטקס מתוכנן 2 ארגזי מים (קרים); 3 מגשי פירות העונה ושלושה מגשי כריכים - זו העלות המתוכננת של רש"ת באירוע".

## General aviation – the last battle

By **Arie Egozi** on 7 August, 2013 in Uncategorized

Take Israeli politicians that don't have a clue about the issues they vote for or against, add pressure from Israeli real estate owners and you get an imminent threat to the general aviation sector.

Two decisions were made – to close Sde Dov, Tel Aviv's city airport – and Herzelia airport, some 10 miles to the northeast.

Sde Dov serves the Israeli air force (IAF) for small aircraft and helicopters, but also Arkia and Israir flights to Eilat, the Red sea resort.

After the airport closes these flights will be carried out from Ben Gurion international airport.

Sde Dov is located in one of Israel's most lucrative real estate locations. The pressure to use it for building apartment blocks has been on for years.

In the place of runways and hangars, some 12,000 apartments will be built, as well as hotels along the Mediterranean beachfront, shopping malls and a seafront park.

When Herzelia closes some of the grounds will also be used for new buildings. Herzelia is also the centre of maintenance for the general aviation sector.

The government's decision to shut down the city airport was made with an alternative – an unrealistic one. This alternative is based on moving general aviation from Herzelia and Sde Dov to Ein Shemer airport, further northeast.

But this alternative is not worth the paper it is typed on. The reason? One of the IAF's Arrow ballistic missile interceptor batteries is based at the location, together with other defence-related operations.

But politicians do not let the facts confuse them, and the decision was made. By 2017, or a year later, the two airports are to be closed. This, if the last battle of the Israeli Association of General Aviation fails.

The problem is not just one for the owners of some 200 small aircraft operated by private pilots – it's far more complicated.

Unlike in the past, the balance of pilots in the three Israeli airlines – EL AL, Arkia and Israir – is shifting from ex-IAF pilots to those that did not serve in the forces and went instead through a civil training path. This shift was caused by two key reasons: the duration of the IAF flying course is now three years instead of two, and graduates have to sign for 12 years of service instead of seven.

These changes resulted in a smaller number of pilots that go from an F-16 or C-130 cockpit to an 777 or ATR-72.

Subsequently, this made the general aviation sector the main pool for new pilots, and the decisions on the closure of the two airports totally ignore this fact

- See more at: <http://www.flightglobal.com/blogs/ariel-view/2013/08/general-aviation-the-last-battle/#sthash.zakTnfA4.dpuf>