

לעד יפסע ולא יגיע

יאיר פלד ומסעות האופניים של סיירת הצנחנים

סרן יאיר פלד ז"ל, מפקד סיירת צנחנים נרצח ב־7 בספטמבר 1959, על ידי בדואים בנחל סרפד. כמפקד סיירת צנחנים הכניס את האופניים ככלי מבצעי לסיירת, ואף תרגל יחד עם חייליו צניחה עם אופניים! כל זאת בימים רחוקים שבהם איש לא חלם על אופני הרים, הילוכים ובולמי זעזועים | חזי יצחק

בימים אלו כאשר הגבול עם סיני שוב מתחמם והכבישים לאורכו נסגרים לתנועת אזרחים, מה שנכתב על הגבול הזה לפני חמישים שנה הופך להיות שוב אקטואלי. במסגרת זו כדאי להעלות שוב את סיפורו המיוחד של יאיר פלד ואת הקשר המיוחד שלו עם האופניים באמצעות ציטוטים מתוך הספר "דרך יאיר" שכתב יוסף ארגמן ומתוך דברים שאמר אחיו הצעיר של יאיר, יודק'ה פלד, ליד האנדרטה בנחל סרפד, במהלך טיול אופניים באזור בשנת 1999.

כך סיפר יודק'ה פלד, שהיה מג"ד גדוד 51 של חטיבת גולני והוביל את הגדוד בקרב על החרמון במלחמת יום הכיפורים:

"לפני ארבעה שבועות בדיוק, אתם יכולים לבדוק זאת על פי התאריך העברי, ב"ד בתשרי, ציינו ארבעים שנה להירצחו של חי יאיר. ממש לכאן, אל המקום הזה, הלכנו המשפחה וחברים מכביש הגבול המערבי, דרך בור חורשה ובור סרפד. בחלק מהבורות האלה תמיד אפשר למצוא מים – אמת שגם הבדואים יודעים. כאשר הגענו לבורות מצאנו דלי עם חבל שבאמצעותו אפשר היה לשאוב מים ולמלא את הבקבוקים. לאחר שמילאנו מים בבור סרפד המשכנו ברגל והגענו לכאן לפנות ערב. כאן חיכו לנו חברים נוספים מיגור, חברים ששירתו תחת יאיר בסיירת, וחברים אחרים שהכירו את יאיר בתקופות שונות בחייו. התאספו כאן כ־120 אנשים, ועברו רי ועבור המשפחה היה זה אירוע מאוד מרגש. עשרים ושתיים שנה, מ־1970 ועד 1992, שירתתי בצבא. בזמן השירות יצא לי לעבור כאן מספר פעמים. ב־1982 נטענו עצים בשטח המעובד, סמוך לטראסות הנבטיות. מהנטיעות ההם נקלטו באדמה שני רתמים. אולם, עד לאותו

אירוע, מעולם לא התאספה כאן כל המשפחה והאירוע הזה היה מיוחד ויוצא דופן. בית של ארבעים שנה היה יוצא דופן.

יאיר לא היה איש צבא. השירות באותם ימים היה שנתיים וחצי, ובמהלכו נשלח לעשות קורס קצינים. מכיוון שחסרו מדריכים בקורס, מינו אותו לאחר שבוע לחניך-מדריך. עם סיום הקורס חזר למשק. אך כעבור זמן קצר פנה אליו מח"ט הצנחנים, מנחם אבירם, והציע לו להיות מפקד הסיירת. סמח"ט הצנחנים באותם ימים היה מוטה גור, שהיה המפקד של יאיר בקורס מפקדי הסיירת היה כנראה של מוטה.

יאיר התאפיין במחשבה מאוד חופשית. אחרת לגמרי מהמסגרות שמאפיינות את הצבא כיום.

