

17 בינואר 2018



על האלוף מיכה רם ז"ל

מפקד חיל הים מ-1 בפברואר 1989 עד 7 ביולי 1992

משפחה

הוריו של מיכה, צבי ורנטה, נפגשו בהכשרת נוער ציוני בסן מאלו בצרפת, ועלו יחד לארץ. משפחתה של אימו הגיעה מגרמניה. אביו, צבי רימלנד, נולד בבריסק שבבלרוס. בגיל 14 עזב את עירו ויצא לחפש את מזלו במערב אירופה. הגיע להכשרה.

צבי גילה כשרון מיוחד לשפות. הוא שרת במלחמת השחרור באיזור הצפון בתפקיד רס"ר יחידת המיעוטים. בהמשך עסק בתובלה כעצמאי. לזוג נולדה בת – דוריס אחות גדולה שנישאה לימאי וגרה בחיפה.

ילדות ולימודים - מיכה נולד בתל אביב בשנת 1942. בילה שעות וימים בחוף הים, ואף רכש יכולת לשוט בחסקה.

קציני ים - ב-1956 הצטרף מיכה לבית הספר לקציני ים בעכו. המורים יחד עם ההקפדה בבית הספר החדירו במיכה ובכל הקדטים את ערכי המקצוענות והאחריות כצוות וכמפקדים.

מהלך הלימודים היה מאתגר במיוחד, ובחופשות הקיץ הפליגו הקדטים באניות חיל הים ובצפי הסוחר.

הדרישות הגבוהות מהקדטים, המשמעת וההקפדה על הערכים של ארץ ישראל היפה ליכדו את הקדטים במחזור, וכישוריו של מיכה באו לידי ביטוי במעורבותו החברתית ובמנהיגות שגילה.

שירות בצה"ל

באוקטובר 1960 גויס המחזור כולו לקורס חובלים בחיל הים, לאחר שנה הוסמך מיכה כקצין ימי, וקיבל את דרגת הסג"מ. הוא הוצב לזירת ים סוף כסגן מפקד טרפדת. לאחר שנה עבר מיכה לפלגת הטרפדות בחיפה, באותו התפקיד.

ליחידות בחיל הים היה אופי שונה, ומשמעות התפקידים תלויה במערך הצוותי. המשחתות היו גדולות, ממוסדות ומוסדרות, ואילו בטרפדות קצין יכול היה להגיע במהירות לפיקוד עצמאי ולבטא כהלכה את אישיותו. קבוצת קציני הטרפדות הייתה מגובשת. והאדם עושה את התפקיד, הדבר תרם להתפתחותו כמפקד ואפשר לו להשפיע על הצוות ועל המקבילים לו, לתרום ולגלות מנהיגות.

קצין גנ"ק - מתוך שלושת המקצועות שהוצעו אז לקציני סיפון בחר מיכה את ה-גנ"ק, גילוי ניווט וקשר. בניגוד למקצועות טנ"ץ (טורפדו ונגד צוללות) ונשק שהקורסים להם נערכו באנגליה, קורס קציני גנ"ק הועבר בארץ. בחלקו בבה"ד חיל הים ובחלקו בבסיס ההדרכה של חיל הקשר. בזכות מפקדי הקורס מטעם חיל הים ומטעם חיל הקשר רכש מיכה ידע ומיומנות מקצועית, ופיתח הבנה, יכולת קליטה, ניתוח וארגון בתחום זה. לאחר הקורס קיבל רם פיקוד על טרפדת ט-205 שהייתה ידועה במהירותה ובצוותה הפיראטי.



השקת אח"י מבטח בשרבורג

ספינות הסער - ונבחר לצוות קליטת ספינות הטילים, שבנייתן החלה בשרבורג. מיכה מונה להיות **קצין הגנ"ק** של הספינה הראשונה, אח"י "מבטח". עקב כך הוא נאלץ להימצא בחו"ל בעת מלחמת ששת הימים, ועובדה זו הסבה לו תסכול רב. הדבר מצא ביטוי בתקופת ההמתנה פגש ברכבת צרפתי ששמע שאלג'יראים הצטרפו לאויב וסיפר לו כי ישראל הולכת להפסיד בגדול. בכעס לא אופייני ענה לו בצרפתית שכבר ידע - "באחרי צהרים אחד ננצח את כל צרפת". רם הגיע לארץ עם אח"י מבטח. בהמשך עבר **לספינת הטילים** הרביעית אח"י אילת (סער 2). ובהמשך עבר מבחן פיקוד ומונה למפקדה.

