

כמו כל אחד מהמטסים שחוינו בעבר, גם זה למקדוניה החל מספר חודשים לפני היציאה לדרך. מנהל המטס היה שי פופר, מנהל האירועים של האגודה, וכמו בשנה שעברה, העזר כנגדו - דוד קומפורטי, דובר הבולגרית, שדי דומה ליגוסלבית) אנחנו בוודאי לא שמנו לבנו להבדלים. שי לקח על עצמו את הארגון האווירי, והשאיר לדוד את הטיפול בכל סידורי הקרקע. זה המקום להסיר שוב את הכובע בפני השניים הנפלאים הללו שבזכותם ממשיכה המסורת, והמטס יצא לדרך.

אני אומנם מתמקד בחלק המקדוני של המטס, אבל חשוב להזכיר שסופו היה בקוואלה היוונית, שם נערך אירוע אווירי של היוונים. אנחנו, יוסי רייכמן ואני – איציק מה-יפית, נאלצנו לחזור ארצה בתום שבוע עקב מגבלות של ביקורת שבועית למטוס. על החוויות בקוואלה, אני מניח שיספרו אחרים.

למקדוניה יצאו והגיעו ארבעה מטוסים ועל סיפונם עשרה גברים ושלוש נשים) לצערי רק בנות זוג ולא אף אחת מטייסות האגודה, קבוצה נהדרת שחלקה נפגשת מדי שנה במטס זה או אחר, ויוצרת את האווירה החברית המיוחדת למסעות שלנו. לא כל המטוסים יצאו במועד אחד, חלקם יצאו בשבת וחלקם ביום ראשון. כאן המקום להדגיש, כמו בפעמים הקודמות, שכל הכתוב בהמשך הינו סובייקטיבי ומקורו בנקודות המבט שלי בלבד, כפי שראיתי אני במהלך הימים. יסלחו לי אלה שלא יזכרו כאן או אלה שיטענו לאי דיוקים כאלו ואחרים. דבר נוסף שהחלטתי לפני היציאה לדרך, לאור ניסיוני במטסים של השנים הקודמות, הייתה שאיני מתעצבן ולוקח כל דבר בקלות, החלטה שבהחלט סייעה לי, כפי שתראו בהמשך.

שותפי למסע היה יוסי רייכמן, בעל ניסיון קודם במטסי חו"ל. החוויה שלנו בטיסה משותפת לחו"ל החלה לראשונה במטס שנה שעברה לבולגריה, ובהחלט הייתה זו חוויה לטוס איתו גם השנה. יוסי, כהרגלו, לקח על עצמו את הכנת תכנוני הטיסה, דפיות וטבלאות הברך.

המטוס המיועד לנו לטיסה זו היה CWK, אולם כיוון שהוחלף לו מנוע זמן קצר לפני היציאה, המטוס לא הספיק לצבור מספיק שעות לצורך טיסה מעל הים, וחבל. מטוס זה מצוייד בטייס אוטומטי שמוריד, בצורה ניכרת, את עומס העבודה בתא בעת הטיסה. הדבר הורגש מאד במטוס בו יצאנו – CEU) ידיד ותיק ממטס האגודה לקטאניה – סיציליה ותורכיה, שאינו כולל אמצעי זה.

חברי הקבוצה במקדוניה הייתה כדלהלן:

- 4X-CIG עם שי פופר, אודי חרסונסקי, חיים ובנות זוגם, ודוד קומפורטי.
- 4X-AMV עם ישראל פיינגולד ופנחס שחר) הדרומיים שבחבורה).
- 4X-CWH עם עופר דגן ואיציק לחובר.
- 4X-CEU עם יוסי רייכמן ואני – איציק מה-יפית.

**יום שבת, 2022.2.22** – שמונה בבוקר, עם ישראל עדיין ישן. אלה שלא, כבר צועדים במרץ בבגדי ספורט לעבר פארק רעננה או לבושים בבגדי שבת וצועדים לבית הכנסת. אני מביט בדאגה לאופק בכיוון מערב. השמיים נקיים מעננים ומאובך, אפשר לנשום לרווחה. יוסי וברכה, רעייתו, אוספים אותי מביתי לשדה בהרצליה. נאלצנו להמתין קצת לפתיחת המשרד, אולם עם קבלת הציוד וההתארגנות יצאנו לחיפה לביקורת דרכונים והשלמת דלק ומשם לרודוס, שם נעשה את הלילה הראשון בדרך.