אני השתחררתי לאחר ששירתתי כמפקד אוגדה סדירה וכמפקד בית הספר לפיקוד ומטה. כל השנים האלה בתפקידי הפיקוד, וגם הערב פה ליד המצבה, עוברים בראשי זכרונות על הדברים שיאיר חשב ויזם בזמנו. הפריע לו שלעין גדי ניתן היה להגיע רק בדרך אחת ויחידה: דרך סדום, שאותה אפשר היה לנתק בקלות. מהמחשבה עבר למעשה ויצא עם הסיירת לפרוץ דרך נוספת לים המלח. לאחר יום וחצי של סיורים בשטח הם אתרו אפשרות להוריד ג'יפ ונ"מ ממישור עמיעז לים המלח. אחר כך השקיע עם אנשי הסיירת עוד שלשה ימי עבודה והכשירו את הדרך החדשה הזו למעבר של ג'יפים (כיום המעלה הזה נקרא על שמו, מעלה יאיר). לאחר העבודה הראשונית של יאיר צה"ל שיפר את המעלה והפך אותו לפשוט יותר למעבר. דרך נוספת פרץ והכשיר באילת. באותם ימים היה חשש שהמצרים בסיני יחברו עם הירדנים בערבה וינתקו את אילת. יאיר הצייע לגייס מתנדבים מהקיבוצים תנועות הנוער ולהכשיר דרך נוספת לאילת. מח"ט הצנחנים חשב שזה שיגעון מוחלט, לא אישר. יאיר לא ויתר והלך לאפרים יפה, שהיה אלוף פיקוד הדרום. יפה אמר בסדר. "מה אתה צריך?"

"משאית הוביל את הנערים וקצת חומר נפץ ורשתות כדי לשים על הדרכים לשיפור העבירות", ענה יאיר.



(משפחת פלד)

"קבלת", השיב יפה.

יאיר אסף כששים נערים ויחד עם חיילי הסיירת במשך שלושה ימים, פרצו דרך חדשה לאילת לאורך הגבול עם סיני. התוואי המקורי של הדרך הזאת עוד קיים, ואפשר לנסוע בו. נותרו שני בעייתיים שיאיר תכנן לפתור: אחד באזור הר שגיא והשני באזור הר חורשה. את הדרך בהר שגיא פרצו חברי התנועות הקיבוציות יחד עם חיילי הסיירת בחנוכה תש"כ (1960).

יאיר נהרג כמו שכתוב בשלט ב־7 לספטמבר 1959. היה זה במהלך תרגיל ניווט זוגות של סיירת הצנחנים. הם יצאו מהמישור והלכו לכיוון באר חפיר, הנמאת במרחק של 12 קילומטר מכאן, מעבר להר חמרן. הוא נראה בחיים לאחרונה ליד בורות סרפד, על ידי אחת החוליות. הם ראו אותו מדבר עם שני בדואים. חברי החוליה לא ניגשו אליו משום שלא רצו שישאל אותם שאלות בידיעת הארץ או שאלות הקשורות לניווט.

לאחר שנפרד מהבדואים הלך, לדעתי, על התוואי הקצר ביותר לבאר חפיר, בשביל שעובר מאחורי האגוד רטה הזו. שני הבדואים, אחד מהם חייל מגויס של המורדיעין המצרי, עקבו אחריו. יתכן שהוא אף אמר להם לאן מועדות פניו. באותם ימים לא הייתה כאן גדר גבול וגם לא עמדות או סיורים של צה"ל. אחת הסיבות שניווטים ואמונים אחרים של הסיירת התקיימו באזור הזה הייתה

"יקרו ודאי עוד התנגשויות בצפון הארץ ובמרכז, ובכל זאת אנו חשים שהמאבק יהיה על הנגב, על אותו חבל ארץ מרוחק, חסר כל מים ובלתי מיושב. יש מי שנרתע מכל אלה, אבל אנחנו, האומנם נותר על כך שנכיר היטב את הנגב? והנה, בגלל בעיות חום ומים כאילו מוציאים את הנגב ממפת הטיולים. הרי מי שמכיר את הגבים בנגב יכול לצאת אפילו בלי מימייה. טיול האופניים הוא הדרך הטובה ביותר להכיר את הארץ. באוטו נוסעים וחולפים מהר מדי, אילו באופניים בחברותא גדולה, הטיול הוא גם מהנה וגם מועיל".