מקצוענות - בתום תקופת הפיקוד על אח"י אילת נבחר רם **למפקד בי"ס מתקדם** בי"ס חדש במסגרת בה"ד חיל הים ותפקידו להכשיר את קציני המחלקות לספינות הטילים. הצבתו בבית הספר גרמה למיכה להשלים את

ידיעותיו גם בתחום הנשק, ומאז נחשב מקצוען בתחומי הלחימה של ספינות הטיילים.

סער 4 - משה דיין החליט על צורך בספינות לים האדום. במקביל היתה בחיל הים הכרה שיש צורך בספינות גדולות יותר. שש ספינות סער4 החלו להבנות במספנות ישראל.



בתחילת שנת 1973 מונה רם כמפקדה של "אח"י רשף", ספינת הטיילים הראשונה מדגם סער 4, שנבנתה במספנות ישראל. להשקת הספינה הוזמנה ראש הממשלה, גולדה מאיר, ומיכה מצולם, כשהוא מסייע לה בשבירת הבקבוק המסורתית על דופן האוניה בעת השקתה. בניית כושר הפעולה לספינה חדשה דרש מאמץ ויזמה רבה.

להוכחת יכולת יצאה הרשף באחת ההפלגות הראשונות לגיברלטר. ההפלגה עברה בהצלחה והביטחון בספינות סער 4 גבר. באוגוסט 1973 הושקה הספינה השנייה באותו הדגם "אח"י קשת".

מלחמת יום הכיפורים - לאחר מספר חודשים של אימונים והכשרת צוות הספינה, פרצה מלחמת יום הכיפורים. ה"רשף" יצאה עם עוד חמש ספינות בפיקודו של יומי ברקאי לקרב לטקיה. מול סוריה נתקלו הספינות בטרפדת סורית. מיכה היה הראשון שפתח באש תותחים ופגע בטרפדת הסורית.

בסגירת הטווח לחוף נתגלתה מקשת סורית, ה"רשף" ירתה טיל "גבריאל", ופגעה בה. כח סורי ירה טילים מכיוון החוף שעברו קרוב מאוד לספינות. הקרב נגמר כאשר חמשה כלי שייט סוריים הוטבעו.

שני לילות מאוחר יותר מול החוף המצרי פגש כוח של שש ספינות טילים ישראליות בארבע ספינות טילים מצריות. ה"רשף" ירתה את כל הטילים שהיו עליה, והמשיכה לרדוף תוך שימוש בתותחים. בקרב זה הושמדו שלוש ספינות טילים מצריות. ה"רשף" רדפה גם את הרביעית מערבה, עד שקיבלה הוראה לנתק מגע, למורת רוחו של מיכה.

אחי רשף עם מנוף כנפיים



ביום 11 אוקטובר יצאו שתי כוחות סטי"לים לתקיפה מתואמת בחוף הסורי 5 סטילים בפיקוד המש"ט ברקאי ויעקב ניצן לכיוון לטקיה. זוג הסער 4 בפיקוד אלי רהב על ה"רשף" וה"קשת" בפיקוד דוד הרפזי, פנו לבניאס הנמצאת במרכז החוף. תוך כדי התקרבות לבניאס הותקף הכוח ע"י שתי ספינות טילים סוריות, מנמל טרטוס שירו טילים וברחו חזרה לנמל. המפל"ג אלי רהב פיצל את הכוח, הקשת התקרבה לחוף לבצע את משימת הבערת מיכלי הדלק.

ה"רשף" סגרה טווח אל הסטי"לים הסוריים אך אלה הצליחו להכנס לנמל, לפני שנסגר הטווח לטיל ה"גבריאלי".