יוסי מאחורי ההגאים, אני לימינו. שנינו מצויידים בדפיות הנדרשות ובמפות הנתיבים. בחיפה עטינו על עצמנו את חליפת הציפה הצהובה, אותה אנחנו מקפידים ללבוש בכל טיסה מעל הים. עשינו דרך זו מספר פעמים. בסך הכול זו טיסה ארוכה מעל לים ודי חדגונית. יוסי מטפס לגובה 0066 רגל. רק הנחיות הבקרים מקפריסין, ואחר כך מיוון, שוברים את הדממה האלחוטית. מטוסי אל-על אינם טסים בשבת. בעוד יוסי מתפעל את המטוס, מכשירי הקשר ושומר על הנתיב) אין טייס אוטומטי כפי שהזכרתי למעלה, אני שולף את התשבץ של שבת וממלא אותו.

השמיים בהירים אבל פס אובך מסתיר את האופק, את המקום בו הים והשמיים אמורים להיפגש. הים למטה כחול גם הוא ורגוע. פה ושם ספינה בודדת חוצה נתיבי תובלה ימיים. כמעט ואמרתי טיסה שקטה ורגילה. אבל, לפתע, בשלב מסוים מודיע בקר ניקוסיה שאינו קולט אותנו על המכ"ם. לא יוסיולא אני ייחסנו לכך חשיבות מיוחדת. זה קורה לפעמים וחולף, והכל חוזר לשגרה. לאחר מספר דקותהבקר חוזר שוב על הודעתו והפעם מוסיף שעליו לבדוק עם בקרת רודוס באם יאותו לקבל

אותנוללא הטרנספונדר<sup>1</sup>. הפעם לקחנו את הנושא ברצינות. הראש מתחיל לחפש את החלופה המתאימה. האם חוזרים ארצה? האם נוחתים בפאפוס ומחפשים טכנאי? האם... האם...??? תוך כדי, אנחנו מזהים שנורית הטרנספונדר אינה מהבהבת. אכן המכשיר פסק מלשדר. אני משחק עם מתגי המכשיר, מכבה ומדליק. כלום, נאדה, המנורה מסרבת להבהב. נשאר שתי אפשרויות, או שהמכשיר שבק חיים לכל חי, או שהמגעים בצידו האחורי אינם מחוברים כנדרש. אני משחק עם המכשיר בתוך לוח המכשירים ולאחר מספר טלטלות ונסיונות ששיפרו את המגעים, הפלא ופלא, הנורית מהבהבת שוב.

ליתר ביטחון אני תוקע ברווח בין המכשיר ללוח המכשירים פיסה מעטיפת החטיף שאכלנו זמן קצר לפני כן. ואכן, תוך דקה או שתיים עולה בקר לרנקה על הערוץ ומודיע שהוא רואה אותנו על המכ"ם. נשמנו לרווחה. יתרת הטיסה עברה ללא אירועים למעט השלמת התשפץ.

מזג האוויר היה לטובתנו לא רק בתחום העננות, או יותר נכון חוסר העננות. גם רוח הגב שנשבה מאחורינו, שלא כרגיל בכיוון זה של הטיסה, סייעה לנו לסיים את הטיסה בזמן קצר יותר, יחסית. מכשיר ה-GPS שלנו זיהה מהירות קרקעית של 026 עד 036 קשר.