סרן יאיר פלד (יוסף ארגמן, "דרך יאיר", 1982).

להראות שצה"ל בכל זאת מסתובב בשטח.

אזרחים כלל לא הגיעו לכאן. שני הבדואים ירדו מהרכס בגיא שאנו רואים במרחק חצי ק"מ מכאן, ארבו לו וירו בו כאשר עבר לידם. הכדור הראשון פגע בראשו והוא נפל. הבדואים התקדמו לעברו וירו שוב. הכדור השני פגע לו בחזה. הבדואים ריקנו לתוכו את המחסנית. נית. מהסימנים שנותרו בשטח הוברר שיאיר נאבק בהם והשיב באש לפני שנפל ומת.

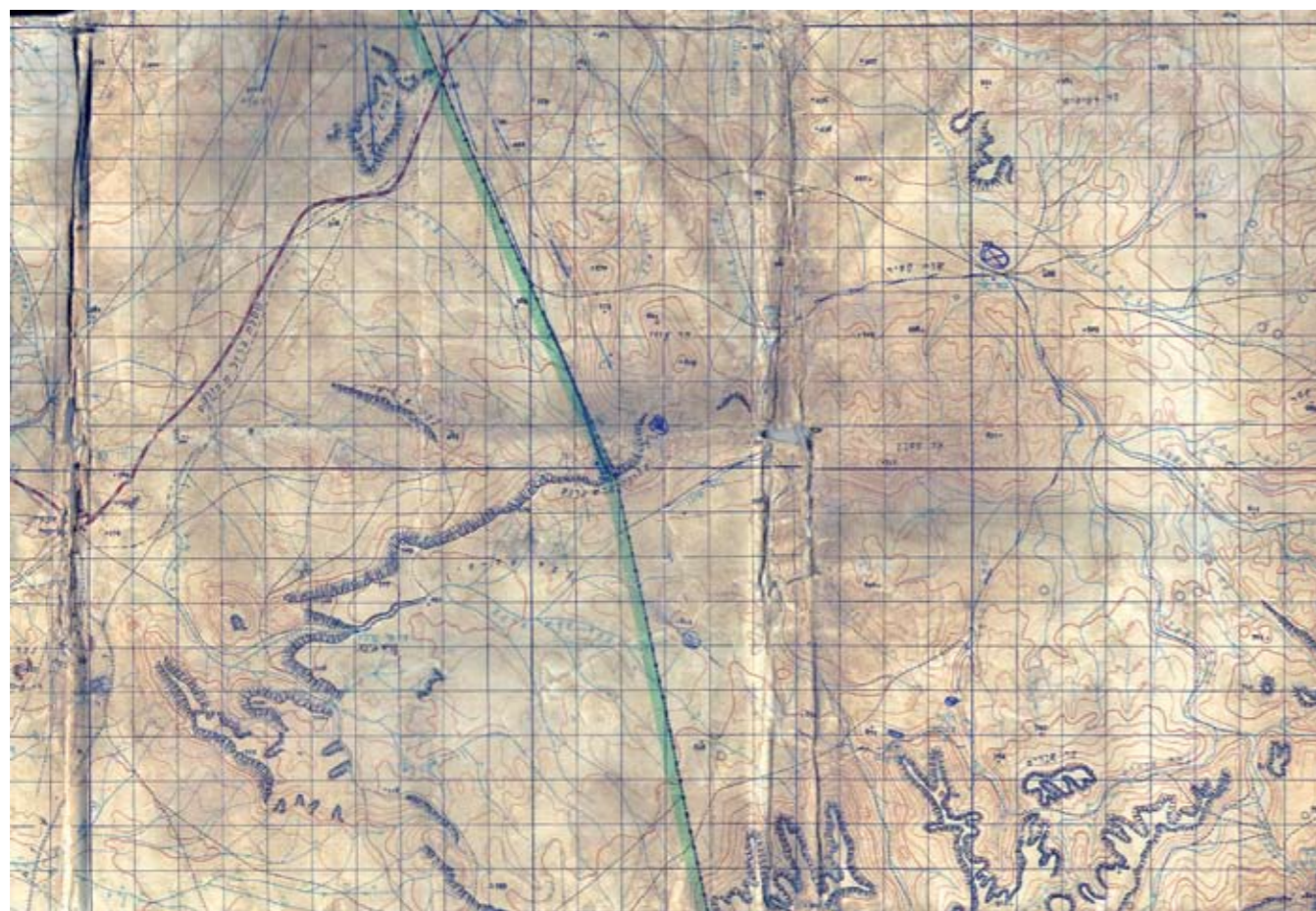
הבדואים לקחו את העוזי, את שעונו ונעליו. בשעה חמש וחצי אחר הצהריים הודיעו לסמ"פ של סיירת הצנחנים, שהיה גם הוא מקיבוץ יגור, ושהה באותו זמן בתרגיל בצפון, שיאיר לא הגיע לנקודת המפגש של הניווט. הסמ"פ הורה לחוליות לצאת ולחפש את יאיר. הגופה נמצאה למחרת בבוקר על ידי רב הסמל הפלוגתי של הסיירת.