במהלך כל הקרב הופגזו הספינות מתותחי 130 מ"מ שהיו פרושות להגנת החוף. עם מיכה ב"רשף" היו גם מפקד חיל הים לשעבר, אלוף שלמה אראל, וקצין הגשר היה סרן אלכס טל, לימים האלוף מפקד חיל הים.

לאחר השגת ההכרעה על ציי סוריה ומצריים התאפשרה העברת אספקה באניות לישראל. לחיל הים נודע כי משחתת מצרית מדגם סקורי, יצאה מבסיסה בלוב, מסתובבת מזרחית למלטה, ונוכחותה מאיימת על השייט לישראל. ה"רשף" וה"קשת" נשלחו לאזור.

ב-21 באוקטובר 1973, יום הזכרון הששי למשחתת "אילת", היו הספינות במרחק ירוט מהמשחתת המצרית. ונראה שההיסטוריה חוזרת על עצמה. שיחות הפסקת האש היו במהלך מתקדם ומפקדת חיל הים לא הייתה מעוניינת "לפתוח חזית חדשה" ומנעה מפגש בין הספינות למשחתת. המצרים שקיבלו מידע על הנעשה החזירו את הסקורי לנמל, והאיום הוסר.

הפלגת "מוניטין" - בפברואר 1974 יצא מיכה רם כמפקד ה"רשף" וה"קשת" בפיקוד גדעון רז, מסביב לאפריקה כדי להתבסס במפרץ שלמה. הפלגה ארוכה, של 13,000 מיל ימי, לספינות קטנות הייתה משימה רבת אתגר. בשליש האחרון של הדרך, לאחר היציאה מנמל דרבן, נתקע חבל במדחפי ה"רשף", והחל מאבק הישרדות נגד הים, נגד מזג האוויר ונגד הכרישים באזור. זאת עד שצוללים הצליחו לחתוך את החבל, לפרק את המדחף הפגוע ולאפשר המשך תנועה.

שליטה ובקרה ממוחשבת - במקביל לפיקוד על ה"רשף" מונה מיכה לתפקיד מיוחד של ריכוז נושא השליטה והבקרה הממוחשבת בחיל הים. בתום תקופת הפיקוד רבת המאורעות על "אח"י רשף" מונה מיכה לראש **ענף גילוי** ולוחמה אלקטרונית במחלקת אמצעי לחימה שבמטה חיל הים. כאן ניצל מיכה את ניסיונו העשיר, וקידם את נושא השליטה והבקרה הממוחשבת יחד עם מערכת הלוחמה האלקטרונית הממוחשבת.

בשנת 1975 קיבל רם **פיקוד על המתקן הטקטי** בבה"ד, ולאחר זמן קצר קיבל **פיקוד על פלגה 31** שמנתה ארבע ספינות טילים. בתקופה זו עסקה הפלגה באמונים ובהכשרה במסגרת שייטת הסטי"לים. בין היתר, בוצעו הפלגות ארוכות בים התיכון.

לאורך התקדמותו של מיכה במסלול הפיקוד בלטו בין יתר תכונותיו הטובות, יכולת השליטה העצמית החזקה שלו. וכן הכבוד והסבלנות להקשיב לדעות ולטענות של אחרים ולהבין אותן. בזכות סבלנותו ויכולתו להתמקד בעיקר, זכה לשיתוף פעולה מפקודיו וממפקדיו, שידעו כי יש להם על מי לסמוך.

הידע המקצועי הרב שצבר בא לידי ביטוי, והמאמץ המשותף הביא לתוצאות טובות. יכולתו להקשיב ולהבדיל בין עיקר לטפל איפשרה לו להתמודד היטב עם התנגדויות, וכך לעמוד על דעתו מול מפקדים מבלי "לשבור את הכלים".

זירת ים סוף - בשנת 1977 עלה מיכה לדרגת אל"מ **כסגן מפקד זירת ים סוף** תחת פיקודו של תא"ל יצחק דוידי. ארגון הפיקוד והשליטה בזירה היה תחום שונה מכל הפעילות שעשה קודם לכן. בין הישגי הזירה באותה תקופה הייתה תפישת האניה הממולכדת "אגיוס דמיטריוס" במפרץ אילת. פיגוע גדול נמנע בזכות תשומת הלב של אנשי מערך הגילוי הזירתי, שהתנהגות האניה, העלתה את חשדם.