לאחר מעט פחות מארבע שעות טיסה, חוף האי נגלה לעינינו ונקודת AFANDU) כפר בשם זה על החוף, נקודת הכניסה לעבר השדה, לפנינו. הפקח נותן לנו אישור כניסה לנחיתה, ויוסי עוקף את הגבעה צפונית לשדה ומתיישר על ציר המסלול לנחיתה. בשדה תנועה של מטוסי נוסעים. מטוסים ממריאים, מטוסים נוחתים, מטוסים מסיעים על הקרקע, הקיץ ברודוס אכן החל. אנחנו מסיעים ביניהם לעמדת החנייה של מטוסי התעופה הכללית. נציג Swissport) חברת הטיפול - Handling ( מגיע אלינו מייד ואחריו לאחר כמה דקות, איזו הפתעה, מיכלית התדלוק. מניסיונו הרב בשדה זה, ציפנו להמתין זמן רב למיכלית התדלוק, במיוחד בימים אלו של עומס בשדה. אולם הפעם הופתענו לטובה, ומקץ כחצי שעה ההתארגנות שלאחר הנחיתה הושלמה. נשארה עוד בעיה אחת לפתור, שלטונות הנמל לא אישרו לנו חניית לילה, למרות כל התיאומים המוקדמים של יוסי. יוסי נוסע עם נציג חברת הטיפול למשרדי הנמל ושם משכנע את שלטונות השדה שהכל תואם ואושר מראש. נראה שמישהו התרצה שם והנציג חזר עם אישור לחניית לילה. יצאנו לטרמינל לביקורת דרכונים, שכירת רכב ומשם לחפש מלון ללילה. סיבוב קטן בעיר ומצאנו מלון על שפת הים. לפי השלטים בעברית שהיו תלויים על לוח המודעות, איננו הישראלים היחידים במלון.

ארוחת ערב בטברנה מקומית סיימה את יומנו הראשון במסע.

**יום ראשון, 22.2.21** – יומנו החל בהשקמה מוקדמת יחסית. התכנון היה להיות בשדה בשעה



שמונה, לסיים את כל הניירת וההכנות הנדרשות ולהמריא בתשע. ואכן, במפתיע, הכל הלך חלק ועשר דקות לפני השעה תשע כבר היינו באוויר בכיוון KOPAR, נקודה על פני הנהר מעל הים. הפעם אני מאחורי ההגאים. לא הייתה עננות, אולם הראות הייתה גרועה ביותר עקב האובך הכבד. למעשה זו הייתה טיסת מכשירים לכל דבר. הנהר עובר מעל מספר איים בדרך לקוואלה – נקודת היעד הבאה שלנו לתדלוק, עיירה על חופו הצפוני של הים האגאי. פה ושם, כשהתקרבו אליהם, בצבצו אותם האיים שבנתיב, חלקם קטנים מאד

וחלקם אינם מיושבים. רעיון טוב למי שרוצה להקים קזינו באמצע הים. בטיסה זו חשתי עד כמה חשוב ומועיל הטייס האוטומטי להורדת עומס הטיסה של הטייס. העיניים היו כל הזמן על האופק המלאכותי, מצפן הג'ירו ומד הגובה – כמו שלמדנו בקורס מכשירים. כל הורדת מבט מאחד ממכשירים אלו מוצא אותנו סוטים מהכיוון.

<sup>1</sup>לאלה שאינם בקיאים, זהו מכשיר המשדר אותות אלקטרומגנטיים הנקלטים על מפת מכ"ם בתחנת בקרה קרקעית ומאפשרים לבקר לעקוב אחרי מיקום המטוס, גובהו ותנועתו.

יצאנו לדרך בגובה של 2066 רגל, אולם עקב רוח אף של כעשרה קשרים קיבלתי אישור וטיפסתילגובה 3066 רגל, דבר ששיפר מעט את המהירות הקרקעית שלנו. הידים עבדו קשה בכדי לשמורכיוון. למעט הצורך לשמור כל הזמן על הכיוון הנכון, לא היו אירועים מיוחדים בטיסה בקטע זה.