את האנדרטה הקים אבא לפני ארבעים שנה. הוא בחר במקום הזה בגלל הסלע הגדול עם האבן האדור מה. לפני 17 שנים החלפנו את לוח השיש המקורי בלוח חדש, לאחר שבדואים שברו את הלוח המקורי.

שתי דרכים במדבר נקראות על שמו של יאיר. האחת מעלה יאיר במדבר יהודה והשנייה דרך יאיר לאורך כביש הגבול המערבי.

סיפור האופניים הוא דוגמה נוספת למקוריות המחשבה של יאיר. באחד מהתרגילים החליט יאיר להצניח במישור זוגות של אופניים יחד עם חיילי הסיירת. איש לא ידע כיצד מצניחים אופניים וכולם התפרקו בעת שנחתו על האדמה. חיילי הסיירת פרצו בצחוק גדול, אולם לאחר שעתיים התייצבה במישור משאית עם ארבעים זוגות אופניים שיאיר הכין מראש, למקרה שאכן תתרחש תקלה בהצנחה. הסיירת הגיעה עד מהרה ליעד במצפה רמון, ברכיבה על אופניים.

עבור יאיר קצב הרכיבה באופניים היה הקצב



למעלה: מפת הניווט של יאיר פלד במסעו האחרון
בעמוד ממול: המצבה במקום נפילתו של יאיר פלד בנחל סרפד

זו בלוח הזמנים מעוררת התפעלות, כי ליאיר אין עדיין ניסיון של נסיעה בדרכי עפר. מסעות שבאו לאחר מכן מוכיחים כי רעיון האופניים הוא בר ביצוע ואף למעלה מזאת. באחת הנסיעות עושים 700 ק"מ על גבי אופניים תוך 10 ימים.

הדרך הטובה ביותר להנציח את זכרו של יאיר היא באצעות טיול או מסע אופניים ברחבי ארץ הנגב שאותה כל כך אהב. תמיד כדאי להיזכר שמאחורי צי-נורות האלומיניום, השרשת, גלגלי השיניים נמצא רוחו של האדם, שאינה תלויה במספר ההילוכים, בטיב הבר-למים ובקוטר הגלגלים. כמו כן, כדאי להיזכר שלא אנו המצאנו את הגלגל. ■

מאופניו לפני השיטה, מעלה את האופניים על כתפיו, עובר את איזור העץ וממשיך לרכב. בהתחלה חייכנו, אלא שעד מהרה עמדנו על יעילות הפיתרון הפשוט וחקינו אותו (לא היו אז צמיגי טיובלס ולא פנימיות עם "חומר").