מכללת צי האמריקני בניופורט - מזירת ים סוף נשלח רם למכללת הלוחמה הימית של צי ארה"ב, המהווה מקום מפגש לקציני ים משלושים ארצות. הקורס לקציני ים בכירים מרחיב את הדעת ומעלה רמה את נקודת ההשקפה. חברויות שיצר מיכה במהלך הקורס שמשו בהמשך לתועלת חיל הים ומדינת ישראל. באותו קורס פגש מיכה אל"מ מהצי המצרי, צדיק ממדוח, שהשתתף בקרב "דמיאט", וניצל מספינתו הטובעת בשחייה אל החוף.

המודיעין הימי - בשנת 1980 מונה מיכה לתפקיד **ראש מספן המודיעין** בחיל הים. ציי ערב הפיקו לקחים מכישלונם במלחמת יום הכיפורים, תוך הסתייעות ורכישת טכנולוגיה ונשק חדיש מהגוש המזרחי ומהמערב. המשימה העיקרית מבחינת המודיעין הייתה להשיג מידע בדבר אמצעי הלחימה של האויב. בכך השקיע מודיעין ח"י את מירב המאמץ, והגיע לתוצאות טובות.

מלחמת של"ג - מיכה רם כראש מספן המודיעין היה שותף מלא להישגים. במלחמת שלום הגליל באוקטובר 1982 פעל חיל הים בהנחתת כוחות וירי מהים על מטרות בחוף לבנון. הפעילות הייתה מוצלחת ומאורגנת היטב.

נספח בארצות הברית - לאחר המלחמה התפנה תפקיד מפקד בסיס חיפה, ומיכה קיווה לקבל את התפקיד. בניגוד לציפיותיו הוא מונה להיות **סגן נספח צה"ל בארה"ב**. הייתה זו בחירה של האיש הנכון למקום הנכון. יכולתו של מיכה לבנות קשרי עבודה טובים ולעורר הערכה אישית בקרב הסובבים אותו, סייעו רבות להבנה של עניין חיל הים וישראל.

חיל הים באותה עת תכנן לבנות כלי שייט גדולים מתקציב הסיוע של ארה"ב. הכלים תוכננו בארה"ב ובישראל, ונדרשה מערכת של אישורים והסכמות. כישוריו של מיכה רם בצומת שבין ישראל לארה"ב התגלו כחיוניים והאישורים הושגו.

היחסים שבנה רם עם משרד ההגנה וצי ארה"ב חזקו את מעמד ח"י בקשר בין המדינות. בהמלצתו של רם שונתה הגדרת התפקיד והבאים אחריו כבר הוגדרו בשם **נספח חיל הים**. השינוי בשם התפקיד גרם שיפור בהתייחסות הצי האמריקאי לנציג חיל הים הישראלי. מאחר שאצלם נהוגה הפרדה בין הזרועות.

תפקיד ראש מספן הים - עם העברת הפיקוד על החייל לאלוף בן שושן, באפריל 1985, נקרא מיכה לשמש בתפקיד **ראש מספן הים**. ההבנה בין מיכה למפקדו-חברו בן שושן הייתה טובה מאוד, ונתנה רצף של יציבות. קשרי האמון שנוצרו ביניהם בקורס החובלים, התהדקו במרוצת השנים. חיל הים עסק בשמירה על הביטחון השוטף וכן במבצעים יזומים בטווחים רחוקים כנגד ארגוני המחבלים הפלסטינים.

תהליך בניית כלי שייט, פיתוח והרכבת מערכות הנשק הוא ארוך. ותהליך האישור במסדרונות המטכ"ל, משרד הביטחון ושתי הממשלות ארוך עוד יותר. מתחילת שנות ה-80 הציג חיל הים דרישה לספינה רב תכליתית נושאת מסוק. המימון לתכנון של הספינה שנשאה את המותג "סער 5" אושר, ובניית ספינות מדגם "סער 4" במספנות ישראל פסקה. לרמטכ"ל דאז, דן שומרון, ולסגנו, אהוד ברק היו עדיפויות אחרות לשימוש בכספי הסיוע הבטחוני. על כן הם לא אישרו את המימון לבניית ספינות מדגם סער 5.