עברנו מבקרה לבקרה, מפקח לפקח עד שהגענו לקוואלה לאחר שלוש שעות וארבעים דקות. נחתנו ברוח אף של חמישה עשר קשרים ופנינו לרחבת החנייה. כאן חיכתה לנו ההפתעה השנייה במסע – נציגת Swissport הודיעה לנו שאין בשדה דלק עבורנו. הדלק למשתתפי האירוע בשדה יגיע רק ביום חמישי, יום פתיחת האירוע. יוסי ואני התבוננו זה בזה. כל כך הרבה תיאומים, למה זה לא מפתיע אותנו? היה טוב עד עכשיו? עכשיו נשאלת השאלה - מה עושים? לחזור לאחור אי אפשר. שדה קרוב לתדלוק אין. להמתין בשדה עד יום חמישי? לא בא בחשבון. לא לכאן התכוונו להגיע כיעד סופי. מסרנו לגברת את מספר הטלפון של מארגן התצוגה האווירית בשדה, קולונל פאנוס, שהבטיח לשי שהכל יהיה בסדר, והמתנו לתוצאות. הנציגה, שלדבריה היא מנהלת תחנת הטיפול בשדה זה, ניסתה לעשות ככל יכולתה לסייע לנו. היא לא הצליחה ליצור קשר עם הקולונל ושאלה מה בכוונתנו לעשות. לדבריה אין טעם להמתין ליד המטוס והזמינה אותנו לטרמינל. כשהודענו לה שגם עופר דגן ואיציק לחובר בדרך לשדה, היא הבינה את גודל "הברוך". לא הצלחתי להתגבר על התסריט בו אנו מבלים את הימים הבאים בקוואלה, בניגוד לרצוננו, בעוד ידידנו חוגגים במקדוניה. ההחלטה המוקדמת שלא להתרגז בהחלט סייעה לי להיות רגוע. בכדי לא להעמיד את עופר ולחובר במצבנו, שלחתי להם מסר על בעיית הדלק עם המלצה לחשוב מחדש על הגעה לכאן.



ביקשנו מהגברת לנסות מדי פעם בפעם להתקשר לקולונל ונשארנו ליד המטוס. רוח חזקה מאד נשבה וטלטלה את המטוס מצד לצד בכבדות. אבל הרוח גם ייבשה את זיעתנו ביום חם זה (לפחות שלושים וחמש מעלות). לאחר כרבע שעה חזרה הגברת ובפיה בשורה - הקולונל בדרך לשדה ואחריו מיכלית תדלוק. נרגענו והתיישבנו לנו, יוסי ואני, בשלווה אולימפית בצל הכנף. יצאנו לחופשה, לא? המתנו כשעה נוספת עד שהשיירה עם רכבו האדום של הקולונל ואחריו מיכלית תדלוק

צבאית הגיעו. הקולונל קפץ מהרכב ואץ לעברנו כאילו היינו ידידים ותיקים, ובפיו התנצלויות על

התקלה. גם התדלוק עצמו לא עבר חלק. פיית התדלוק מתאימה למטוסי סילון ולא לפתח התדלוק הצר במטוסנו. אילתור בעזרת משפך פתר גם בעיה זו. חתמנו על הניירת הנדרשת, שלמנו עבור הדלק לפי קבלת התדלוק (ברודוס) לבקשת הקולונל להציגה) והודנו לקולונל על מאמציו האישיים לחלץ אותנו מהמקום ולהמשיך במסע.

יצאנו ליעדנו הסופי, אוחריד שבמקדוניה, בהתאם לתוכנית הטיסה שהוכתבה ליוסי במגדל הפיקוח. יוסי

מאחורי ההגאים. הבקרה המקומית לא ויתרה לנו ואילצה אותנו לחלוף בקרבת סלוניקי, דבר שהאריך קמעה את הדרך. אולם, לאחר מעבר לערוץ גישת סלוניקי, הם אפשרו לנו לפנות ישירות ל - TALAS, נקודת חציית הגבול בין המדינות.



את הדרך עשינו בגובה 0066 רגל, עקב ההרים שעלינו לחצות, כשרוח גב סייעה לנו להשיג מהירות קרקעית של כמאה ועשרים עד מאה ושלושים קשר. שרשרת הרי צפון יוון, ולאחר TALAS שרשרת הרי מקדוניה חלפו תחתינו. הנוף המונוטוני של ים מאופק לאופק התחלף בירוק עז, הרים מיוערים, שדות מעובדים וישובים חקלאיים) הצבע הירוק יוזכר יותר מפעם אחת בהמשך, אות להשפעתו הרבה עלי). פה ושם התקוו להם אגמים בעמקים (בינותלהרים) כמו גם נושא שפע המים). בקרת מקדוניה איפשרה לנו לטוס ישירות לאוחריד. כנראה