מתחילות סדרות וסידורים כשהאופניים משולבים בתוכנית האימונים. הטירונים המגיעים באותו חודש לסיירת, נדהמים כאשר בתוך רשימת השיעורים אותם יעברו, הם מוצאים את הסעיף: הכרת האופניים. תוך כדי אימונים, מתכננים את צורת הלחימה מעל גבי המור שב, לומדים לזרוק רימונים תוך כדי נסיעה ולירות מן המותן. שאיפתו הכללית של יאיר, להכשיר רכב בערבה ללא קשר עם הבסיס. מגמתו: לאפשר חיים בקומנדקאר או בג'יפ ללא תלות, כשהאופניים משמשים כלי רכב קל, שאינו נזקק לתדלוק ותחזוקה ואפשר גם לגרור אותו על ידי הקומנדקאר. המסע הגדול לאילת, משולב בקטעי נסיעה באופניים. ביום השלישי למסע, מתרכזים כולם במישר ומקבלים הצנחת אופניים. הדרך לאילת אור-כת יום וחצי בדיוק, כפי שתכנן יאיר. עמידה מדויקת

מידע נוסף על יאיר פלד ומסלולי אופניים לאנדרטה לזכרו בנחל סרפד, לאורך דרך הפטרולים ולמעלה יאיר במדבר יהודה אפשר למצוא בקישור:
http://www.boker.org.il/meida/negev/desert_biking/n/yairpeled.htm?nojump

כתב. "במחצית המקרים יצאו בניגוד להחלטות מוסדות ביה"ס בקבוצות קטנות של 4-5 נערים, ללא נשק, בלי ליווי ובלי מדריך בוגר. טיולים אלו הרחיקו לג' בול הצפון, לדרום ולירושלים. נרכש ניסיון רב בטיולים האלה. דומה שמעולם לא הובלטה העזרה ההדדית בין בנים לבנות כבטיולים האלה. ויזכר לטוב אותו מפעל השוויון של חברת הילדים - מחסן האופניים, שבזכות שמירתו וטיפולו באופניים הגענו לכך, ששליש מהזוגות עליהם נסעו, באו ממנו וחזרו אליו, מוכנות לטיולים הבאים".

אופניים בסיירת צנחנים

השיגעון של יאיר לאופניים המשיך גם לסיירת צנחנים, אופניים שבאותם הימים היו כמובן אופני הברזל הפשוטים של הקיבוץ, ללא הילוכים וללא בולמי זעזועים.

וכך כותב יוסף ארגמן בספרו "דרך יאיר":
באחד הימים הטיל יאיר באופן בלתי צפוי לחלוטין "פצצה" מקורית. בשיחה עם הסגל הציע להכניס את האופניים, כרכב קרבי, לשימוש אנשי הסיירת. אלמלא הכירו את שיגעונותיו של המ"פ עשויה הצעה זו להפוך לפצצת צחוק, אלא שיאיר היה רציני לחלוטין ותמך את הצעתו בטיעונים הגיוניים. האופניים, אמר, שקטים, מהירים וקלים להצנחה. ניתן לעבור בהם מרחקים ארוכים מבלי להתגלות. הם דורשים טיפול מועט ויש שטחים נרחבים בארץ, במיוחד החמאדות, שניתן לעבור באופניים. קשה להניח שמישהו אחר היה מצליח לש-כנע את המח"ט, מנחם אבירם, להסכים לניסוי האופניים, אך יאיר עשה זאת כפי ששכנע גם בפרויקטים אחרים. שבת אחת הביא ארבעה זוגות אופניים בנסיעת ניסיון מיגור, ושעה שהכול עדיין מגחכים, נחתו לפתע ביחידה 40 זוגות אופניים, שנרכשו עבור צה"ל באמת-לות שונות. בחטיבה שמעו על האופניים וצחקו. אמרו, שזה משחק ושעוד מעט תיסע הסיירת כולה על קור-קינטים. אלא שיאיר כבר היה "שרוף" לרעיון.