מקבלי ההחלטות הביטחוניות בישראל מתייחסים יותר לאויב שבטווח העין ופחות אל האויב שמעבר לאופק. האיזמים על ישראל ביבשה ובאוויר היו תמיד גבוהים. הקצאת המשאבים לבניית הכוח הימי שישראל נדרשה לו נעשית על חשבון בנין הכוח היבשתי. הרמטכ"ל שומרון, הודיע שהוא בעד רכישת צוללות, כי הן נותנות מענה ייחודי שאין לצה"ל אלטרנטיבה. אך אינו רואה תועלת בספינה הגדולה להתמודדות הנדרשת בזירה הימית בה לא דרושה לדעתו הכרעה.

המימון לבניית הצוללות בגרמניה התבסס על סעיף קניות הגומלין בכספי הסיוע. ללא המימון לסער 5 לא היה מימון לדולפין. ללא בניית הספינה הגדולה (סער 5) בארה"ב לא ניתן היה לבנות את צוללות הדולפין בגרמניה. ההתנגדות לספינה סער 5 בחיל הים הייתה לנחלת העבר. הרקע להתנגדות נבע מן הסברה כי גודלה של הספינה ייקר את עלותה, ומגבלות התקציב לא תאפשרנה בניית מספר מספק של ספינות. החשש היה שבעקבות זאת מספר יחידות הלחימה יקטן מאוד.

מפקד חיל הים, בן שושן, וסגנו, מיכה רם ידעו שיש לחדש את בנית ספינות הטילים, כדי לשמור על כמות יחידות הלחימה. לכן אם לא בונים ספינות מדגם סער 5 בארה"ב, נדרש תקציב להמשך בניית סער 4 במספנות ישראל. הרמטכ"ל שומרון סרב גם לכך. הדרישה של חיל הים נדחתה ובחוגי המטה הכללי הופרחה הקלישאה "אף מיל לסטי"ל". הרמטכ"ל יזם עריכת בדיקה לנושא הסער 5, והטיל את המלאכה על האלוף ישראל טל. לרם ובן שושן נראה שמטרת הבדיקה הייתה צמצום תקציבו של חיל הים.

בהמשך יזמו האמריקאים מצידם בדיקה ע"י מומחה מטעם משרד ההגנה, דב זקהיים. אותו אדם שהביא קודם לכן לביטול פיתוח פרויקט ה"לביא". לקראת כל בדיקה שנמשכה מספר חודשים, נערכה במטה חיל הים עבודה רבה. לבסוף

הסתיימו הבדיקות בהצלחה. זקהיים היה שמח לאשר בניית כלי שיט בארצות הברית. בימים האחרונים לפיקוד בן שושן אושר תקצוב מכספי הסיוע הבטחוני האמריקאי והחלה בניית הספינה הגדולה בארה"ב.

פיקוד על חיל הים

ב- 1 בפברואר 1989 קיבל מיכה רם את הפיקוד על חיל הים מהאלוף אברהם בן שושן. ביום קבלת התפקיד מח"י, התבשר ע"י הרמטכ"ל דן שומרון כי לצה"ל אין תקציב לבניית צוללות הדולפין בגרמניה. החלטת ביטול התקציב לצוללות אושרה מאוחר יותר ע"י הממשלה כולה.

צוללות דולפין - כל שנתו הראשונה של מיכה בתפקיד הוקדשה למציאת תקציב לצוללות הדולפין. מאמציו של מיכה מול שר הבטחון ארנס ומול שר האוצר מודעי, שנעשו על רקע ההסכמה הכללית בדבר הצורך בצוללות, החלו להניב פירות. במקביל התרחש בגרמניה תהליך שחייב את ממשלתה להזרים עבודה לפועלי המספנות. גם ידידי ישראל בצי הגרמני עזרו ובמהלך מלחמת המפרץ בינואר 1991 הגיעה ההודעה המשמחת, כי ממשלת גרמניה תממן את בניית שתי הצוללות, והחלה הבנייה.