שהם לא סובלים מעודף תנועה אווירית באיזור. ה-GPS הצביע על אחריד כעשרים מייל לפנינו, אולםרכסי ההרים הסתירו את העיר וסביבותיה. כחמישה מייל נוספים חלפו ולפתע נגלה לפנינו אגםאחריד ולחופו ביצבצה תחילתו של המסלול. התקדמנו עוד קצת, והמסלול כולו מולנו. יוסי החלבפניה לגישה הסופית למסלול 62. עוד מספר דקות, וגלגלי המטוס לככו את אספלט המסלול. הסענו לרחבת החנייה, שם המתינו כבר שני מטוסים מכוחותינו. שעתיים של טיסה ותם יום הטיסותהשני. עגנו את המטוס, נטלנו את חפצנו ויצאנו לטרמינל, שם המתינו לנו שי ודוד עם נציג מקומי של חברת התיירות שארגנה לנו את הנדרש באחריד. עוד מספר דקות ומצאנו עצמנו בחדר נוח במלון.

מקלחת להתרעננות, וירדנו ללגום בירה על שפת האגם. את היום סיימנו כולנו בארוחת ערב נהדרת במסעדה מקומית.



**יום שני, 22.2.21** – השכמה מוקדמת יחסית ליום בו לא צריכים להגיע למשרד. השעה קצת לאחר שש בבוקר. אני על מרפסת החדר הקטנה המשקיפה אל האגם. השמש שהחלה לזרוח לפני כשעה מאירה באור מסנוור את הבתים הלבנים והקטנים של העיר העתיקה הגולשים ממעלה הגבעה אל שפת האגם. למרגלות הגבעה, ומתחת למרפסת שלנו משתרע לו אגם אחריד. גובה האזור והאגם כשמונה מאות מטר מעל פני הים. המים צלולים ושקטים ורק אדוות קלות ומספר ברבורים מתרוצצים על פני המים. באופק סוגרת שרשרת הרים את עברו השני של האגם. הרים אלו נמצאים כבר בתחום

אלבניה, כך גם חלקו הדרומי מערבי של האגם. ההרים מסביב, ולכל מלוא העין, צבועים בירוק עז שמציירים היערות המכסים אותם. השקט והרוגע מסביב מרוויח את הנשמה.



כיוון שלא הגענו לכאן רק על מנת לנשום את אוויר הפסגות, התארגנו וירדנו לארוחת הבוקר הדשנה שהמתינה לנו למטה. בתשע בדיוק התייצב המיניבוס ויצאנו צפונה לאורך שפת האגם בדרכנו למנזר "קלישטה" המאופיין במערות התבודדות לנזירים במאות הקודמות. אחת המערות חצובה בסלע אי שם למעלה והדרך אליה מובילה במעלה כמה עשרות מדרגות תלולות (חוסר האוויר בריאות מנע ממני לספור את מספרן המדויק). לאחר מאמץ הטיפוס עם הפסקות "צילום" (תירוץ טוב לעצור ולקחת אוויר), הגענו לקיתון קטן חצוב בסלע. לא נראה לי שהייתי רוצה להתבודד שם.

במעלה המדרגות קיבלנו הודעה שעופר דגן ואיציק לחובר נחתו) יצאו יום אחד מאוחר יותר מארץ ולא נאלצו לשוב על עקבותיהם – ותיקי המטסים מבינים במה מדובר). יצאנו לאסוף אותם מהשדה.



נקודה זו חשובה לציון כיוון שכאן מגיע הקרדיט לעופר על הכנתו את הטיול הקרקעי, הסיפורים וההיסטוריה באתרים שביקרנו וההדרכה התיירותית בכל מקום. השדה, כאמור, נמצא גם הוא במרחק מה מהאגם, כך שלאחר שאספנו אותם, המשכנו כולנו יחדיו לצידו הדרומי של האגם. בדרך ליעד הבא הספקנו לשמוע מעופר את הסיפור המוכר של "אין דלק בקוואלה" שגם הם נתקלו בו, ונפלאות הקולונל פאנוס שהציל גם אותם.