מספר אחד מחייליו: "התחילה תקופה של מסעות אופניים, לימוד והסתגלות לרכב החדש. יאיר לא נתן פקודות, אלא פשוט לקח זוג אופניים ורכב עליו. רכיבה על אופניים באזור הנגב, מצריכה ניסיון רב. ללא ניסיון צפוי הרוכב למכשולים רבים, ההופכים את הנסיעה לבלתי אפשרית ממש. יאיר נתן לנו להיפגש עם המ"כשולים כשהוא נוסע מאחור, אינו ממהר ואינו מפגר. מעולם לא התריע במילים ובדיבורים, אלא תמיד במ-עשה מופת אישי.

אחת הבעיות הרציניות במסעות האופניים הייתה תקרים בוואדיות. הסיבה לכך נעוצה בשיטה הסוככנית. עץ זה מפזר מסביבו קוצים שהיו מפנצ'רים גלגלים על ימין ועל שמאל. משעמד על עובדה זו, היה יורד

האידיאלי המאפשר לרוכב לקלוט את פרטי הנוף בדרך. "רבות הדרכים שנסללו בארץ ולמעשה אפשר להגיע לכל מקום", אמר. "העושה זאת במכונית יוצא מפסיד, כאשר הנסיעה המהירה וצורת הישיבה מביאה רק לה-צצה חטופה בנוף. לעומת זאת קצב הנסיעה באופניים ותנאי הנסיעה בכללם מביאים בהכרח להסתכלות והת-בוננות בפרטי הדברים".

יאיר התחיל לארגן מסעות אופניים של בני נוער בר-חבי הארץ. המסע המאורגן הראשון היה ב-1956, מי-גור לעין גדי - 350 קילומטרים, 7 ימים. רבים התנגדו למסע. "סתם שגעון", "הרפתקנות", "חוסר אחריות", "האופניים לא יחזיקו מעמד", "לנסוע במדבר בקיץ ובאופניים?", "במצב בטחוני כיום אין לצאת", היו בין עשרות ההתנגדויות שהציבו חברי הקיבוץ. אבל המסע יצא, והצליח.

לאחר המסע הראשון אירגן יאיר "קומונה של אופניים" שבה הוא השאיל לבני הנוער אופניים לטיולים. "במשך ששת השנים האחרונות יצאו מדי שנה בשנה טיולי אופניים פרטיזניים של בני כיתות ההמשך", הוא





סינגל עזוז ובור הסבחה

זהו סינגל רכיבה נהדר ובור מים נאה בדרך. חלק מהרכיבה היא לאורך דרך הפטרולים הישנה, על שם סרן יאיר פלד. בימים אלו חובה לקבל אישור מהגמ"ר החטיבה ליציאה לסינגל הזה, וגם אישור לרדת אל בור הסבחה. זהו אזור מדברי ויש להצטייד במים לכל הדרך (אין לסמוך על המים בבור הסבחה או בורות אחרים בדרך). בסתיו ובחורף יש להיזהר משטפונות בנחלים

נקודת התחלה וסיום: עזוז אורך המסלול: 28 ק"מ זמן: 6 שעות
דרגת קושי: בינוני. המסלול כולל קטעי רכיבה טכניים. עונה מומלצת: כל השנה למעט הקיץ
מפות: מפת סימון שבילים, חולות ורמת נגב מס' 16. סינגל עזוז במפת שבילי האופניים של "שביל נט" תיאום צה"ל: הגמ"ר חטיבה: 08-9115637 (אין לצאת לטיול ללא תיאום עם צה"ל).