סער 4.5 - הסתמכות על בניית הספינות הגדולות בארה"ב לא פתרה את הצורך של חיל הים בקיום כמות גדולה של יחידות לחימה. את החלפת הספינות המזדקנות ביסס מיכה על דגם של סער 4 משופר ע"י מספנות ישראל. הוא שכנע שאת מערכות הלחימה חייבים לחדש לנוכח התחדשות בציי העימות. הואיל וגוף הספינה מהווה כשליש מעלות הסטי"ל, גיבש יחד עם רמ"ח תקציבים, רפי אפל, תכנית החלפה. כעבור 20 שנות פעילות, בהגיע העת לשיפוץ כללי שלישי, יש להחליף לספינה את הגוף. חשיבה יצירתית זו הובילה לבניית ספינות "סער 4.5" ביכולת תנועה במרחב הימי ויכולת לחימה משופרות. בהדרגה הוצאו ספינות הסער 3 מן המערך, והצוות עבר לספינה חדשה באותו שם. טקסי ההשקה נעשו בצנעה.

ספינות ביטחון שוטף - במקביל חודשו בארץ הפעולות להגברת מהירות ספינות הביטחון השוטף. פותחה בתעשייה האווירית "דבורה" מהירה, ול"דבורים" הותקנו מדחפים מיוחדים "אליסון דרייב". במספנות ישראל פותח כלי שיט מהיר מונה בסילוני מים, ומעלתו ש"החזיק ים" בצורה טובה-ה"שלדג". הנהלת המספנות פנה לחיל הים במטרה לרכוש את ה"שלדג". הנושא עלה בתקופת הפיקוד של בן שושן, ונדחה. כשעלה שוב התקיים כבר תהליך של החלפת ה"דבורים" ל"דבורות" מהירות. רם מינה צוות שיצא עם ה"שלדג", ויבדוק אותו. מסקנותיו של הצוות היו שה"שלדג" טוב, אך ה"דבורה" טובה כמוהו, וזולה ממנו. למספנות ישראל היה קשה לקבל את ההחלטה. הנהלת המספנות, הפעילה קשרי לבכיר במערכת הביטחון. הלחץ הופעל בברוטאליות, אך מיכה רם עמד על דעתו, וחיל הים הצטייד ב"דבורות".

רם מתגאה בכך שבכל הפרויקטים של בנין הכוח: ספינות מדגם סער 5, צוללות ה"דולפין", ספינות מדגם סער 4.5 וספינות הבט"ש עמדו בלוח הזמנים, וללא חריגות תקציביות.

צוללות - רם היה מעורב בנושא צוללות ה"דולפין" קיבל החלטות לגבי ביטול מחיצה מרכזית, שנדרשה כבטחון יתר, שוקלת 50 טון והרבה כסף במחיר, וכן החליף את מערכת ההצפה בחירום כך שתפעל על אויר דחוס במקום על גז הידראזין רעיל.

סגירת כלי שיט - עם זאת נאלץ רם לסגור את פרויקט ה'זיוונית'. הספינות שנבנו כאבטיפוס סבלו מתקלות שניתן היה להתגבר עליהן אך מחירן הרקיע הרבה מעבר להערכה הראשונית. רם זכור כמי שכבר בתחילה לא התלהב מהפרויקט עקב היכולת המוגבלת בנשיאת חימוש ובזמן ומרחב הפעולה.

ביטחון שוטף - תקופת הפיקוד של מיכה רם אופייני בפעילות בטחון שוטף מרובה. מערך החוף נדרש לדריכות. זאת מאחר שהרצון של המחבלים תמיד היה קיים והמידע אף פעם לא מושלם. במהלך הפיקוד היו כ-14 ארועי מפגש עם מחבלים פלסטינאים בלב ים. רובם היו התקלויות במערך הביטחון השוטף וחלקם היה יזום על ידי חיל הים כולם נגמרו בהצלחה המחבלים נהרגו או נתפשו וללא נפגעים בכוחותינו.