הגענו ל"מנזר סנט נחום", שהיה גם רופא והפך לקדוש מקומי. קברו נמצא במנזר. למנזר צמוד בית הארחה לעולים לרגל, מוקף בגנים מטופחים ומרהיבים ועדת

טווסים המסתובבת חופשי כשנוצותיהם פרוסות. המנזר משתלב היטב בנוף הנהדר שסביב.

הדרך אל המנזר עוברת דרך מקורות הנביעה של האגם. יודעי דבר מספרים ששמונים מעיינות נביעה הנובעים כאן והם אלו שמזינים את האגם בזרם מים אדיר. האגם אינו ניזון משום נחל או מקור אחר, רק מנביעה זו. מקורם של מעיינות אלו, לפי אותם מקורות יודעי דבר (עופר דגן, כמובן) הינו אגם "פרספה" הנמצא כמה ק"מ מערבית לאוחריד וגבוה יותר במאתיים מטר. מימיו מחלחלים בהריסונובעים שוב במקום זה. יזמים מקומיים הצליחו לבנות מסעדה באזור הנביעה, על פני המים, ושעצרנו לארוחה קלה. נעים לאכול כשמסביב רק ציוץ ציפורים וקול פכפוך המים. כמה מהחבורה יצאולשיט בסירת משוטים על פני מקורות הנביעה.



לאחר שנחנו וקינחנו בכוס קפה מעורר, יצאנו שוב לדרך. המיניבוס החל לטפס במעלה ההר, דרך "שמורת גליצה", אל עבר אגם פרספה. הכביש עובר בדרך נוף עוצר נשימה. הכביש הצר חותך בתוך יערות עבותים. מדי פעם עוצרים בנקודות תצפית מדהימות בהם הנוף הנשקף למטה נראה כמו תמונת גלויה. ככל שמטפסים גבוה יותר, הנוף מדהים יותר ויותר.

המשך הדרך לאוחריד, לאחר הירידה מההרים, חולף דרך כפרים קטנים, הרבה מטעים ומשבצות של שטחים חקלאיים קטנים המפרנסים את בעליהם. גם כאן הירוק שולט בעיניים.

הגענו למלון. התארגנות בחדרים וירדנו לכוס בירה ופטפוטים רגילים של טייסים חובבים. את הערב סיימנו בארוחה משותפת באחת המסעדות. אני נהייתי מאד מדג השמך על הגריל.



**יום שלישי, 22.2.21** – הבוקר הזה החל בהשכמה פראית מרעשו של מטוס ריסוס. בין השעות חמש וחמש וחצי חלף מעלינו מטוס ריסוס בגובה העצים, בפסי ריסוס מקו המים ואל תוך היבשה. מתברר שזו הדרך של המקומיים למנוע מהתיירים את עקיצות היתושים. כבוד למקומיים על התחשבותם בנו. רק למה כל כך מוקדם? (התשובה ברורה – כי בשעה זו אין רוח). הצלחתי להסתובב לצד שני ולהירדם לעוד שעה. לאחר טראומה זו, כיף היה לצאת שוב למרפסת וליהנות מהאוויר הצונן, לחרוט את תמונת הנוף הנהדרת של שיפולי העיר העתיקה והבתים המוארים הגולשים אל קו המים ואת ההרים המוריקים בצידו השני של האגם. ובתווך נח לו האגם רגוע, שלו ומזמין.



היום, לאחר שסעדנו את ארוחת הבוקר, יצאנו אל תוך מקדוניה כשפנינו לעיירה בשם "ביטולה". המקום הראשון בו עצרנו בעיירה, היה איזור חפירות ארכיאולוגיות שכללו תיאטרון, בית מרחץ ועוד מבנים מהתקופה הרומית. המרשים במקום היה משטח פסיפס ענק, שמור מאד, המתאר מוטיבים נוצריים. כמו כן התיאטרון, שחלקו משוחזר, בו נערכו מלחמות לודרים. את המשך הדרך עשינו למרכז העיר לסיבוב חופשי של כשעה במדרחוב, ובשוק,