תיאור המסלול:

עזוז ממוקמת על גבעה מעל חורשת בארותיים. זהו יישוב קטן המונה 15 משפחות בסך הכול, שהוקם על שרידי היאחזות הנחל הנטושה, שהקומה כאן בש-1956, ערב היציאה למבצע סיני. מתחת לגבעת היישוב נטו עה חורשת בארותיים הנאה, שניטעה במלחמת הער לם הראשונה, על ידי מורי ותלמידי מקווה ישראל שגוייסו לצבא התורכי וביצעו נטיעות לאורך תוואי הרכבת התורכית מבאר שבע לקצימה. היו אלה הימים של תחילת מלחמת העולם הראשונה והתורכים בסיוע יועצים גרמניים תכננו מתקפה על הבריטים בתעלת סואץ. מסילת ברזל מבאר שבע לבארותיים ומשם לקצימה שבסיני נסללה לצורך המתקפה הזאת (שלמרות שלא הצליחה היכתה את הבריטים בתעלת סואץ בת דהמה עקב היוזמה והתעוזה של הצבא התורכי). שתי הבארות של בארותיים, כיום באר משה ובאר אהרון, שימשו כנקודת מים עבור קטרי הקיטור, ומגדל המים ובנייני התחנה עדיין עומדים מסביב לחורשה. בשנות השישים והשבעים שימשה החורשה כאחד המשמרים שהוקמו בנגב. במקום ישבו חיילי גדוד 300 שרוב חייליו היו דרוזים. במשמר נבנתה בריכת שחייה נאה, על בסיס המים בבארות, ששם היו משתכשכים להנאתם לא רק

חיילי המשמר אלא גם כל הסיורים הצבאיים בנגב המ ערבי שאיך שהוא התנקזו דרכיהם לכאן. ברבות הימים נהרסה הבריכה על ידי מתכנני החורשה החדשה. למרות שבריכת הפלא המדברים כבר אינה קיימת בעזוז יש כמה אתרי תיירות אחרים שאנחנו ממליצים בחום להשתמש בהם בכדי לתרום לכלכלת האזור – שלא לדבר על ההנאה הצרופה של שהייה במקום היפה זה. קפה עזוז, של אייל ופגי טובול-אסרף הוא אחד מהם (054-4226330), הצימרבוס של אייל ואביגיל הירשפלד – שלושה אוטובוסים אשר הפכו לחדרי אירוח (-052 5292715) הוא אחר, ספא צימר עזוז, שלא אפי ואיתי רם, הניצב במדרון שמעל נחל בארותיים גם הוא בר שימה ויש עוד כמה וכמה. יש לעזוז קסם מיוחד בקצה המרחבים הגדולים של מערב הנגב. מסביב לעזוז פזר רים שרידי חקלאות קדומה, כמו גם שרידי הניסיונות החקלאיים של הנח"לאים שישבו כאן וחקלאים נוספים מאז. מרחבי המקום מפתים. יש חורפים שהסבחות הגדולות מסביב לעזוז מתמלאים צמחייה לאחר הגשם, לעומתם יש חורפים שחונים ביותר. תנאי מדבר כבר אמרנו. שרידי התיישבות האדמה באזור הזה מפוזרים בערוצי הנחלים וגבעות מסביב לעזוז בואכה ההר הגי בזה של מערב הנגב. מבנים עתיקים – חוות ואפילו כפרים שלמים של חקלאים קדומים (כאשר אקלים האזור היה בעל משקעים גדולים יותר) וגלי טומולי ששימשו לקבורה יחד עם אתרי פולחן מתקופות שחר נות יותר, כאשר נוודי המדבר שוטטו באזורים האלה (יציאת מצרים כבר אמרנו?).