"מבצע אבק דרכים" - הבולט בארועים אלה היה הניסיון לפיגוע גדול מהים שסוכל בחג שבועות 30 במאי 1990. חמש סירות מחבלים מהירות, שהגיעו באוניה מלוב, התקרבו במגמה לבצע ירי על חוף תל אביב. למרות האובך והראות הלקויה התגלו הסירות בלב ים, ונתפסו ע"י סטי"ל ומטוס סיור. סירה אחת נרדפה ע"י "דבור", שאף פתח עליה באש. כתוצאה מכך היא נדחפה לכיוון חוף שומם בניצנים, שם נכנעו המחבלים לכוח יבשתי. שאר הסירות נאספו בלב ים.

פרישה - ב-7 ביולי 1992 מסר מיכה רם את הפיקוד על חיל הים לאלוף עמי איילון ופרש לגמלאות.

לאחר השחרור

רם פנה לשוק הפרטי ועסק בתחזוקת ובבניית כלי שייט ובשיווק מערכות אמל"ח בחו"ל.

יזמות בטחונית - היה מעורב בסטרט-אפ בתחום הננו-טכנולוגיה ובפיתוח מוצרים בתחום האבטחה.

מיכה רם נחשב כחבר כבוד בעמותת בוגרי בי"ס קציני ים ואף כיהן כיו"ר העמותה בשנים 2015-14.

בריאות – חרף כל המידע השלילי היה מיכה רם מעשן עוד מתקופת סיום בית הספר. הדבר השפיע לרעה על ריאותיו. בפורים שנת 2006 עבר בבית החולים בילינסון אצל ד"ר מרדכי קרמר ניתוח השתלת ריאה בהצלחה. ביזמת חיה רם הוקם קשר למשפחת זיו מנס ציונה, שתרמה את אבריו של בנה לאחר שנהרג

בתאונת דרכים. בתהליך ההחלמה הורדה רמת החסינות הטבעית ורם נדרש להזהר במגע עם אנשים. עם זאת המשיך להיות בקשר עם חבריו הרבים. נעשה פעיל בתחום הדרכת המושתלים.

משפחה – בשנת 1966 נישא מיכה לחברתו חיה מבית סימקין. משפחה ותיקה וידועה בפתח תקווה וריכז סביבו את כל המשפחה. לזוג נולדו שתי בנות גלית וחגית ובן אלון.

אישי

היכרותי עם מיכה רם החלה בבית הספר לקציני ים עת שימשתי קדט תורן למחלקה א'. אחרי קורס החובלים הייתי מפקדו הראשון בפלגת הטרפדות 912 באילת. בפלגת הטרפדות בחיפה ובעת שקיבל את אח"י רשף והייתי מפל"ג סער 4 במספנות ישראל. עבדנו בשיתוף פעולה בחיל הים ולאחר פרישתי וקבלת פיקוד חיל הים נעשיתי פקודו. מאז תמיד שיחרתי את עצתו ולמדתי ממנו רבות.

תמיד אזכור לו תודה שזימן אותי לשמש כקצין מלווה לביקור אדמירל ג'ים מאן מפקד חיל הים הגרמני וחברי ללימודים במכללה הימית בניופורט, שבא עם רעייתו לביקור בארץ בשנת 1990.

כאשר הוזמנתי לשמש כמחליפו יו"ר עמותת בוגרי קציני ים, ביקשתי לשמוע ממנו מה הדרך. המסר שלו היה פשוט "כאשר קיבלתי את התפקיד נודע לי על המחלה. לא גיבשתי תכנית פעולה. אני מכיר אותך תעשה מה שאתה מבין". ואכן כך היה ומיכה רם הקפיד להגיע לכל ארועי העמותה ובית הספר. וגם הזדרז לתרום מכספו למטרות שונות.

כשקיימנו את מפגש אנשי הטרפדות הזדרז להפקיד את דמי המפגש. ממנו למדתי שאורחי כבוד יקבלו כבוד ובשביל ההוצאות יוזמנו לשלם. קשה לי מאוד בלכתו זכרו תמיד איתי

רשם: חברו, מפקדו, ופקודו תא"ל דימ' אלי רהב