להתרענן  
בשתיה קלה  
או קפה.  
כמו אתמול,  
הדרך  
התפתלה לה

בגאיות שבתחתיתם, ולאורך הכביש, פלגים ונחלים שופעי מים. בהמשך הדרך הכביש יורד למישור שכולו שדות ומטעים וכפרים חקלאיים. מרביתם של הכפרים כאילו הוצאו מהסרטים על מזרח אירופה. אותם בתים ישנים, אותן גינות לא מטופחות המקיפות את הבתים, עשן תנורים מסתלסל לומהארובה. פה ושם המיניבוס מתעכב מאחורי טרקטור עמוס בחציר או גזרי עצים. אבל הפס הלבןבאמצעיתו של הכביש לא הפריע לנהג לעקוף ולהמשיך בדרך. מחציתו השניה של היום הובילהאותנו לעיירה בשם "פריילפ" אל 'המכון לחקר הטבק'. במכון זה, העוסק בפיתוח זרעי טבק ייחודייםומחקר צמחי הטבק, הוקם מוזיאון לנושאי הטבק. המדריך, עובד המכון הדובר אנגלית רהוטה, קיבלאותנו בברכת "ברוכים הבאים" בעברית. לדבריו המכון זוכה לביקורים של קבוצות ישראליות רבותהמגיעות למקום. ביחד עם המדריך עברנו על פני ארונות התצוגה שהכילו את כל המוצרים הקשוריםלטבק ודרכי צריכתו, החל ממקטרות של אישים ידועים ודרך קופסאות טבק, תהליכי ייצור ועוד ועוד. למרות שהנושא רחוק מאיתנו, בהחלט היה מעניין לראות את התצוגות ואת המכון עצמו – בניין בסגנון סובייטי קלאסי. כהפתעה לסיום הביקור, לקח אותנו המדריך לחלקת אדמה בו אנשי המכון מגדלים צמחי פרג ליצור אופיום חוקי למחקר וצרכים רפואיים (זה לפחות מה שהוא טען). המשכו של היום הארוך הזה היה ליד עיירה בשם "דבאר"<sup>vii</sup> אל מעלה גבעת סלע גבוהה מאד שעל שפתה

בנוי מנזר הנשים של סנט ג'ורג' המאוכלס בחמש נזירות. גם מנזר זה וסביבתו, המוקפת חומה,



מטופחים ומהווים חוויה לעיניים בצבעוניות הפרחים והאסטטיקה של סביבת המנזר. הנזירות, בין יתר עיסוקיהן, תופרות כובעים לחשמנים בכל רחבי העולם הנוצרי.

ארוחת ערב משותפת על שפת אגם אוחריד סיימה את היום הרביעי למסענו.

**יום רביעי, 22.2.20** – יום זה הוקדש לטיול בעקבות המים. לשוני הפשוטה והדלה לא תיטיב לתאר את יפי

הדרך אותה עשינו היום. פנינו היום היו צפונה לאיזור הנחלים, הנביעות והסכרים בכביש שחצה עמקים בין צוקי הרים לא הרחק מגבול אלבניה. זהו פארק לאומי "מאברובו"<sup>viii</sup>. משני צידי הכביש התרוממו ההרים המכוסים ביערות עבותים. לאורך כמעט כל כביש זרמו נחלי המים, חלקם בזרימה איטית, וככל שהגבהנו, בזרימה שוצפת. אחת לכמה עשרות ק"מ חסם סכר את זרימת המים, יצר אגם גדול, והפנה את המים במוביל אל תחנות כוח לייצור חשמל.



כפי שכתבתי למעלה, מרבית הכפרים והבתים כאילו הוצאו מסרטים ישנים על מזרח אירופה. באחד הכפרים עצרנו להתבונן בתחנת קמח שעובדת על כוח המים המוסטים מהנחל החוצה את הכפר, מובלים אל מתחת למבנה התחנה, ומפעילים את טורבינת ציר מנגנון הטחינה. זרימות המים, המפלים הקטנים והצבע הירוק-עד מילאו את העין לכל אשר פנינו. פה ושם רבצו להם כתמים אדומים של פרחי הפרג שעדיין פורחים במישורים.