סינגל האופניים בעקבות בני ישראל המחכים להיכנס לארץ המובטחת, מתחיל בחורשת בארותיים. הוא ומ סומן בשילוט ייחודי: שלטי ברזל של גמל על גלגלים. השביל יוצא מכביש הגישה לחורשה מעזוז, ועושה את דרכו לכיוון המישור רחב הידיים של מלחת נחל בארותיים. משם הוא מטפס במתינות לעבר גבעת שיריונים, שאותה הוא עוקף ממערב. מול גבעת שיריונים תצפית נאה אל מישורי הסבחה, למקום שבו נערך קרב הסבחה, ואל המישורים הרחבים של צפון סיני בואכה קצימה. בחורף, לאחר הגשמים, הופכים האזורים האלה לשדות מעובדים.

לאחר כשמונה קילומטרים מתחבר השביל לדרך הפטרולים הישנה, הקרויה על שם יאיר פלד. מימין, על גבעת חרת הגבוהה נמצא מוצב צה"ל. בערוץ המתחיל ליד דרך העלייה למוצב ממתין לנו בור הסבחה:



תמונות חזי יצחק

בור מים גדול שלאחר שיורדים בסולם הברזל הקבוע בו מגלים בריכת מים באמצע מדבר. את האופניים מור מלץ להשאיר על דרך הפטרולים הישנה (הדרך אל הבור חסומה באבנים גדולות), ולרדת ברגל בשביל ברור הנ משך כחצי קילומטר, עד לבור. הבור מכוסה בכיסוי פח שאפשר להזיז. אורך הבריכה בתוך הבור כארבעה מטרים והמים בתוכה עמוקים (בגלל קרבת הבור לגדר המערכת יש לבקש אישור מיוחד בזמן התיאום הצבאי על מנת לגשת אליו). הבור, כנראה נבטי, מנקז שטח אליו שטח לא גדול, אולם בכל זאת הוא מצליח לשמור על מימיו לאורך כל השנה. כנראה שהבור שימש את החקלאים הקדומים שעבדו את החלקות בסבחה. בחורף 2012, לאחר גשמים חזקים שירדו במערב הנגב, הבור התמלא במים. מצב המים בבור בקיץ 2013 לא ברור. בכל מקרה הסולם והחבל לבור כבר מאוד רעועים ויש להביא חבל לירידה לבור ולהצטייד בפנסים (יש לרדת אל הבור במ שנה זהירות עקב מצבו הרעוע של הסולם).

מהבור חוזרים לדרך הפטרולים הישנה (המסומנת בסיומן שבילים אדום) וממשיכים לרכב עליה דרומה. הדרך מטפסת לאורך השלוחה שממערב לעמק שח

רון, שבו עוברת גדר המערכת, ומגיעה לגבעת כדר, גבעה גבוהה על השלוחה שבה מטפסת דרך הפטרולים הישנה. כאן מסלול הסינגל עוזב את דרך הפטרולים הישנה יורד לערוץ קטן היורד מערבה, חוצה את ערוץ נחל עזוז עולה במדרון ודרך הגבעות אל אפיק נחל חורשה. זהו קטע רכיבה טכני נהדר. באפיק נחל חורשה צומח עץ אשל אדיר מימדים, מקום מתאים ביותר למנוחת צהריים מוצלת. מכאן מסלול הסינגל משיך מעט באפיק נחל חורשה ואחר כך חותך דרך הגבעות בכיוון צפון-מערב, חזרה לאפיק נחל עזוז. אנו ביצענו סטייה מן השביל כדי לבדוק את הגבעה שמסומנת במפת סימון השבילים כהר הקדוש. חצינו את אפיק נחל חורשה והמשכנו צפונה בדרך המסומנת בכחול כקילומטר ק"מ עד שהגענו להר מעשה גבעה שטוחה מוקפת בגדר אבנים בגובה של כ-70 ס"מ. גדר האבנים יוצרת מתחם שייתכן ושימש לפולחן. מראש הגבעה תצפית לעבר נחל ניצנה ועזוז. חזרנו מכאן לשביל הסינגל שיורד לאורך אפיק נחל עזוז, דרך שרידי טראסות ושטחי עיבוד חזרה לעזוז. ■