את הפסקת הקפה עשינו באחד מפונדקי הדרכים שישב מעל אחד האגמים המלאכותיים שנצרו על ידי סכר. על שפת האגם עומד שריד כנסייה, שהוצף במים עם השלמת הסכר. סביבנו השתפלו להם ההרים הירוקים עד שפת המים. באחד המדרונות עמדו בתים בעלי גגות מחודדים, המשמשים כאתרי לינה לגולשי הסקי באתר שבקרבת מקום והפעיל בתקופת החורף.

נקודה מעניינת לציון, במרבית הכפרים שחלפנו על פניהם הזדקר לו צריח מסגד במרכזו של הכפר. (לידיעת יודעי דבר) עופר, כאמור, מרבית פליטי בוסניה שנמלטו בעת הקרבות ביגוסלביה לשעבר, מצאו דרכם לאיזור זה.

וכמיטב המסורת שיצרנו, את היום האחרון למסע המשותף סיימנו בארוחת ערב משותפת. נאומים קצרים, ברכות ותודות, וכמובן, איך אפשר בלי? דגלונים.

**יום חמישי, 22.2.22** – היום מתחיל המסע חזרה הבייתה. בתוכנית היה להגיע לקוואלה, לתדלוק, ומשם לחניית לילה ברודוס. למחרת, יום שישי, מרודוס לחיפה לביקורת דרכונים ולהרצליה. יחד איתנו עשו את הדרך ישראל ופנחס ב – 4X-AMV שלהם.

הדרך הייתה זהה לנתיבי הגעתנו לאוחריד. מזג האוויר היה נפלא. פה ושם קצת רוחות גב. ראות באופן כללי טובה מאד. אחסוך מהקוראים את התלאות שניסו היוונים להעבירנו בהן. החלטתי שבמסע זה איני מתעצבן, זוכרים? לכן הגבתי בשלווה כששוב שמעתי בקוואלה שאין דלק עבורינו. וכשלבסוף הגיעה מיכלית הדלק מחיל האוויר נדרשנו לשלם 0.3 יורו לליטר (בכל נקודות התדלוק האחרות "השקענו" רק 1.0 יורו לליטר). על אפם וחמתם הגענו לרודוס ואף חנינו שם לחניית לילה למרות שהתשובה הראשונה הייתה, שוב, מחר יש תנועה ערה בשדה, אינכם יכולים להשאר. טוב, הבנו, אנחנו לא רצויים בשדות יוון. אבל בטברנות היינו רצויים אף רצויים. כמו בכל איי יוון, עומדים בעלי הטברנות ליד הדלת ומנסים לצוד לקוחות. נצודנו גם אנחנו, לא התחרטנו על צייד זה.

**יום ששי, 22.2.22** – כיוון שמארחנו ברודוס חייבו אותנו לצאת מוקדם, השכמנו ויצאנו לשדה ברכב השכור (יותר זול ממונית הלוך וחזור לשדה). הגענו רבע שעה לפני שבע, שהיא השעה שקבענו עם Swissport. כמעט שלא במפתיע, נציגת החברה באה לטפל בנו רק ארבעים וחמש דקות אחר כך. אנשי הביטחון חששו שמי השתייה שנשאתי עמי ירעילו את הטייס (אותי) וציוו עלי לרוקן את הבקבוק. כאמור, היינו מאד רצויים בשדה.

הדרך מרודוס לחיפה הייתה ללא אירועים ושגרתית. טיפסנו לגובה 1066 רגל ונהנו ממעט רוח גב ומקרירות נעימה. הקשר עם Tel Aviv Identification התבצע כשורה והאישור התקבל מייד לאחר מסירת המידע הנדרש. ככל שהתקרבו לחוף, החלו גושי עננים להתקבץ להם בגובה השיוט שלנו ואילצו אותי להנמיך ולמצוא את דרכנו בינותם. את חוף בת גלים זיהינו חמישה מייל מהחוף בלבד. עוד כמה דקות ואנחנו בחיפה לביצוע בדיקות מכס וביקורת דרכונים ומשם, קלי קלות, ואנחנו בהרצליה. סך הכול קרוב לאחת עשרה שעות בכל כיוון, כולל הסעות והמתנות על הקרקע ובאוויר.

תם לו עוד מסע נהדר, להתראות בשנה הבאה.

איציק מה-יפית.

כל התמונות באדיבותו של יוסי רייכמן.